

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

FACULTAD DE ARQUITECTURA



"PASEO PEATONAL"

REINTEGRACIÓN DE UN ELEMENTO HISTÓRICO

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE ORIZABA, VER.

**TESIS PROFESIONAL QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
ARQUITECTO PRESENTA:**

EDUARDO ORTEGA VILLAGRÁN

**PUEBLA, PUEBLA.
DICIEMBRE DE 2001**



UPAEP – Secretaría General

Dirección General de Apoyos Académicos

Dirección del Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación.

Biblioteca Central - **Karol Wojtyla**

Tesis Digitales Restricciones de uso:

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de textos, imágenes, gráficas, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente de donde la obtuvo mencionando el autor o autores involucrados en el documento.

Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



DIRECTOR DE TESIS:

ARQ. YOLANDA SÁNCHEZ OREA.

SINODALES:

**ARQ. HUGO VALENCIA CADENA.
ARQ. GELVIN XOCHITEMO CERVANTES.**

INDICE

CAPITULO I

1.1	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
1.1.1	JUSTIFICACION	4
1.1.2	OBJETIVOS	6
1.1.3	ALCANCES	7
1.1.4	DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO	8
1.1.5	ESTUDIO DE CASOS ANÁLOGOS	10
1.2	LA ARQUITECTURA	17
1.2.1	LA CIUDAD	18
1.2.2	LA CIUDAD ACTUAL	19
1.2.3	LA CIUDAD PARA PEATONES	20
1.3	CENTRO HISTORICO	21
1.3.1	DEFINICION DE CENTRO HISTORICO	21
1.3.2	COMO ACTUAR EN UN CENTRO HISTORICO	23
1.3.3	TIPOS Y GRADOS DE INTERVENCIÓN EN UN CENTRO HISTÓRICO	26
1.3.4	ARQUITECTURA DE INTEGRACIÓN	28

CAPITULO II

2.2	ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS	31
2.2.1	DEMOGRAFIA	31
2.2.2	DISTRIBUCION DE LA POBLACIÓN	32
2.2.3	INDICE DE ANALFABETISMO	33
2.2.4	POBLACION ECONÓMICAMENTE ACTIVA	33
2.3	MEDIOAMBIENTE	34
2.3.1	CLIMA	34
2.3.2	PRECIPITACIONES	34
2.3.3	VIENTO	34
2.3.4	GEOLOGÍA	34
2.3.5	HIDROGRAFÍA	35
2.3.6	VEGETACIÓN	35
2.3.7	FAUNA	36
2.3.8	MICROCLIMA	36

2.4	INFRAESTRUCTURA	37
2.4.1	AGUA POTABLE	37
2.4.2	DRENAJE	37
2.4.3	ELECTRIFICACIÓN	38
2.4.4	PAVIMENTACIÓN	38
2.4.5	VIALIDAD	40
2.4.6	TRANSPORTE	42
2.4.7	MOBILIARIO URBANO Y SEÑALIZACIÓN	42
2.5	USOS DE SUELO	44
2.6	EQUIPAMIENTO URBANO	46
2.6.1	ANTIGUO PALACIO MUNICIPAL	46
2.6.2	CASA CONSISTORIAL	48
2.6.3	PARQUE CASTILLO	49
2.6.4	PARROQUIA DE SAN MIGUEL	50
2.6.5	TEATRO LLAVE	52

CAPITULO III

3.1	NORMATIVIDAD	54
3.1.2	PATRIMONIO CULTURAL	54
3.1.3	CARACTERÍSTICAS DEL PATRIMONIO CULTURAL	55
3.1.4	CLASIFICACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL	56
3.1.5	CONSERVACION DEL PATRIMONIO CULTURAL	57
3.1.6	DECRETO DEL CENTRO HISTÓRICO COMO PATRIMONIO CULTURAL	58

CAPITULO IV

4.1	EL PEATÓN Y LA CALLE PEATONAL	63
4.1.2	DEFINICIÓN DE CALLE	63
4.1.3	FUNCIÓN DE LA CALLE	64
4.1.4	DEFINICION DE PEATÓN	65
4.1.5	SEGURIDAD PEATONAL	65
4.1.6	LA CALLE PEATONAL	66
4.1.7	CARACTERÍSTICAS DE CIRCUITOS PEATONALES	66

CAPITULO V

5.1	PASEO PEATONAL COMO ELEMENTO DE RENOVACIÓN URBANA	73
5.1.2	IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO	73
5.1.3	UN PROBLEMA URBANO Y ARQUITECTÓNICO	74
5.1.4	ASPECTOS SOCIALES QUE INFLUIRAN EN LA PROPUESTA	75
5.1.5	DESARROLLO DE LA PROPUESTA	77

CAPITULO I

PASEO PEATONAL

REINTEGRACIÓN DE UN ELEMENTO HISTÓRICO
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CD. DE ORIZABA VER.

1. - INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Deberemos de situarnos para el mejor entendimiento del presente trabajo, en el Centro Urbano de la Ciudad de Orizaba, Veracruz.

La principal problemática que nos encontramos en el Centro Urbano de la Ciudad de Orizaba, es la falta de atención y mantenimiento que se ha dado al Centro Histórico de la ciudad, ya que debido a la ignorancia de la gente con respecto a la importancia histórico-cultural de las edificaciones y monumentos con los cuales contamos, ha hecho que estas edificaciones se encuentren en el olvido y se hayan deteriorado con el paso del tiempo. Así mismo, se ha restado importancia al peatón, cediendo la gran cantidad de espacios a los automóviles, ya sea para su circulación, o para ser estacionados, convirtiendo con esto al automóvil, en un factor determinante para la disminución de espacios destinados al peatón.

El problema directo al que se pretende dar solución, es la utilización de la calle que se encuentra a espaldas del Palacio de Hierro, (Antiguo Palacio Municipal de Orizaba), ya que actualmente funciona como estacionamiento, debido a que se encuentra bloqueada en su extremo oriente por un transformador de la C.F.E que dota de energía eléctrica al Palacio de Hierro, y esto ha propiciado el mal uso de la calle, además de que ésta sirve como refugio de mendigos y gente que pernocta en la arcada de la Casa Consistorial o en los pasillos exteriores del Palacio de Hierro, por no contar estos inmuebles con un uso definido.



Calle a espaldas del Palacio de Hierro.

Dentro de los principales problemas que encontramos en esta zona, es la gran contaminación visual existente, debido a que el Centro Urbano de la ciudad de Orizaba, es a la vez en donde se encuentran la mayoría de los comercios, y al no haber una normatividad o una reglamentación, para que estos puedan anunciarse, se crea una mezcla de formas y colores, que afectan directamente la imagen urbana del Centro Histórico.

Esta problemática afecta directamente al centro de la ciudad, tanto en su imagen, como en la falta de seguridad de estas calles, ya que se han convertido en cierto grado peligrosas, y la mayoría de las actividades comerciales se desarrollan en sitios muy cercanos a esta calle, ya que se encuentra dentro del primer cuadro de la ciudad.

Estas situaciones aunadas al poco interés que había sido demostrado por parte de nuestras autoridades, han sido el detonador que impulsa la realización de esta propuesta.

1.1.2. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación, pretende devolver a nuestra ciudad el antiguo carácter provincial, en el cual el peatón era la parte más importante de la circulación, dejando a un lado la gran utilización y dependencia del automóvil, logrando así una revalorización de nuestro entorno, ya que se cuenta con una gran cantidad de elementos para apreciar y promover. Marca esto el inicio del desarrollo de un plan de conservación histórico-cultural de la ciudad, adaptándolo al actual ritmo de vida y a los motivos que en su momento hicieron que este tipo de elemento urbano (paseos), perdiera su importancia.

Los beneficios que esta propuesta traerá, son en diversos aspectos; en el social, se beneficia de manera directa a la sociedad de Orizaba, ya que esta propuesta pretende hacer conciencia y devolver la importancia a los elementos arquitectónicos de la ciudad, para la conservación y apreciación de estos sitios.

En el aspecto institucional, se beneficia a la Facultad de Arquitectura de la UPAEP, ya que la realización del proyecto, fue a solicitud del H. Ayuntamiento de la Ciudad de Orizaba, Ver, y con esto se promociona a la institución como tal, y en particular a la Facultad de Arquitectura y a sus alumnos y egresados, además de que nos beneficia a nosotros como tesistas, ya que debemos adaptarnos a una problemática real y a las normas y reglamentos que se tienen en la intervención de un centro histórico, y este tipo de proyecto tiene una íntima relación con el plan de estudios de nuestra carrera, en el aspecto histórico, de conservación del patrimonio, y en la intervención de edificios antiguos.

En el aspecto disciplinar, la investigación contempla la importancia que tiene la conservación e integración de espacios arquitectónicos desaparecidos, y la forma en que serán recuperados reintegrados y adaptados al momento actual que vive la arquitectura en nuestra ciudad, en el cual se presenta una diversidad de estilos arquitectónicos.

Por ser este proyecto a solicitud por parte del H. Ayuntamiento de la Ciudad de Orizaba, se tiene la disponibilidad de acceso a la información, con la cual cuenta el Departamento de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, ya sea en planos, planes de desarrollo, proyectos a realizar en forma simultánea etc. Además de la facilidad de conseguir información, en el Archivo Municipal, información de carácter histórico, y además podemos entrevistarnos con el director y Sub director de

Desarrollo Urbano y Obras Públicas, con el regidor IV de Parques y Jardines, y con el Director del Archivo Municipal.

El interés personal en la realización de esta propuesta, es el de aportar a nuestra ciudad un beneficio en el aspecto arquitectónico, por medio de la devolución de un espacio urbano, que sea disfrutable para nosotros como habitantes de la misma, como para los visitantes a la ciudad. Aunado a esto, debemos mencionar el gran interés de parte nuestra, ya que es un proyecto realizable.



Parque Castillo, Orizaba, Ver.

1.1.3. OBJETIVOS

GENERALES

Reactivar turísticamente el Centro Histórico de la Ciudad, convirtiéndolo en un centro peatonal, devolviendo con esto la gran importancia al peatón como tal, y enfocando su atención a los monumentos históricos de nuestra ciudad, como lo son: El antiguo Palacio Municipal (Palacio de Hierro), La Parroquia de San Miguel (Catedral), El Parque Castillo, y el Teatro Ignacio de la Llave (Teatro Llave).

PARTICULARES

Conocer los diversos aspectos que determinaron la desaparición de los paseos peatonales como elementos urbanos, investigar las posibles soluciones para la reintegración de estos, proponer la mejor opción para la utilización de la Casa Consistorial, con el fin de adaptarlos a nuestra propuesta de la calle peatonal, y formar en conjunto un paseo de carácter cultural-formativo.

Conocer ejemplos de Paseos o centros peatonales en otras ciudades de nuestro país y aplicar similitudes de estos en nuestra propuesta.



Recorrido peatonal, Puebla, Pue.

1.1.4. ALCANCES

- Brindar una propuesta Arquitectónica completa para el desarrollo del Centro histórico de Orizaba, como centro peatonal.
- Analizar los componentes espaciales y socioculturales que contiene el Centro histórico de nuestra ciudad, para ser considerado como tal.
- Proporcionar la descripción Histórico-Cultural de los inmuebles sujetos a estudio.
- Determinar el uso óptimo de La Casa Consistorial de la Ciudad de Orizaba.
- Realizar la propuesta de posibles paseos peatonales a futuro

1.1.5. DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO

La delimitación del área de estudio de esta propuesta, será el primer cuadro de nuestra ciudad, es decir el núcleo del Centro Urbano, lo que a su vez es el núcleo principal del Centro Histórico, y esta comprendido dentro de las siguientes calles y avenidas: (Ver plano 1.1.5 -1)

- Al Norte por la Avenida: Oriente 9 – Poniente 8
- Al Sur por la Avenida: Oriente 2 – Poniente 3
- Al Oeste por la Calle: Sur 2 – Norte 3
- Al Este por la Calle: Sur 3 – Norte 2

Dentro de esta delimitación quedan comprendidos los siguientes inmuebles, y son los que posteriormente serán objeto de estudio para el desarrollo de la propuesta:

- El Palacio de Hierro (Antiguo Palacio Municipal)
- La Casa Consistorial
- La Parroquia de San Miguel (Catedral)
- El Teatro Ignacio de la Llave (Teatro Llave)
- El parque castillo



Arquitectura típica Orizabeña.



Fachada lateral del Palacio de Hierro.



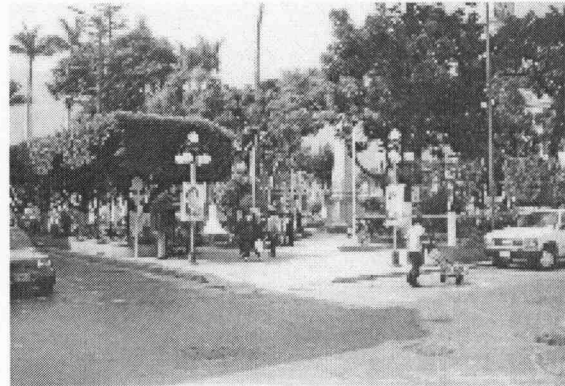
Torre de la Parroquia de San Miguel.



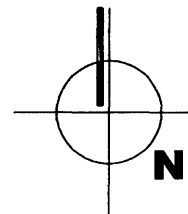
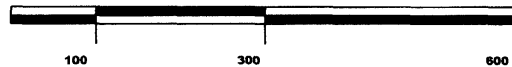
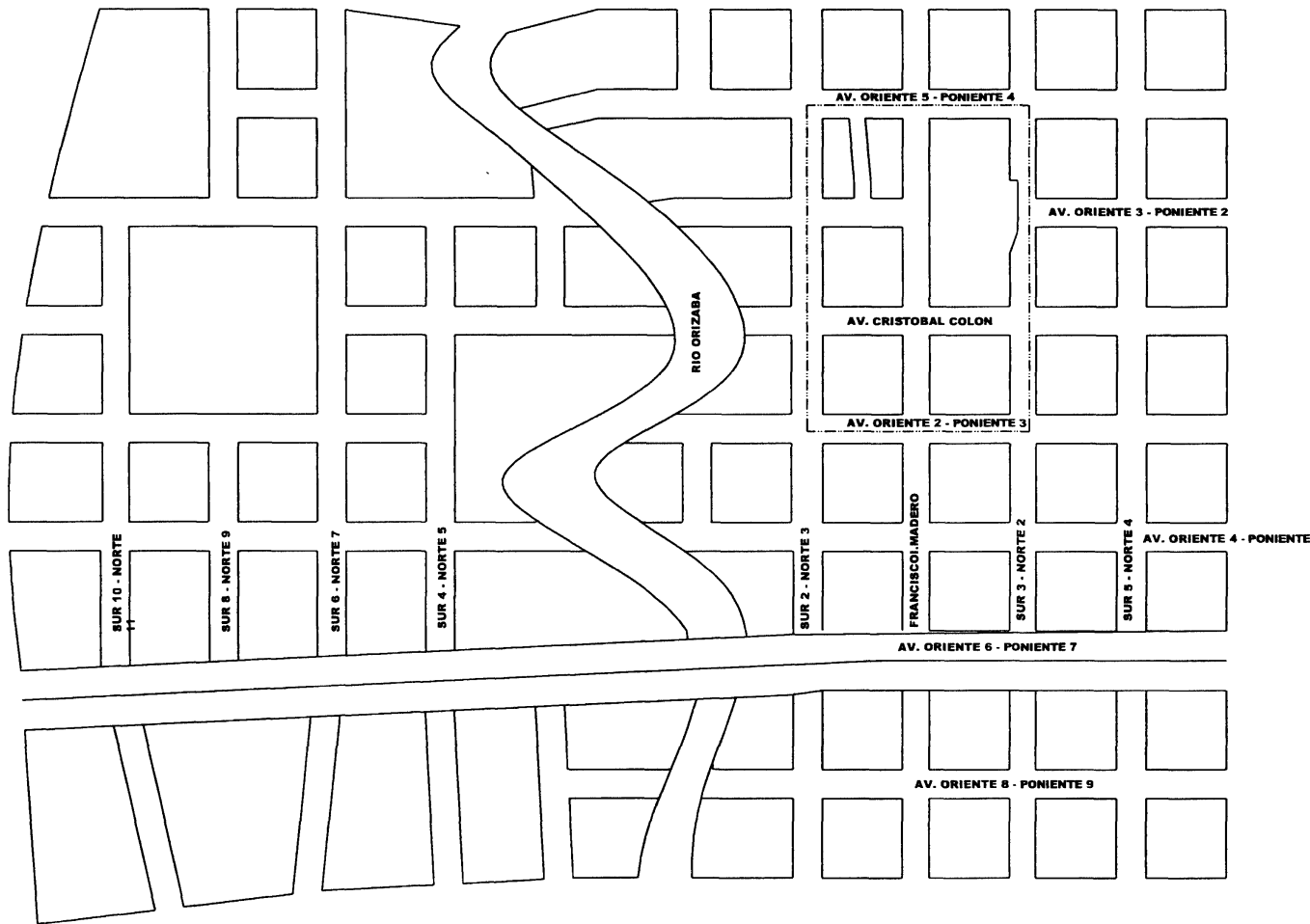
Fachada de la Casa Consistorial.



Fachada Principal Parroquia de San Miguel.



Vista General del Parque Castillo.



SIMBOLOGIA:

DELIMITACION
DEL AREA DE
ESTUDIO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

DELIMITACIÓN DEL AREA DE ESTUDIO

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 1.1.5

Nº. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

1.1.6. ESTUDIO DE CASOS ANÁLOGOS

Cuando hablamos de zonas peatonales resulta imposible establecer una tipología común o bien una geometría reguladora, ya que es la misma conformación de la ciudad y las características de ésta lo que determinará su forma. Lo que debe ser considerado cuando se hace la elección de la zona es las actividades que se desarrollan en ésta y las posibilidades que ofrece como espacio vivo. Se debe tomar en cuenta la necesidad de la existencia de todo tipo de actividades, tales como vivienda, servicio, comercio, oficinas y desarrollo cultural; esto con el fin de crear un lugar vivo durante todo el día y de ser posible se debe intentar recuperar tradiciones y costumbres del lugar mediante la integración de puntos clave de reunión. Muchas ciudades europeas incluyen dentro de sus zonas peatonales plazas y mercados que representan una tradición de siglos.

Dentro de estas zonas peatonales, la calle puede funcionar de distintas formas, las más comunes son dos: como lugar de tránsito que desemboca a un espacio de reunión o bien como escaparate de vida, es decir, un espacio en donde se desarrollan muchas actividades sociales que se exponen a la vista del peatón. Ambas funciones son determinadas por la anchura de las calles y el posible desarrollo de la misma.

La mejor manera de entender todos los factores que intervienen en la creación de un circuito peatonal es mediante la revisión de casos análogos. Dentro de esta revisión se pretende obtener una visión general de la situación socio-económica del lugar, así como la forma en que se abordó la situación y los resultados que se obtuvieron. Los casos que han de ser analizados, debido a la similitud del tema son el circuito formado por las calles Hohe Strasse y Schildergasse en Colonia, Alemania y el centro Histórico de la ciudad de Querétaro, Qro.

Colonia, Alemania

(Tomado de: "Centros Urbanos Peatonales", de Roberto Brambilla y Gianni Longo). 1

Colonia es una de las ciudades más antiguas de Europa, fue fundada por los romanos en el siglo III. Creció rápidamente durante la Edad Media debido a su localización estratégica junto al Rhin. Se convirtió en un puerto importante dado la gran cantidad de mercancía que circulaba a través de ella y llegaba a Europa por este acceso del Mar Negro.

Después de la guerra, Colonia tuvo que ser reconstruida, pero fue la misma devastación la que permitió a los urbanistas considerar amplio número de alternativas de reconstrucción. Finalmente decidieron respetar el trazo y anchura original de las calles del centro medieval de la ciudad, así como conservar en su escala original la mayor parte de los edificios restaurados. Se implementaron las vías vehiculares añadiendo tres cinturones alrededor de la sección central de la ciudad simultáneamente a la reconstrucción del casco.

Como parte de la reforma de vialidades se mantuvieron y ampliaron des de éstas que cruzan el centro y dividen a la ciudad en cuadrantes. Los conductores pueden, gracias a estas dos vías, optar por estacionarse lejos del casco y tomar el metro para el acercamiento final.

Como los estacionamientos en un principio llevaban el tráfico muy cerca del centro, éstos se empezaron a ubicar cerca de los cinturones que lo rodean, y se les han proporcionado conexiones al transporte colectivo eficaz hacia el centro.

Las dos calles que fueron peatonalizadas conforman el centro comercial de la ciudad. En un principio se cerró temporalmente el tráfico vehicular de la calle Schildergasse, sólo después de haber proporcionado una vialidad adecuada para suplirla. Los comerciantes que se habían opuesto, pronto se convencieron de los beneficios de la peatonalización, al grado de formar una asociación que sufragó el 60% de los gastos de repavimentación y mejora de alumbrado; así mismo se encargó de la instalación de vitrinas especiales y de elementos culturales a lo largo de la calle. El éxito de esta calle convenció a los comerciantes de Hohe Strasse de convertir esta última en una vía peatonal también.

En cuanto al diseño, ambas calles poseen características completamente distintas. Hohe Strasse es una calle angosta – respondiendo a su antiguo carácter romano-, está llena de tiendas de

moda y joyería de nivel medio a alto, lo que le confiere sofisticación. Sus cafés dan servicio a 1'400,000 turistas al año. En contraste con Schildergasse es ancha y está ocupada por grandes almacenes. Ambas calles permiten la proliferación de vendedores ambulantes (fruta, flores, juguetes, artesanías, etc.) los cuales añaden color a la zona.

Por la misma naturaleza comercial de estas calles, no se han proporcionado lugares de reposo para el peatón.

"La configuración lineal de las calles y su función como conectores de las principales atracciones de la ciudad contribuyen al efecto de cinta transportadora de este sistema peatonal" (BRAMBILLA 1989)¹

Los efectos ambientales fueron medidos antes y después de la peatonalización; se comprobó que tanto la contaminación atmosférica como la auditiva disminuyeron considerablemente. Estos datos se han convertido en un fuerte argumento para la producción de vías peatonales en Alemania y Europa en General.

Para enriquecer este sistema peatonal, se añadió la reciente reforma de la plaza que circunda la catedral de la ciudad, Domplatze, que está conectada directamente a la Hohe Strasse. Esta plaza también se une a la red ferroviaria. Para proporcionar un lugar de remanso se proveyó de bancos, asientos y cafés al aire libre a dicha plaza, desde donde se puede contemplar la catedral de Colonia. Esta parte de la ciudad está dotada de una digna tranquilidad que contrasta con la actividad de las dos vías peatonales.

¹ BRAMBILLA, Roberto, LONGO Gianni, "Centros urbanos Peatonales" . SEP-INBA 1989.

Querétaro, Querétaro.

(Basado en: Consejo de Vialidad, Transporte y Desarrollo Urbano, Querétaro, Qro.)²

Querétaro es una de las ciudades virreinales más hermosas del bajío mexicano. Su historia comienza con el asentamiento de los frailes dominicos a fines del siglo XVII a petición del rey Carlos II. En 1686 se fundaron siete centros misionales en torno a los cuales fue creciendo la ciudad.

A partir de entonces, su desarrollo ha sido similar al de las demás ciudades, originadas en las mismas circunstancias y época, pero durante los últimos quince años, la explosión demográfica rebasó por mucho los parámetros nacionales y lo previsto por los analistas. Las consecuencias de este acelerado crecimiento urbano y la falta de planeación, son indeseables en todos los ámbitos; social, político, económico, ambiental, etc.

Respecto a este último, al crecer la ciudad sin control, se transformó en un sistema desequilibrado que a su vez dañó el balance de los ecosistemas que la componían. Además de desechos contaminantes y tóxicos, Querétaro (como muchas otras ciudades) producía otro tipo de subproductos propios de sus actividades –ideología y propaganda política, por ejemplo- con los cuales contribuía a reforzar y difundir la cultura de consumo y el modo de vida urbano que ahí se desarrollaban.

