

UPAEP
BIBLIOTÉCA CENTRAL
TESIS
USO ÚNICAMENTE EN SALA



AR
JUA
1989
C.2



REFERENCIA
Únicamente
Uso Interno

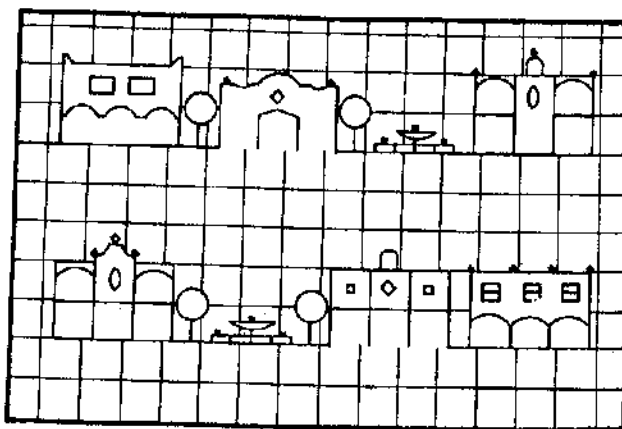
T E S I S P R O F E S I O N A L

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

TE 711
JUA 1989

#47269

JUAREZ GONZALEZ, GUILLERMO E./TORT GONZALEZ, MARIO A., cos
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



GUILLERMO E. JUAREZ GONZALEZ

JUNIO DE 1989.

MARIO A. TORT GONZALEZ.

ACULTAD

DE ARQUITECTURA



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.

R E C O N O C I M I E N T O S

- ° DR. ARQ. JOSE ANTONIO TOVIA ARRIOJA
- ° ING. ARMANDO ORTIZ MARTINEZ
- ° ARQ. LUIS EDUARDO PAREDES MOCTEZUMA
- ° JESUS ROSALES MUÑOZ
- ° CAMARA NACIONAL DE COMERCIO, SERVICIOS Y TURISMO DE PUEBLA
- ° DIRECCION DE TRANSITO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA

UPAEP
BIBLIOTECA CENTRAL
RECIBIDO
18 ENL 1990
ADQUISICIONES



REFERENCIA
Únicamente
Uso Interno

DR. ARQ. JOSE ANTONIO TOVIA ARRIOJA

Por sus enseñanzas, apoyo, comprensión y
desinteresada amistad, que nos ha brindad
do a lo largo de nuestros estudios.

Gracias.

A NUESTROS ASESORES

ING. ARMANDO ORTIZ MARTINEZ

ARQ. JOSE LUIS PAREDES MOCTEZUMA

Por su valioso e incondicional
apoyo en la elaboracion de es-
te trabajo.

A LA SRA. OLGA RUTH GONZALEZ RODARTE

Por su comprensión y apoyo, con par-
ticular afecto, en quien siempre sen
timos respaldo y amistad.

A LA UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA.

Por nuestra formación intelectual
y espiritual, mil gracias.

A LAS AUTORIDADES Y CATEDRATICOS DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

Por todo el apoyo e impulso que nos
brindaron en nuestra integración huma
mana y profesional.

A

D I O S

Que ha sido mi guía y apoyo espiritual
con profundo respeto y veneración, por
darme el Don de la vida y las facultades
para mi desarrollo profesional.

Con amor, admiración y respeto
a mis padres ARTURO y NOHEMI, _
quienes con su constante amor,
comprensión y apoyo me han im-
pulsado para la conquista de -
esta etapa de mi preparación -
profesional.

A mis hermanos, ARTURO y ANGELICA,
símbolos de alegría y felicidad en
mi vida, gracias por el ejemplo, -
apoyo y comprensión que me han - -
brindado.

Con profundo respeto, cariño y
veneración, como testimonio de
admiración a la memoria de mi
abuelita AMPARO RODARTE DE GON
ZALEZ.

A MIS ABUELOS:

ELIGIO GONZALEZ MUÑOZ
MARCOS JUAREZ HERNANDEZ
GUADALUPE HERNANDEZ DE JUAREZ

A mi tía ISABEL, quien en los momentos difíciles siempre me brindó su apoyo y me impulsó_ a seguir adelante.

A mis amigos, quienes me dieron su amistad, compañerismo y apoyo durante el desarrollo de mi carrera.

A

D I O S

Por darme la vida y las_
facultades para terminar
mi carrera.

A MIS PADRES

JAVIER Y MA. TERESA

Por el gran apoyo, amor y
comprensión que me han --
brindado durante toda mi_
vida.

A MIS HERMANOS

Por su ayuda y ejemplo que
me han dado através de la_
vida.

A MIS ABUELOS

LUIS Y MA. TERESA

A MIS AMIGOS

Por su ayuda desinteresada
da y apoyo durante el --
transcurso de mi carrera.

I N D I C E

Pág. No.

	INTRODUCCION.	1
1.-	ANTECEDENTES.	2
2.-	COMENTARIO DE LA CIUDAD HISTORICA EN EL CONTEXTO LOCAL.	3
2.1.-	INTRODUCCION.	3
2.2.-	ANTECEDENTES DE LA CIUDAD HISTORI CA.	4
2.3.-	EL AREA DE ESTUDIO.	5
2.4.-	REFERENCIA AL ORIGEN.	6
2.5.-	TRAYECTORIA.	7
2.6.-	ARQUITECTURA Y CIUDAD.	9
2.7.-	ORGANIZACION DE LA CIUDAD HISTORI CA.	9
2.8.-	TRANSPORTE.	12
2.9.-	TRANVIAS URBANOS.	14
2.10.-	CAMIONES Y AUTOBUSES.	15
2.11.-	URBANIZACION.	17
2.12.-	DIAGNOSTICO DEL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA (1960-1980)	20
3.-	OBJETIVOS GENERALES.	25
4.-	OBJETIVOS PARTICULARES.	25
5.-	ENFOQUE METODOLOGICO.	27
6.-	DETERMINACION DEL AREA DE ESTUDIO	28
7.-	SECTORIZACION Y ZONIFICACION. . .	29
8.-	DIAGNOSTICO.	30
8.1.-	DATOS GENERALES.	30
8.2.-	DATOS GENERALES DE LAS ACTIVIDA-- DES SOCIO-ECONOMICAS.	31
8.3.-	LOS HABITANTES Y LAS ACTIVIDADES DE EMPLEO Y ESTUDIO.	35
8.4.-	ANALISIS DE LA LOCALIZACION DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL.	38

8.4.1.-	ESTABLECIMIENTO DE ALIMENTOS.	39
8.4.2.-	ARTICULOS PERSONALES Y ARTICULOS PARA EL HOGAR.	40
8.4.3.-	ARTICULOS PARA EL TRABAJO.	41
8.4.4.-	SERVICIOS COMERCIALES.	43
8.4.5.-	ASPECTOS GENERALES.	43
8.5.-	ANALISIS DE LA LOCALIZACION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA, FINANCIERA, INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS GENERALES.	45
8.5.1.-	EL SECTOR TURISMO.	45
8.5.2.-	EL SECTOR DE SERVICIOS GENERALES.	46
8.5.3.-	SECTOR FINANCIERO.	47
8.5.4.-	SECTOR INDUSTRIAL.	48
9.-	EL DESPLAZAMIENTO Y SU ESQUEMA FUNCIONAL.	49
9.1.-	CLASIFICACION Y DISTRIBUCION DE USO DEL PARQUE VEHICULAR UTILIZADO POR LOS ESTABLECIMIENTOS PARA SU PROPIO FUNCIONAMIENTO.	50
9.2.-	REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PARA EL SECTOR COMERCIAL Y TURISTICO.	53
9.2.1.-	LOS ESTABLECIMIENTOS.	54
9.2.2.-	LOS REQUERIMIENTOS DE VIALIDAD PARA EL TRANSITO MIXTO Y CORREDORES PRINCIPALES.	57
9.2.3.-	REQUERIMIENTO DE TRANSITO LOCAL Y DE SERVICIOS.	57
10.-	ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS MODOS DE TRANSPORTE.	58
10.1.-	UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.	59
10.2.-	UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS.	59

	Pág.	No.
10.3.-	UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL..	60
11.-	ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN EL OBJETO TRANSPORTADO.	61
11.1.-	UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LAS PERSONAS TRANSPORTADAS.	62
11.2.-	UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS.	62
12.-	ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LA TENENCIA DE VEHICU- LOS DE LOS MODULOS DE ACTIVIDAD SO CIO-ECONOMICA.	63
13.-	ANALISIS DE LA CLASIFICACION DE LA RED VIAL SEGUN LA DEMANDA DE ESTA- CIONAMIENTOS.	64
14.-	ANALISIS DE CLASIFICACION DE LA -- RED VIAL SEGUN LA OFERTA DE ESTA- CIONAMIENTOS EXISTENTE.	65
15.-	ANALISIS DE LA RED VIAL SEGUN LA - OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EXISTEN- TE EN RELACION A SU DEMANDA.	66
16.-	ANALISIS DE LA CLASIFICACION DE LA RED VIAL SEGUN LA OFERTA PARA DESA- RROLLAR ESTACIONAMIENTOS.	66
17.-	ANALISIS DE LA UTILIZACION DE LA - RED VIAL SEGUN LOS FLUJOS PEATONA- LES.	68
18.-	ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS SERVICIOS DE TRANS- PORTE PUBLICO PARAESTATAL Y TRANS- PORTE PUBLICO POR MEDIO DE MICROBU SES.	69
19.-	ESTRATEGIA GENERAL.	70
20.-	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. . .	73
20.1.-	PROPUESTA DE UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL TRANSPORTE MASIVO ME-- TROPOLITANO Y SERVICIO DE TRANSPOR TE EN MINIBUSES.	73
20.2.-	PROPUESTA DE UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL TRANSPORTE DE SUMINIS-	

	TRO DE MERCANCIAS Y SERVICIOS, CO- RREDOR ECOLOGICO TURISTICO Y CORRE- DOR ECOLOGICO COMERCIAL.	76
20.2.1.-	CORREDOR ECOLOGICO TURISTICO. . . .	78
20.2.2.-	CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL. . . .	81
20.3.-	PROPUESTA DE UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL TRANSPORTE INDIVIDUAL.	82
20.4.-	PROPUESTA DE OBRAS VIALES DE ACCE- SO AL CENTRO HISTORICO.	85
	BIBLIOGRAFIA.	87

INTRODUCCION

Aunque inanimadas las ciudades asumen las características de sus creadores. Los hombres crean y destruyen valores con el mismo ímpetu. El hombre, el único ser viviente dotado de memoria histórica, siente devoción hacia el pasado, aun desconociéndolo y desmintiéndolo en nombre de un futuro sumamente incierto. Prospera por igual dentro de una cooperación intraespecífica como dentro de una sangrienta competición.

Las ciudades, lo mismo que los hombres, son personificaciones del pasado y espejismos de unos sueños que no se han hecho realidad. Prosperan a base de ahorros y derroches, de explotaciones y magnanimidades, de iniciativas individuales y solidaridad social. Su desarrollo queda estancado y, finalmente, mueren cuando se les sujeta a estandarización, a igualdad homogeneizada y a un denominador común de ambiente artificial. Y, lo que es más importante, las ciudades, lo mismo que la humanidad, se van renovando, unidad por unidad, en un lento y diuturno proceso metabólico.

La personalidad de una ciudad no depende del progreso material sino de las alternativas históricas que una determinada ciudad, y no otra, ha tenido que afrontar. La constancia de los cambios urbanos extrae su dinamismo de una imaginación eternamente en evolución, alimentada por la coexistencia del pasado y del presente.

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE PUEBLA

1.- ANTECEDENTES.

La ciudad de Puebla ha mantenido un importante desarrollo en las últimas dos décadas y presenta un alto grado de metropolización que tiene influencia en el territorio de los municipios que se localizan colindantes o cercanos en los estados de Puebla y Tlaxcala.

Los procesos de urbanización y de metropolización han generado un rápido crecimiento territorial y una demanda considerable de redes de infraestructura, equipamiento urbano y futuras áreas de desarrollo que requieren de un plan integral para la región, el municipio y la ciudad.

Ante este crecimiento explosivo no sólo se registran problemas básicos como es la falta de servicio de agua potable, alcantarillado, seguridad pública, contaminación ambiental, sino también y en forma importante y particular la congestión vial y los problemas de desplazamiento urbano, especialmente cuando son un reflejo de la sobre-demanda y saturación del espacio que históricamente ha sido y pretende seguir siendo utilizado para el desarrollo de una multiplicidad de actividades económicas y sociales como es el caso de la zona Central de la Ciudad.

Actualmente las políticas y estrategias de desarrollo social, económico y urbano, reconocen entre otras ciudades a Puebla su importancia histórica y su condición favorable en la actualidad para concentrar importantes inversiones que permitan cristalizar la descentralización de la vida nacional y un ordenamiento territorial adecuado al propósito

de un desarrollo nacional más equitativo regionalmente y --
justo en lo social que eleve el nivel de vida de los mexicanos.

De la misma manera la ciudad de Puebla presenta su condición favorable y oportuna para planificar su crecimiento y desarrollo en función de la política de descentralización de actividades económicas y sociales en el Estado y ante la estrategia de desconcentración comercial y servicios del Centro Histórico que el Gobierno Municipal ha establecido desde 1984.

Por esta razón el espíritu del presente trabajo pretende ser un planteamiento que con fundamentos y contenido técnico y de participación de la comunidad coadyuve con nuestras autoridades a una evolución y desarrollo equilibrado y armónico de la ciudad de Puebla y muy especialmente de su Centro Histórico, sobre todo cuando ubicamos a esta ciudad como una ciudad media con fuertes perspectivas de crecimiento, de importancia y características muy peculiares especialmente cuando se refiere a su índice de crecimiento poblacional, su desarrollo industrial y turístico, y centro de la comercialización regional hacia el sureste de la república y por último con valores históricos, arquitectónicos y culturales que le han merecido ser declarada por la UNESCO como CIUDAD PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD.

2.- COMENTARIO DE LA CIUDAD HISTORICA EN EL CONTEXTO LOCAL Y REGIONAL.

2.1.-INTRODUCCION.

A diferencia de las poblaciones que han evolucionado desde sencillas formas de comunidad hasta transformarse en --

complejos centros urbanos, Puebla de los Angeles fue proyectada, desde sus orígenes mismos, en función de ciudad.

Con su fundación en 1531, cobró vida el importante ensayo social y económico, punto de partida de su desarrollo.

Su plan representaba la contrapartida de las prácticas de absorción económica del indígena y de virtual esclavismo que desarrollaban los encomenderos establecidos en la Nueva España. Era una Puebla trascendentalmente ideada. En su éxito o en su fracaso se empeñaban los intereses de dos concepciones antagónicas, la una, entendía que el mejor oro de las tierras conquistadas era el indígena, la otra, pregona- ba que la organización económica debería depender del es- - fuerzo común de las dos razas.

En suma, se creó y desarrolló una comunidad próspera - que influyó en la consolidación española de extensa región - habitada por numerosa población, pues la trascendencia que - para la vida de la colonia trajo consigo la Puebla de los - Angeles, se proyecta más allá de los puros límites de su im - portancia regional. Fuertes impulsos económicos, políticos, religiosos y sus complejas consecuencias cobran razón por - la existencia y dinámica de esta ciudad.

2.2.-ANTECEDENTES DE LA CIUDAD HISTORICA.

El crecimiento de la ciudad, es accidentado y presenta formas diversas. Primero, durante el siglo XVI -que podría considerarse básicamente el período fundacional- es intenso y de expansión regular a partir del núcleo inicial; en el - siglo XVI hay un crecimiento lento y estable, mientras que - en el XVII y XVIII se acelera nuevamente, floreciendo la se -

gunda ciudad del virreynato en la producción, la cultura y el comercio. En ese siglo, el centro español alcanzará a los barrios indígenas.

En el siglo XIX el crecimiento fue particularmente acdentado, ya que a las pestes e inundaciones de los siglos anteriores se agregaron ahora varias guerras y sitios de la ciudad. Y de entonces datan los primeros asentamientos productivos fuera del núcleo urbano. Vuelve a incrementarse el ritmo de expansión a partir de la cuarta década del siglo actual. Y será en la segunda mitad de éste que sobrevienen los cambios morfológicos más significativos.

En la ciudad histórica se erigen los edificios religiosos y de administración de la sociedad política, el comercio y la manufactura, estando ligados desde los inicios no sólo al mercado local, sino también al nacional a través de la ciudad de México y al extranjero por Veracruz.

A mediados del S. XIX es manifiesta la difusión comercial en el área central y es iniciada la dispersión como forma de distribución de las industrias.

La instalación comercial y de servicios es provocada por la organización espacial monocéntrica, y la diferenciación industrial es condicionada por las redes tecnológicas. El inequívoco monocentrismo fundacional es continuado a lo largo del S. XIX y primera mitad del S. XX: comercio, gestión, religión, y residencia privilegiada. Todavía en los años de la primera mitad del siglo pasado, se recargaba el peso de los flujos centrales hacia el noroeste del zócalo.

2.3.-EL AREA DE ESTUDIO.

El área delimitada como centro histórico es la ciudad básicamente existente por las construcciones de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, la Puebla previa a la revolución de 1910. El espacio físico de ese momento es resultante de gran cantidad de transformaciones arquitectónicas y también varias destrucciones de la ciudad, lo que no concluye en el período prerrevolucionario, prolongándose hasta nuestros días. El centro histórico es entonces la ciudad colonial e independiente que sobrevive en los últimos años de la década de 1970.

2.4.-REFERENCIA AL ORIGEN.

La primera fundación data del 16 de abril de 1531; la segunda, del 19 de septiembre del mismo año. En virtud de la cercanía de éstas, la ciudad primera se convierte en sección periférica de la segunda. El trazo de la primera fundación es irregular, mientras que el de la segunda es completamente regular, aunque distribución hecha "a cordel". La orientación es de 24 grados NE-SO, con manzanas rectangulares (cuyas cabeceras se orientan SE-NO), divididas en ocho solares cuadrados de 50 x 50 varas (1734.72m²) cada uno. La topografía tiene una ligera inclinación hacia el río San Francisco, donde desembocan las calles de los lados largos de las manzanas.

En el trazo inicial se consideran 420 manzanas, 295 para residencia y "125 para huertas, quintas y sembradurías", distribuidas en igual cantidad hacia las cuatro direcciones cardinales, en "20 cuadros en cada dirección; al principio sólo se formó este número de norte a sur, faltando pocas de este a oeste para llegar a 20".

El esquema geométrico del modelo distributivo y ordenador consiste en el cruce axial de las calles-ejes principales al centro del emparrillado manzanar, una siguiente franja regular para el uso agrícola y una última circundante para los indígenas avecinados. El primer cuadro la habría de ocupar la plaza mayor o plaza de armas, con dimensiones mayores a las restantes al incluir secciones en las calles laterales. De las cuatro fachadas manzanares que rodean la plaza mayor, tres debían tener arcadas o portales, la cuarta se destinaría a la catedral. La plaza central debía acoger al comercio de tianguis, acompañada de otras distribuidas en la ciudad.

Las calles principales son las conexiones de las rutas regionales: con Cholula, Huejotzingo, Calpan y la ciudad de México por el poniente, en que desemboca el primer camino real de la Colonia, desde 1522; con Atlixco, Cuautinchán y Tepeji al sur; con Amozoc y Veracruz-San Juan de Ulúa al oriente.

En 1589 ya se habían ocupado 120 manzanas de la retícula, con acomodo asimétrico respecto al centro, ampliándose al norte y poniente, con margen al oriente -limitado por el cause del río-. Los asentamientos indígenas de ese momento es difícil verificarlos, aunque sabemos su existencia ya en 1550, originando los barrios de: los de Tlatelolco en el barrio de San Pablo, los Tlaxcaltecas en el de Santa Ana, los de Texcoco en el de San Pablo de los Frailes y los de Cholula en el de Santiago.

2.5.-TRAYECTORIA.

La ciudad colonial e independentista sigue desarrollán-

dose en los marcos reguladores plasmados en la fundación. - La centralidad hispana se desborda absorbiendo los barrios y predios agrícolas. Los asentamientos de la banda oriental - del río la parte que es fundación abandonada y reocupada en - calidad de barrio son sometidos a la regularización de la -- trama central, que con la ocupación indígena había constituí - do franjas laberínticas.

El plano que marca en planta distribución urbanística y los emplazamientos edilicios ha de construirse durante va - rios siglos; la ciudad se concreta en su arquitectura, en -- sus redes técnicas, en sus símbolos, en las singulares for -- mas de apropiarse el territorio.

Puebla es desde el principio asiento comercial y manu -- facturero, así como cabecera de la principal región agrícola en años del siglo XVI, apoyada en Atlixco, Cholula, Huejot -- zingo y Tepeaca.

La manufactura textil de la seda se asienta desde 1548, y con su decadencia en el S. XVII es impulsada la manufactu -- ra del tejido de lana. Al decaer también esta última en el -- S. XVIII, se introduce la del algodón.

Con tal conjugación de condiciones se afianza el desa -- rrollo de la ciudad basado en una organización territorial - que se prolonga en asentamientos coloniales especialmente de -- pendientes como Atlixco, con su producción agrícola y Cholu -- la, con su mano de obra manufacturera y artesana. Lo que se ha caracterizado como prototipo de ciudad absorbente: centra -- lización regional del comercio, la industria, los servicios -- y el poder desde el S. XVI hasta principios del XIX.

En Puebla se agrupan los molinos, que funcionan con la --

energía fluvial, ubicándose en la orilla de los ríos San -- Francisco y Atoyac (éste, camino a Cholula) los primeros; -- posteriormente otros han de ubicarse tierra adentro gracias a las acequias. Son molinos que muelen el trigo para pan. Se agrupan aquí los hornos para fundir el hierro; las manufacturas de los textiles y del vidrio, de la losa y el -- barro; los insumos para la construcción: ladrilleras, cante -- ras, caleras y la cerámica misma; los herreros, carpinte -- ros, zapateros. Se agrupa el comercio de productos locales, regionales y de importación; el equipamiento del teatro, -- los mesones para el hospedaje, la imprenta, los locales para las diligencias y las caballerizas; los colegios, hospicios y hospitales; es el asiento del poder religioso y el -- político; lo es también del presidio y la horca. Es, en -- fin, la especialización de una ciudad manufacturera artesanal, comercial y política, religiosa, militar.

2.6.-ARQUITECTURA Y CIUDAD.

El zócalo es inconcebible sin las construcciones que -- lo rodean, es el vacío que adquiere contenidos por su integración al entorno; en el trazo. Es la explanada que vestibula al ayuntamiento y la catedral, anuda los ejes principales marcando el ritmo por el reclamo del lugar. Es el lugar del comercio-tianguis semanal vuelto permanente, hasta -- que en 1764 es formalizada la improvisación. En 1796-1803 -- hay un primer desalojo hacia el nuevo paríán, y en 1854 es -- la expulsión definitiva del comercio, para ocupar la nueva -- plaza de la Victoria.

2.7.-ORGANIZACION DE LA CIUDAD HISTORICA.

Una característica continua en la ciudad de Puebla, -- desde el siglo XVI, es la agrupación de las actividades urbanas de la región, integrando incluso las rurales durante largo tiempo, en calidad de ocupación transitoria del territorio periférico adyacente, previendo posteriores ampliaciones de la ciudad.