El reto para los diseñadores urbanos de esta ciudad, consistía en crear una ciudad más armónica dentro del ambiente global, no permitiendo que se dieran al olvido los valiosos testimonios de épocas pasadas, creando a la vez un mejor presente. La intención de quienes pusieron en marcha el proyecto de hacer un circuito peatonal en el Centro Histórico de Querétaro, era convencer a la gente de que debía mostrar una ciudad limpia, alegre, cálida, afectuosa y hospitalaria. Esto, además de estar enfocado al visitante, tenía por objeto hacer que los queretanos se sintieran orgullosos de su ciudad.

La campaña, presentada con frases como "Querétaro: pasado y presente ante ti", intentaba lograr un cambio de actitud en la gente, convenciéndola de que le diera tiempo a su tiempo, que conociera y disfrutara la belleza de su ciudad y luego la mostrara a los suyos.

² Consejo de Vialidad, Transporte y Desarrollo Urbano. "Querétaro, tiempo nuevo". No. 122 Gobierno del Estado de Querétaro. 1995

El proyecto tuvo fuertes oposiciones, sobre todo de parte de los comerciantes y de quienes aseguraban que una transformación de esta magnitud en el centro, atacaría su estructura tradicional, además de los problemas de tráfico que generaría. Este asunto era muy complejo, no sólo en el Centro Histórico y sus alrededores, sino en toda la ciudad, donde había saturación en las vialidades e insuficiencia en el transporte público.

Para resolver este problema, el Consejo de Vialidad y Transporte generó una serie de propuestas sociales, entre las que se contaban: la reordenación de las rutas de transporte, la renovación del parque vehicular de transporte público, el proyecto "Cal y Mayor" de reordenamiento vial, la reglamentación sobre las tarifas de los taxis, un transporte especializado para minusválidos, etc. El consejo, además, tiene una constante colaboración en las actualizaciones que se hacen al Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad, así como en la reglamentación del uso del suelo.

Algunos de los proyectos que surgieron como parte de del programa de renovación urbana fueron, la reorganización y mejoramiento de la imagen urbana de la Avenida Zaragoza, el Jardín del Arte y un manual de orientación sobre desarrollo urbano para los presidentes municipales.

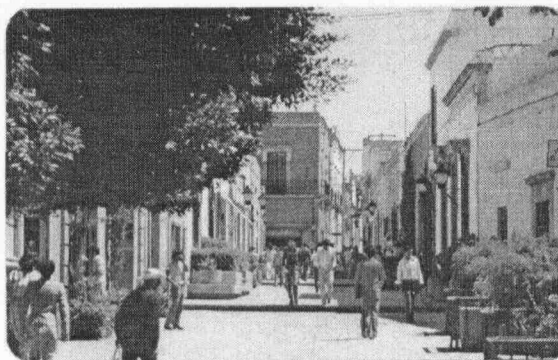
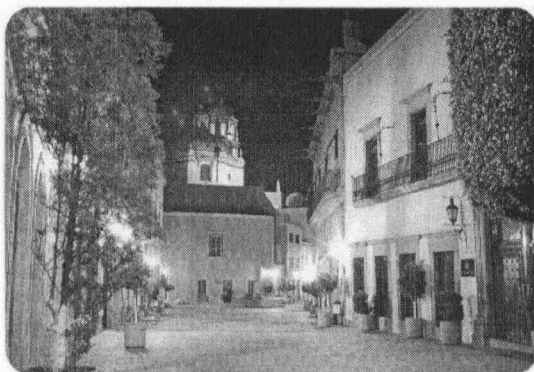
Una de las decisiones vitales fue la formación de un organismo integrado por todas aquellas personas y entidades que en forma permanente y voluntaria realizan acciones relacionadas con la investigación, planeación o administración del desarrollo urbano. Entre sus muchos objetivos, destaca uno referente al espacio público, el cual hace evidente que es necesario "Coadyuvar a que los bienes propiedad de la sociedad o de beneficio público (reservas ecológicas, parques, plazas, etc.) no sean enajenados o modificados en su uso y destino de suelo sin un soporte adecuado." Fue necesario el trabajo ordenado, constante y sistemático de organismos como éste para el desarrollo de los proyectos que se plantearon en Querétaro, los cuales eran de gran impacto social.

Estas proposiciones y el interés de darle una nueva vida a la ciudad, hicieron posible el cierre de algunas calles en el Centro Histórico, eliminando de ellas el tráfico vehicular. Las calles, diferentes en sus características particulares –tales como: anchura, actividades, jerarquía, etc. – tenían en común su calidad espacial, la cual probablemente no se percibía por el usuario, debido a la saturación vehicular y las consecuencias que ésta trae.

Mas que un circuito como tal, las calles peatonales forman una red que conecta varios espacios abiertos de diferentes magnitudes: plazas, parques, pequeños jardines, etc. En los cruces en donde no hay lugar suficiente para espacios de este tipo, se colocan elementos que funcionan como hitos o puntos de referencia, tales como fuentes o esculturas. La intención fue mostrar durante el recorrido la riqueza de la identidad queretana, su personalidad colonial siempre viva; esto se logró incorporando en el recorrido elementos como kioscos, arcadas, monumentos, pérgolas, vegetación, etc. Que además de crear un ambiente agradable, permite que el usuario identifique cada lugar independientemente y, a la vez, a la ciudad como un todo con una fuerte presencia.

Obviamente, se ubicó el circuito en la zona de mayor riqueza arquitectónica, de manera que contuviera – o estuviera cerca – de la mayor cantidad posible de monumentos históricos: los conventos, los templos y los edificios de gobierno decretados patrimonio cultural.

A pesar de la oposición que se presentó en un principio, el circuito peatonal ha demostrado ser un éxito, ya que en él hay muchísima actividad tanto diurna como nocturna; tanto turística como local. Es quizá criticable que, en el afán de reforzar la identidad "colonial", se olvidaron de dejar el sello de nuestra época, con los materiales y los sistemas constructivos del presente, cayendo un poco en el formalismo, sin permitir que se advierta el carácter contemporáneo de las intervenciones que se han hecho en la ciudad.



Andadores, la libertad y Corregidora, en la ciudad de Querétaro, Qro.

Conclusiones Del Estudio De Casos Análogos

El estudio de casos análogos es útil porque nos muestra los problemas con que se encontraron los urbanistas, y la forma en la cual estos fueron resueltos por los mismos, lo cual nos da una idea de hacia donde orientar nuestra propuesta, aunque no existe un modelo universal, existen situaciones similares que pueden ser ubicadas dentro de nuestro contexto social y físico, que si son tomadas en cuenta nos permitirán establecer ciertos criterios de diseño como los citados anteriormente.

Como pudimos apreciar en los casos analizados, son muchos los factores que influyen en desarrollo de las vías peatonales, entre los más importante, tenemos una correcta planeación del tránsito vehicular, la ubicación estratégica de estacionamientos, cerca de estas zonas, y el fomentar el interés de los ciudadanos, en la parte principal de la ciudad, como lo es el Centro Histórico, al poder dar solución a estos factores, se obtendrá un circuito peatonal exitoso.

También es de mencionarse, en ambos casos, la oposición que existía de parte de los colonos, comerciantes y demás habitantes de la ciudad, por la creación de estos circuitos peatonales, pero a la larga, no solo acabaron por aceptarlos, sino que fomentan su conservación y la creación de nuevos circuitos dentro de sus ciudades.

Así mismo se ha comprobado que son las ciudades mismas y sus características socio-culturales, las que determinan la forma y la estructura de los circuitos peatonales.

1.2 LA ARQUITECTURA

“La arquitectura es una organización técnica –económica y psíquica; concepción funcional –biológica del hábitat humanizado, donde se busca la creación de una nueva realidad al estructurar el espacio en relación estrecha con el hombre, partiendo de elementos orgánicos e imágenes abstractas y simbólicas; está apoyada siempre en la geometría como ciencia exacta de las relaciones espaciales, para así poderle dar al hombre su propio espacio sin imposiciones, adecuándolo a su vida ideal y emocional.

La preponderancia de la función utilitaria y el mercantilismo han hecho que se pase a segundo término la importancia de lo biológico, lo psicológico y lo estético; debemos saber subordinar estas funciones, así también como las necesidades cuantitativas y cualitativas a un todo espacial, en donde se concilien estática, estética y economía para expresar la idea arquitectónica en su totalidad.

Vivimos en una época donde el panorama cinético, donde los factores de uso y consumo que nos rodean han hecho que cambien nuestras facultades perceptivas. Hemos perdido el espíritu contemplativo, nuestros ojos tienen cada vez más solicitudes dinámicas.

Necesitamos movernos por el espacio arquitectónico viviéndolo y tomando posesión de él. El espacio debe dejar de ser el recinto entabicado donde el hombre se sumerge, debe invitarlo a cambiar su estancia pasiva por una vida dinámica que transformará sus actividades personales y perceptivas dentro de una ampliación de su vivencia espacial y cósmica.

Debemos estar conscientes que la arquitectura está cada vez más ligada a la transformación de la sociedad y a las relaciones de producción, para evitar así dependencias culturales y económicas, y poder continuar nuestra inercia creadora que perdurará a través del tiempo”. (NOELLE 1998)³

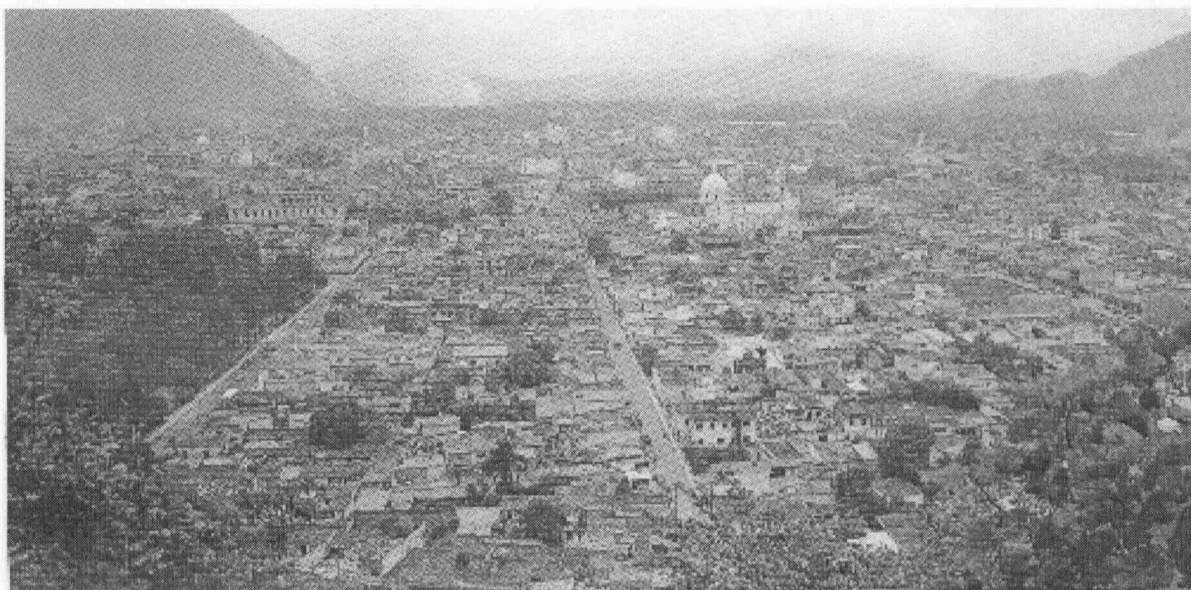
³ NOELLE Louise, “Agustín Hernández” Arquitectura y Pensamiento. UNAM 1988

1.2.2 LA CIUDAD

"La ciudad podría definirse como un asentamiento, de tipo urbano, integrado por una comunidad humana y un medio físico en continua interacción. La estructura, las actividades y la imagen, de la ciudad pueden ser estudiadas en tres escalas o niveles". (ANDRADE 1995)⁴

- *Nivel Ciudad.* Aquí la ciudad es observada en su totalidad, es decir, tomando en cuenta, todo el espacio que ocupa.
- *Nivel Distrito.* Corresponde al nivel de observación por barrios o sectores característicos, como colonias, centros urbanos, zonas industriales etc.
- *Nivel Sitio.* Corresponde al estudio de los sitios que integran un distrito, tales como plazas, calles, cruceros, etc.

Basados en esta información, se podrán situar fácilmente los niveles en los cuales habrá de desarrollarse este trabajo, los cuales son el Nivel Distrito y el Nivel Sitio.



Panorámica de la ciudad de Orizaba, Ver

⁴ ANDRADE Ferro Mary Carmen. "Entre Exquisitos y Naturales". UPAEP. 1995

1.2.3 LA CIUDAD ACTUAL

"La ciudad como fenómeno urbano, está integrada por componentes naturales y artificiales con su carga de actividades que en proporción mayoritaria, se mantienen regulares, pero hay otras que por su experiencia traumática de crecimiento urbano acelerado y caótico, trae como consecuencia un déficit creciente de infraestructura, servicios y vivienda".

Se presenta crecimiento con problemas de falta de integración de zonas urbanas, debido al acaparamiento de tierras con vocación urbana, bloques de vivienda, zonas hoteleras o centros de negocios en perímetros de la ciudad implicando un impacto urbano, ajuste funcional obligado y la destrucción formal de las zonas donde no se han considerado hasta ahora para complementar los instrumentos de desarrollo urbano existente. Es aquí donde las políticas de desarrollo se deben de mantener firmes, cuando se ha detectado la fragmentación o desintegración de la mancha urbana, haciendo ajustes para mantener la funcionalidad, y mejorar el paisaje urbano.

"La actitud actual hacia las ciudades y su conformación va muy ligada al pensamiento y conciencia histórica de lo individuos que por generaciones y cambios de ideas han revolucionado los modos de producir y satisfacer sus necesidades. Las formas arquitectónicas son consecuencia de creencias de la necesaria o innecesaria adaptación de sus creaciones a lo antiguo en formas y menos necesario a su entorno".

⁵
(BROLIN 1982).

La pérdida de la integración de lo arquitectónico es reflejo de la pérdida de conciencia de su entorno. Y para que no suceda esto primero se deberá tomar conciencia de la naturaleza humana.

⁵ BROLIN, Brent C. "La Arquitectura de integración". Armonización entre Edificios Antiguos y Modernos". España. 1982

1.2.4 LA CIUDAD PARA PEATONES

"El objetivo que persigue la ciudad para peatones se describirá aquí pragmáticamente, viendo el papel del peatón en la vida de la ciudad. El peatón no es un obstáculo para el tráfico o una parte del espectáculo "El paraíso del peatón". El peatón participa en el tráfico y es alguien que debe recorrer distancias.

Para responder a esta cuestión se dispone de amplias investigaciones sobre la circulación de peatones en centros de ciudad, y éstas muestran que nuestros centros ciudadanos atraen enormes corrientes de peatones procedentes de las partes contiguas, con lo que deben recorrerse caminos más largos. Estas corrientes forman la base decisiva para la existencia de nuestros centros ciudadanos. Otras investigaciones que abarcan el tráfico de toda la población en todos los lugares de residencia, dan proporciones aún mayores de circulación de peatones.

Con ello vemos que, en conjunto, el concepto de ciudad para peatones responde de forma mucho más realista a las necesidades cotidianas y a los comportamientos, que la discutible idea de la ciudad para coches y su correspondiente planificación". (PETERS 1981).⁶



Corredores Peatonales en el Parque Castillo, Orizaba, Ver.

⁶ PAULHANS Peters. "La ciudad Peatonal". Gustavo Gili. 1981

1.3 CENTRO HISTÓRICO

1.3.2. DEFINICION DE CENTRO HISTORICO

"Los centros históricos conforman áreas homogéneas que confieren identidad a los habitantes de las ciudades, y a la vez, las caracterizan y testimonian". (GUTIERREZ 1990).⁷

Una de las expresiones manifiestas del urbanismo hispanoamericano es la *centralidad* como emergente de la conformación de los núcleos generadores urbanos en torno a la Plaza Mayor de la cual partían calles y estructuraban manzanas.

Por ello, la mayoría de nuestras áreas históricas en América son centrales, en la medida que allí – a partir de la Plaza – se sedimentan las expresiones más trascendentales de vida social y cultural de la ciudad.

Lo de "centro", queda pues definido, para ciudades de cierto tamaño, en esos núcleos generacionales cuya expansión se fue acelerando paulatinamente y cuyos límites quedan definidos por las pautas de uso y del carácter remanente de las renovaciones edilicias.

Lo "histórico" es una componente de lo *cultural* en términos que las categorías de valoración de un área que debe ser preservada, no está reducida a los términos estrictamente históricos (concebidos como expresión de acontecimientos relevantes de la vida de los pueblos) sino que tiene aproximaciones complementarias como la de los valores artísticos y estéticos, las condiciones de su pasaje urbano, las calidades de vida que define para sus ocupantes o los usos que le confieren el carácter distintivo.

Si atendemos a los criterios de planificación urbana, el centro histórico, puede ser tratado como un barrio más, con características especiales que requiere, por ende, normativas específicas. La diferencia es que el centro histórico confiere identidad a toda la ciudad, mientras que los barrios, aun los que se han definido como áreas histórico – culturales pueden hacerlo solamente con sus propios habitantes o los de los barrios más próximos.

Casos de grandes metrópolis , como México, donde los habitantes reconociendo la idea de centralidad y de la presencia de un "centro histórico", se complementan en América latina, con otras ciudades, donde el área central mantiene valores culturales, pero los mismos han perdido significado de identidad en buena parte de sus

⁷ GUTIERREZ, Ramón. "Centros Históricos" –América Latina- Testimonio de una Identidad Cultural. ESCALA. Bogotá. 1990

habitantes. Esto sucede, porque los habitantes de mayores ingresos se han trasladado a sectores residenciales autosuficientes, perdiendo el contacto de referencia con el área central. Siendo sus esporádicas visitas, consideradas como un viaje, perdiendo el sentido de pertenencia.

El valor, decisivo en la cualificación de un área que merece ser preservada es su expresión *cultural*, que constituye así una de las coordenadas claves de la valoración de las áreas que definen la identidad de la ciudad.

1.3.3 CÓMO ACTUAR EN UN CENTRO HISTÓRICO

"En vista de la urgente necesidad de una solución, es necesario definir una política de preservación para los Centros Históricos de América Latina, tomando en cuenta los siguientes puntos": (GUTIERREZ 1990). 7

1. Toda política de conservación de un centro histórico debe incorporarse a una planificación general de desarrollo y complementarse con ella..
2. La preservación de un Centro Histórico requiere una acción particularizada dentro de los planes de renovación o de rehabilitación urbana.
3. La recuperación de mejores calidades de vida, dentro del Centro Histórico, constituye un objetivo tendiente a la vez, a asegurar su persistencia en uso por parte de sus habitantes.
4. El Centro Histórico, no deberá constituir un área "muerta", ni aspirar a ser una "ciudad-museo", sino por el contrario asegurar la refuncionalización de sus conjuntos para la utilización plena de los mismos.
5. La preservación de un Centro Histórico, trasciende a la mera conservación de algunas obras (monumentos) singularizadas por su valor histórico y cultural.
6. Se deberá prestar atención a los problemas de paisaje urbano y a la conservación de tipologías arquitectónicas que den evidencia de la evolución de la ciudad. Ello implica un control estricto sobre las alturas de edificación, materiales de construcción, usos del suelo y factores de ocupación.
7. Los Centros Históricos deberán considerar determinadas condiciones de densidad, tenencia y uso del suelo, manteniendo una actividad predominantemente residencial y una concentración poblacional que confluirá en la decisión referente a las alturas de edificación.
8. En caso de mala utilización, la acción del estado tenderá a recuperar las condiciones mínimas de habitabilidad asegurando a la vez la conservación de las obras arquitectónicas y encarando una adecuada organización del alojamiento.

9. Los planes de vivienda deben contemplar recursos para la recuperación de estructuras arquitectónicas, no obsoletas, en los Centros Históricos, lo cual significará, además una razonable economía y una adecuada respuesta social.
10. Los elementos arquitectónicos y urbanos que constituyen un Centro Histórico, pertenecen al bien común de la ciudad y al goce particular de una parte de sus habitantes. La tarea de conservación del Centro Histórico, es pues, una acción donde deben confluir los esfuerzos del Estado y los particulares para asegurar el éxito de esta política.
11. Las restricciones al dominio que implique, la implementación de una política de preservación, deberán ser compensados con extensiones impositivas y líneas de créditos especiales para la conservación y adecuada refuncionalización de los edificios.
12. La acción del arquitecto, debe tender a dejar la huella de su tiempo en los Centros Históricos. Con una teoría de la arquitectura de integración, sin caer en el "neo" o bien sin respeto alguno al contexto.
13. Los arquitectos, deberán actuar en sus diseños tomando como un dato, su realidad, el paisaje urbano existente, y buscando integrarse contextualmente al mismo tiempo como contribución de la capacidad creadora de nuestra época, a la arquitectura y a la preservación del Centro Histórico.
14. El bienestar de la comunidad que habita el Centro Histórico, requiere la implementación de medidas urbanísticas complementarias, tanto en el tratamiento de uso de las vías (tránsito, peatonales, etc.), plazas y áreas verdes, cuanto de los adecuados servicios y equipamiento. El conjunto de medidas a adoptar deberá plantearse íntegramente y los diseños no obviarán su calidad de contemporáneos.
15. Deberá asegurarse la participación de los habitantes del Centro Histórico en la propia tarea de rescate de un área que pueda asegurar la adecuada escala de vida.

16. La legislación deberá tender progresivamente a desplazar el criterio eminentemente "protector" (en función de la emergencia) para generar instrumentos jurídicos y legales, que permitan ir perfeccionando el carácter del área.
17. La concientización de la población sobre los valores de los Centros Históricos, debe planearse, tanto en relación con su identidad cultural, tanto en referencia a las condiciones de calidad de vida posible en las mismas.
18. Dentro de esta política de concientización, es conveniente que en las facultades de arquitectura, se prevean dentro de los programas de estudio, cursos tendientes a poner en relieve la capacidad del arquitecto para aportar "creativamente" y no "individualistamente" a la construcción de su ciudad y particularmente de su Centro Histórico.
19. La tarea de la municipalidad implica una alta y primera responsabilidad en la conservación de los Centros Históricos, en la cual no cabe la actitud delatora, prescindente o permisiva.
20. La preservación de los Centros Históricos, constituye en definitiva una adecuada solución para una parte de la población "donde los valores humanos predominan con sus tradiciones culturales todavía vigentes", ello asegurará la persistencia de testimonios que hemos heredado de nuestro pasado, su uso en el presente y su legado hacia el futuro.

1.3.4 TIPOS Y GRADOS DE INTERVENCIÓN EN UN CENTRO HISTÓRICO

Es importante mencionar, de qué medios y herramientas se valen los arquitectos para poder intervenir dentro de las áreas de Centros Históricos, llamadas tipos de intervención y grados de intervención, los cuales permiten alcanzar los objetivos de los primeros. (SÁNCHEZ 1998)⁸

TIPOS DE INTERVENCIÓN

Puesta en valor: Es la realización de acciones que tienen como meta concientizar a la población acerca del valor de los monumentos, para así obtener su apoyo moral, físico o económico con el objeto de evitar el deterioro de los inmuebles y así devolverles el valor que poco a poco han ido perdiendo.

Reciclaje: El objetivo de esta intervención es el proveer de nuevas condiciones de habitabilidad a un edificio, ya sea conservando su uso original con ligeras modificaciones, o dándole otro distinto.

Rehabilitación: intervención que le devuelve al edificio "vida", siempre y cuando cumpla con las funciones para las cuales fue creado.

Revitalización: Se refiere a los aspectos técnicos, administrativos y jurídicos con relación a los monumentos históricos con cierto grado de deterioro, considerando el elemento cultural que representan.

Conservación: Acciones permanentes con el fin de hacer prevalecer el significado y características del edificio.

⁸ SANCHEZ Orea Yolanda. "Restauración" Apuntes de Clase de la Licenciatura en Arquitectura. UPAEP. 1998.

GRADOS DE INTERVENCIÓN

Liberación: Eliminar elementos agregados sin ningún valor cultural, con el fin de devolverle al edificio sus características esenciales.

Consolidación: Referente al uso adecuado de técnicas para evitar el deterioro progresivo del monumento y asegurar su conservación.

Reintegración: Acción de reubicar los elementos originales que han sido dañados o retirados al sitio al que pertenecían.

Integración. Sustituir elementos faltantes por otros nuevos, de tal manera que se haga una diferenciación adecuada entre estos últimos y los elementos originales.

Reestructuración: Acciones directas sobre la estructura a fin de proveerle nuevamente condiciones de estabilidad.

Reconstrucción: Rehacer los elementos faltantes respetando las características originales.

Reproducción: Consiste en elaborar, a escala natural, un elemento o monumento con materiales de la época, con el objeto de evitar deterioro del original o con fines didácticos o museográficos.

Mantenimiento: Conservar las condiciones de habitabilidad de un inmueble por medio de acciones constantes, cuidando que éstas no lo alteren.

Con esto se puede decir que se han detallado tanto las normas aplicables a las áreas con alto valor arquitectónico que existen dentro del paseo peatonal, como las diferentes técnicas de intervención aplicables a las mismas, con el fin de conservar el patrimonio cultural de Orizaba.

1.3.5 ARQUITECTURA DE INTEGRACIÓN

" La arquitectura de Integración trata de los estilos arquitectónicos y de las dificultades que implica la consecución de un parecido entre edificios próximos pertenecientes a distintos estilos y épocas". (BROLIN, 1982) 5

"Por lo tanto, el objetivo de la Arquitectura de Integración es crear relaciones coherentes y visualmente afines entre los edificios sin hacer una crítica de los mismos ni un estudio de su historia arquitectónica." (BROLIN 1982) 5

Mas bien lo que pretende es dejar un digno testimonio de nuestra época que armonice con el legado de arquitectura colonial de los Centros Históricos.

El método de la Arquitectura de Integración consiste en plantear primero problemas concretos y de pequeña escala relativos a la armonización de edificaciones de distintas épocas antes de abordar problemas de carácter general, tal como el integrar paisaje e inmueble.

"Para ello los arquitectos y urbanistas se han valido de diferentes formas de aproximación para lograr la adecuación de la Arquitectura al entorno". (ROJAS 1995) 9

Estas Son:

- Contraste Máximo: Consiste en subordinar lo viejo a las construcciones nuevas; lo único que importa es "lo nuevo".
- Yuxtaposición: Solución en la que coexisten los elementos viejos y nuevos sin predominio de ninguno de ellos.
- Contraste con elementos visuales: Este esquema usado en años recientes, donde lo nuevo inserta en un contexto antiguo, desvirtuándose de algún modo.
- Contraste equilibrado con presencia de elementos estructurales: éste se logra al insertar construcciones nuevas que poseen elementos estructurales antiguos.
- Analogía máxima: se produce más que como referencia al entorno, como una repetición de lo que existía en la construcción.

⁹ ROJAS Ayón Bernardo. Programa parcial de Acciones integradas para los Barrios de El Alto, Analco y La Luz. (Nivel Diagnóstico). UPAEP 1995

- Reinterpretación de códigos: Consiste en la readaptación de ritmos, proporciones, texturas y otros medios de articulación usados en construcciones antiguas pero con los requerimientos de la época.

Cualquiera de estos procedimientos o la combinación de los mismos, puede ser satisfactorio siempre y cuando se establezca una relación visual fuerte y elocuente entre el edificio contemporáneo y su entorno inmediato, considerando las limitaciones que se le presentan, como puede ser su proceso histórico.

La forma de adecuación al contexto que resulta la más efectiva, es la reinterpretación de los códigos viejos, pues esta alternativa pretende conservar las cualidades que dan valor a la arquitectura antigua y, al mismo tiempo, adaptarlas a los tiempos modernos con formas, materiales y técnicas más representativos de la época.

Así pues, la arquitectura de Integración es una teoría indudablemente válida para aplicarse al proyecto del paseo peatonal y contribuir a lograr los objetivos de revitalización, revaloración y respeto hacia el Centro Histórico. Sin embargo, es importante aclarar que no todos los edificios deben armonizar con su entorno arquitectónico. En algunos casos, por razones estéticas o simbólicas, es conveniente el contraste aún cuando sea inevitable una cierta adopción de formas y motivos.

CAPITULO II

2.2 ASPECTOS SOCIALES Y ECONOMICOS

Para poder entender mejor los diversos aspectos sociales y económicos dentro del Área de Estudio, es necesario analizar algunas condiciones que se presentan, en la misma, y para esto basaremos la siguiente información en los resultados preliminares del Censo de población Y Vivienda del año 2000, y la información obtenida por Área Geostadística Básica (AGEB), el AGEB es una unidad de medida utilizada dentro del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), para determinar algunos factores del comportamiento de la población, para nuestra Área de Estudio, el AGEB correspondiente es el de la Unidad Geográfica U1180001, Sub unidad: 013-9. (Ver plano 2.2 -1)

2.2.1 DEMOGRAFÍA

En lo que a demografía se refiere, la ciudad de Orizaba cuenta con una población total de 118,552 habitantes, de los cuales 55,183 son hombres y el resto (63,369) mujeres. El área de estudio cuenta con una población de 3,838 personas, lo que representa el 3.23% del total de la población de la ciudad, y de los cuales 1,709 son hombres y 2,129 son mujeres.

En lo que a los índices de nacimientos y defunciones se refiere, tenemos que basar la información en los resultados preliminares del Censo de población y vivienda del año 2000, los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Nacimientos	Hombres	Mujeres
2847	1391	1456
Defunciones	Hombres	Mujeres
837	431	406

Como podemos observar, el fenómeno que aquí se nos presenta, es que al año, nace un mayor número de mujeres que de hombres, y la tendencia, también es que, muere una menor cantidad de mujeres, que de hombres, además si tomamos en cuenta que la edad promedio es de 30 años, nos daremos cuenta que la población mayor a esta edad, es en

un gran número población femenina, ya que solo en el área de estudio, la población de 30 años o más masculina está formada por 820 personas, y la población de 30 años o más femenina esta formada por 1,156 personas es decir, hay 336 mujeres más.

2.2.2 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR EDAD Y SEXO

La población total del Área de Estudio es de 3,838, y se distribuyen de la siguiente manera según edad y sexo:

Población Infantil 17.72% del total de la población

Población de 0 a 5 años	258
Población de 5 años y más	3,580
Población de 5 años y más masculina	1,584
Población de 5 años y más femenina	1,996

Población Juvenil 9.98% del total de la población

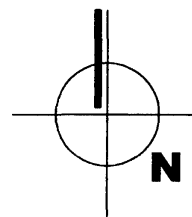
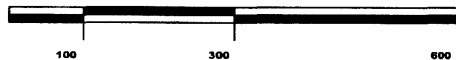
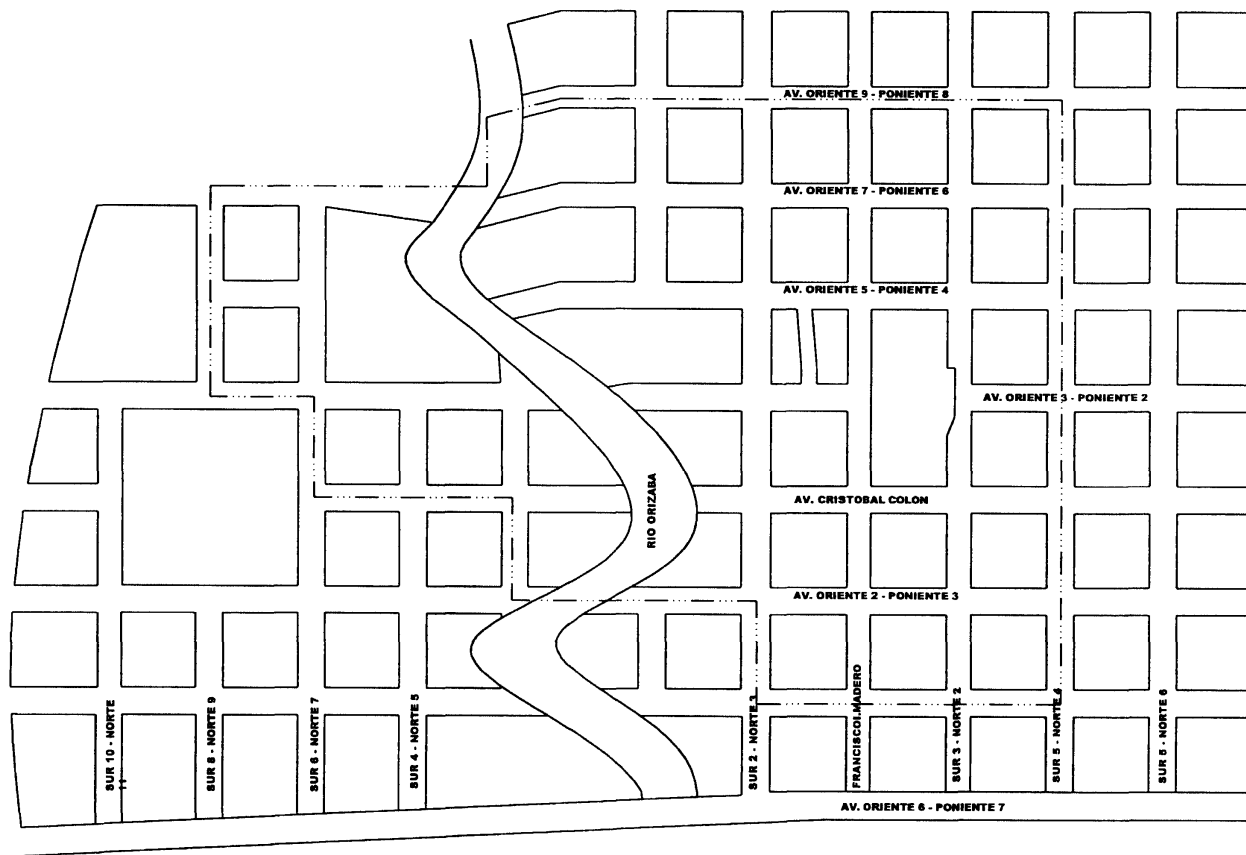
Población de 12 años y más	3,161
Población de 12 años y más masculina	1,376
Población de 12 años y más femenina	1,785

Población Adultos 56.15% del total de la población

Población de 18 años y más	2,777
Población de 18 años y más masculina	1,213
Población de 18 años y más femenina	1,564
Población de 30 años y más	1,976
Población de 30 años y más masculina	820
Población de 30 años y más femenina	1,156

Población Senil 16.15% del total de la población

Población de 60 años y más	622
Población de 65 años y más	474



SIMBOLOGIA:

----- AGEB DEL AREA DE ESTUDIO
UNIDAD GEOGRAFICA U1180001
SUB UNIDAD 013 - 9



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

CONTEO POR AGEB

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.2

No. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

2.2.3 INDICE DE ANALFABETISMO

En lo que a los índices de población Alfabeta y Analfabeto se refiere, encontramos que del total de la población de la ciudad, el 69.7 % de las personas de 15 años o más, saben leer y escribir, es decir 82,654.

2.2.4 POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA

La población de la ciudad que se encuentra económicamente activa, representa el 38.14 % del total de la población, es decir 45,225 personas, además que un 1.4 % de la población es población ocupada que no recibe un ingreso, es decir 1671 personas.

De los cuales 505 personas trabaja en la agricultura, ganadería, silvicultura, caza o pesca, lo que representa el 0.42% del total de la población de la ciudad.

A su vez 11,648 personas trabajan en la minería, generación y suministro de electricidad y agua, construcción o industria manufacturera, es decir el 9.8% del total de la población de la ciudad.

La mayoría de las personas en la ciudad, trabajan en el comercio, en el transporte, los servicios financieros, ofreciendo servicios profesionales, en el gobierno u otros servicios, es decir 33,085 personas, lo que representa el 27.9% del total de la población.

De la población total económicamente activa, tenemos que 7,167 personas recibe menos de un salario mínimo mensual de ingreso por su trabajo, 13,499 personas recibe entre 1 y hasta 2 salarios mínimos mensuales de ingreso por su trabajo, 12,616 personas reciben más de 2 y hasta 5 salarios mínimos mensuales de ingreso por su trabajo, 4,274 personas reciben más de 5 y hasta 10 salarios mínimos mensuales de ingreso por su trabajo y por último 1,894 personas reciben más de 10 salarios mínimos mensuales de ingreso por su trabajo.

2.3.- MEDIO AMBIENTE

2.3.1 CLIMA

La ciudad de Orizaba se localiza en la zona central del estado de Veracruz, en términos generales tiene un clima templado, con una temperatura media anual de 19° C, teniendo como temperatura máxima 35° C y la mínima promedio anual de 4° C, con lluvias en verano, principalmente en los meses de Junio, Julio y Agosto.

2.3.2 PRECIPITACIONES

Como es bien sabido, Orizaba es conocido como "la Ciudad de las Aguas alegres", debido a la cantidad de precipitaciones pluviales que se registran al año, la precipitación media anual es de 1,896 mm, y como se mencionó anteriormente, los meses de verano es cuando se presenta más frecuentemente este fenómeno, es decir en Junio y Julio, incrementándose en Agosto, que es el mes más lluvioso.

2.3.3 VIENTO

El viento dominante proviene del Sur-Este, con una velocidad promedio de 4 a 5 m/seg; siendo los meses con más viento, Marzo, Octubre y Noviembre; en Marzo, el viento es templado y cálido, y en Octubre y Noviembre, el viento, comienza a ser frío, lo que anuncia la proximidad del invierno.

2.3.4 GEOLOGÍA

Por su conformación geológica la zona pertenece al Cretácico inferior, aflorando una secuencia de calizas negras que contienen bandas de pedernal, esta unidad de calizas descansa sobre rocas del Jurásico Superior; edafológicamente, se presenta un suelo de tipo Acrisol Húmico mezclado con Vertisol Crómico y Feozem Háptico de textura media, su vulnerabilidad en cuanto a las afectaciones por los movimientos telúricos es crítica o muy alta.

2.3.5 HIDROGRAFÍA

La ciudad de Orizaba, se ubica en la región Hidrológica, denominada "Papaloapan" dentro de la cuenca del río Papaloapan.

El río principal, que cruza a la ciudad es el Orizaba, aunque existen también pequeños riachuelos como el de los Aguacates, o el de Arroyo caliente, que son de menor afluencia. Debe hacerse mención que en los meses de lluvia, el río Orizaba llega a rebasar su cause y presenta desbordamiento, aunque éste no afecta a la ciudad por encontrarse en un nivel más alto con respecto al cause del río. (Ver plano 2.3.5 - 1)

Como podemos observar el río Orizaba, tiene una ingerencia directa con nuestra Área de Estudio, ya que se encuentra muy cerca de la misma, lo cual a futuro, puede ser un área de enlace al desarrollar el paseo del río Orizaba, como punto intermedio entre el Palacio Municipal y la Alameda Central.

2.3.6 VEGETACIÓN

La vegetación en la zona centro de Estado de Veracruz es exuberante; se caracteriza principalmente por la diversidad de árboles, y la ciudad de Orizaba no es la excepción, ya que debido a la humedad tanto del suelo como del ambiente es muy fácil adaptar casi cualquier tipo de árbol o planta, entre éstos destacan: jacarandas, cipreses, araucarias, palmeras, rosales, naranjos, fresnos, colorines, pinos, encinos y diversos tipos de pastos y arbustos.

Dentro del Área de Estudio, la vegetación se presenta principalmente en el Parque Castillo, y el parque del Palacio de Hierro, representada principalmente por jacarandas, palmeras, encinos, fresnos, cipreses y araucarias.

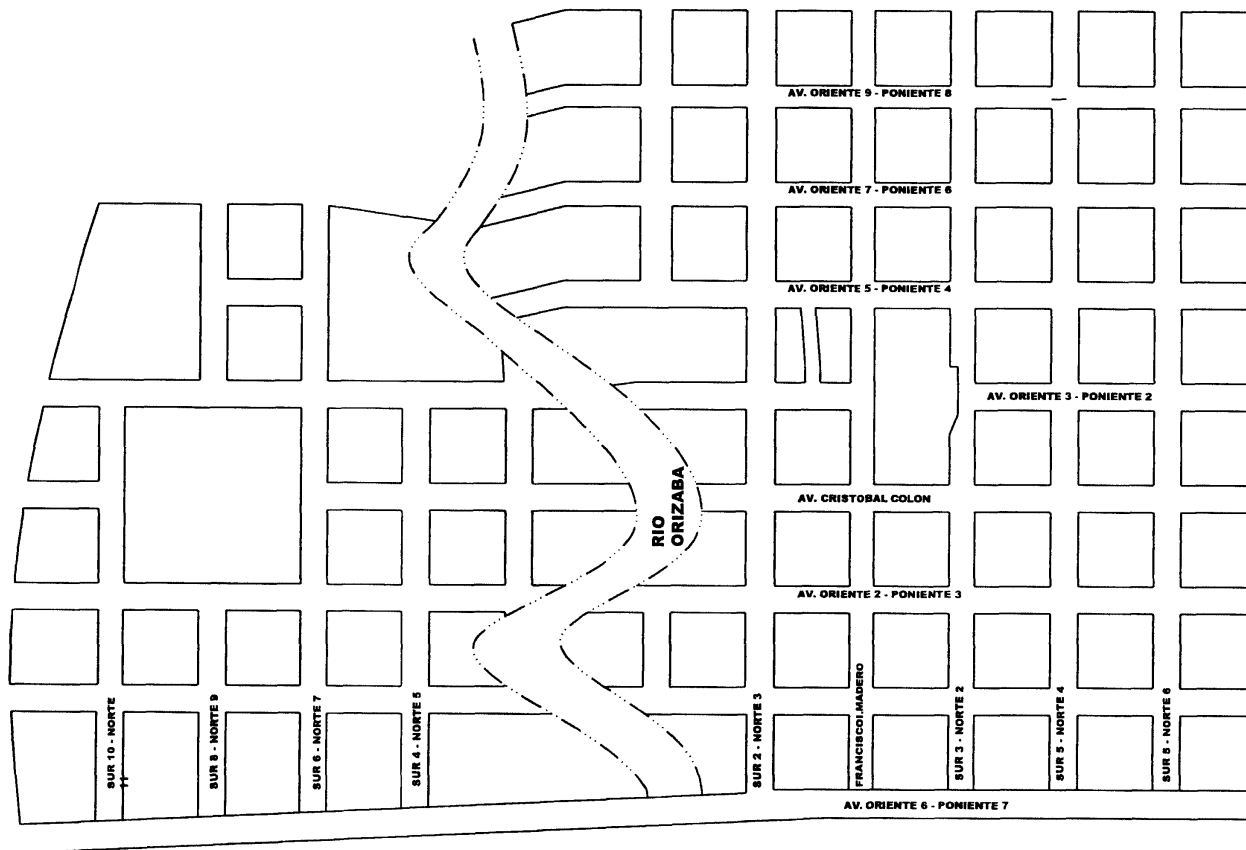
2.3.7 FAUNA

La ciudad cuenta con una diversidad de fauna, destacándose en su mayoría las aves (palomas, gorriones, primaveras, golondrinas, jilgueros, tordos, zopilotes), pero también existen roedores (ardillas, ratas, ratones, conejos, tlacuaches, zorrillos), peces (carpas, truchas, ranas) y una diversidad de insectos, (grillos, hormigas, escarabajos, arañas).

En el Área de estudio, tenemos principalmente la presencia de aves, en su mayoría palomas, tordos, golondrinas y jilgueros, así como insectos representados por grillos, hormigas, arañas, etc., y hasta hace unos años era común observar ardillas en los árboles del Parque Castillo.

2.3.8 MICROCLIMA

El microclima en la zona del Centro Histórico tiene diversos factores que lo afectan directamente, ya que en algunas partes, como lo son la ribera del río Orizaba, la Alameda Central y el parque Castillo, la presencia de vegetación ayuda a mantener una temperatura agradable y un microclima estable, pero en las que el pavimento es el principal protagonista, como en el atrio de la Parroquia de San Miguel, el microclima cambia considerablemente y se crea un calor excesivo, y aún es más cuando se presenta alguna ligera llovizna y provoca la aparición de vapor desprendido del suelo.



SIMBOLOGIA:

----- RIO ORIZABA



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

LOCALIZACION DEL RIO ORIZABA

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.3.5

No. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

2.4 INFRAESTRUCTURA

2.4.1 AGUA POTABLE

En lo que se refiere al servicio de agua potable, no existe como tal, debido a la falta de una planta potabilizadora. Por otra parte, el sistema de distribución, sobre todo en la parte central de la ciudad es obsoleto, ya que data de 1937. Por lo mismo, la red de tuberías presenta fugas en varios tramos, con la consecuente pérdida del líquido. De acuerdo a los datos obtenidos en la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH) el 92% de las viviendas en la ciudad cuentan con este servicio, incrementándose el porcentaje en el área de estudio en donde se tiene un 100% de cobertura.

Basándonos en la información obtenida en el INEGI por AGEB correspondiente al área de estudio, de un total de 1,022 viviendas habitadas, 894 cuentan con agua entubada en la vivienda y 128 cuentan con agua entubada en el predio, con lo cual podemos notar que el Área de estudio se encuentra cubierto en su totalidad, además de que el servicio resulta regular, ya que muy pocas veces falta el agua y se tiene una dotación diaria del servicio.

2.4.2 DRENAJE

Por lo que refiere al sistema de drenaje sanitario, se puede decir que es deficitario, debido a que el 90% de las viviendas son las que cuentan con el servicio, pero esto se refiere indistintamente a que una vivienda tiene la posibilidad de descargar sus aguas negras a un colector secundario o al río Orizaba, que cruza nuestra ciudad.

El problema consiste en que no todas las aguas negras tienen como destino, final la planta de tratamiento, por lo que se vierten sin tratamiento alguno al río, lo cual ha provocado su excesiva contaminación, en su mayoría ocasionada por los desperdicios industriales y domiciliarios.

En lo que respecta al área de estudio, y también basados en la información obtenida en el INEGI, por AGEB, el 98.14 % cuentan con drenaje conectado a la red pública es decir, 1,003 viviendas y el 1.86% restante está conectado a fosas sépticas (19 viviendas).

El agua pluvial, es descargada directamente al río Orizaba, mediante la red de drenaje público.

2.4.3 ELECTRIFICACIÓN

En cuanto al servicio de electricidad, la ciudad de Orizaba se encuentra satisfactoriamente servida, ya que 49,125 viviendas cuentan con el servicio, es decir el 96.4% y tan sólo el 3.6% no están servidas.

Tomando la información del INEGI por AGEB, tenemos que de 1,022 viviendas, el 98.14 % cuenta con el servicio.

En la parte del Centro Histórico, es relevante mencionar el esfuerzo que se ha hecho por parte del gobierno municipal de mantener completamente iluminados los inmuebles de carácter importante, como los jardines exteriores del Palacio de Hierro, el Parque castillo y sus tradicionales arbotantes, o la fachada del teatro Llave, así como el mantener iluminada en su totalidad la Alameda Central, esto con la finalidad de hacer lucir más agradable y más importante el centro de la ciudad.

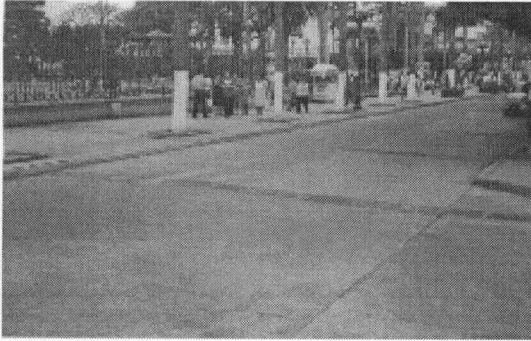
Podemos considerar el servicio de electrificación como bueno, ya que, difícilmente en el Área de Estudio, se presentan variaciones en la corriente o apagones.