Los usos del suelo se presentaban en una mancha urbana sumamente compacta, condicionando la expansión por una relación directa con la servidumbre espacial: como las posibilidades técnicas de dotación de agua para la producción en general y para el uso doméstico o agrícola, el acueducto, la acequia, el puente, representan momentos edificatorios distintos y posibilidades diversas de actividades; son los molinos los que de alguna manera sujetos a las corrientes hidráulicas, cobran autonomía hacia el poniente, sobre el Atoyac. Por otra parte, sucede que son en general los barrios el principal asiento de servidumbre social, la mayor condicionante.

Relaciones sociales y organización espacial urbana y arquitectónica tienen una correspondencia clara. La línea divisoria entre hispanos y no hispanos es el punto de partida social; la existente entre centro y barrio lo es en lo espacial.

Una particularidad que contribuye a explicar la compactación de la ciudad es la estrecha liga entre residencia y actividad. Al ayuntamiento corresponde la vivienda del cabildo; a la iglesia la casa rural; a la residencia la caballeriza, la bodega y la habitación de la servidumbre. Lo mismo sucede con los artesanos, con los propietarios de los molinos y hornos. Parece ser que la única actividad generalizada que no guarda tal relación es la del comercio de los

indígenas, que para la venta de sus productos acceden al -- centro.

La distribución en el uso del suelo era pues, ya desde la Colonia, marcadamente diferencial. La genta "más pudiente" se instaló en la 16 de Septiembre, al suroeste del zócalo, lo que está ya definido a inicios del siglo XVII; del otro lado, se instalará el primer vidriero; en el centro estarán también los herreros; las iarcierías, las sombrererías y petaterías, el primer hotel, los mesones y la casa de diligencias; los colegios, hospicios, hospitales, carnicería. En las orillas están los molinos, caleras, canteras, ladrilleras. Hacia 1852 se instalan en el centro --mas aun concentradas en calles y cuadras-- tiendas de ropa y zapatos, --sastrerías, carpinterías y ebanisterías. Y está en la ciudad la loza, los textiles y el comercio, que logra su auge en el virreinato.

La franja de barrios se extiende alrededor de la ciudad española en los lados norte, oriente y poniente. Son éstos: Analco, El Alto, La Luz, Xonaca y Xanenetla, los "riberños" de trazo irregular y topografía accidentada; San José, Texcoco, San Antonio, San Pablo y Santa Ana al norte, apegados al orden regulador; Santiago, San Sebastián y San Miguel al poniente, similares a los del norte. De población inicial indígena, serán reocupados paulatinamente por la ciudad central en crecimiento.

La persistencia de la arquitectura inicial será acá menor, dada la precariedad de la misma, a excepción de los --templos que los agrupan, de dimensiones generalmente modestas.

Las transformaciones permanentes de la ciudad han de --

empezar a adquirir rasgos sustancialmente modernos en un -- largo proceso, lo suficientemente paulatino como para evi-- tar y preparar los "saltos" que se registran recientemente en renovada modernidad. A partir de la cuarta década del -- siglo XIX se evidencian los hechos que caracterizan el pe-- ríodo.

Las innovaciones urbanísticas y arquitectónicas se pre-- sentan correlacionadas estrechamente con las dificultades -- demográficas, los avances industriales, la predominancia co-- mercial, los cambios políticos.

Al crecimiento concentrador de la ciudad corresponde -- el énfasis de la centralidad comercial alrededor del zócalo, donde también se concentran los trabajadores domésticos. -- Este último sector ocupacional es el segundo en importancia de población empleada, después de los textiles y el vestido, en 1830; es el tercero, después de los textiles y el comer-- cio, a mediados del mismo siglo; es el primero en 1900.

En ese período, y sobre todo con la estabilidad econó-- mica del porfiriato, las redes técnicas son transformadas y confluyen a determinar la configuración urbana. Las del -- transporte, más que facilitar la expansión directa del área habitada, son infraestructuras para el comercio y los insu-- mos industriales aislados físicamente.

2.8.-TRANSPORTE.

La arriería desempeñó un papel primario en el transpor-- te de los tiempos virreinales hasta bien entrado nuestro si-- glo, por los años de la segunda década. La mercancía lleva-- da a la ciudad de México desde las regiones de Veracruz, --

Guerrero y Morelos, Tlaxcala, Hidalgo y Puebla, era transportada a lomo de mula; igualmente las mercaderías procedentes del oriente y norte del país que se llevaban a las ciudades y pueblos de las regiones primeramente mencionadas -- eran conducidos por los arrieros; y pasaban todas por la ciudad de Puebla, centro comercial de gran importancia, posiblemente más importante entonces que la propia ciudad de México.

La arriería constituyó la industria del transporte, -- progresista y poderosa de la que dependió en gran parte la economía estatal y nacional; estuvo en poder de unas cuantas manos, todas personas predominantes en la región, dueñas de recuas de 50 y hasta 500 acémilas que periódicamente partían con mercancías a distintos rumbos al mando de capataces, arrieros y matacuaces, que en sus largas travesías -- pernoctaban en posadas y mesones establecidos en parajes estratégicos.

Por los caminos carreteros, el transporte se hizo originalmente en carretas de dos ruedas y posteriormente en carros de cuatro ruedas.

La historia del transporte urbano en la ciudad de Puebla, consigna el uso de las carretas; hacen mención de las mercancías y productos que llegaban a las bodegas y depósitos de los comboyes y de los ferrocarriles, los que serían distribuidos en los mercados, comercios, fábricas e industrias.

En 1901 todavía existían "sitios de carretas" cerca del mercado central en las estaciones de los ferrocarriles mexicanos, el control de los vehículos a cargo del C. rector de orden y policía del ayuntamiento, circulaban 300 carretas --

en los años de 1860-1890, las que a su paso rompen las alcantarillas y descomponen el empedrado de las calles.

Fue en el año de 1925 cuando las carretas empezaron a desaparecer. El gobierno local prohibió su tránsito durante el día por determinadas calles céntricas, se ordenó dejar los "sitios" a la periferia y finalmente se prohibió el uso de ellas en el centro de la ciudad, este servicio de transporte urbano se sustituyó por autotransportes.

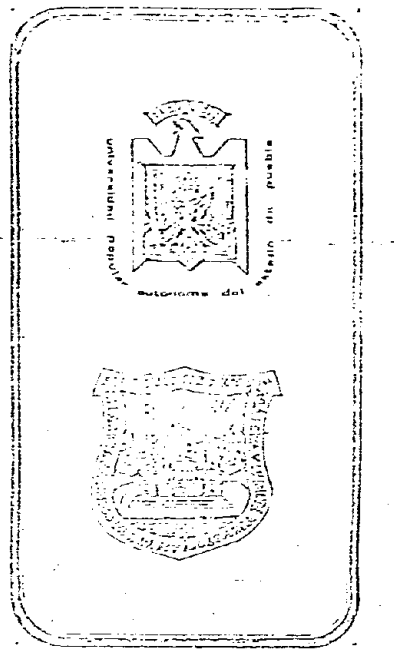
La primer línea de ferrocarril (1869-72) viene a reforzar la ruta México-Puebla-Veracruz. Las siguientes, en la red regional, son Cholula, San Martín Texmelucan, Amozoc y Tehuacán (1880-91), con sus estaciones y líneas en las entonces orillas de la ciudad, rumbo noroeste.

2.9.-TRANVIAS URBANOS.

Una compañía inglesa estableció en la ciudad de Puebla (1871) el servicio de tranvías de tracción animal, con la denominación de ferrocarril urbano, que en 1890 extendió su radio de acción a las fábricas aledañas de la ciudad, y a las poblaciones de Cholula y Panzacola.

Los trabajos de construcción de la primer línea de tranvías tirados se iniciaron el año de 1871 terminándose el 24 de octubre de 1881, fecha en la que se inauguró el servicio entre la plaza principal (zócalo) y el cementerio municipal de agua azul. (ver plano 'A')

Su sitio de partida: frente del palacio municipal para tomar recto por las calles de la Santísima, Cholula, Miradores, Hospicio y Guadalupe (Av. Reforma 101-901), daba vuel-



SIMBOLOGIA

RECORRIDO DEL
TRANVIA URBANO EN
1881.

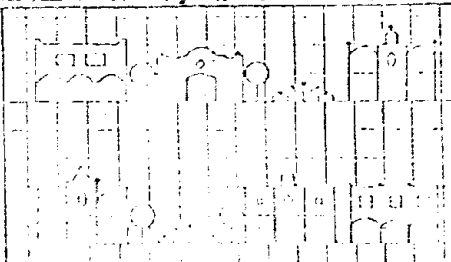
 RECORRIDO.

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA

SECRETARÍA DE FOMENTO

ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 1



ta para entrar a las calles de Juan N. Méndez (11 sur 101--901), y continuar a campo traviesa (Prol. 11 sur), hasta el cementerio Agua Azul. El regreso se hacía partiendo del cementerio de la 5a. calle de Juan N. Méndez, en cuya esquina se encontraba la casa bautizada por el pueblo con el nombre de "palacio de miramuertos" (esq. 11 Pte y 11 Sur), de aquí daba vuelta para tomar las calles de Berriozábal, Chinitas y Pila de Sn. Cayetano (11 Pte. 901-101), seguir por Capuchinos, Sacristía de la Concepción, Obizpado, frente de catedral (16 de Sept. 1101-101), costado de catedral, portal Morelos, hasta llegar al punto de partida.

Los tranvías partían los domingos de las 11 a.m. a - - 2 p.m. cada 10 minutos y de lunes a sábado las corridas - - eran cada 15 minutos.

El servicio de camiones de pasaje urbano se inició el año de 1923 aumentando día a día su pasaje que restaba a -- los "rápidos" a tal grado que el 10 de octubre de 1926 se -- suspendió totalmente el servicio urbano de tranvías, terminándose de levantar las vías de distintas líneas el 28 de -- marzo de 1928.

2.10. CAMIONES Y AUTOBUSES.

En 1921 aparecieron 3 camiones al servicio de la línea circuito-estaciones, que salían con un intervalo de 5 min. El servicio de camiones urbano de pasaje puede considerarse normalizado en 1923 con la existencia de 6 líneas adquiriendo suma importancia y acrecentándose en 1928 al desaparecer definitivamente los tranvías.

Para 1950 eran ya varias las líneas de camiones (más -

de 20), presentándose a los permisionarios tan variados pro
blemas que surgió la alianza de camiones de Puebla.

Con la construcción de la carretera México-Puebla (- - 1927) la industria del autotransporte foráneo surgió poten-
te. La primera empresa de pasaje fue la Estrella Roja, que tuvo como punto de salida y llegada el costado norte de ca-
tedral; en menos de 10 años aparecieron numerosas termina--
les de camiones foráneos que se aferraban en permanecer en el
centro de la ciudad en edificios inadecuados, originando uno de los problemas de tránsito más serios, resultando po-
co a poco con la construcción de estaciones propias, AD-HOC, en rumbos fuera del centro. 766 es el registro de camiones
urbanos y foráneos en el departamento de Tránsito del Esta-
do en el año de 1953, a los 10 años el incremento de autobu-
ses fue de un 53.6%.

Por el año de 1902, Velasco trajo el primer automóvil marca
Lincon con motor de vapor. Para 1910 la gente comen-
zó a cambiar sus carretas por automóviles. El uso del auto-
móvil particular y de alquiler influyó en las costumbres de
la ciudad de Puebla siendo factor de progreso.

Para 1953 la existencia de automóviles era ya de 5945 y
en 1963 subió a 15,999, esto representa un aumento del --
150% en 10 años. Una mejor organización del tránsito en la
ciudad puede considerarse a partir de 1951. En esta fecha la
ciudad era un caos y por la cantidad de vehículos que pa-
saba por el zócalo y calles adyacentes, una circulación si-
multánea (doble sentido) en todas las calles. El estaciona-
miento de los automóviles y camiones foráneos constituía --
uno de los problemas más graves para la fácil circulación.