2.4.4 PAVIMENTACIÓN

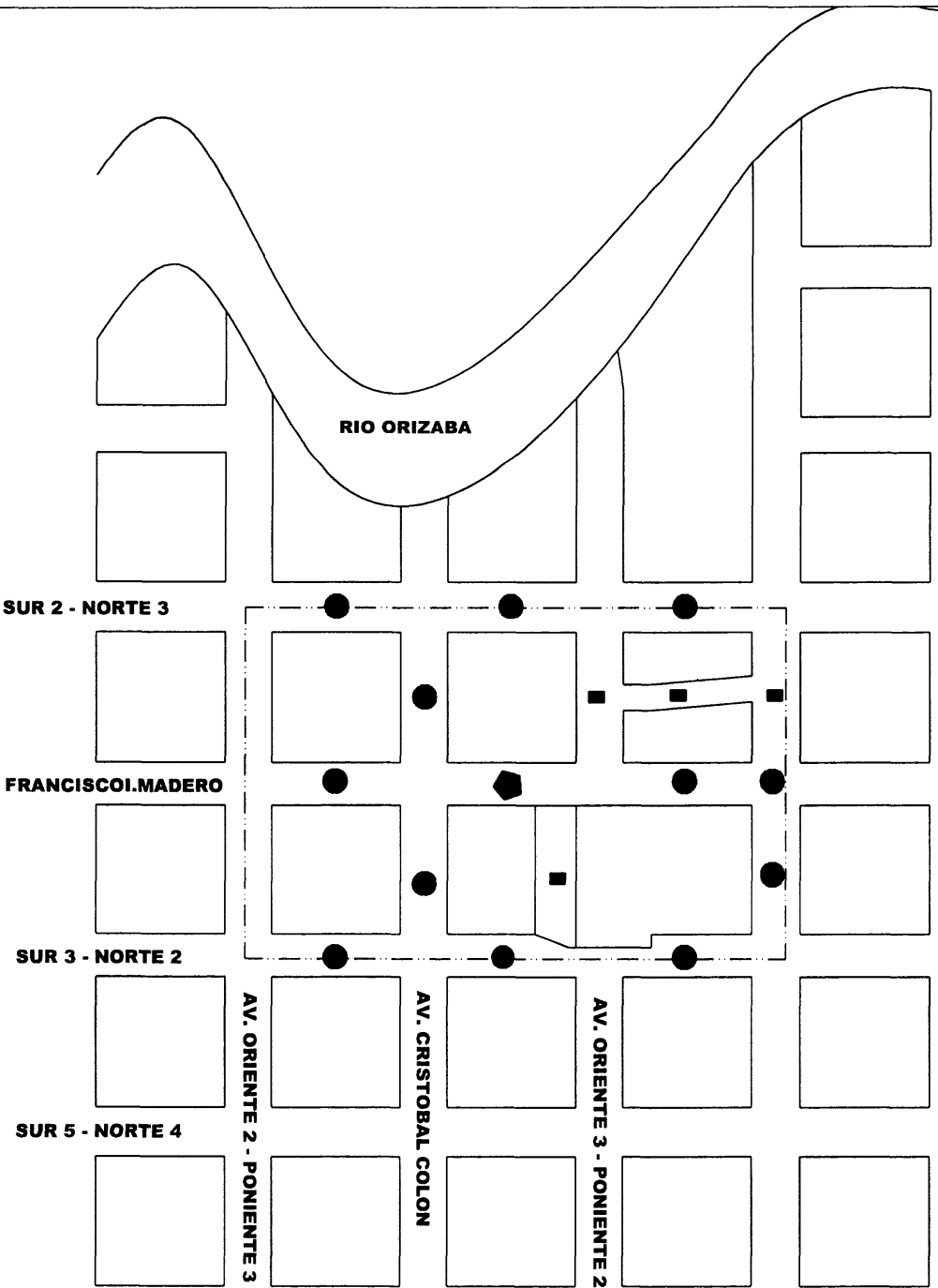
La parte de la ciudad comprendida en el presente estudio, en su mayoría cuenta con pavimentación de concreto, aunque en algunas partes, como lo es la calle de Madero norte, en la cual la pavimentación es de carpeta asfáltica, y en la calle que se encuentra a espaldas del Palacio de Hierro, se cuenta con adoquín, así como en poniente 2 entre Madero y norte 3 y en poniente 4 entre Madero y norte 3, por lo que respecta a las banquetas están realizadas en concreto y la Pavimentación en la plazuela del Palacio de Hierro, el Parque Castillo y el Atrio de la Parroquia de San Miguel, está realizada en concreto aparente simulando piedra.

(Ver plano 2.4.4-1)

Los estados físicos de los pavimentos en el Área de estudio, pueden considerarse como buenos, ya que no se encuentran fracturados, ni con baches o bordes en su desarrollo, las guarniciones y banquetas de igual modo se encuentra en buenas condiciones y no presenta ningún daño, en cuanto a la plazuela del Palacio de hierro y el Parque Castillo, la pavimentación existente, tiene poco más de un año de haber sido cambiada y se encuentra en excelentes condiciones.



Estados físicos de los Pavimentos y Adoquines dentro del Área de Estudio.



SIMBOLOGIA:

— AREA DE ESTUDIO

● CONCRETO

◼ CONCRETO CON
PIEDRA LAJA

■ ADOQUIN



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP
PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

PAVIMENTOS EXISTENTES

LOCALIZACION:
CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.4.4

No. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

2.4.5 VIALIDAD

La vialidad regional y accesos a la zona conurbada, se dan principalmente desde dos puntos: por el noreste viniendo del puerto de Veracruz y pasando por la zona conurbada de Córdoba, por la autopista de cuota México – Veracruz, y por el suroeste viniendo de la ciudad de Puebla, por la misma autopista.

La autopista dentro de la zona conurbada es motivo de conflicto, debido a que en varias partes de su recorrido es utilizada como vialidad urbana, aunque al no serlo tiene una serie de inconvenientes, además de las limitantes que produce al desarrollo urbano por encontrarse inmediata a la zona urbana, interponiéndose entre ésta y las posibles áreas de crecimiento. (Ver plano 2.4.5 -1)

El tránsito regional que circula por esta zona no tiene un contacto directo con los movimientos urbanos; Sin embargo puesto que esta vialidad es usada como urbana, la saturación que se presenta es importante.

Derivado a lo anterior, la estructura urbana de la ciudad no ha tomado en cuenta las necesidades de movimiento de la población a los diferentes destinos y principalmente al más importante: el centro urbano (área de estudio). La estructura vial existente no facilita la llegada ni ayuda a conducir hacia afuera los movimientos vehiculares, de tal manera que se evitaban congestionamientos en las vialidades, aunque por el momento al problema de saturación vial en el área del centro urbano, se le han dado alternativas de solución con el sistema vial llamado “Uno por Uno”, que consiste en que en cada cruce vial, se deberá disminuir la velocidad, y dejar pasar al vehículo que llega primero a la esquina y después pasa el que venía en la otra calle, y así sucesivamente, lo cual a reflejado una fluidez en el tráfico y una protección al peatón, ya que este, puede atravesar las calles, libremente, mientras un auto se encuentra esperando su paso. (Ver plano 2.4.5 - 2)

Otra de las alternativas de solución es la apertura de estacionamientos dentro del Centro Urbano, lo cual permite un descongestionamiento vial importante, ya que el costo es accesible por hora y con la existencia de mas espacios para dejar el auto se puede recorrer el centro a pie. (ver plano 2.4.5 - 3)

Para comprender de mejor manera el problema de saturación vial, se realizó un aforo vehicular en las principales vialidades que cruzan el área de estudio, como lo son la calle Francisco I. Madero, y la Avenida Cristóbal Colón y se observó la gran concurrencia que se tiene, a continuación se enlistan los resultados (Ver plano 2.4.5 - 4):

2.5.2 AFORO VEHICULAR

Realizado el día Viernes 26 de Octubre de 2001

CALLE FRANCISCO I. MADERO

Número de Vehículos

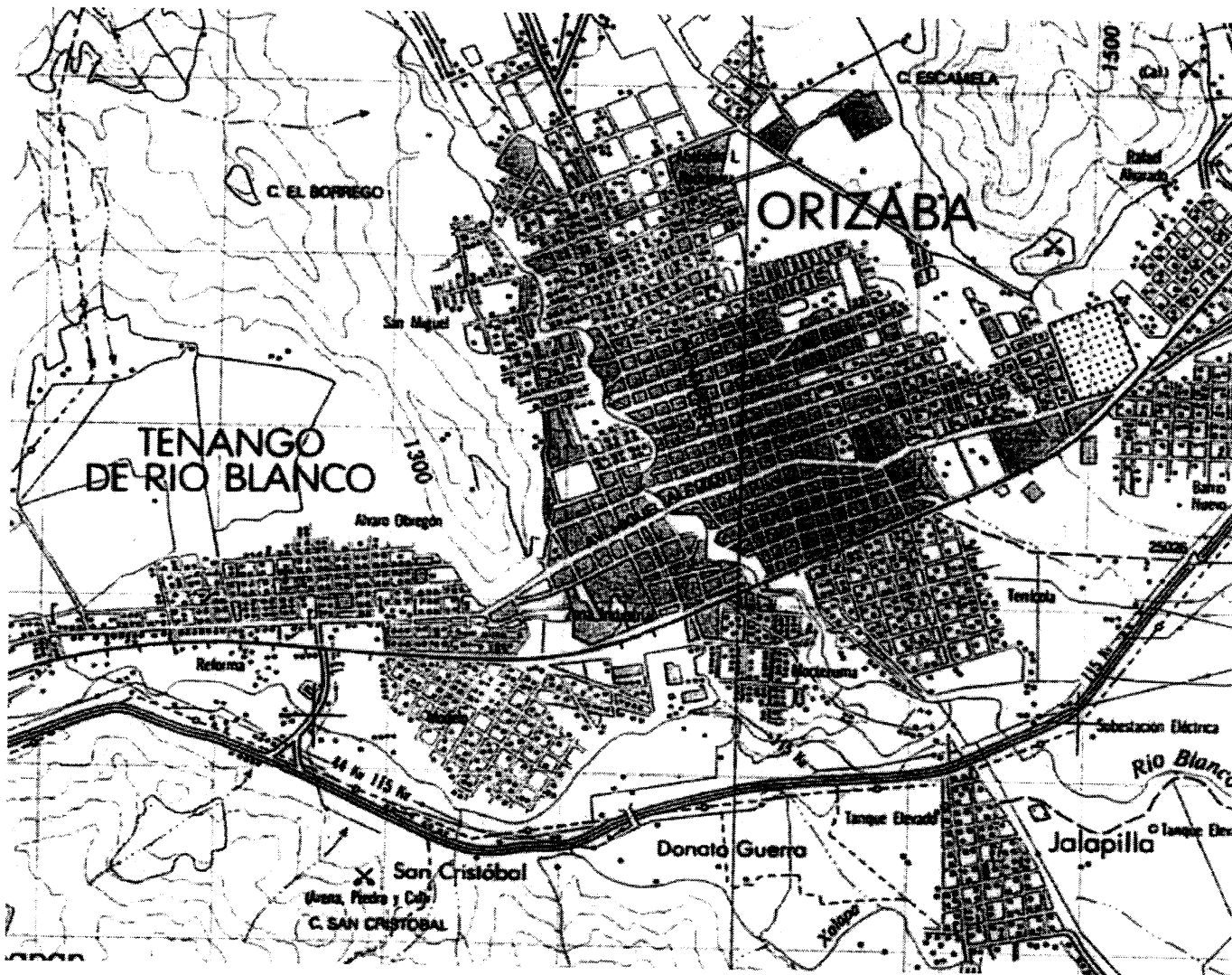
Tipo de Vehículo	7:30 a 8:30 AM	12:30 a 13:30 PM	19:30 a 20:30 PM
Particulares	416	446	395
Taxis	232	258	178
Servicios	7	4	2
(Policía, Limpia P, Seguridad Vial)			

AVENIDA CRISTÓBAL COLÓN

Número de Vehículos

Tipo de Vehículo	7:30 a 8:30 AM	12:30 a 13:30 PM	19:30 a 20:30 PM
Autos Particulares	244	317	236
Taxis	57	72	64
Servicios	9	6	3
(Policía, Limpia P, Seguridad Vial)			

Como podemos observar, la mayoría de la población que circula por el Área de estudio, lo hace en vehículos particulares, aunque una gran parte utiliza el servicio de taxis, la importancia que ambas vialidades tienen dentro del área de estudio y dentro de la ciudad misma, es relevante, ya que por un lado la calle de Francisco I. Madero es la calle en donde se realiza la mayor parte de la actividad comercial de la ciudad, y la Avenida Cristóbal Colón, por cruzar la ciudad en su totalidad, es una de las vialidades mas transitadas.



SIMBOLOGIA:

==== AUTOPISTA



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

UBICACION DE LA AUTOPISTA

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 2.4.5

No. DE PLANO: 1

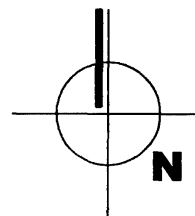
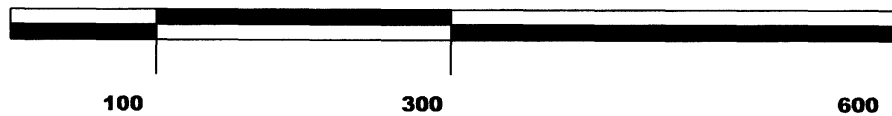
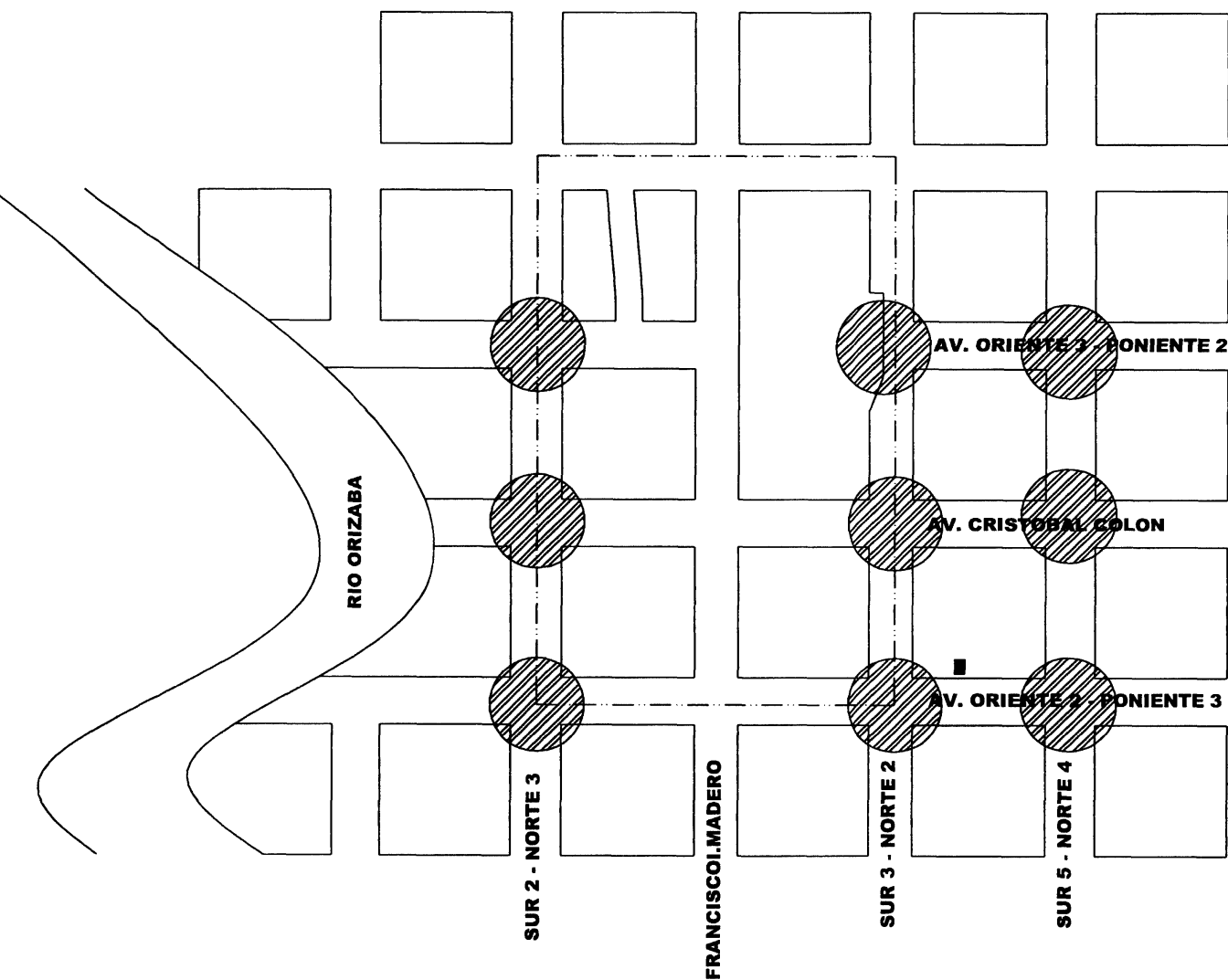
ACOT: KILOMETROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

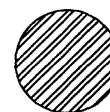
OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:

----- AREA DE ESTUDIO



SISTEMA VIAL "UNO POR UNO"



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

SISTEMA VIAL "UNO POR UNO"

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.4.5

No. DE PLANO: 2

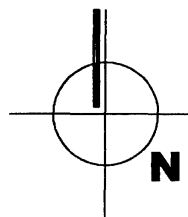
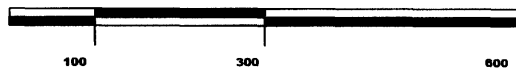
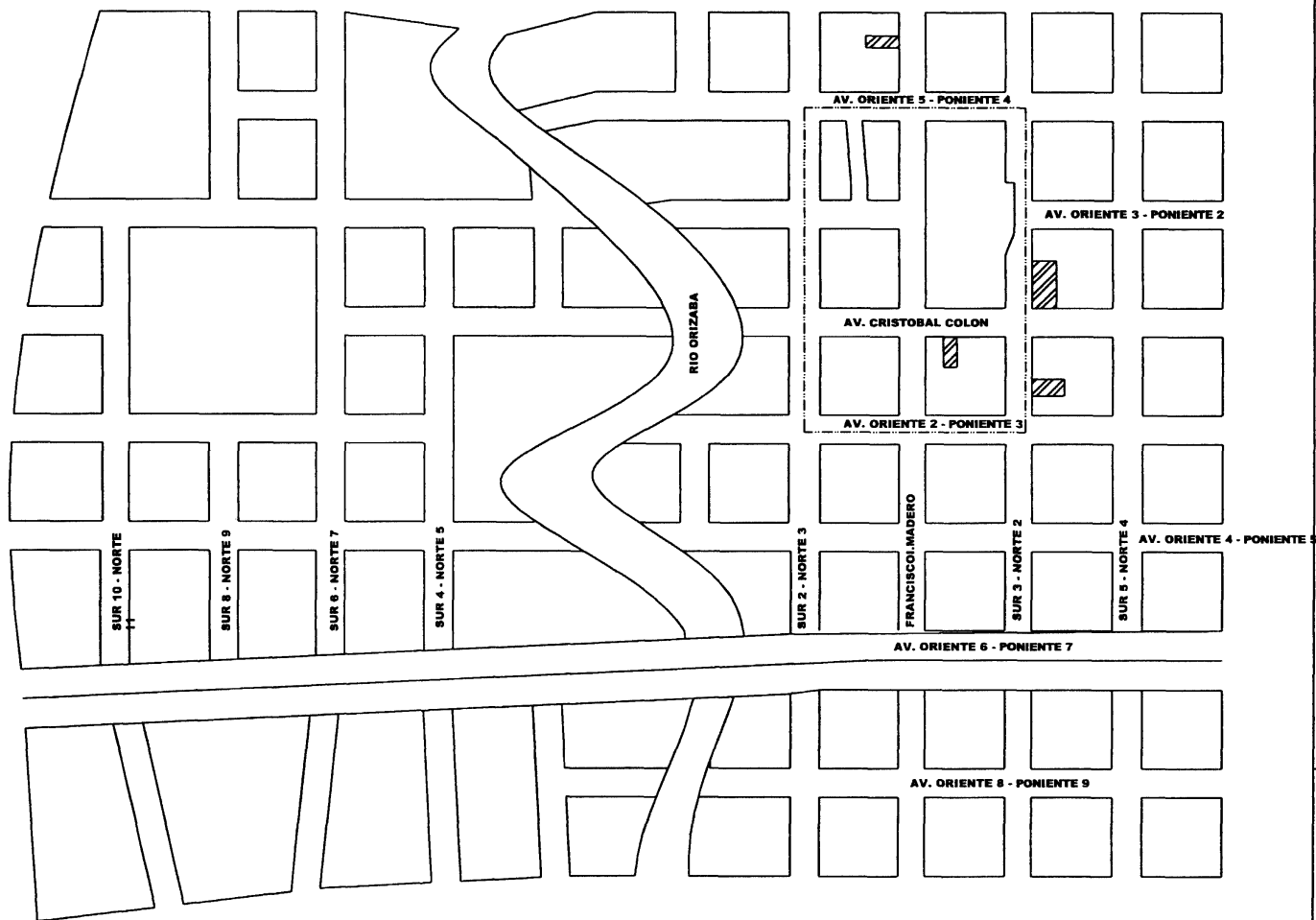
ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



**ESTACIONAMIENTOS
DENTRO DEL
AREA DE
ESTUDIO**



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

LOCALIZACION DE ESTACIONAMIENTOS

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.4.5

No. DE PLANO: 3

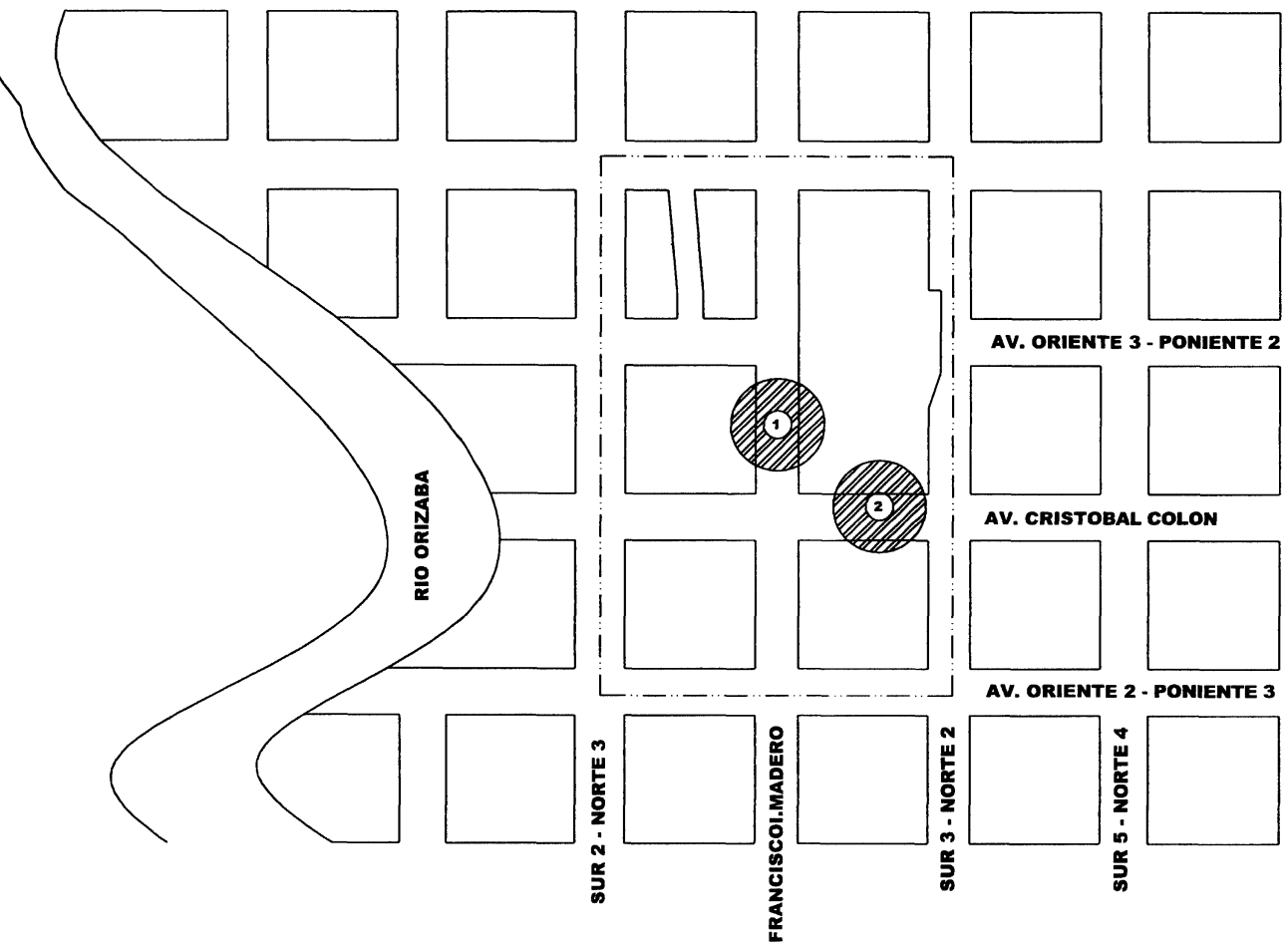
ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

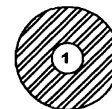
FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



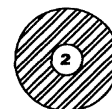
SIMBOLOGIA:



AREA DE ESTUDIO



CALLE FRANCISCO I. MADERO



AVENIDA CRISTOBAL COLON



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

AFOROS VEHICULARES

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.4.5

Nº. DE PLANO: 4

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

2.4.6 TRANSPORTE

Existe en la ciudad una diversidad de transporte, como lo son los autobuses, taxis, automóviles particulares y motocicletas, que prácticamente tienen como destino común el centro de nuestra ciudad, debido a la cantidad de actividades que aquí tienen lugar, pero para fortuna de los ciudadanos en lo que se refiere al servicio de transporte público (autobuses), éstos no entran al Centro Histórico, tienen paradas y recorridos cercanos a él, como lo son la Av. Oriente 9, Calle sur 2, la Av. Oriente 4 ó la calle de sur 5, así como también la vialidad que cruza la ciudad Poniente 7 - Oriente 6, que son puntos muy cercanos al centro, esto ayuda de gran forma a la circulación dentro de él, pues como observamos anteriormente, existe una saturación vial por parte de la gran cantidad de autos particulares y taxis.

El grueso de la población se mueve en los autobuses de servicio público, ya que las rutas que recorren dichos autobuses cubren de manera eficiente las necesidades de la población, entonces puede considerarse como bueno el servicio, el problema que presentan, es que en algunas calles como, Sur 2 – Norte 3, Sur 5 – Norte 4, y Av. Oriente 4 – Poniente 5 y Av. Oriente 9 – Poniente 8, la sección de la calle no está realizada para la circulación de dichas unidades, entonces al hacer parada, se detiene el tráfico, lo cual no afecta de manera simbólica, ya que al haberse implementado el sistema vial “uno por uno”, se benefició también a los autobuses en lo que a sus paradas se refiere.

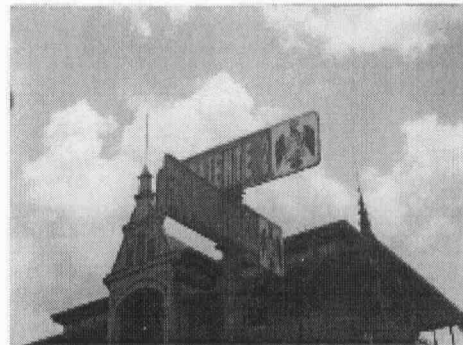
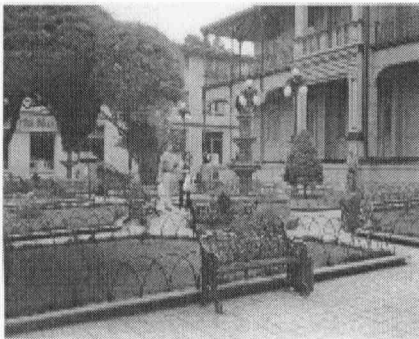
El servicio de transporte público, comienza a la 5:30 de la mañana, y termina a las 22: 30, y tiene una periodicidad de 10 minutos, por lo cual el servicio es eficiente y permite que el usuario viaje cómodo pues al haber una frecuencia en el paso de las unidades, estas no se saturan y cumplen su función. (Ver plano 2.4.6 - 1)

2.4.7 MOBILIARIO URBANO Y SEÑALIZACIÓN

Dentro del Área de Estudio, se cuenta con una diversidad de mobiliario urbano, que tiene la función de hacer más cómoda la estancia del peatón, pero como la demanda del mismo ha aumentado, por la cada vez mayor afluencia de población al centro, el gobierno de la ciudad, se ha dado a la tarea de colocar dentro del área del centro urbano, diversos elementos, como son

bancas, teléfonos públicos, botes de basura, luminarias, módulos de información, y puestos de periódicos y revista. (Ver Plano 2.4.7 - 1)

En lo que a señalización se refiere, podemos mencionar que dentro del Área de estudio y la ciudad en general, contamos con una buena cantidad de señalamientos viales, que van desde las señales restrictivas, como las que prohíben el estacionamiento en alguna zona, hasta las informativas como lo son las que indican los nombres y sentidos de las calles, así mismo se cuenta con un buen número de señales preventivas, como las que indican el uso del sistema vial uno por uno.



Ejemplos de Mobiliario Urbano y Señalización de las calles en el Área de Estudio.



SIMBOLOGIA:

— RUTA DEL
TRANSPORTE
PÚBLICO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

RECORRIDO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 2.4.6

Nº. DE PLANO: 1

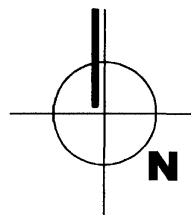
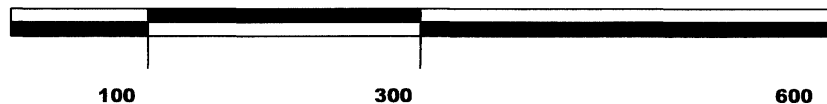
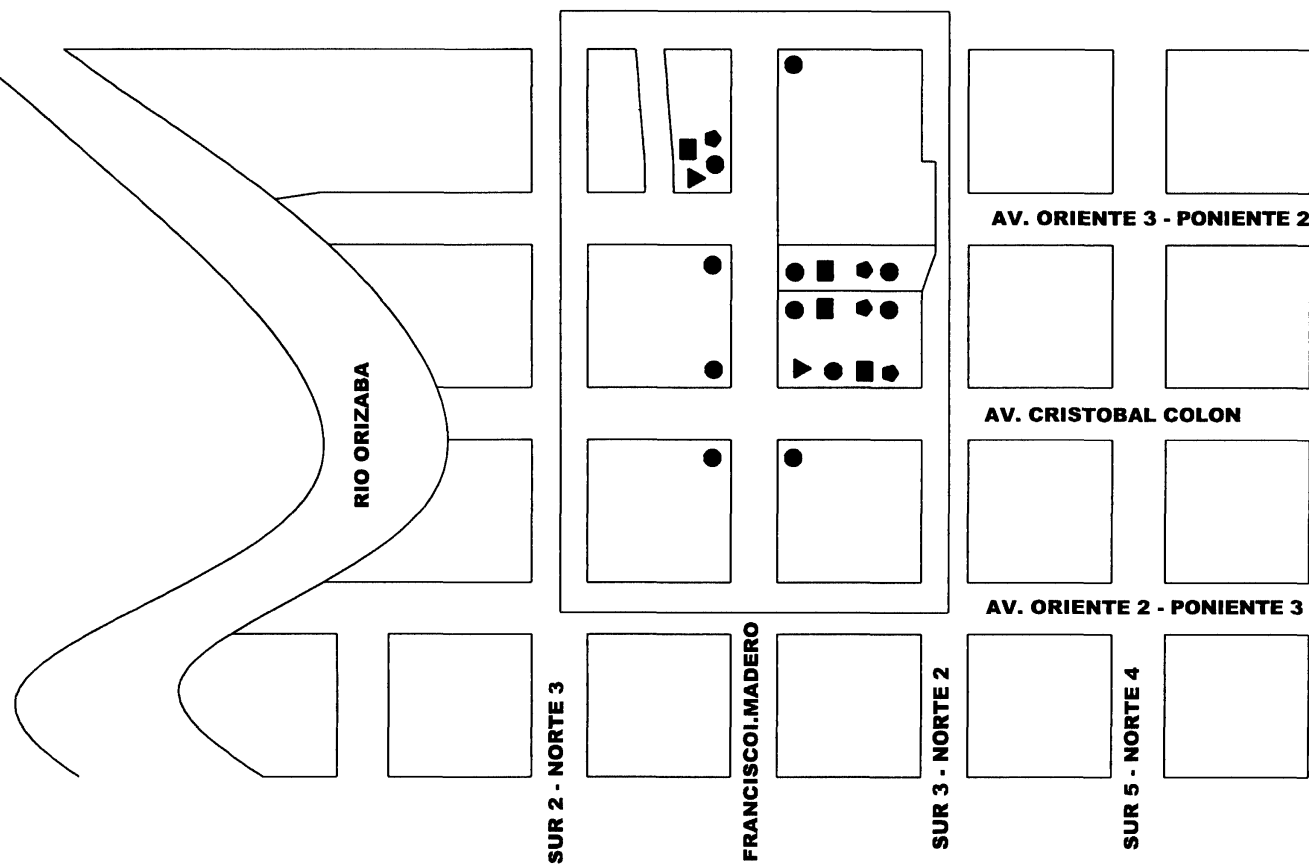
ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:

- LUMINARIAS
- BOTE DE BASURA
- BANCAS
- ◆ TELEFONO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

MOBILIARIO URBANO EXISTENTE

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 2.4.7

No. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

2.5 USOS DEL SUELO

Dentro de lo que a uso del suelo se refiere, encontramos en la zona de estudio, una diversidad de usos, pues como hemos mencionado anteriormente, en esta parte de la ciudad es en donde se concentran la mayoría de actividades, y además a la vez es el Centro Urbano de la misma, de aquí los diversos usos, como lo son: (Ver plano 2.5. – 1)

- Habitacional
- Comercial
- Servicios
- Recreación
- Cultural
- Religioso

Habitacional

El uso de suelo de tipo habitacional, puede considerarse como mínimo en la zona de estudio, ya que en su mayoría las personas habitan en la periferia del Centro Urbano, aunque si encontramos vivienda, como los son el edificio México (12 departamentos) y unas 6 viviendas de tipo particular.

Comercial

El uso de suelo de tipo comercial es el que predomina en el Área de estudio, debido a que es la zona de mayor importancia y de mayor movimiento comercial en la ciudad, tan solo a una calle de la zona de estudio, encontramos el mercado Melchor Ocampo, y dentro de la misma encontramos diversos comercios como zapaterías, jugueterías, ropa, farmacia, telas etc.

Servicios

Dentro del Área de Estudio, realmente no se cuenta con una gran cantidad de uso de suelo destinado a servicios, ya que la mayoría de los mismos se encuentran ubicados dentro del Palacio Municipal o fuera del centro urbano, lo cual a significado una descentralización de los servicios, lo más representativo de este punto es que se cuenta con un Hotel y con unas oficinas de la Secretaría de Educación y Cultura.

Recreación

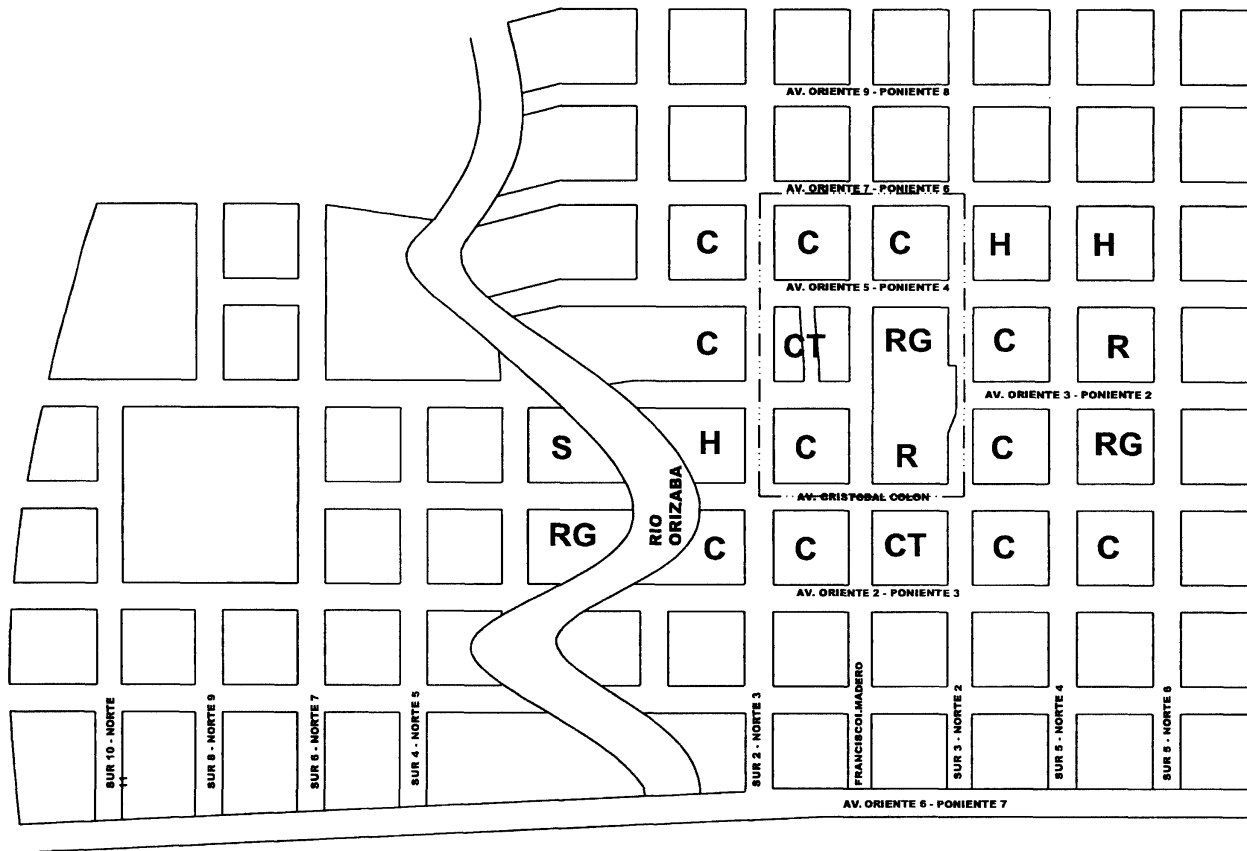
En lo que a recreación se refiere dentro del Área de estudio se cuenta con un importante inmueble para este fin, como lo es el Parque Castillo, además de la Plazuela del Palacio de Hierro, que son dos de los puntos relevantes dentro del desarrollo de la propuesta del presente trabajo.

Cultural

En el aspecto cultural dentro de nuestra Área de Estudio contamos con uno de los inmuebles más significativos para este fin, como lo es el Teatro Llave, ya que es en donde se presentan la mayoría de eventos de tipo cultural después del Museo de Arte del Estado.

Religioso

El uso de suelo religioso dentro del Área de Estudio, se encuentra representado por la Parroquia de San Miguel, considerada como la Iglesia principal de nuestra ciudad y sede del obispado, por lo cual se le ha otorgado el carácter de catedral.



SIMBOLOGIA:

----- AREA DE ESTUDIO

H HABITACIONAL
 C COMERCIAL
 S SERVICIOS
 R RECREATIVO
 CT CULTURAL
 RG RELIGIOSO



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAE

PASEO PEATONAL
 REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

USO DE SUELO EN EL AREA DE ESTUDIO

LOCALIZACION:

CENTRO HISTORICO

CLAVE DE PLANO: 2.5

No. DE PLANO: 1

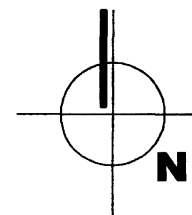
ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
 DICIEMBRE DE 2001



2.6 EQUIPAMIENTO URBANO

El equipamiento urbano dentro del Área de Estudio, se encuentra conformado por varios inmuebles, pero para el presente estudio centraremos nuestra atención en los más relevantes y los cuales forman parte del recorrido peatonal propuesto, a continuación se describe cada uno y se expone su historia y tradición, para entender por que fueron seleccionados para formar parte del recorrido:

2.6.1 ANTIGUO PALACIO MUNICIPAL

Según la Historia de Orizaba, nuestra ciudad ha tenido 4 palacios municipales, el primero fundado por los indígenas en el año de 1600; otro por la raza española en 1767, el Palacio de Hierro, que se inauguró el 16 de Septiembre de 1894 y el actual, que antiguamente funcionaba como el Centro de Educación para los Obreros (C.E.O).

El Antiguo Palacio Municipal (Palacio de Hierro), fue inaugurado el 16 de Septiembre de 1894, para conmemorar las fiestas patrias, este palacio fue un pabellón que figuró en Bruselas en una exposición Industrial, en la cual se mostraban productos de nuestro país, el cuál fue adquirido por los concejales de nuestra ciudad en dicha exposición por la cantidad de \$105, 000.00, debido a la necesidad que sentían dichos concejales de dotar a la ciudad de un edificio para su Ayuntamiento, que, dándole honra, proporcionase en su recinto las localidades necesarias para reunir en él todas las oficinas de la administración pública municipal.

Este edificio es completamente desarmable, está echo de postes y viguetas de hierro, y laminas de la mejor calidad, en forma de tableros, pisos de madera, y cristalería original de 1894, es un edificio por demás singular, traído en barco desde Bélgica, hasta el puerto de Veracruz, desarmado completamente, como un gran rompecabezas, es auténticamente un Palacio de Hierro, contemporáneo de la torre Eiffel.

Fue colocado en la que era considerada la plaza principal o plaza cívica de nuestra ciudad, lo cuál causó un gran disgusto entre la población pues dicha plaza había funcionado como zócalo o plaza de armas, por más de 20 años, además de que los domingos y días festivos, la gente acostumbraba utilizar esta plaza como lugar de reunión y de recreo, pero pese a este disgusto, fue colocado en dicha plaza, y hasta la actualidad se ha conservado ahí, además de que nunca ha sido desarmado, la plaza de armas o zócalo fue sustituida por el que

en la actualidad se conoce como el parque Castillo, y del cual se hablará mas adelante.

Las oficinas o dependencias que ocuparon este recinto en sus inicios como palacio municipal, fueron la Jefatura Política, el Salón de Acuerdos y Secretaría del Ayuntamiento; los juzgados de 1° y 2° Instancia, los cuatro de Paz, la Tesorería Municipal y la Secretaría y Tesorería de la Junta de Caridad.

En el último periodo en le que el edificio, funcionó como palacio municipal, las oficinas o dependencias que en el se encontraban, eran las siguientes, El Presidente Municipal, 15 funcionarios, 12 regidores, 2 síndicos, los juzgados, uno de 1° Instancia, y un primero de 2° Instancia (civil), y dos municipales.

En la actualidad el edificio ha sido rehabilitado y reacondicionado, pero no se ha definido un uso para le mismo, ya que existen diversa instituciones a las cuales les gustaría adquirirlo o rentarlo, entre ellas, Bancos, Cadenas de Cafeterías, Restaurantes, La Universidad Veracruzana y un sin fin de particulares a los cuales les gustaría establecer diversos usos par el inmueble, pero está decisión solo podrá ser tomada por las autoridades estatales y municipales.



Fachada Lateral Y Torre Del Palacio De Hierro.

2.6.2 CASA CONSISTORIAL

Casa consistorial: que significa casa de los poderes o casa del Ayuntamiento Municipal, es una casa, que fungió como palacio municipal desde 1767, fue fundada por los españoles, como el primer palacio municipal reconocido por el gobierno de España, en lo que posteriormente sería la villa de Orizaba, su construcción fue iniciada en 1765, a solicitud de los concejales españoles que formaban parte del primer ayuntamiento, consta de 2 plantas y está elaborada de diversos materiales, aunque se cuenta con muy poca información al respecto, de acuerdo con los reportes del INAH de 1985, la cimentación está elaborada de mampostería, los muros son del tipo denominado limosneros (es decir con un mezcla de distintos materiales), y la techumbre estaba elaborada con vigas de madera y teja, es una edificación de dos plantas, la cual se caracteriza por su significativa fachada a base de arcadas en las dos plantas, en las cuales se distribuían las diversas actividades del recién formado ayuntamiento, en la planta baja se encuentran cuatro recintos o habitaciones en las cuales es de suponerse que se concentraban las actividades principales de los poderes, y en la planta alta solo se contaba con un gran salón, que era en el cual se supone se realizaban las sesiones de cabildo, y un recinto mas en el cual se encontraba la autoridad máxima del ayuntamiento.

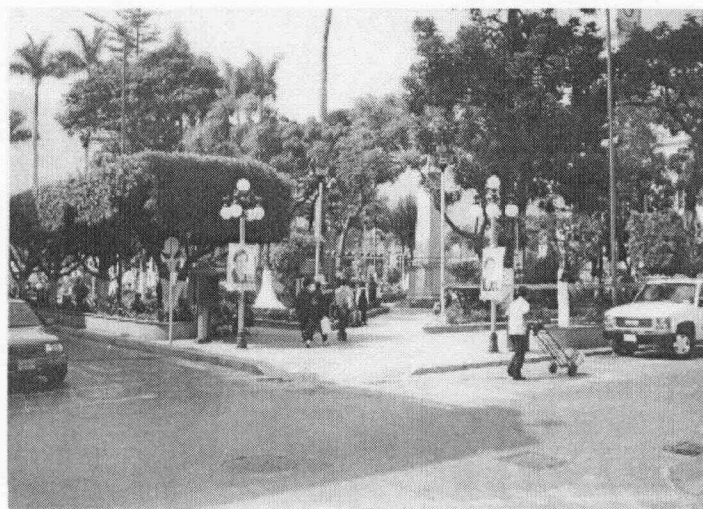
En la actualidad se encuentran en este recinto las oficinas de la Secretaría de Turismo, y se desarrollan diversas actividades de tipo cultural – recreativo, pero en su mayor parte el inmueble está abandonado, y hasta la fecha después de ser restaurado, no se ha encontrado un uso óptimo para el mismo.



Fachada de la Casa Consistorial.

2.6.3 PARQUE CASTILLO

El parque Castillo, surge de la necesidad de la población, de tener un lugar de esparcimiento y recreación, luego de haber sido despojados de ello, por parte de los concejales del Ayuntamiento, al colocar el Palacio de Hierro, en el sitio que era ocupado como zócalo o plaza de armas, debido a estos hechos, a población empieza a utilizar, parte del atrio de la parroquia de san Miguel, de la cual hablaremos posteriormente, y parte de una plaza pública adyacente ha dicho atrio, con el tiempo esta plaza fue cobrando importancia, hasta convertirse en el parque más importante de nuestra ciudad, después de la Alameda, en este parque se encuentran una diversidad de plantas, de climas fríos, ardorosos y templados, además de una diversidad de monumentos, como lo es el monumento a los héroes del Estado de Veracruz, defensores de nuestra patria en 1847 y 1848, el monumento en piedra de cantera gris, del Escudo de nuestra ciudad recientemente inaugurado, el Kiosco central, y además de encontrarse en este parque la primera fuente de la ciudad, y la cual puede decirse que fue la primera agua con la que se dotó a la entonces Villa de Orizaba,, pues en el año de 1808, el Sr. Don Joaquín de Vivanco, que no sin graves dificultades, introdujo a sus expensas un surco de agua desde el canal del antiguo molino hasta la plazuela hoy conocida como parque Castillo, el cual debe su nombre en honor al ilustre Gobernador de nuestro estado Don Apolinar Castillo.



Vistas del Parque Castillo.

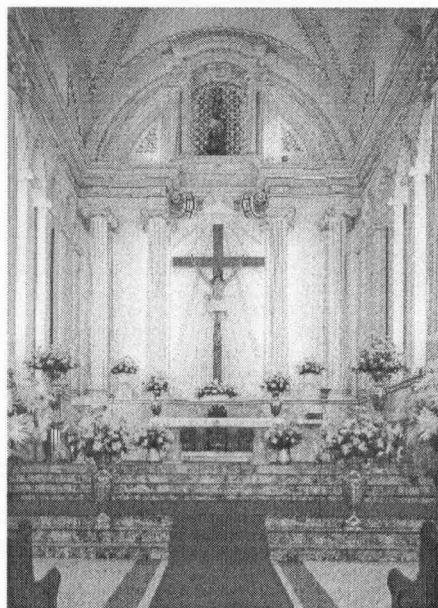
2.6.4 PARROQUIA DE SAN MIGUEL

El templo que hoy lleva este nombre, podemos decir no fue el primero que existió en nuestra ciudad, ya que se tienen vestigios, de antiguas excavaciones realizadas, en el atrio, que allí se encontraba un pequeño templo, que fue demolido para construir el actual.