El reglamento a la circulación en las calles del cen--

tro en un solo sentido, facilitó el tránsito en dichas calles, se señalaron avenidas de preferencia y lugares de protección al peatón, se fijaron señales de tránsito y se exigieron a las líneas de camiones foráneos la construcción de sus terminales, alejándolas de las zonas de mayor movimiento.

2.11.-URBANIZACION.

El jardín de diseño geométrico es característico: los paseos Bravo e Hidalgo, el zócalo mismo, que pasa de plaza a jardín hacia la década de 1860. Y en 1882 se levanta el kiosco, una de tantas expresiones de la época, de exotismo recogido incluso por Ramón Ibarrola con el pabellón mexicano enviado a la exposición internacional de San Luis Misuri un kiosco musulmán.

Un origen común lo tienen edificios de equipamiento, -- que van definiendo nuevos umbrales a la urbanización como son: el Panteón Municipal (1880), el Panteón Francés (1897), el Panteón de la Piedad de la misma época, como también las líneas y estaciones de ferrocarril. Algunos colegios y hospitales jugaron el mismo papel.

Elemento definitorio de la intervención urbanística moderna lo es el boulevard de la Avenida Juárez, abierta en la primer década de este siglo y acabada en los años posteriores (en los 50, con la colonia La Paz).

Dentro del tejido urbano son más abundantes las intervenciones de nuevas edificaciones y de "cirugía". Casos -- significativos son la apertura de calles en manzanas fusionadas, ubicadas en la periferia de fines del siglo XIX. El

ayuntamiento ha sido sometido a distintos maquillajes hasta las primeras décadas de este siglo. Es el porfiriato la iniciativa de cambiar la callejuela en "Pasaje del Ayuntamiento", techándolo de vidrio sobre armadura de hierro y haciéndolo corredor comercial con aparadores; es el "estilo francés" o prototipo de centro comercial de entonces.

El crecimiento demográfico, lento en el siglo pasado, continúa sin grandes alteraciones hasta los años treinta. Es en los cuarenta que registra un crecimiento acelerado.

Al mismo tiempo, la ciudad ha crecido expandiéndose en el territorio durante las seis primeras décadas del siglo, con rasgos característicos: es compacto, sin intersticios de "rústicos" entre la mancha urbana antecedente y las franjas de los sucesivos nuevos asentamientos. -la configuración se da dentro de los márgenes reguladores del entramado vial urbano y de los enlaces regionales. -lo anterior, conjugado con la lentitud de la ocupación, condiciona la regulación sobre los ejes de sobreposición diagonal en la retícula.

La ciudad representada del siglo XVI, la de 1698, la de 1734, la de 1863 y aun la de 1911, se muestra configurada -manteniendo el cordón territorial agrícola. No existe entonces la división y conflicto de las actividades rurales-urbanas, sino una espacialidad específica de la agricultura en la ciudad.

Las manzanas agrícolas, registradas en 1863 entre la ciudad y los barrios del poniente, son ocupadas reproduciendo el trazo central hasta los primeros treinta años de este siglo.

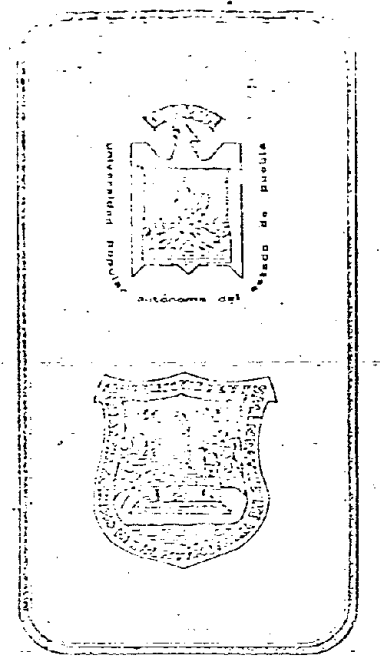
En el período que va de los veinte a los sesenta son alcanzados nuevos nodos, franjas y bordes que conforman una fuerte atracción para la distribución física: los cerros de Loreto y Guadalupe y el de la Paz; el río Alseseca; las líneas de ferrocarril; los panteones; el campo de aviación. Para entonces, el crecimiento demográfico se refleja directamente en la extensión de la ciudad. Sin embargo, la expansión territorial es básicamente definida -e impulsada- por la apertura de nuevas áreas residenciales burguesas y de clase media. (ver plano 'B')

Los nuevos pobladores del centro provienen de los barrios, la periferia semirrural y de otros municipios, propulsados por la reforma agraria y atraídos por la concentración fabril.

El largo y lento proceso de construcción de nuestra ciudad imposibilita establecer los puntos divisorios de la "ciudad del pasado" respecto a la del presente. Podemos considerar que abundaron intervenciones edilicias durante la primera mitad de este siglo, que atinaron al deterioro del patrimonio histórico.

La barrera urbanística se cruza definitivamente desde los sesenta, aunque no es el momento de su surgimiento. La construcción que reedifica la ciudad deviene entonces -consolidada- en la destrucción de la ciudad histórica. En este contexto de urbanización acelerada de los años sesenta y setenta es que se recurre a su rescate, el "rescate del Centro Histórico de Puebla".

La retícula central, los barrios periféricos de la Colonia y la zona de los Fuertes integran el área del Centro Histórico, institucionalizado desde 1977. Subdividido en -



SIMBOLOGIA

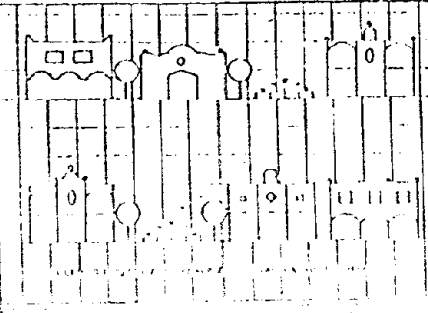
CRECIMIENTO HISTORICO DE LA MANCNA URBANA DE LA CIUDAD DE PUEBLA. SOBRE PLANO DE 1962.

- EN 1531.
- DE 1532. A 1804.
- DE 1805 A 1900.
- DE 1901 A 1950.
- DE 1951 A 1965.
- DE 1966 A 1982.
- LIMITE DE LA ZONA MONUMENTAL.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

FACULTAD DE INGENIERIA

ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO
No. 13

dos zonas, la Monumental (5.97 Km²) y la de Protección - - (1.02 Km²), abarca 391 manzanas en que se erigen 2619 edificios con valor histórico, construidos entre los siglos XVI al XIX, cuyos contenidos históricos provienen de los eventos sucedidos en el lugar desde la Independencia hasta la Revolución; además de por otra parte, esta ciudad se desarrolló a partir de 1531 como un experimento social con raíces en el humanismo renacentista.

2.12.-DIAGNOSTICO DEL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA. (1960-1980)

En 1960-80, Puebla resiente los cambios generados por el salto largamente postergado de la modernización:

- a) Alto crecimiento poblacional.
- b) Expansión física regional.
- c) Nuevos tipos de industria y nuevas formas de implantación.
- d) Déficit altos de servicios, infraestructura y vivienda.
- e) Deterioro del Centro Histórico.
- f) Importante legislación e inversión estatal en el renglón urbanístico.

Hacia 1974, el estado de Puebla protagoniza los efectos de la urbanización desigual y polarizada que se presenta, por una parte, en el conjunto de las regiones internas a la entidad y por otra, la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.

Empleando los indicadores convencionales del desarrollo, es registrada en ese entonces la siguiente situación:

- a) El comportamiento demográfico estatal es de expul-

sión poblacional a excepción del municipio de Puebla.

- b) La inversión del estado en la industria lo ubica como la tercera entidad en el país en los sesentas, inversiones que se concentran en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.
- c) Los déficits del servicio público y de vivienda se agudizan en la provincia local, al igual que la infraestructura.
- d) El comercio está concentrado en la ciudad capital y estancado en el resto del estado.

Este diagnóstico observa cierto paralelismo problemático para la ciudad de Puebla hacia 1980:

- a) Crecimiento demográfico del 5.3% anual promedio en 1960-1980.
- b) Acentuada implantación industrial, con predominio secundario y terciario en los sectores de empleo acompañado por el desempleo.
- c) Déficit de servicios en los asentamientos populares.
- d) Déficit y conflictos en las redes de vialidad y transportes.
- e) Déficit de vivienda y deterioro ambiental.

Y en este contexto, es emitido el siguiente juicio sobre el centro histórico: especulación urbana, cambio en el uso del suelo, saturación vehicular y peatonal, ineficiencia del sistema de transporte colectivo, falta de estacionamientos, alta contaminación ambiental, deterioro físico de valiosos inmuebles arquitectónicos.

Al considerar el uso del suelo por los rubros de oficinas municipales y estatales, servicios privados, bancos y comercios de alta calidad, éste se reduce a un polígono central en el interior del centro histórico. La consolidación de esta área de uso administrativo y comercial se registra

alrededor del año 1960. Sin modificaciones de expansión o de cambio de uso, es la misma a fines de los años setenta.

A partir de 1962 se asienta en forma una de las actividades predominantes en el centro, el comercio de ambulantes, que ha de mantener desde entonces hasta los setenta un ritmo sostenido de crecimiento anual de 12%. En la misma década de 1960 se consolida el centro histórico en tanto área de residencia popular.

En 1965, alrededor del distrito central y dentro del centro histórico se registra la coexistencia de usos:

- a) Predominio de una amplia área compacta que concentra comercio sencillo y oficios en secciones densamente habitadas.
- b) En áreas menores se presentan mercados, habitación de buena calidad, habitación sencilla, talleres automotrices.
- c) En pequeñas secciones aisladas hay industrias, áreas verdes y terrenos ferroviarios.
- d) Hacia el perímetro, se han detectado funciones centrales (administración, educación, cultura, salubridad, deporte, etc.).

El centro histórico se presentaba el siguiente cuadro problemático:

- a) Congestionamiento vehicular, que de un aforo de 12,220 vehículos en horas pico en 1960, pasa a ser de 25,870 en 1969, lo que en flujo de personas equivale de 275,103 incrementadas a 550,000.
- b) Las avenidas de mayor flujo son las que enlazan el centro con la periferia urbana y la región (como los ejes centrales y el boulevard H. del 5 de Mayo)
- c) En las secciones de uso eminentemente habitacional, las densidades llegan a ser de 1000 habitantes por manzana.
- d) En las comerciales (entorno al zócalo) 90% llega a

ser de ocupación por comercios y oficinas, con 200 habitantes por manzana en vivienda.

- e) Se acentúa un fenómeno proveniente de los años anteriores, la expansión comercial sobre los ejes viales de mayor afluencia, que conectan al centro de la ciudad con el conjunto.

En la década de los setenta, el proceso apuntado ha de continuar en el mismo sentido. Así, a pesar de la ya manifiesta expansión que ocupan nuevas áreas algunas con altas densidades de población, los mayores índices de habitantes por hectárea, en 1970, se ubican en el centro con relaciones de más de 350 hab./hect.

Una distribución particular de las sastrerías, carpinterías y ebanisterías es registrada en 1973, pues al concentrarse en el centro se han instalado de manera dispersa, no así las tiendas de ropa y zapatos, que están agrupadas privilegiando un sector y determinados sectores de calles.

Entre los cambios más notables en el uso del suelo desde los primeros años de la década de los setenta a 1978, está la implantación de subcentros administrativos y comerciales en las franjas perimetrales al centro histórico. Acompañan o preceden a estos cambios la apertura o ampliación de nuevos ejes viales, el desalojo de instalaciones ferroviarias y la instalación de un nuevo mercado. Además, los subcentros han de proliferar no sólo en el centro, también en los ejes colectores y/o en los nuevos asentamientos de clase media.