No se cuenta con una fecha exacta, que indique, cuando empezó a realizarse la construcción de la parroquia, pues los primeros libros de bautizos del archivo eclesiástico de los españoles, hablan de 1674 y los de los indígenas de 1624, pero a pesar de esto, se cree que la actual parroquia empezó a levantarse en la última década del siglo XVII, fundados en una inscripción, ya apenas legible en el año de 1898, la cual indicaba haberse terminado la obra del muro que mira al Norte, a un costado del templo en 1702, y a pesar de existir una lapida sepulcral de 1707, no puede decirse que la obra concluyó hasta después de 1720, ya que existe un documento que indica que los hermanos de la Cofradía del Rosario, pretendían comprar el sitio en el cual se estaba edificando el templo, y donarían 25 pesos para ayuda de la obra, dicho documento fechado en 1715, además de encontrarse en el muro Sur de la sacristía una inscripción de haberlo concluido en 1710, y la inscripción que está al pie de la torre indica 1732. La torre aislada de todo el edificio, debió levantarse indudablemente, después de concluido el templo.

La parroquia, está dedicada a San Miguel, patrono de la ciudad, su planta es basilical, de tres naves, con capillas anexas, sobresaliendo la que actualmente funciona como bautisterio, la portada es sencilla, con arcos de medio punto enmarcados por columnas que quieren ser corintias; tanto el arco como las columnas, y otros elementos de la portada, son de piedra de cantera gris, material muy extraño en la zona. Dos pequeñas portadas de dos cuerpos también, como la central, enmarcan los accesos a las naves laterales, siendo más simples en su diseño, ostenta una sola y esbelta torre, audacia constructiva para la zona en que se ubica, por los frecuentes sismos, es interesante el juego de volúmenes que se aprecia desde el parque, con sus remates mixtilíneos y contrafuertes con volutas. (CABRAL 1994)¹⁰

¹⁰ CABRAL, Pérez Ignacio. La Arquitectura del Pasado en Orizaba y Córdoba. Gobierno del Estado de Veracruz. 1994.

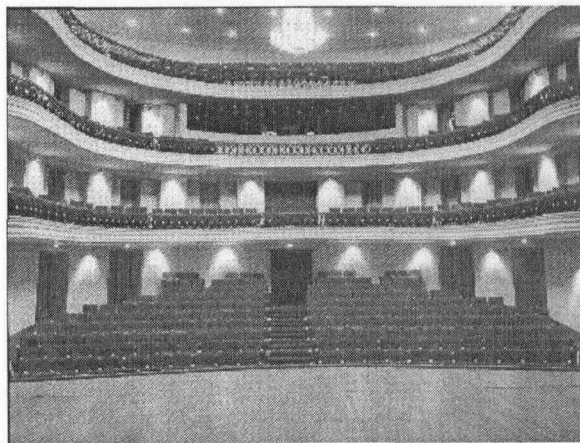
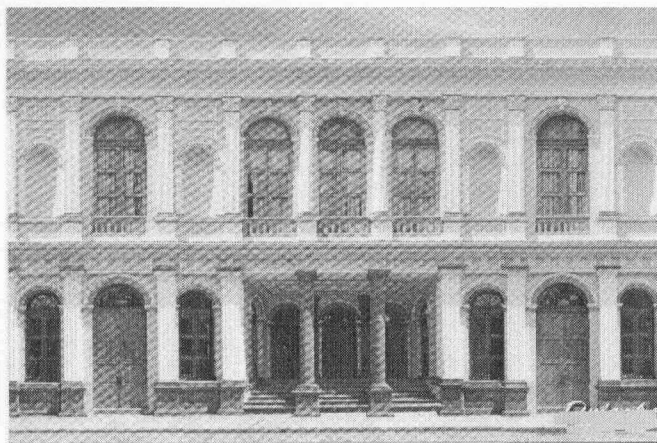


Fachadas, y altar de la Parroquia de San Miguel, la cual data de finales del Siglo XVII.

2.6.5 TEATRO IGNACIO DE LA LLAVE

Antiguamente contaba nuestra ciudad con dos teatros, de renombre, el Gorostiza y el Llave, el primero fue construido por Don Miguel Carbajal, era todo de madera y posteriormente fue vendido al español Don Valentín Fernández, quien le hizo importantes mejoras, siendo una de ellas el majestuoso vestíbulo que lo adornara; y por influjo de importantes personas se le dio el nombre de "Teatro Gorostiza", en honra y recuerdo del poeta de nuestro Estado, que tuvo ese apellido. El Ayuntamiento concedió a este Coliseo el que ostentara el Escudo de armas de la Ciudad en su telón de boca. El edificio tuvo otros dueños y posteriormente fue arrendado por Don Maximiliano Hérice, quien allí estableció una gran fábrica de puros.

El segundo, ó sea el Teatro Llave, es en su totalidad de mampostería, relativamente amplio y artísticamente decorado, puede decirse que es uno de los más importantes en nuestro Estado y puede contarse entre los de segundo orden de nuestro País, se debe su fundación al Sr. Gral. Don Ignacio de la Llave, quien mandó su construcción en 1855, al arquitecto Don Joaquín Huerta, el teatro fue inaugurado en 1875, su primera administración fue confiada a los Sres. Don Tomás Grandisson, son Isidoro Sota y Trucíos y Don Francisco Hidalgo, actualmente, su administración está a cargo del Ayuntamiento de nuestra ciudad.



Fachada e interiores del Teatro.

CAPITULO III

3.1 NORMATIVIDAD

Para poder realizar una propuesta adecuada, y cumplir con los requisitos previamente establecidos por las diversas instituciones que regulan el patrimonio cultural y elaboran los diversos reglamentos de centro históricos, es necesario conocer la normatividad de las mismas, y tomar las que más se adecuen a la realización de la propuesta.

3.1.2 PATRIMONIO CULTURAL

El conjunto de obras, testimonios, sitios y monumentos que integran el patrimonio cultural de una nación, representa una de las fuentes más valiosas para la consolidación de su identidad. El acervo de realizaciones de un pueblo constituye un importante vínculo para sus sucesivas generaciones, contribuye a dar solidez a sus tradiciones y aporta los rasgos que determinan buena parte de la personalidad colectiva.

Para Carlos Chanfón, *"el Patrimonio Cultural es el bien que constituye una verdadera constancia tangible o intangible que justifica la evolución del pueblo a quien pertenece. Motivo de muchas legislaciones y acciones de conservar tales bienes u objetos, su fuerza probatoria y su carácter original. Este patrimonio puede estar formado por piezas justificativas de la evolución de los pueblos, que impone el interés público como responsabilidad consecuente, la obligación de cuidar y conservar, evitando la restauración que pueda afectar su autenticidad"*.

También la cultura implica una conducta que se aprende de generación en generación. Chanfón define la cultura como *"todo aquello que un individuo no haría, si desde su nacimiento viviera aislado en una isla desierta. La cultura es exclusivamente humana considerada como el instrumento de adaptación del hombre a su medio. Donde a través de los siglos ha creado cultura, como defensa cada vez más compleja, entre él y su mundo"*.

Así también, la cultura tiene por vehículo a la sociedad. Para el hombre, la sociedad es como el almacén que le transporta la cultura, en la cual todos participan, con la capacidad de enriquecer y modificar, de adaptar y optimizar; como la capacidad de adaptarse si su ambiente se vuelve adverso.

Así pues, la cultura es para el hombre, el determinante esencial de su conducta social.



Iglesia de Nuestra señora de Guadalupe ("la Concordia"), data de 1729, y Ex convento de San José de gracia, data de 1749, ambos considerados dentro del patrimonio cultural de nuestra ciudad.

3.1.3 CARACTERÍSTICAS DEL PATRIMONIO CULTURAL

Según las normas del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), las características más significativas del patrimonio cultural son las siguientes:

- Es producto de una sociedad y para la sociedad
- Aporta un satisfactor a la sociedad
- Puede ser cualquier cosa material o inmaterial
- Refleja su momento histórico
- Sus valores pueden ser locales, regionales o universales
- Se puede medir (aspecto cuantitativo) y analizar (aspecto cualitativo).

Estas acciones se desarrollan dentro de un entorno construido, más aún, atendiendo ese patrimonio cultural que en su mayor parte tangible es lo que se conoce como monumento; que es todo objeto, edificio o documento que sea testimonio de una etapa histórica, de constancia de un hecho o de un personaje; que sea expresión del gusto de una época, región o localidad, o bien, que haya sido útil para el desarrollo de una comunidad; así pues, se considera monumento lo que es característico y tradicional en una comunidad, por modesto que sea, y no únicamente lo grandioso.

3.1.4 CLASIFICACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Basados en la "Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas". (1972) se considera la siguiente clasificación basada en un criterio cronológico por épocas o antigüedad de los objetos urbanos y arquitectónicos.

- **Artículo 27.** - Son propiedad de la Nación, inalienables e imprescriptibles, los monumentos arqueológicos muebles e inmuebles.
- **Artículo 28.** - Son monumentos arqueológicos los bienes muebles e inmuebles, producto de culturas anteriores al establecimiento de la hispánica en el territorio nacional, así como los restos humanos, de la flora y de la fauna, relacionados con esas culturas.
- **Artículo 33.** - Son monumentos artísticos las obras que revisten valor estético relevante.
Salvo el muralismo mexicano, las obras de artistas vivos no podrán declararse monumentos.
- **Artículo 35.** - Son monumentos históricos los bienes vinculados con la historia de la Nación, a partir del establecimiento de la cultura hispánica en el país.
- **Artículo 36.** - En su fracción primera menciona que: Por determinación de esta ley, son monumentos históricos:

1. Los inmuebles construidos en los siglos XVI al XX destinados a templos y sus anexos, arzobispados, obispado y casas curales, seminarios, conventos y cualesquiera otros dedicados a administración, divulgación, enseñanza o práctica de un culto religioso, así como a la educación y la enseñanza, a fines asistenciales o benéficos, al servicio y ornato públicos y al uso de las autoridades civiles y militares. Así mismo, los muebles que se encuentren o se hayan encontrado en dichos inmuebles y las obras civiles relevantes de carácter privado realizadas de los siglos XVI al XIX incluso.

3.1.5 CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

"El patrimonio cultural lo forma el conjunto de objetos que son producto de la cultura que se heredan, se enriquecen y se transmiten a través de las generaciones; donde todos somos responsables de la conservación del patrimonio, vigilancia y responsabilidad colectivas, sólo pueden responder a una conciencia de patrimonio común con obligaciones compartidas".

Para Carlos Chanfón, conservación significa justamente guardar una cosa o guardar su permanencia; hacer que una cosa dure y perdure, manteniéndola en buen estado con una etapa preventiva; acciones encaminadas a la supervivencia del sitio, evitando los deterioros y sosteniendo las condiciones de habitabilidad sin alteraciones.

Según autores varios, la historia de la conservación y la restauración del patrimonio cultural está relacionada estrechamente con la historia de su destrucción; es decir, la necesidad, las formas y los sistemas de conservar y restaurar son consecuencia del género y grado de las destrucciones.

A mayor grado de destrucción, corresponde una mayor voluntad de reparación, como acción y reacción, y se llega incluso a veces a reconstrucciones excesivas. En general, las causas de destrucción y de deterioro se han dividido en dos: 1.- las que se deben a los materiales y las técnicas con las que se ejecutaron los objetos culturales, y 2.- las ocasionadas por agentes externos, como son los elementos naturales y el hombre mismo en su devenir histórico. Entonces, las relaciones del hombre con su patrimonio cultural son completas donde intervienen elementos tanto de orden religioso, mágico o espiritual, como condiciones políticas, sociológicas y económicas de cada época.

3.1.6 DECRETO DEL CENTRO HISTÓRICO COMO PATRIMONIO CULTURAL

Basándonos en la información publicada el día Viernes 25 de Enero de 1985 en el Diario Oficial, se transcriben a continuación las partes más importantes del decreto por el que se declara una zona de Monumentos Históricos en la ciudad de Orizaba, Ver.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos en ejercicio de la facultad que me confiere la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 37 fracción VI, VII, X y XIV, 38 fracciones XVIII, XIX, y XXI, 42 fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º, 3º, 5º, 21, 23, 35, 36 fracción I, 37, 38, 41, 42, 43, 44 y demás relativos de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas; 31 fracción III de la Ley General de Asentamientos Humanos; 2º, fracción III, 20, 29, 32 y 36 de la Ley Federal de Turismo; 2º fracción VI, 29 fracción XIII, 37, 43, 46 y 47, de la Ley General de Bienes Nacionales; 2º fracción II de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Antropología e Historia y

CONSIDERANDO

Que la ciudad de Orizaba, en el Estado de Veracruz, fue una población de origen totonaca, conquistada por los toltecas, chichimecas y mexicas de los cuales fue tributaria.

Que en la segunda década del siglo XVI estuvieron en ella Hernán Cortés y sus soldados; y durante la dominación española, fue punto de importante en el eje comercial – cultural, Ciudad de México, Veracruz y España.

Que por su situación geográfica, importante en la ruta Veracruz – Ciudad de México, fue una población de gran relevancia económica, política, social, histórica y militar, ya que durante la intervención francesa en México, fue punto estratégico de interés castrense y escenario de heroicas luchas de resistencia del pueblo orizabeño.

Que durante las dos primeras décadas de este siglo, ha sido escenario de los momentos culminantes del movimiento obrero y otros hechos históricos. En 1906, una de las primeras huelgas del país en 1910 paso de Don Francisco I. Madero; en 1915, fue sede de la Casa del Obrero Mundial y en 1919, primera huelga en el país, bajo el amparo del artículo 123 de la Constitución de 1917.

Que por otra, parte conserva su disposición urbana característica, así como elementos de su antigua traza, representando un conjunto de monumentos arquitectónicos, donde se logra una expresión original.

Que las características formales de la edificación de la ciudad, la relación de espacios y su estructura urbana tal como hoy se conserva, son elocuente testimonio de excepcional valor para la historia social, política y del arte en México.

Que es indispensable, dentro de los programas de desarrollo de los asentamientos humanos, la protección, conservación y restauración de las expresiones urbanas y arquitectónicas relevantes que forman parte de nuestro patrimonio cultural.

Que para atender convenientemente a la preservación del legado histórico que tiene esta zona sin alterar o lesionar su armonía urbana, el Ejecutivo Federal, además ha tenido en cuenta que la Comisión Intersecretarial creada por Acuerdo Presidencial publicado en el diario Oficial de la Federación el 31 de Octubre de 1977, cuyo objeto es coordinar las actividades de las Secretarías de Estado y demás entidades o dependencias a las que la legislación confiere la investigación, protección y conservación de los valores arqueológicos, históricos y artísticos, que forman parte del patrimonio cultural del país, recomienda incorporar la zona de referencia, al régimen previsto por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y su Reglamento, que disponen que es de utilidad pública la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos y de las zonas de monumentos históricos que integran el patrimonio cultural de la Nación, he tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO

ARTICULO 1º.- Se declara una zona de monumentos históricos en la ciudad de Orizaba, Estado de Veracruz, con el perímetro, características y condiciones a que se refiere este Decreto.

ARTICULO 2º.- La zona de monumentos históricos materia de este Decreto, comprende un área de 0.078 kilómetros cuadrados.

ARTICULO 3º.- Se determina que las características específicas de la zona de monumentos históricos materia de esta Declaratoria son las siguientes:

a).- Está formada por 40 manzanas que comprenden edificios con valor histórico construidos entre los siglos XVI al XIX, de los cuales 10 fueron destinados en alguna época al culto religioso. Entre ellos pueden señalarse: El Templo de San Miguel (Parroquia); el Templo y Ex -

Convento de San José de Gracia, la Capilla de Nuestra Señora de la Soledad, el Templo de San Antonio, el Templo y Ex – Convento del Carmen, el Templo del Calvario, el Templo de Santa María de los Siervos, el Templo y Ex – Convento de San Juan de Dios, el Templo de la Concordia y Ex – Oratorio de San Felipe Neri y el Templo de Santa Gertrudis. Así como edificios destinados a fines educativos y servicios asistenciales, así como para el uso de autoridades civiles y militares. Los edificios restantes son inmuebles civiles de uso particular.

Asimismo, la zona se ve caracterizada por 4 espacios abiertos (plazas, parques o jardines), de entre los que destacan la Plaza de Armas o Central, el Parque Castillo, la Plaza del Carmen o Parque Alberto López y la Alameda Prado Colón.

ARTICULO 5º.- Las construcciones que se hagan en la zona de monumentos históricos de la Ciudad de Orizaba, Estado de Veracruz, se sujetarán a las condiciones establecidas en las disposiciones legales aplicables, y en todo caso cualquier obra de construcción, restauración o conservación en la zona de monumentos históricos, deberá realizarse previa solicitud del particular ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología intervenir, de acuerdo con la Ley de la materia, en los casos de obras a realizarse en dicha zona.

ARTICULO 6º.- Corresponde al Instituto Nacional de Antropología e Historia, vigilar el cumplimiento de lo ordenado por este Decreto, en los términos de las disposiciones aplicables.

ARTICULO 7º.- La Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología auxiliará, en el ámbito de su competencia, al Instituto Nacional de Antropología e Historia en el cumplimiento del presente Decreto. Asimismo, se invitará a colaborar a las autoridades estatales competentes en los términos del Acuerdo por el que se crea una Comisión Intersecretarial a fin de coordinar las actividades de las Secretarías de Estado y demás entidades o dependencias a las que la legislación confiere la investigación, protección y conservación de los valores arqueológicos, históricos y artísticos, que forman parte del patrimonio cultural del país.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Procédase a la inscripción de oficio en el Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas e Históricas, dependiente del Instituto Nacional de Antropología e Historia, de las obras civiles relevantes de carácter privado, realizadas en los siglos XVI al XIX inclusive, que se encuentren dentro de la zona, consideradas monumentos históricos por determinación de la Ley, previa notificación personal al propietario del inmueble y de conformidad con los procedimientos legales y reglamentos respectivos.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los diecisiete días del mes de enero de mil novecientos ochenta y cinco.- Miguel de la Madrid H.- rúbrica.- El Secretario de Educación Pública, Jesús Reyes Heróles.- Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo urbano y Ecología, Marcelo Javelly Girard.- Rúbrica.- El Secretario de Turismo, Antonio Enríquez Savignac.- Rúbrica.

CAPITULO IV

4.1 EL PEATON Y LA CALLE PEATONAL

4.1.2 DEFINICIÓN DE CALLE

*Como se mencionó en el capítulo 2, "la calle es considerada como el elemento base de la estructura urbana y su primordial función es utilitaria, pues organiza y comunica los predios y edificios; dado que a través de ella se traslada la población y genera la vida comunitaria dentro de la ciudad y genera por sí sola un ambiente de tránsito". (ANDRADE 1995)*⁴

Una calle urbana es una calle en un entorno urbano, reconocida como la calle principal y/o la calle en que existen elevadas oportunidades para distintos intercambios, para el comercio y la comunicación. La zona de influencia incluye la calle urbana, estructuras colindantes y la zona que la rodea, cubierta por una forma de transporte. Dicha área incluye espacios abiertos, zonas semipúblicas y espacios contruidos públicos y privados que el peatón atraviesa a pie, lógicamente, cuando va a utilizar otros medios de transporte. El transporte incluye los viajes de todo tiempo, automóviles particulares, taxis, y todas las formas de vehículos o mecanismos colectivos y públicos. El transporte público se refiere a todos los vehículos, tanto colectivos como públicos, de diversos tamaños y formas.

La importancia de la calle radica en ser intermediaria en el medio ambiente entre lo público y lo privado, del individuo y de la sociedad, del movimiento y del lugar, de lo edificado y de lo no edificado, de la arquitectura y la planificación, exige que se preste una atención simultánea a las personas, al medio físico y a sus numerosas interrelaciones. Sin embargo existen en la calle muchos obstáculos que impiden que se realice una integración espacio-hombre.

⁴ ANDRADE, Ferro Mary Carmen, "Entre Exquisitos y Naturales". UPAEP. 1995

4.1.3 FUNCIÓN DE LA CALLE

La calle es pues parte integradora de nuestra vida urbana y ha sobrevivido frente a cambios tecnológicos y sociales. El ir de compras, el esparcimiento, los encuentros casuales, el trayecto a la escuela y el paseo tradicional, eran algunas de las actividades cotidianas importantes que antes tenían una menor carga privada. Hace veinte años el ama de casa iba a pie a la tienda; hoy en cambio, va en el auto al supermercado, reduciendo de esta forma sus interacciones al propio mercado y no al trayecto hasta el mismo.

Los factores de planificación físicos que más influencia parecen tener en el uso de la calle son:

- Densidad de usuarios
- Mezcla de suelo-usos
- Interacción peatón-vehículo
- Configuración de la calle y del contexto.

Las calles ofrecen espacios potenciales para la actividad, más también es cierto que sirven como uniones para las varias funciones encaminadas a una meta específica que tienen lugar en el medio urbano. Establecen una serie de condiciones que vinculan estos otros componentes urbanos. En la mayoría de los casos, el espacio de la calle funciona como elemento común comparativo en las relaciones entre objetivos diversos, casa y calle, calle y escuela, calle y tienda, calle y trabajo, calle y sistema de tráfico, calle y parque, etc.

Que comprende de tres tipos de calles:

- Calles residenciales
- Calles mixtas comercial-residenciales
- Calles comerciales

4.1.4 DEFINICIÓN PEATÓN

"El peatón es sencillamente el hombre de la ciudad. Ese ciudadano que tiene diferentes actividades; entre éstas actividades está el caminar o transportarse, lo cual le significa desplazarse de un lugar a otro ya sea de pie o en otro medio locomotor, como el transporte colectivo o el automóvil. De cualquier manera se nace con dos piernas y a ese ciudadano se le enseña ante todo a caminar. En general se utiliza el término peatón para distinguirlo de los automóviles se trata por lo tanto de un concepto utilizado por los urbanistas, ingenieros de tránsito y todas aquellas personas que ordenan la circulación en las ciudades: el peatón no existe en realidad, pero por desgracia existe frente al automóvil, fuera o dentro de él y frente a la velocidad que es un elemento cada vez más determinante dentro de la vida moderna".

(VELÁSQUEZ 1999) ¹¹

4.1.5 SEGURIDAD PEATONAL

Para la ingeniería de tránsito la seguridad del peatón es trascendental ya que: Los peatones se encuentran en desventaja con respecto a los conductores de vehículos de motor ya que carecen de protección que representa la carrocería del auto y sufre todas las consecuencias del impacto de un auto en su propio cuerpo.

La mayoría de los peatones circulamos imprudentemente, y constantemente estamos deseosos de medir nuestra agilidad con los peligros que presenta el tránsito en los cruces y a media calle y tomando en cuenta que muchos conductores toman esta actitud como un reto, o una provocación, hacen todo lo posible por impedir que el caminante imprudente se salga con la suya y llegue al otro lado sin un rasguño.

Cuantas veces siendo conductores no hemos ignorado el paso de una persona. Los peatones tienen un derecho de vía bien definido. Las reglas de tránsito de peatones son primordialmente, para la protección de éstos, para enmendar los hábitos de caminar peligrosamente y para reducir el número de accidentes que involucren a peatones.

¹¹ VELÁSQUEZ, García María Antonieta. "Peatonalización con Énfasis a Débiles Visuales e Invidentes" UDLAP. 1999

4.1.6 LA CALLE PEATONAL

Las calles para peatones se rigen por las reglas sobre dimensiones que le da el hombre al caminar por ella; las dimensiones y la escala del entorno edificado dependen del hombre. Esto es, distancias cómodas física y psicológicamente, tomando en cuenta la calle que da características de la estructura de la ciudad, y los espacios libres que se disponen.

A partir de las ideas de crear zonas peatonales que busca nuevamente hacer habitables las ciudades desde los años 60's y 70's, principalmente en ciudades de Europa, surgen las primeras calles que se hicieron originalmente para una mejora del consumo. Sin embargo, más allá de esto, se experimenta un cambio de conciencia colectiva. Estas calles libres de tráfico fueron utilizadas por el ciudadano de modo casual y le permitieron identificarse con su ciudad a través de sus lugares más conocidos, como lo son los barrios comerciales.

"El confort de la circulación peatonal, por lo general se encuentra en desventaja con respecto a las otras formas de tráfico, ya que la falta de conexión entre los caminos peatonales, los desvíos, los obstáculos constructivos y las inclemencias atmosféricas reducen la libertad de movimiento del peatón. Por ello, es importante crear condiciones que estimulen la circulación peatonal y que le concedan prioridad en la jerarquía espacial y funcional o, en cualquier caso, le garanticen la igualdad. Las longitudes de desvíos, las pendientes, pasos superiores e inferiores, y la protección contra inclemencias atmosféricas son puntos para atender con otros criterios para el uso de la calle por parte de los peatones". (PRINZ 1984)¹²

4.1.7 CARACTERÍSTICAS DE CIRCUITOS PEATONALES

Aun cuando en gran parte de los Centros Históricos, tanto de Europa como de América Latina, existen áreas destinadas al uso exclusivo de los peatones, es poca la información disponible respecto al diseño de dichas áreas, debido a que cada caso es diferente y no sería factible limitarse a un patrón determinado. Sin embargo, se cuenta con tres escritos que analizan situaciones análogas dentro del Cuaderno de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico. Estos son: "Función de la Calle y la Calle Peatonal", "Éxitos y Fracasos de las Zonas Peditonales" y "Calidades de las Ciudades y Actividades Urbanas".

¹² PRINZ, Dieter. "Planificación y Configuración Urbana". Gustavo Gili. Barcelona. 1984

El arquitecto Fernando Chueca Goitia, en su disertación sobre la "Función de la Calle y la Calle Peatonal" de 1980, propone que una zona peatonal completa se justifica cuando existen:

1.- Condiciones Estructurales

"Área céntrica, arquitectónicamente interesante, y que no rompa las comunicaciones básicas"

2.- Condiciones Sociales

"Características de la población originaria, densidad, costumbres y hábitos de esta población, grado de cultura y de desarrollo, espíritu cívico, etc."

3.- Condiciones de Actividad

"Comercio diversificado y con pujanza; pluralidad de actividades, instituciones públicas en la zona: bibliotecas, teatros, museos, galerías de arte, establecimientos de diversión, cafés, restaurantes, etc"

4.- Condiciones Económicas

"Las zonas peatonales, en su establecimiento y mantenimiento son costosas. Si además de esto resulta que, en lugar de ser rentables, son ruinosas para la economía de la ciudad en general y en la zona, se deberán tomar muy en cuenta otras opciones"

Roberto Brambilla y Gianni Longo en su ensayo "Éxitos y Fracasos de la Zonas peatonales", ofrecen una lista de elementos de planes peatonales esenciales para la realización efectiva de dichas zonas:

- Accesibilidad

Los proyectos peatonales tienen éxito o fracasan de acuerdo con el grado de accesibilidad, ya sea de tránsito público o de vehículos privados.

- Zonificación

El éxito de una zona peatonal está directamente relacionado con la habilidad para crear actividades que satisfagan a una gran variedad de usuarios... el logro de un gran espectro de usos, incluyendo habitaciones y usuarios, niños y ancianos, garantiza un alto índice de vitalidad urbana, y a su vez genera un sentimiento de seguridad. Esto nos lleva a un más balanceado uso de los recursos del área por más extensos periodos de tiempo.

- Diseño

Las soluciones de diseño flexible son necesarias para asegurar la adaptabilidad potencial de un proyecto a un amplio margen de usuarios, sin requerir alteraciones costosas cuando los patrones de actividad cambian en el área.

- Construcción

La calidad del diseño y la durabilidad de los materiales de construcción son elementos esenciales para el éxito de una zona peatonal.

- Participación pública

Las áreas peatonales tienen éxito o fracaso de acuerdo con el grado de apoyo público que son capaces de provocar durante el desarrollo del proyecto. Siendo que la creación de una zona peatonal afecta a un margen amplio de grupos de usuarios cuya participación es vital, cada uno de ellos debe ser consultado e involucrado desde el principio de las etapas de planeación hasta las fases de implementación y manejo.

Como consideraciones adicionales, los autores proponen que se tomen en cuenta el aspecto económico y de transportación al tomar las decisiones de planeación y diseño. Además sugieren que para reducir la congestión vehicular y redistribuir el flujo de tráfico en el área de las zonas peatonales, se modifiquen los patrones de circulación por otra parte, las facilidades de estacionamiento son de vital importancia, ya que de ellas depende el uso, no sólo de los habitantes de esa zona, sino de las personas de la periferia.

Para poder ofrecer todo esto dentro de un criterio de condiciones del paisaje peatonal, Jan Gehl, en su disertación

“Calidades de las ciudades y actividades urbanas”, menciona los dieciséis puntos de calidad básica que la Escuela de Arquitectura de la Academia de Bellas Artes de Copenhague demanda que sean aplicados en espacios urbanos para peatones. A continuación se presentan en resumen dichos puntos: (GEHL, 1980)¹³

A. Protección contra el tráfico y accidentes

Es de suma importancia proveer al peatón de un dominio absoluto dentro de estas zonas, para que así disfrute al máximo de su recorrido sin la preocupación de los vehículos.

B. Protección contra el crimen y la violencia

La base para evitar el crimen y la violencia es la de insertar el área peatonal dentro de una zona con una fuerte identidad, para que así las personas tomen conciencia del valor del lugar y les interese por el hecho de formar parte de su comunidad.

C. Protección contra clima desagradable

Es importante tomar en cuenta el factor climatológico para el diseño de estas zonas. Es necesario proveer de resguardos ya sea contra el frío o el calor dentro de estas.

D. Protección contra experiencias sensoriales desagradables

Al igual que los puntos anteriores, es necesario evitar en la medida que sea posible este tipo de experiencias, favoreciendo el bienestar del peatón.

E. Posibilidades para caminar

Se debe de evitar el subir o bajar escaleras, a menos que sean necesarias, o el tomar desviaciones sin ninguna razón de ser. Es importante tomar en cuenta a los “peatones con ruedas” y proporcionarles facilidades para su traslado.

¹³ GEHL Jan. “Calidades de la Ciudad y Actividades Urbanas”. SEP-INBA. 1980.

F. Posibilidades para permanecer de pie

Se recomienda ésta opción, ya que el permanecer de pie te permite observar y disfrutar muchos detalles que ni sentado, ni caminando se pueden percibir. Mediante el mobiliario urbano, pilares, nichos etc., se generan soportes para favorecer esta actividad.

G. posibilidad para sentarse

El hecho de proveer asientos a una zona, da la seguridad de que cualquier persona va a permanecer más tiempo en un lugar. Así pues, es ampliamente recomendable esta posibilidad si lo que se desea es una estadía en dicho lugar.

H. Posibilidad para ver

Una de las atracciones más populares dentro de una zona urbana es la "actividad de ver a la gente pasar y que sucede alrededor", por lo tanto se recomienda la excelente canalización de bancas, una visión libre de obstáculos y espacios dimensionales.

I. Posibilidades para oír y hablar.

El crear zonas aisladas al ruido constante que genera la ciudad hace muchos más placentera la comunicación entre las personas, evitando recurrir a un lugar cerrado para conversar.

J. Posibilidades para jugar

Se debe de tomar en cuenta que las áreas de recreación dentro de una zona peatonal también deben generar espacios para los niños y darles la opción de poder jugar.

K. Posibilidad de actividades para una multitud y posibilidad de actividades pasivas

Por naturaleza, el ser humano es un hombre social, sin embargo. También necesita de momentos de paz y tranquilidad antes de volver a su actividad, es por esto que se recomienda la existencia espacios para poder llevar a cabo ambas actividades.

L. Necesidades físicas y espacios públicos

No debe evitarse en toda planeación los servicios sanitarios, teléfonos, señales, mapas, etc.

M. Diseño para disfrutar elementos positivos del clima

Al igual que debe dársele resguardo al peatón hacia el aspecto climatológico, también es importante ofrecer la oportunidad de disfrutar de los elementos positivos del clima.

N. Diseño para promover las experiencias sensoriales positivas

Como es importante evitar ruidos desagradables, es recomendable también generar sonidos agradables para las personas que transitan por la zona.

CAPITULO V

5.1 PASEO PEATONAL COMO ELEMENTO DE RENOVACIÓN URBANA

Ante el problema de desvalorización que sufren hoy en día la mayoría de los centros históricos de las ciudades, nos encontramos con un elemento capaz de devolverles en parte la vida que alguna vez tuvieron y que han ido perdiendo paulatinamente debido a las condiciones de la sociedad actual. Dicho elemento es el paseo peatonal, definido como un área urbana en la que se ha prohibido el tráfico de vehículos, Dando prioridad al peatón y a algún tipo específico de transporte público.

El objetivo de la introducción de paseos peatonales, específicamente en los centros históricos, es el de mejorar las condiciones económicas, sociales, ambientales y de tránsito, así como devolver el valor a una zona de la ciudad que después de haber tenido una enorme importancia en su historia, se está viendo rezagada y relegada a actividades que poco a poco la conducen a un estado de decadencia. La pregunta que debemos hacernos antes de empezar, es: ¿ Estamos a tiempo de rescatar los valores del Centro Histórico de la Ciudad de Orizaba ? para responder esta pregunta es necesario analizar el estado actual de las actividades que se efectúan en esta, es decir, que la plurifuncionalidad del centro exista todavía –aunque sea en su mínima expresión- por que solo a partir de ella el paseo peatonal será sustentable y funcionará con óptimos resultados para la ciudad.

5.1.2 IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO

El proponer un circuito peatonal debe responder a una necesidad social, al mismo tiempo que proporcione un beneficio económico para el lugar, la importancia de esta repercusión en la economía la explica Brambilla de la siguiente manera:

“Un circuito peatonal es un instrumento de acción, especialmente en relación a la economía urbana, la calidad ambiental y el bienestar social. En el campo económico (que es a menudo la razón primaria para la creación del circuito), la peatonalización es de esperar que mejore los negocios de los comerciantes y los medios de vida de los residentes locales al atraer gente, no únicamente procedente de la

ciudad propiamente dicha, sino de las comarcas circundantes al área central". (Brambilla 1980)¹⁴

La mayoría de los comerciantes cuyos locales se ven involucrados, se oponen radicalmente a la peatonalización, guiados por la falsa creencia de que la abolición del tráfico vehicular disminuirá sus ventas al desviar a la clientela. Sin embargo la experiencia muestra que el resultado es opuesto, ya que los comercios se ven beneficiados en cuanto a sus ingresos, gracias a que la calle se vuelve un lugar de tranquilidad, de recreo y de comunicación entre el cliente y el comerciante. El usuario disfruta su tránsito por estos lugares al sentirse dueño absoluto del espacio y perder el contacto con los vehículos y las molestias que esto implica. La calle retoma su sentido más amplio de lugar de encuentro; así el peatón recupera el protagonismo que el automóvil le robó. Las relaciones interpersonales se convierten en el centro de actividad que devuelve a la calle su carácter básico.

En lo social también hay repercusiones positivas con la incorporación de un circuito peatonal en una ciudad. Al existir actividades continuas de diferente índole -cultural, comercial, habitacional y de esparcimiento- se mantiene un movimiento constante de gente lo que previene el crimen y disminuye el vandalismo. Es cierto que el usuario de estas zonas peatonales demanda mayor seguridad, lo cual no debe entenderse como un aumento en el personal de vigilancia ya que la misma movilidad del sitio la proporciona.

5.1.3. UN PROBLEMA URBANO Y ARQUITECTÓNICO

Los centros históricos de América están sufriendo un abandono de parte sus habitantes, limitando sus actividades a las de tipo comercial. Este hecho rompe el equilibrio entre las funciones habitacionales y comerciales del área al provocar que quienes habitan en ella prefieran mudarse a la periferia en lugar de lidiar con el caos que ocasiona este exceso de comercio, contribuyendo así sin darse cuenta, al círculo vicioso que causa la decadencia de los centros históricos.

¹⁴ BRAMBILLA, Roberto. "Éxitos y Fracasos de las Zonas Peatonales". SEP-INBA. 1980.

Esta muerte paulatina ha provocado que únicamente personas de un nivel socio-económico bajo permanezcan habitando esta área, debido a que el valor del suelo para uso habitacional sufre un gran detrimento. El resultado de esto, paradójicamente, es que las pocas zonas habitacionales restantes se tугurizen, lo cual se entiende como un hacinamiento de gente, lo que implica un serio deterioro de las condiciones de vida.

La solución para este problema es devolver el atractivo habitacional al Centro Histórico para así restablecer el equilibrio entre las funciones que garanticen una vida social completa. El paseo peatonal es uno de tantos medios para alcanzar este objetivo.

Una repercusión más de la implementación de un paseo peatonal, es la mejora de la imagen urbana, entendiéndose ésta no como una intervención a nivel de fachada solamente, sino como una reestructuración formal y funcional de los espacios. Al respecto citaremos:

“Cada vez es más frecuente el número de planes de desarrollo que integran en sus propuestas zonas monumentales, cascos históricos, conjuntos y sitios de belleza natural, etc., pero no son analizados con la profundidad que se requiere, y esto trae como consecuencia que aquello que trata de protegerse, acaba siendo víctima de una mala legislación, usos inadecuados, tratamientos turísticos y malas intervenciones que producen deterioros irreversibles en los monumentos, o en el mejor de los casos, éstos reciben un tratamiento en sus fachadas, sin rescatar los espacios interiores contenidos por éstas, logrando una imagen impecable de los centros históricos para los turistas, manteniendo el mismo grado de insalubridad, hacinamiento, abandono parcial o total en el interior de los inmuebles”. (Ruiz, 1985) ¹⁵

5.1.4. ASPECTOS SOCIALES QUE INFLUIRAN EN LA PROPUESTA

En este sentido encontramos diversos aspectos que deberán de ser tomados en cuenta, debido a que en la mayoría de los casos, afectan directamente la imagen de nuestro Centro Histórico, la mayoría de ellos coinciden con las problemáticas anteriormente indicadas, pero

¹⁵ RUIZ, Martínez Rafael. “Conservación del patrimonio”. UDLAP. 1985.

es bueno hacer un diagnostico mas a fondo, para ser considerado en el desarrollo de la propuesta.

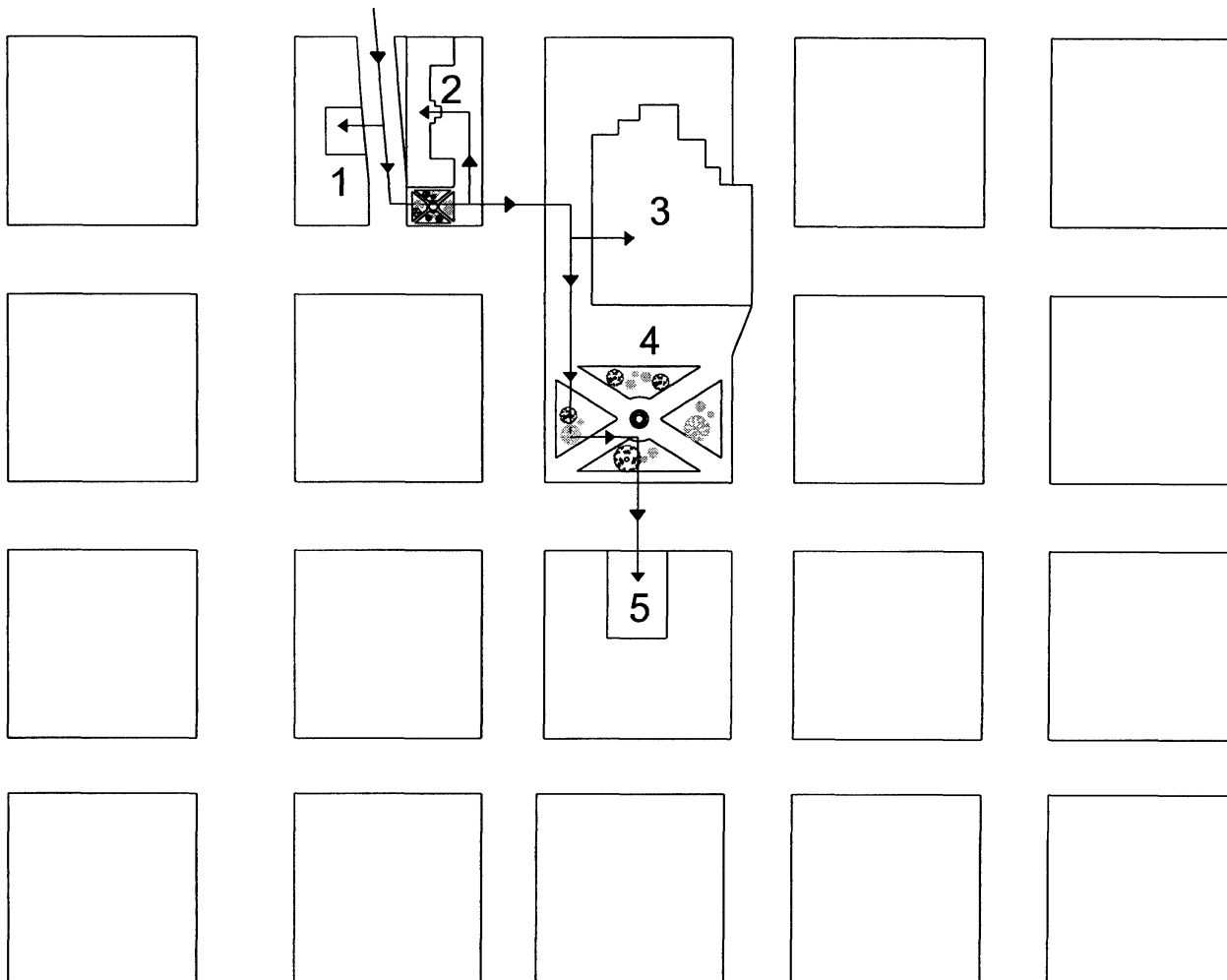
- En primer lugar nos encontramos con la falta de un reglamento, para la conservación de la imagen de nuestro Centro Histórico, esto ocasiona una mezcla entre la arquitectura histórica y la arquitectura moderna, lo cual ha hecho que con el tiempo, vayan desapareciendo las antiguas casonas y cedan su lugar locales comerciales, estacionamientos, u oficinas, que rompen por completo con el carácter histórico del centro.
- El excesivo trafico vehicular que se concentra en la zona, como consecuencia de la ubicación de servicios y comercio dentro del centro, lo cual ocasiona, grandes problemas de saturaciones vehiculares, a cualquier hora del día.
- La carencia de una política de conservación, de los inmuebles del Centro Histórico, y de los inmuebles de carácter cultural.
- La falta de conciencia por parte del servicio de transporte público, al momento de hacer su descenso de pasaje, ya que tanto los taxis como los autobuses, hacen paradas en cualquier parte, interfiriendo la correcta circulación vehicular, así como la inadecuada ubicación de las paradas y sitios de taxis.
- La carencia de espacios peatonales dentro de la zona del Centro Histórico, los cuales tomen como referencia el aspecto turístico del centro pero a la vez le den relevancia a otros aspectos, como al cultural y al económico, pues debido a la falta de interés por parte de la ciudadanía, se había olvidado la importancia que este tiene dentro de nuestra ciudad, y el turismo en su mayoría nacional, centraba su atención en lugares alejados del centro.

5.1.5 DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Para entender más a fondo, la idea principal de la propuesta es ligar mediante un recorrido peatonal, la Calle que se encuentra a espaldas del Palacio de Hierro (Privada de Norte 3), con los edificios de carácter Histórico de los cuales se hizo la reseña en el capítulo II, con el fin de darle un nuevo auge a la zona del centro de la ciudad de Orizaba, y además dar conocer tanto a los habitantes de la propia ciudad, como a los visitantes o turistas, la importancia que tienen dichos edificios, dentro de la historia de la ciudad. (Ver Plano 5.1.5 – 1,2,3,4)

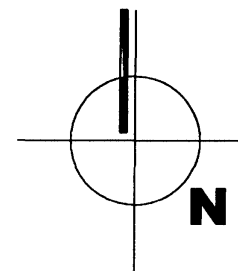
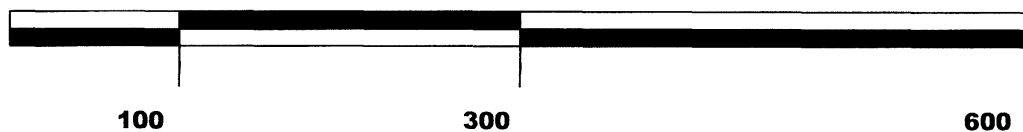
La segunda etapa de la propuesta es definir la reutilización de la Casa Consistorial, ya que como es de nuestro conocimiento, en la actualidad y a pesar de haber sido restaurada en su totalidad, no cuenta con un uso definido, la idea principal, es convertirla en un punto de reunión dentro del Centro Histórico, y dentro de la misma propuesta del Paseo Pateonal, ya que como podremos observar más adelante, se propone la instalación de un café cantante en la planta alta, una nevería, una cafetería y periódicos y revistas, así como una pequeña oficina de la Secretaría de Turismo en la planta baja para información al turista que visita esta zona, y de donde partirían en determinado momento, visitas guiadas a los edificios del Paseo Pateonal y a los demás edificios de carácter histórico dentro del Centro de la Ciudad. (Ver planos 5.1.5 – 5,6,7,8,9)

La tercera y última parte de la Propuesta, es la factibilidad de hacer crecer el Paseo Pateonal a futuro, ligándolo con otros puntos de interés dentro de la zona del centro Histórico de la Ciudad, como lo son el Paseo del Río Orizaba, que actualmente se encuentra sujeto a estudio por parte de las autoridades del Gobierno Municipal, el actual Palacio Municipal con el mural del afamado pintor Mexicano José Clemente Orozco, La Alameda Central y por último El Cerro del Borrego, punto históricamente importante por la defensa que se hizo desde este lugar ante la invasión francesa. (Ver Plano 5.1.5 – 10.