En 1980 los usos del suelo existentes continúan la maduración de las tendencias en cuanto a jerarquía porcentual sobre la ocupación total. El primer porcentaje de área es el destinado a calles y banquetas. En seguida, 26.29% del

área es destinado para habitación, en el que el tipo de vecindad es el mayor componente. El comercio (de primera necesidad, de consumo central y especializado) participa con 22.71%, las iglesias; con 3.93%; restaurantes, 3.14%; industrias y talleres, 2.42%; escuelas, 1.83%; parques, 1.69%; - estacionamientos, 1.17%; bancos, 1.00%. Con porcentajes menores, en orden decreciente están: recreación, hoteles, terminales de autobuses, servicio de administración pública y centros de salud.

La vivienda tiende a monopolizar el uso del suelo hacia las orillas del área, en sentido inverso al uso por comercios. La población es de 54,843 habitantes, con densidad promedio superior a los 440 hab./hect.

El ambulante está agrupado en el área, compuesto -- por 2735 comerciantes, de los cuales el 93% se instalan en un sector de 79 cuadras.

Dentro del perímetro del centro histórico como área, - de los 2619 edificios catalogados con valor histórico arquitectónico hay 61 de tipo religioso, otros 71 se emplean con fines educativos y servicios asistenciales, así como para el uso de autoridades civiles y militares. Los 2487 restantes son de propiedad privada, en usos diversos. Además, -- hay secciones completas de construcciones efectuadas entre 1911 y 1950 sobre grandes predios fraccionados, en los que permanecen las arquitecturas de las transiciones.

En resumen, el "Centro Histórico", origen y zona característica de la ciudad de Puebla, es un centro vinculador de actividades en el contexto local y regional, no solamente en el propio estado de Puebla, sino en los estados circunvesinos.

3.- OBJETIVOS GENERALES.

El propósito general del presente trabajo ha sido el de conocer cuáles, cuántas y cómo son las actividades económicas y sociales que se realizan habitualmente en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, así como analizar su compatibilidad con los sistemas de tránsito, transporte, vialidad, operaciones de carga y descarga, terminales, estacionamientos, remodelación de calles y plazas, usos y destinos de las edificaciones, políticas de comercialización, descentralización comercial, infraestructura turística, programas de mejoramiento ecológico, sistemas de operación de la banca, de los servicios públicos y privados, así como otros aspectos que impacta la funcionabilidad y por ende el desarrollo económico y social de la zona central de la ciudad de Puebla.

El objeto del presente estudio ha sido el de tener la posibilidad de plantear las bases fundamentales para analizar cualquier impacto que se pueda derivar de la modificación de las características físicas del Centro Histórico de la ciudad, así como de las políticas operacionales que se han considerado para el mismo y de esa manera se realice una sólida participación de los diferentes organismos que regulan la vida de la ciudad, en la toma de decisiones para el desarrollo de obras y el establecimiento de normas que regulen el funcionamiento de las actividades socio-económicas en esa zona, de tal manera que se pretendan las mejores condiciones para una vida mejor para todos en nuestra ciudad dentro de las políticas de desarrollo urbano establecidas por el Sector Público.

4.- OBJETIVOS PARTICULARES:

Como objetivos complementarios o específicos podemos -
mencionar:

- Establecer recomendaciones para implementar programas para encargar, ordenar y regular el funcionamiento de la zona central.
- Establecer recomendaciones relativas a los usos, --
destinos e intervenciones (para el desarrollo) de --
los espacios públicos y privados en la zona Central
de la ciudad de Puebla considerando los criterios -
comerciales y la rentabilidad inmobiliaria.
- Establecer recomendaciones para reordenar la utilización del espacio tanto público como privado a fin de establecer un funcionamiento óptimo de la vida -
económica y social de la zona Central, considerando su desarrollo en el sector turístico, así como su -
conservación en el aspecto histórico arquitectónico.
- Establecer políticas que regulen las tendencias de --
utilización del espacio en la zona Central.
- Establecer recomendaciones que permitan implementar programas de mejoramiento de la vialidad y del est
blecimiento público y privado.
- Establecer recomendaciones para implementar programas de inversión equilibrada que optimicen el aprovechamiento de la infraestructura, equipamiento y --
servicios que existen en el área Central.
- Establecer recomendaciones que permitan desarrollar programas que mejoren el aprovisionamiento de mer--

cancias y el flujo de materiales que entran y salen de la zona Central.

- Establecer recomendaciones que permitan programar - aquellas obras de infraestructura que resuelvan satisfactoriamente de la demanda de los transportes - públicos tanto de personas como de mercancías.

5.- ENFOQUE METODOLOGICO.

Los alcances programados derivados de los objetivos anteriores se han previsto mediante un análisis de la información recopilada através de una encuesta detallada que permitiera modular, cuantificar y clasificar las diferentes actividades que se desarrollan en el área del Centro Histórico de la ciudad de Puebla. Estudiando paralelamente los factores de relación entre sí mismas y con otros elementos del contexto urbano a fin de llegar a la evaluación de todo un sistema de actividades socio-económicas en relación a su espacio utilizado, en funcionalidad en el y su problemática de flujos y desplazamientos como una fenomenología substancial para su conservación y desarrollo.

La información básica pretendida en la encuesta (ver - cédula utilizada), se clasificó para su obtención en ocho - usos generales:

- Uso habitacional
- Uso comercial
- Uso turístico
- Uso educativo
- Uso de servicios generales
- Uso de finanzas

[illegible]

- Uso industrial
- Uso para terminales de transportes

En todas ellas y considerando una subclasificación de según a sus características que las permitiera analizar con detalle, se pretendió obtener la cantidad de población atraída y la población de planta que involucraba cada una de esas actividades, sobre todo en relación al espacio, a los medios de transportes, al tipo del inmueble y servicios municipales utilizados.

En el plano No. 1, se muestra la clasificación detallada de todas estas actividades considerando un total de 186 tipos de módulos o establecimientos socio-económicos; entendiéndose como módulo o establecimiento socio-económico la unidad social o económica que en una sola ubicación física, asentada en un lugar permanente y delimitada por construcciones o instalaciones fijas, combina actividades y recursos de carácter social o económico bajo el control de una sola entidad para vivir, consumir o producir bienes y servicios o comercializarlos.

De estos 186 tipos de módulos o establecimientos socio-económicos correspondieron 150 clasificaciones para el Sector Comercial, subdivididos en las modalidades de alimentos, artículos para el hogar, artículos personales, artículos para el trabajo, servicios comerciales y otros varios; las 36 clasificaciones restantes fueron consideradas para los sectores turísticos, educación, finanzas, industrial, transporte y vivienda.

6.- DETERMINACION DEL AREA DE ESTUDIO.

Considerando los diferentes estudios mediante los cuales se han realizado investigaciones urbanísticas de la zona Central de la ciudad de Puebla, y que han realizado diferentes instancias públicas y privadas; en su mayoría han coincidido en delimitar el área Central de la ciudad, dentro del cuadro formado entre el Blvd. 5 de Mayo y la Av. 11 Norte-Sur, entre la calle 18 Poniente-Oriente y la calle 13 Oriente-Poniente, (véase plano Director de Desarrollo Urbano, Plan Sectorial de Vialidad y Transporte del Municipio de Puebla, Plan de Desarrollo del Municipio de Puebla, Actualización del Plan parcial del Centro Histórico de Puebla, Decreto de Zona Histórica y Monumental de Puebla, Plan de Reordenación Regional de Puebla, entre otras).

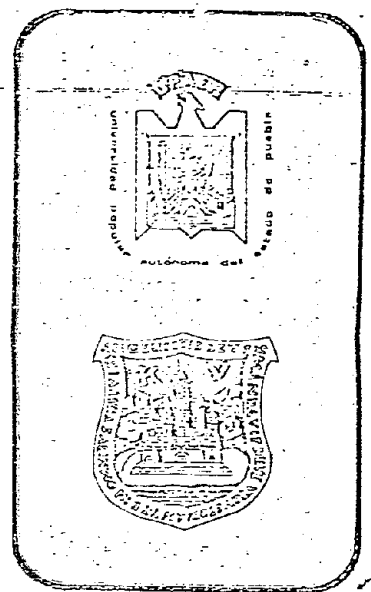
Por otra parte, la información relativa a la cantidad de volúmenes de tránsito de vehículos y peatones, y las rutas de los transportes públicos, coinciden en delimitar este mismo cuadro en donde se manifiestan con mayor intensidad las necesidades de movilidad y como consecuencia la mayor cantidad de actividades sociales y económicas.

Por estas razones se determina como el área de estudio la referida básicamente por las calles mencionadas con algunas variaciones que se consideraron en virtud del impacto por el tipo de actividades de servicios o comerciales que en ellas se realiza. (ver plano No. 2)

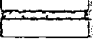
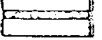
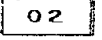
7.- SECTORIZACION Y ZONIFICACION.

Con el propósito de realizar un análisis detallado de la problemática del área de estudio, así como recopilar y procesar la información de manera adecuada, se llevó a cabo una división sectorial en base a las cuatro (4) regiones ca

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



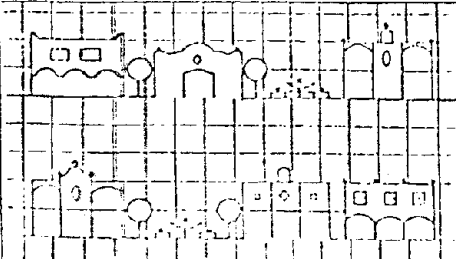
SIMBOLOGIA

-  LIMITE DEL AREA EN ESTUDIO
-  LIMITE DE REGIONES
-  REGIONES CATASTRALES

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

T E S I S PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO No.

2

FACULTAD DE ARQUITECTURA

tastrales y las quince (15) zonas de la sectorización del estudio de origen y destino realizado por la J.M.M.C.M.M.P., en 1983, con el propósito de cruzar tanto la información castral, como la de la movilidad del estudio de origen y -- destino.

Esta sectorización abarcó un total de 143 manzanas de la zona Central, que incluyeron 14,984 establecimientos socio-económicos (viviendas, locales comerciales, instituciones financieras y educativas, etc).

8.- DIAGNOSTICO.

8.1.- DATOS GENERALES.

Para recopilar la información básica del estudio se -- programó la realización de una encuesta detallada con el -- apoyo de pasantes de la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla y del Equipo de Delegados de Manzana de la Cámara de Comercio; lo cual permitiera registrar en detalle la totalidad de establecimientos socio-económicos que se encuentran en el área de estudio.

La realización de dicha encuesta (véase cédula de encuesta), se realizó en tres etapas: la primera consistió -- en un censo directo de 5,089 establecimientos socio-económicos ubicados en las principales manzanas, y que se seleccionaron en forma aleatoria, lo que permitió registrar el 33% de la información.

La segunda etapa consistió en una investigación directa por observación al resto de los establecimientos no censados en la primer etapa, consistiendo en una observación --

de campo desde el exterior de los locales registrando los parámetros básicos que se manifestaban a la vista.

La última etapa que se llevó a cabo consistió en una revisión del muestreo anterior confirmando datos mediante muestreos en forma aleatoria y cruzando la información obtenida por otras fuentes, como fueron las de la Secretaría de Educación Pública, el Seguro Social, el Sindicato de los Trabajadores del Estado, el Ayuntamiento, el Estudio de Actualización del Plan del Centro Histórico, el Plan Municipal del Desarrollo, los Datos Socio-Económicos del Estudio de Origen y Destino, el Estudio de la Zona Central del Departamento de Tránsito y la propia información Estadística de la Cámara Nacional de Comercio, según esto y de acuerdo a las normas estadísticas, esta información tiene un 96% de confiabilidad y una desviación standar no mayor del 5%.

De acuerdo a lo anterior, se determinó que en el área de estudio conformada por un total de 143 manzanas, existen a la fecha un total de 14,984 establecimientos socio-económicos de los cuales 9,945 son viviendas en las que habitan 58,622 habitantes estructurados en 9,718 familias.

8.2.-DATOS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONOMICAS.