SIMBOLOGIA:

- 1.-Casa Consistorial
- 2.-Palacio de Hierro
- 3.-Parroquia de San Miguel
- 4.-Parque Castillo
- 5.-Teatro Llave



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PROPUESTA DE RECORRIDO PEATONAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 5.1.5

Nº. DE PLANO: 1

ACOT: METROS

ESCALA: GRAFICA

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PERSPECTIVA DE LA CALLE PEATONAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: **5.1.5**

Nº. DE PLANO: **2**

ACOT:

ESCALA:

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



ORIZABA, VERACRUZ

FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PERSPECTIVA DE LA CALLE PEATONAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: **5.1.5**

No. DE PLANO: **3**

ACOT:

ESCALA:

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

FASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PERSPECTIVA DEL PALACIO DE HIERRO

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 5.1.5

Nº. DE PLANO: 4

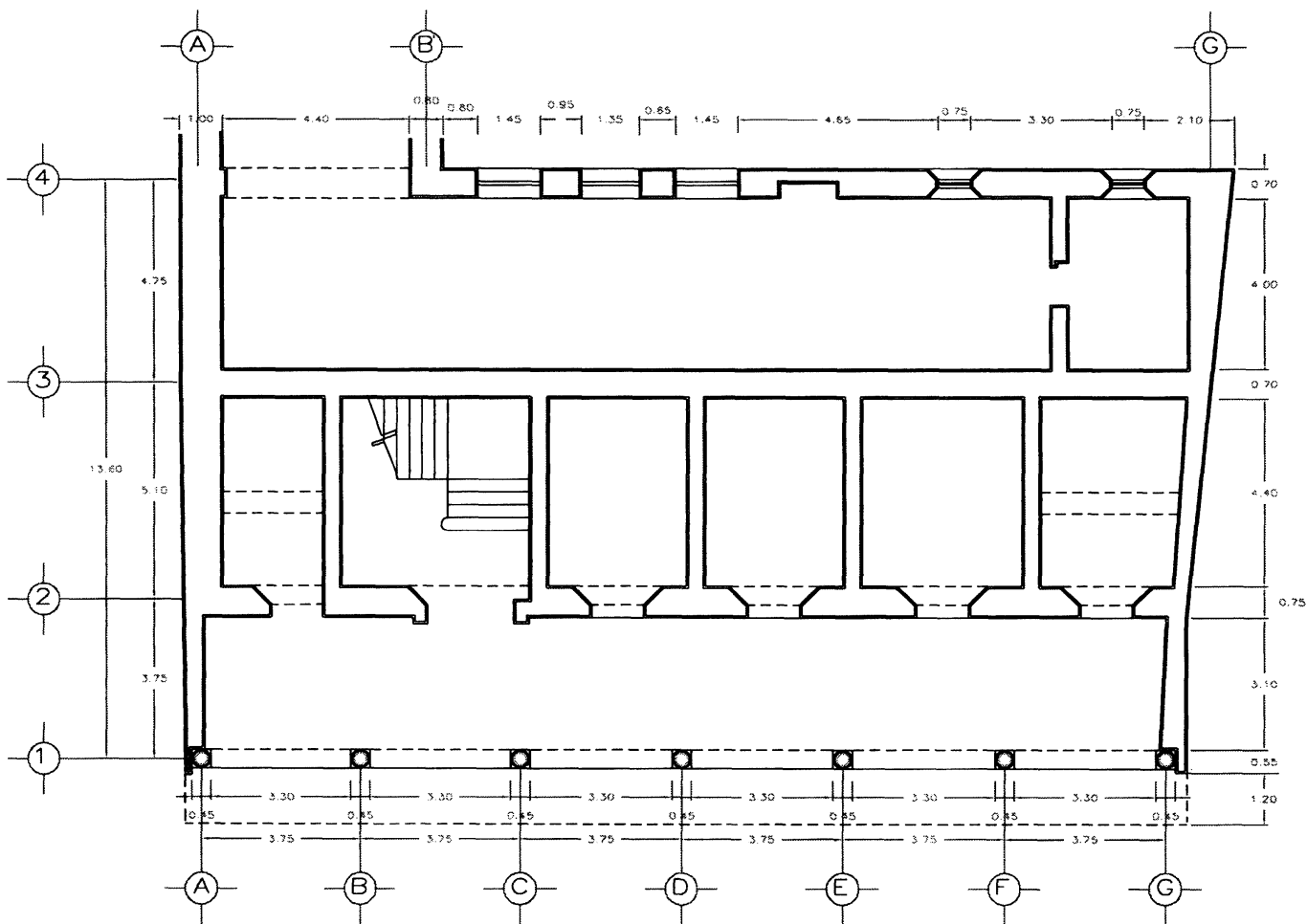
ACOT:

ESCALA:

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL

REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PLANTA ACTUAL DE LA CASA CONSISTORIAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 5.1.5

No. DE PLANO: 5

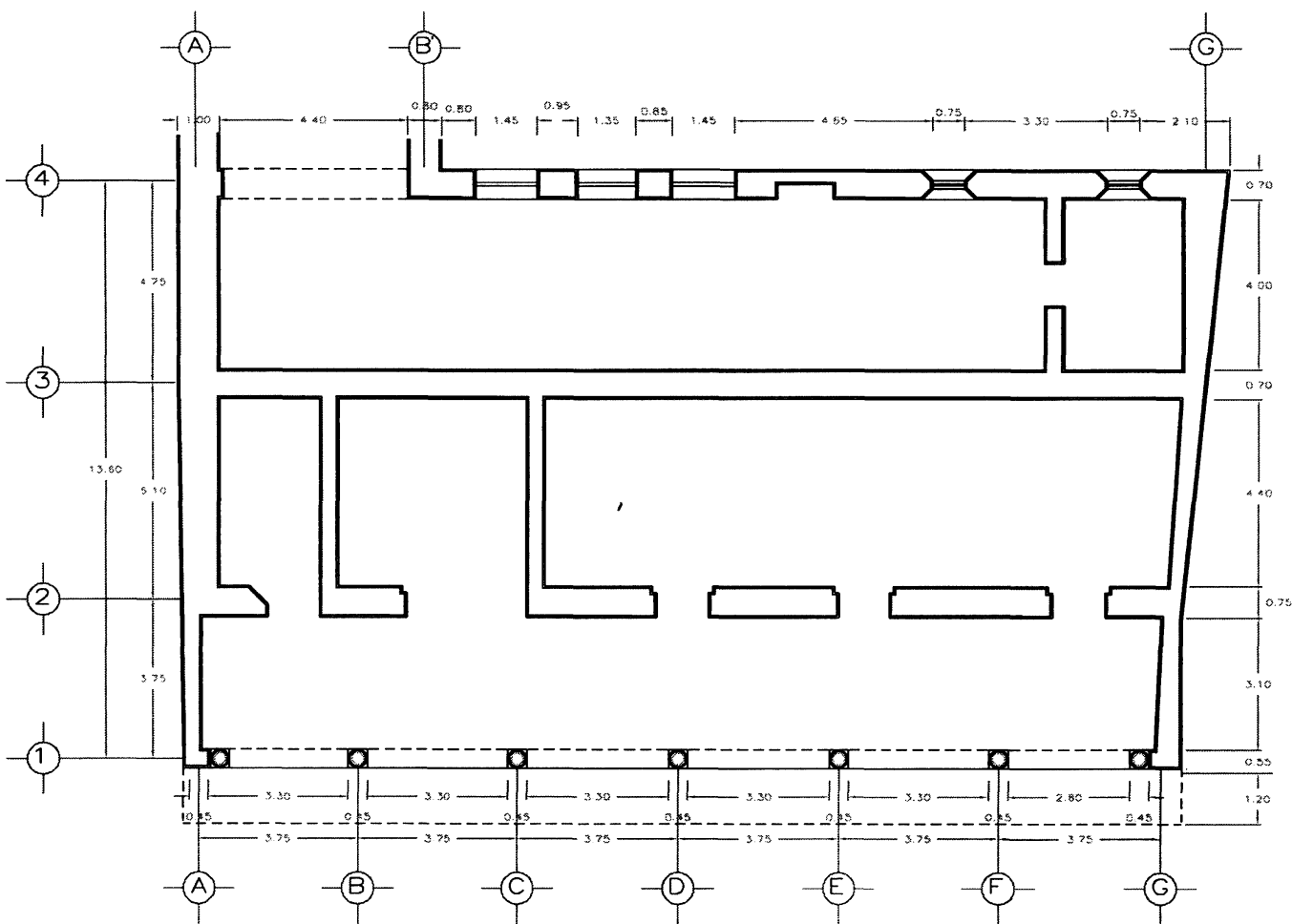
ACOT: METROS

ESCALA: 1:125

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



PLANTA ARQUITECTONICA ALTA

SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PLANTA ACTUAL DE LA CASA CONSISTORIAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: **5.1.5**

No. DE PLANO: **6**

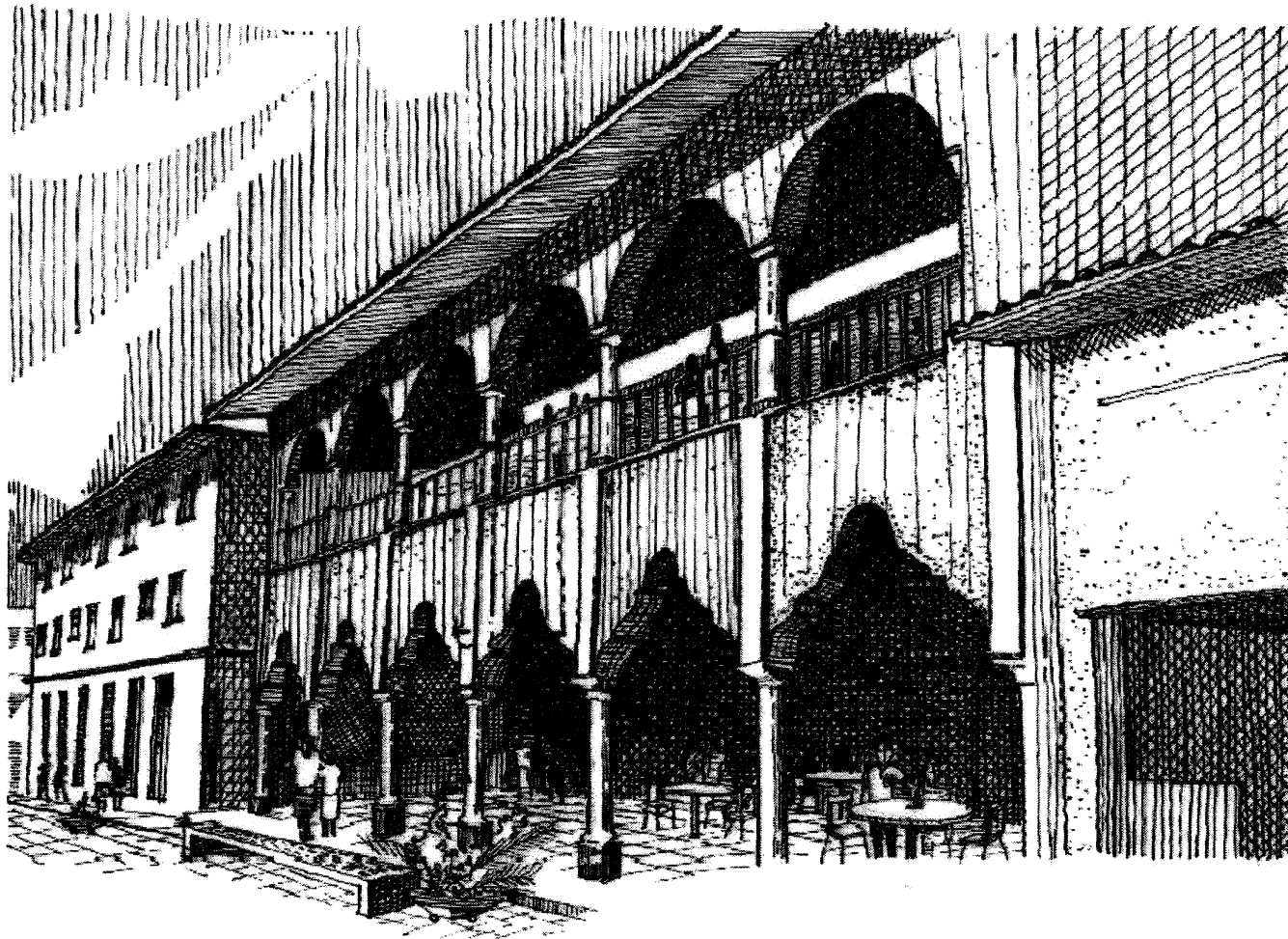
ACOT: **METROS**

ESCALA: **1:125**

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PERSPECTIVA DE LA CASA CONSISTORIAL

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: **5.1.5**

No. DE PLANO: **7**

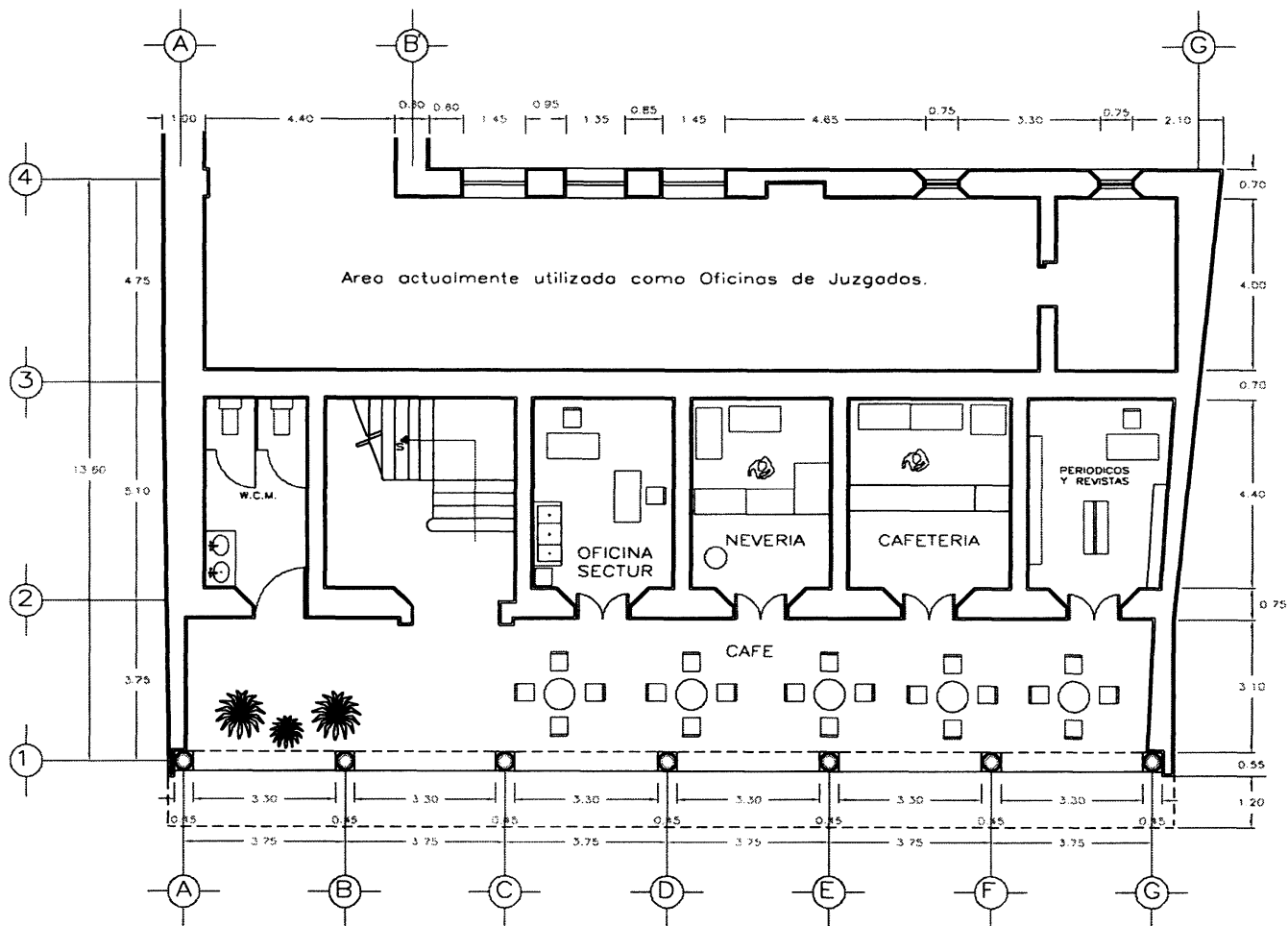
ACOT:

ESCALA:

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



PLANTA ARQUITECTONICA BAJA
PROPUESTA DE REUTILIZACION

SIMBOLOGIA:



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

PLANTA DE PROPUESTA DE REUTILIZACION

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 5.1.5

Nº. DE PLANO: 8

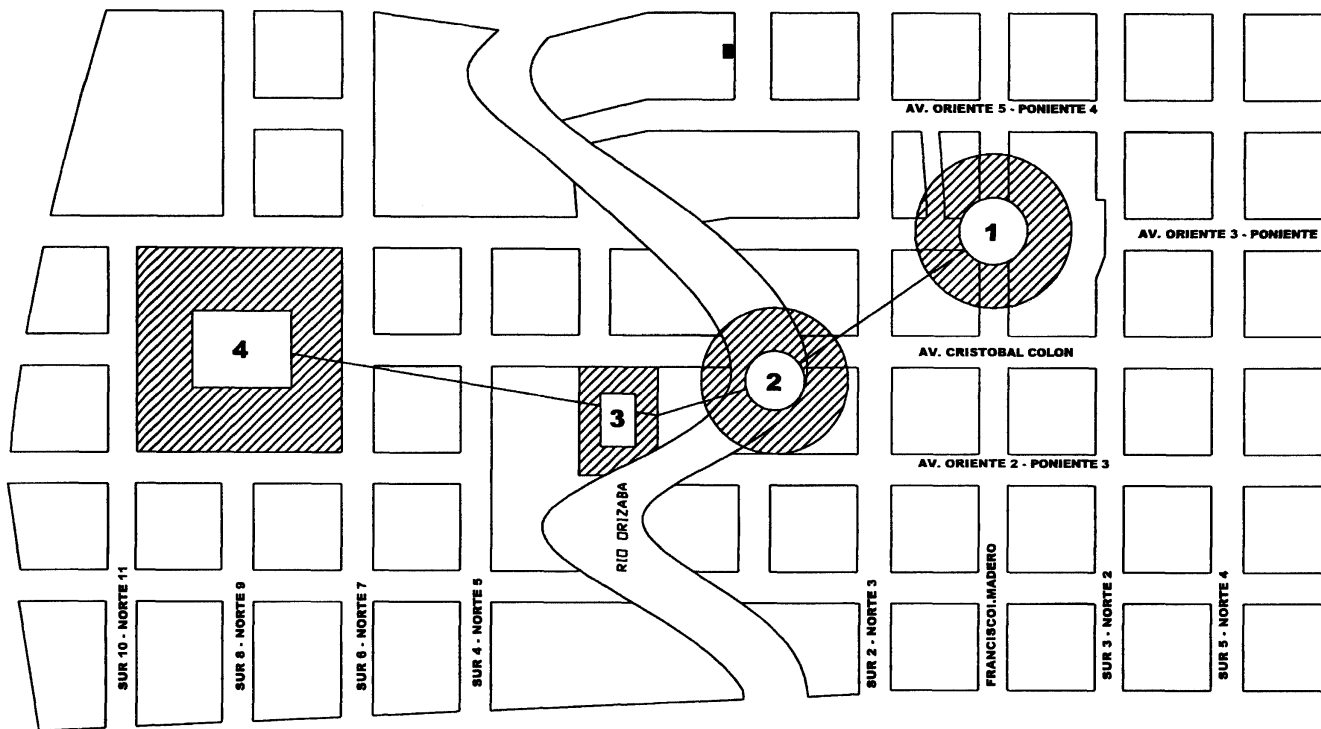
ACOTI: METROS

ESCALA: 1:125

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001



SIMBOLOGIA:

1. PROPUESTA ACTUAL
2. PASEO DEL RIO ORIZABA
3. PALACIO MUNICIPAL
4. ALAMEDA CENTRAL



FACULTAD DE ARQUITECTURA
UPAEP

PASEO PEATONAL
REINTEGRACION DE UN ELEMENTO HISTORICO

NOMBRE DEL PLANO:

RECORRIDO A FUTURO

LOCALIZACION:

ORIZABA VERACRUZ

CLAVE DE PLANO: 5.1.5

Nº. DE PLANO: 10

ACOT:

ESCALA:

EDUARDO ORTEGA VILLAGRAN

OBSERVACIONES:

FECHA:
DICIEMBRE DE 2001

BIBLIOGRAFÍA

TESIS

SALGADO Flores José A.

"Diagnóstico de Espacios Abiertos en la ciudad de Puebla".

UPAEP

1998

LETIPICHÍA Castro Fernando

MONTESINOS Castillo Ignacio

"Espacios que quieren hablar"

Diagnostico de plazuelas en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla

UPAEP

1997

TOVILLA S Mario Adolfo

"La calle peatonal como elemento de revitalización arquitectónica"

Propuesta de intervención en el Centro Histórico de San Cristóbal de las Casas Chis.

UPAEP

1997

SUAREZ Sánchez Ana Estela

"Metodología para la delimitación de zonas de monumentos históricos"

El centro histórico de la Cd. De Córdoba Ver.

UPAEP

1997

TERAN Bonilla, José Antonio Dr.

Análisis y proyecto de sitios y conjuntos históricos; (Maestría en arquitectura, investigación y restauración de monumentos)

UPAEP

1992

ANDRADE Ferro Mary Carmen

AGUILAR Rivera Mauricio

MEJIA Zepeda Alejandro

"Entre exquisitos y Naturales"

Esquema Parcial de Arquitectura de Paisaje en los Barrios: Análco, La luz y El Alto.

UPAEP

1995

CRUZ Maldonado Eduardo

"Análisis del estado actual de los jardines Prados Agua Azul y Reforma
Agua Azul en la Cd. de Puebla"

UPAEP

1997

IZQUIERDO Pérez Diana Ma.

"La imagen Urbana en el Centro Histórico de Córdoba, Veracruz"

Una Propuesta de Rescate

UPAEP

2000

MARTINEZ Loya Adriana

POSADA Ortiz M. Guadalupe

LUNA Reyes Mónica

"A PIE"

Propuesta de Circuito Peatonal como elemento Revitalizador del Centro
Histórico de Puebla

UDLAP

1995

VELÁZQUEZ García Ma. Antonieta

"Peatonalización con Énfasis a Débiles Visuales e Invidentes"

Propuesta para la Ciudad de Puebla, Centro Histórico.

UDLAP

1999

LIBROS

TEDESCHI Enricho
"Teoría de la Arquitectura"
Ed. Nueva Visión
Buenos Aires
1969

NOELLE Louise
"Agustín Hernández"
Arquitectura y Pensamiento
Ed. U.N.A.M
1988

PAULHANS Peters
"La ciudad peatonal"
Ed. Gustavo Gili
1981

RAMÍREZ Romero Esperanza
"Morelia en el espacio y en el tiempo"
Defensa del patrimonio histórico y arquitectónico de la Ciudad
Gob. del Edo. de Michoacán.
1985
P.p Diversas

NAREDO José María
"Historia de Orizaba"
Editores Asociados
1898
P.p Diversas

CENTROS HISTORICOS
América Latina
Universidad de los Andes- Colombia
Bogotá Colombia
1990

LYNCH, Kevin
La Imagen de la Ciudad
Gustavo Gili
Barcelona
1983

LYNCH, Kevin
¿De que Tiempo es este Lugar?
Gustavo Gili
Barcelona
1975

CHANFÓN Olmos Carlos
Fundamentos Teóricos de la Restauración
UNAM
México
1988

CURRIE Lauchlin
Urbanización y Desarrollo
Un diseño para el crecimiento urbano
Gernika
México
1979

PEREZ Salvador
POLESE Mario
Modelos de Análisis y Planificación Urbana
Estudios de planificación y tendencias de la ciudad de Puebla
B.U.A.P.
1996

TURISMO Secretaria de
"La Imagen Urbana en Ciudades con Patrimonio Histórico"
Manual de Protección y Mejoramiento
SECTUR
1996

BRAMBILLA Roberto
LONGO Gianni
"Éxitos y fracasos de las zonas peatonales"
El peatón en el uso de las ciudades
Cuadernos de Arq. y Conservación del Patrimonio Artístico.
SEP-INBA
1980

GEHL Jan
"Calidades de la ciudad y actividades urbanas"
El peatón en el uso de las ciudades
Cuadernos de Arq. Y Conservación del Patrimonio Artístico.
SEP-INBA
1980

PRINZ Dieter
"Planificación y Configuración Urbana.
Gustavo Gili
Barcelona
1984

SÁNCHEZ Orea Yolanda
Restauración
Apuntes de Clase de la Licenciatura en Arquitectura
UPAEP
1998

CHUECA Goitia, Fernando
"Función de la Calle y la Calle Peatonal"
El Peatón en el Uso de las Ciudades
SEP-IINBA
1980

Consejo de Vialidad, Transporte y Desarrollo Urbano
"Querétaro, tiempo nuevo". No. 122
Gobierno del Estado
1995

BRAMBILLA, Roberto
LONGO, Gianni
"Centros Urbanos Peatonales"
Oikos-tau
1989

RUIZ, Martínez Rafael
"Conservación del Patrimonio"
Apuntes de Clase de la Lic. en Arquitectura
UDLAP
1985

ROJAS, Ayón Bernardo

"Programa Parcial de Acciones integradas para los Barrios de El Alto,
Analco y La Luz".

(Nivel Diagnóstico)

UPAEP

1995

GUTIERREZ, Ramón.

"Centros Históricos "- América Latina-
Testimonio de una identidad Cultural

ESCALA

Bogotá

1990

BROLIN, Brent C.

"La Arquitectura de Integración".

Armonización entre Edificios Antiguos y Modernos.

CEAC

España

1982