Como ya se mencionó anteriormente la zona que abarca el área de estudio, es un centro vinculador de actividades socio-económicas en el contexto local y regional, no solamente en el estado de Puebla, sino en los estados circunvecinos. La concentración de actividades comerciales, económicas, políticas, culturales y de servicios, se han manifestado con mayor claridad en los últimos años, derivándose de ello un programa de las autoridades municipales para la des

centralización y la desconcentración de los mismos.

Según las cifras del presente estudio, en la zona Central habitan 9,718 familias en 9,945 viviendas, en las que se registra un total de 58,922 habitantes. Aparte de ello se encuentran un total de 5,181 establecimientos correspondientes al sector de comercio, servicios urbanos, turismo, educación, finanzas e industria. (ver plano No. 3).

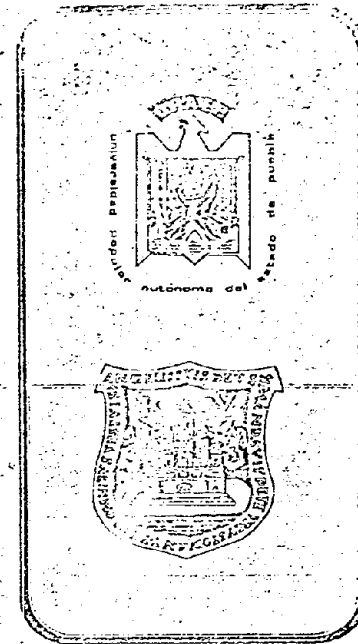
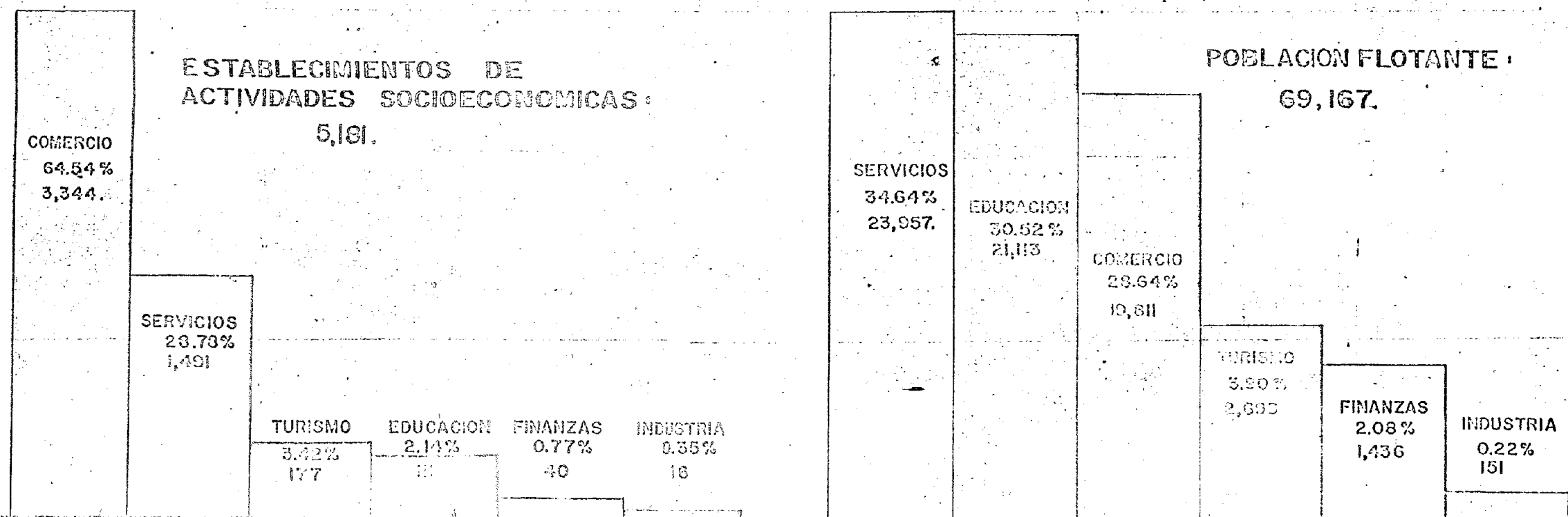
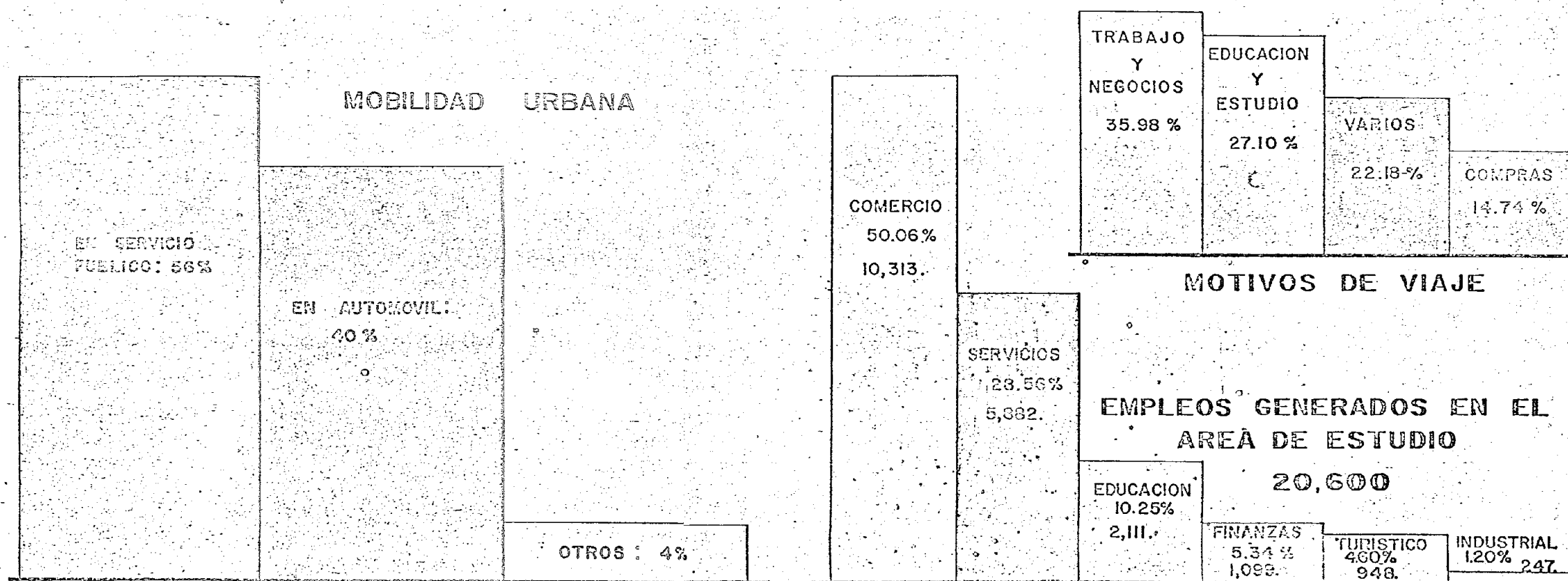
Esta cantidad de Establecimientos de Actividades Socio-Económicas generan una movilidad urbana, que se desplaza en un 56% en transportes públicos, un 40% en automóviles y camionetas particulares y un 4% en otros modos de transporte.

Es importante hacer notar que el porcentaje de utilización del automóvil está muy por arriba de la utilización media de los viajes de automóvil en la Ciudad; ya que de acuerdo al Estudio de Origen y Destino realizado por la Junta de Mejoras en 1983, este porcentaje es de únicamente el 18%. Siendo diferente el caso correspondiente a la utilización del transporte público presentándose un porcentaje que es congruente con el valor medio en toda la ciudad. (ver Cuadro 'A').

Esto indudablemente hace notar la gran dependencia que tienen del automóvil particular las diferentes actividades socio-económicas que se realizan en el área central; lo que implica que cualquier medida o proyecto que pueda afectar el funcionamiento de las actividades en el Centro Histórico deberá considerar necesariamente el automóvil como una competente importante.

Las causas principales de estos desplazamientos son los motivos de viaje que se derivan fundamentalmente por

EMPLAOS			ESTABLECIMIENTOS		POBLACION FLOTANTE	
ACTIVIDAD	NUMERO DE EMPLEADOS	PORCENTAJE %	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	PORCENTAJE %	NUMERO DE CLIENTES	PORCENTAJE %
COMERCIO	10,313	50.06	3,344	64.54	19,611	28.64
SERVICIOS	5,682	28.56	1,491	28.70	23,957	34.64
EDUCACION	2,111	10.25	111	2.14	21,113	30.52
FINANZAS	1,099	5.34	40	0.77	1,436	2.08
TURISMO	948	4.60	177	3.42	2,693	3.90
INDUSTRIA	247	1.20	19	0.35	151	0.22
TOTAL	20,611	100.00	5,181	100.00	69,167	100.00

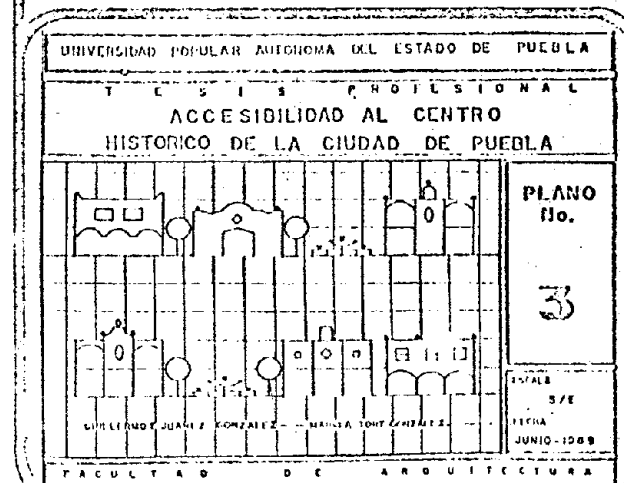


SIMBOLOGIA

DATOS GENERALES

DE LAS ACTIVIDADES

SOCIOECONOMICAS



las actividades de trabajo y negocios (35.98%), luego de -- educación y estudio (27.10%), quedando en tercer lugar los -- viajes con propósito de compras (14.74%) y el resto, es decir el 22.18% restante por motivos varios, dentro de los -- cuales se combina la recreación, los servicios de salud y -- las actividades culturales y políticas, en general el consumo de diferentes servicios urbanos.

De acuerdo a lo anterior, es importante observar que -- el consumo de bienes y servicios provoca únicamente el -- 14.74% de los viajes diarios, absorbiendo las actividades -- laborales y las educativas el 63.08%, por lo que podemos definir al Centro Histórico también como un área fundamental -- de empleo y de estudio.

De acuerdo a la encuesta realizada en el área de estudio, se concentran un total de 20,600 plazas de trabajo independientemente de las personas que diariamente se desplazan con el propósito de realizar actividades económicamente productivas, como son las transacciones comerciales, industriales y financieras. Simplemente el sector comercial absorbe el 50.06% del total del empleo, es decir, existen -- aproximadamente 10,313 empleados por el sector comercio, -- quedando en segundo término la planta de trabajo que ofrecen las instituciones de servicios generales urbanos entre -- los que se encuentran los servicios administrativos del sector público como son las oficinas y dependencias del Gobierno Federal, Estatal y Municipal. Los establecimientos de -- los servicios urbanos totalizan un número aproximado de -- 5,882 empleados representando el 28.55% del empleo total en el Centro de la Ciudad. En el siguiente cuadro se indica -- con claridad el porcentaje y el número de empleo correspondiente a cada sector, así como el número y porcentaje de -- los establecimientos de cada uno de ellos. (ver Tabla No.1)

Se puede observar que el sector comercio registra - - - 3,344 establecimientos socio-económicos en el Centro de la Ciudad, lo que se significa el 64.54% del total; y al sector servicios urbanos registran 1,491 establecimientos, lo que significa para este segundo sector el 28.78% del total.

Lo anterior permite conocer con claridad que el 93.32% de establecimientos socio-económicos en el Centro de la Ciudad sin tomar en consideración la vivienda, están destinados fundamentalmente a las actividades comerciales y de servicios, razón por la cual se puede definir al Centro de la Ciudad, también como un Centro Comercial y de Servicios de importancia vital.

Los otros sectores aunque también son importantes en su influencia social y económica, no tienen un desarrollo especial importante ya que en su conjunto sólo abarcan el 6.68% de los establecimientos.

De acuerdo a los datos de las encuestas se pudo también calcular la población flotante que genera todos estos establecimientos, población flotante que está formada fundamentalmente por clientes de los comercios (19,811 personas al día), por consumidores de servicios generales (23,957 personas al día), por estudiantes de academias, de escuelas primarias, secundarias y de educación media y superior (21,113 personas al día), por clientes de las instituciones financieras (1,436 personas por día), por turistas (2,699), y -- por clientes de las industrias (151 personas por día); que en su conjunto total determinan una población diaria flotante aproximada de 69,167 personas diarias.

Como se puede observar en el plano No. 3, el grueso -- ponderante de la población flotante se genera en un 93.80% por el sector comercial, el de servicios generales y el de --

las actividades educativas. Situación que puede definir la conveniencia de establecer políticas que conlleven a la consolidación de estos sectores en el Centro Histórico, sobre todo en relación a la ocupación espacial, a su protección y a su funcionamiento; así como también alentar el desarrollo del sector turístico, y a restringir o desalentar el crecimiento del sector industrial.

8.3.-LOS HABITANTES Y LAS ACTIVIDADES DE EMPLEO Y ESTUDIO.

El Centro Histórico en el área en estudio abarca una superficie de 2.4 km², esto representa el 1.93% de la ciudad de Puebla identificada básicamente por toda la mancha urbana que hemos considerado de 124 km². En esta área central se concentran 58,622 habitantes que representan el 4.5% de la población de la ciudad y el 4.35% de la población de todo el Municipio. De esto se deduce una densidad media en el área central de 245 habitantes por hectárea obteniéndose concentraciones de alta densidad de habitantes mayores de más de 773 habitantes por hectárea en 17 manzanas.

Como se puede observar en el plano No. 4, la localización de las manzanas con mayor concentración de población que habita en el área central se encuentra preferencialmente en las manzanas periféricas de la misma, dejando las manzanas del núcleo central preferentemente para actividades comerciales y de servicio. En las manzanas periféricas se encuentra prácticamente el 77.8% de todos los habitantes del Centro Histórico abarcando aproximadamente 7,745 viviendas del total de las 9,945 que existen.

De acuerdo a datos obtenidos de la actualización del

Plan Parcial del Centro Histórico de Puebla, realizado por el Arq. Miguel Pavón Rivero, el coeficiente de ocupación -- del suelo (COS) es de 0.78 y el coeficiente de utilización del suelo (CUS) es de 1.56; coeficientes que nos indican -- que la ocupación y utilización del suelo en el área en estudio se encuentra dentro de los rangos normales para un Centro Urbano.

La forma en que se encuentra localizada la vivienda en el Centro de la ciudad, muestra una disposición periférica sobre un núcleo central de comercios y establecimientos de servicios.

Esta disposición no es otra cosa que la estructuración territorial de una faja perimetral de vivienda alrededor de un núcleo central con un radio aproximado de un kilómetro y medio que consume bienes y servicios en un núcleo; independientemente de las relaciones metropolitanas y regionales que también se dan.

Sin embargo es importante determinar la función local, la cual invita a establecer políticas para la consolidación y saturación de la vivienda en las manzanas periféricas del núcleo central, desalentando su cambio de uso hacia el establecimiento de nuevos equipamientos para servicios regionales y metropolitanos.

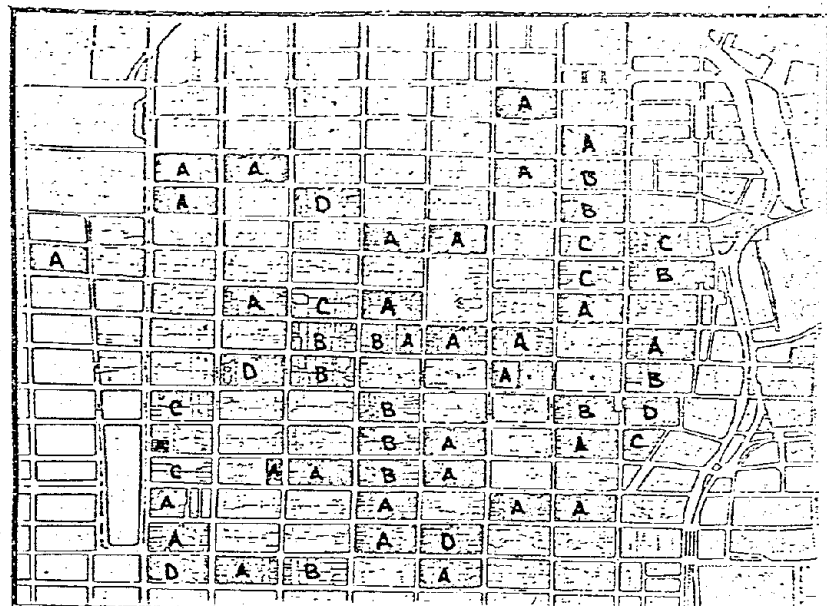
Como se puede observar también en el plano No. 4, el empleo se encuentra fundamentalmente en las manzanas del -- núcleo central. De acuerdo a los datos de la encuesta, se considera que en el área en estudio se encuentran 20,600 empleados, cifra que representa el 8.02% del empleo total del Municipio, empleo que se deriva fundamentalmente del sector comercial y de servicios, y que se encuentra localizado en --

EMPLEO, HABITANTES Y ESTUDIO

	Superficie	Habitantes	Estudiantes	Empleados	Residentes
CENTRO HISTORICO	2.4 Km ²	58622	2718	9945	20600
CIUDAD	124 Km ²	1502441	250409	246247	
MUNICIPIO	5243 Km ²	1346809	259017	256508	408455

NOTA: EL COEFICIENTE DE OCUPACION DEL SUELO (COS) ES DE 0.74.
EL COEFICIENTE DE UTILIZACION DEL SUELO (CUS) ES DE 1.54.

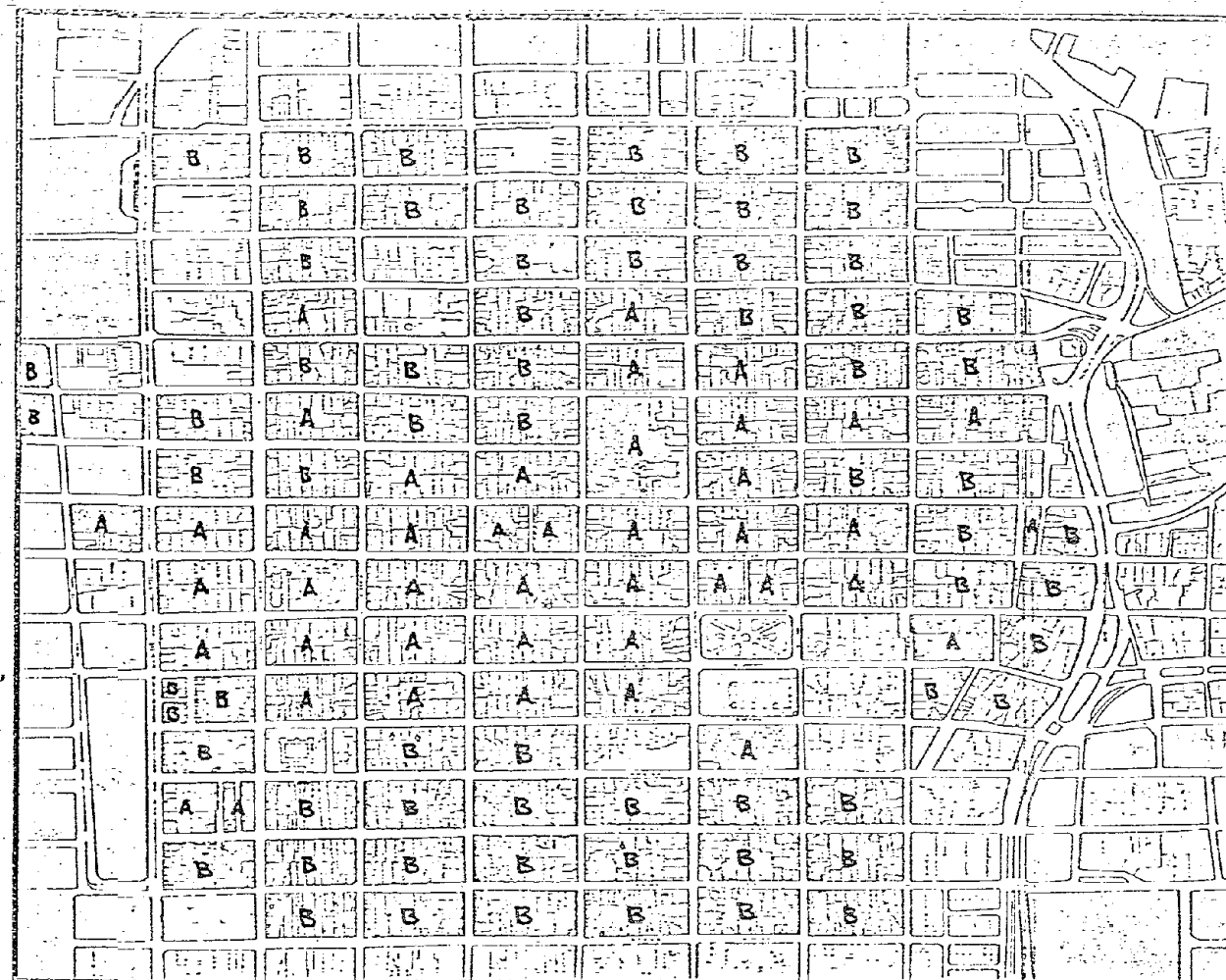
DENSIDAD ESTUDIANTES/MANZANA



	A	B	C
A DE 15 A 300 ESTUDIANTES/MANZANA	123	13.10	4620
B DE 301 A 900 ESTUDIANTES/MANZANA	469	18.33	6480
C DE 901 A 1600 ESTUDIANTES/MANZANA	977	22.93	8095
D DE 1601 A 4900 ESTUDIANTES/MANZANA	2539	45.50	16075
TOTAL	100 %		35260

A-DENSIDAD MEDIA POR HECTAREA
B-PORCENTAJE DEL TOTAL DE LOS ESTUDIANTES DEL AREA DE ESTUDIO
C-CANTIDAD PARCIAL DEL TOTAL DE ESTUDIANTES

SUB-ZONA DE VIVIENDA Y SUB-ZONA DE EMPLEO

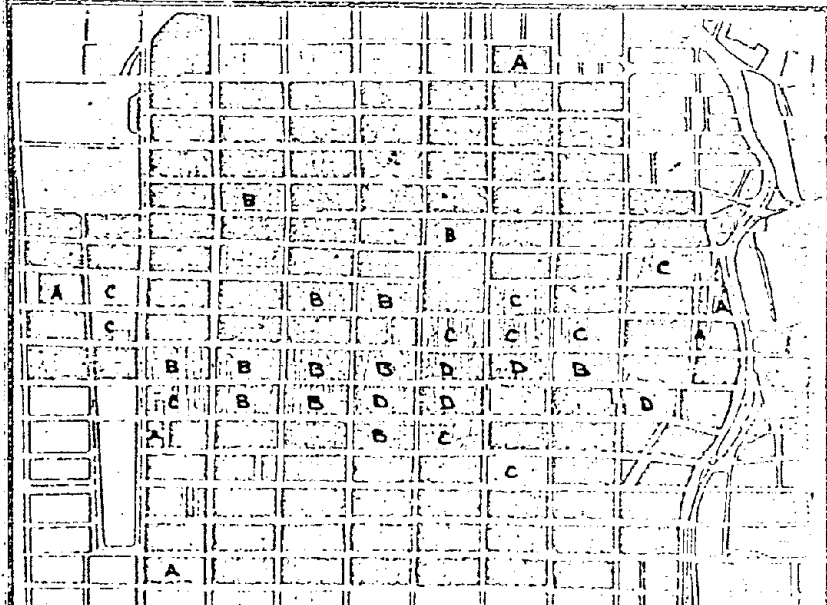


SIMBOLOGIA

EMPLEO, HABITANTES
Y
ESTUDIO

A SUB-ZONA DE EMPLEO
B SUB-ZONA DE VIVIENDA

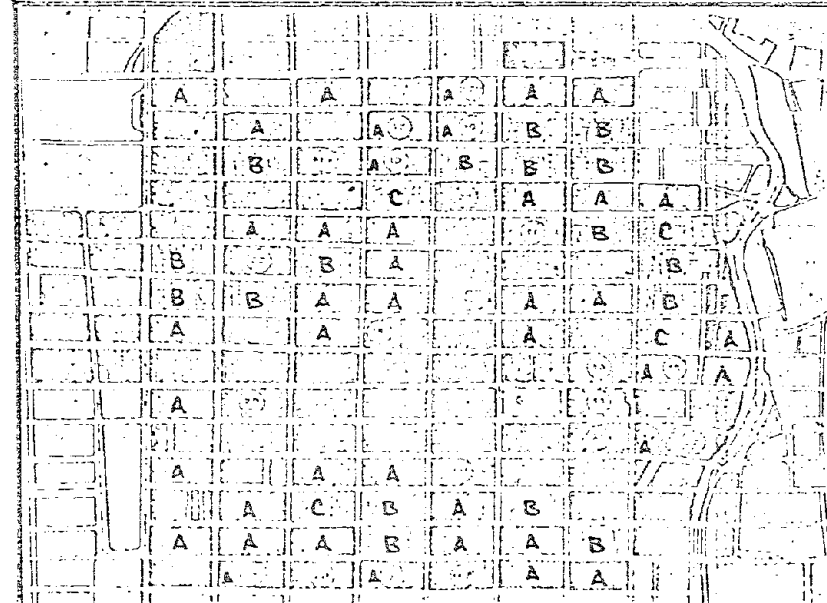
DENSIDAD EMPLEADOS/MANZANA



	A	B	C
A DE 00 A 70 EMPLEADOS/MANZANA	16	0.17	90
B DE 71 A 190 EMPLEADOS/MANZANA	62	33.62	6968
C DE 191 A 200 EMPLEADOS/MANZANA	10.1	17.63	3633
D DE 201 A 330 EMPLEADOS/MANZANA	32.4	33.64	6931
E MAS DE 330 EMPLEADOS/MANZANA	42.9	14.41	2370
TOTAL	100 %		20770

A-DENSIDAD MEDIA POR HECTAREA
B-PORCENTAJE DEL TOTAL DE LA POBLACION DEL AREA DE ESTUDIO
C-CANTIDAD PARCIAL DEL TOTAL DE EMPLEADOS

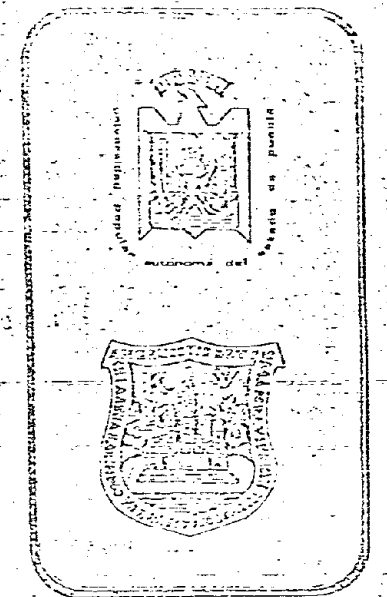
DENSIDAD HABITANTES/MANZANA



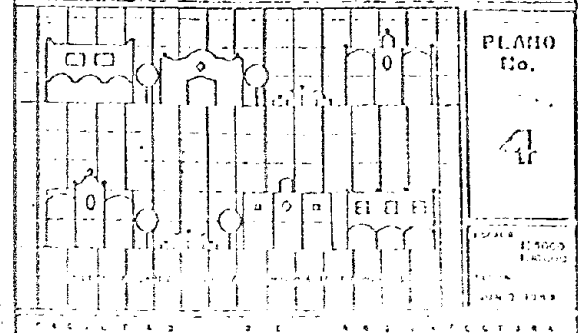
	A	B	C
A DE 60 A 420 HABITANTES/MANZANA	320	72.13	12973
B DE 421 A 750 HABITANTES/MANZANA	449	42.18	21203
C DE 751 A 920 HABITANTES/MANZANA	672	30.29	17756
D MAS DE 920 HABITANTES/MANZANA	273	5.10	2990
TOTAL	100 %		34922

NOTA: EL COEFICIENTE DE OCUPACION DEL SUELO (COS) ES DE 0.74.
EL COEFICIENTE DE UTILIZACION DEL SUELO (CUS) ES DE 1.54.

A-DENSIDAD MEDIA POR HECTAREA
B-PORCENTAJE DEL TOTAL DE LOS HABITANTES DEL AREA DE ESTUDIO
C-CANTIDAD PARCIAL DEL TOTAL DE HABITANTES



UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA
TESIS PROFESIONAL
ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO
No.

4

1965
1965

28 manzanas del núcleo central. Solamente en cinco de -- ellas existen más de 550 empleados por manzana, existiendo en las 28 manzanas mencionadas, 13,534 de los 20,600 empleos que tiene el área de estudio, es decir el 65.7%.

Este análisis nos permite definir con claridad que el área en estudio tiene dos subzonas con un uso de suelo preferencial muy definido: una zona de actividades comerciales y de servicios de alta productividad económica y generadora de empleo y otra subzona de vivienda donde se encuentra -- asentada una población que genera consumo de bienes y servicios.

Los establecimientos de actividades educativas es uno de los servicios que excepcionalmente no se encuentran concentrados en el núcleo central del Centro Histórico, sino -- que se localiza disperso en el área en estudio. Se ha mencionado con anterioridad que se encuentran jardines de niños, academias, escuelas primarias, secundarias y escuelas de educación media y superior, y que prestan servicio educativo a 35,260 estudiantes, cantidad que representa únicamente el 8.63% de toda la población estudiantil del Municipio, cantidad que también es congruente con el número de habitantes y familias que se encuentran en el área en estudio. La lógica de su localización dispersa es evidentemente entendible ya que está frecuentemente relacionada con la localización de la vivienda, condición obvia, ya que la actividad educativa tiende a estar íntimamente relacionada con la vida familiar.

El análisis del sector educativo señala la conveniencia de establecer políticas de consolidación de la misma actividad educativa en el área en estudio, es decir medidas -- que limiten tanto su crecimiento como su decrecimiento, pe-

ro que mejoren su funcionalidad y la calidad del espacio -- utilizado, así como también el mejoramiento de su equipamiento en relación a programas de conservación, mantenimiento y renovación de sus instalaciones.

8.4.-ANÁLISIS DE LA LOCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL.

Para realizar el análisis de la localización del Comercio se hizo una clasificación de giros comerciales de acuerdo a los criterios que normalmente usa la misma Cámara de Comercio, con el propósito de poder complementar y subcomplementar la información que habitualmente utiliza con los mismos criterios.

Inicialmente y de acuerdo a una clasificación general, todos los giros se agruparon en cinco rubros principales, a saber:

- Establecimientos de alimentos
- Establecimientos de artículos para el hogar
- Establecimientos de artículos personales
- Establecimientos de artículos para el trabajo
- Establecimientos de Servicios Comerciales.

Todos los establecimientos relativos a la actividad turística no fueron incluidos dentro del sector comercial, -- porque ellos se incluyen en el análisis del sector turístico.

El total del número de establecimientos dedicados a la actividad comercial localizados en el área en estudio y registrados por el censo realizado, fue de 3,560 establecimientos, de los cuales las cantidades correspondientes a cada -

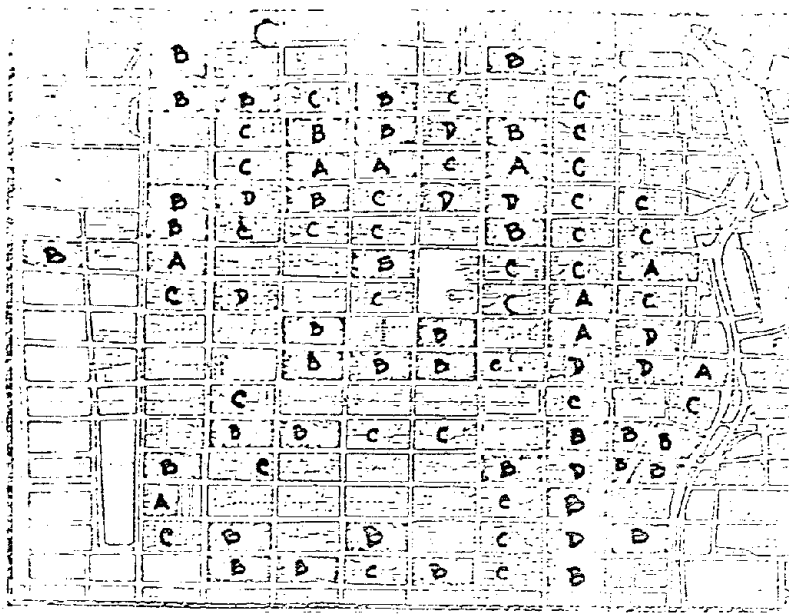
uno de los rubros principales se indican en el siguiente --
cuadro: (ver Tabla No. 3).

8.4.1.-ESTABLECIMIENTO DE ALIMENTOS.

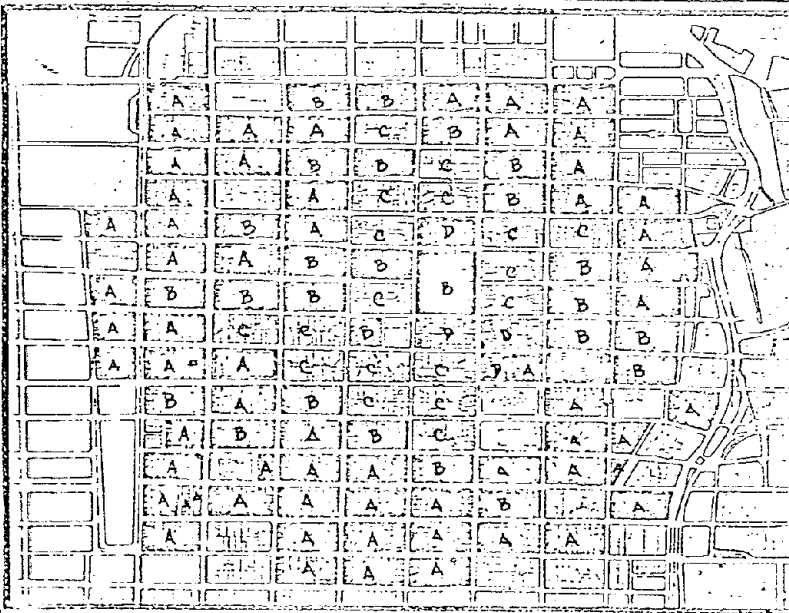
Como se puede observar en el cuadro anterior, el rubro que considera los establecimientos comerciales de alimentos registra un total de 1,183 establecimientos dedicados a esa actividad, ésto significa el 32.43% del total de establecimientos, lo que quiere decir que aproximadamente la tercera parte de establecimientos comerciales se dedican a la venta de alimentos.

Las características de localización de los locales de comercio de alimentos no forman un patrón de concentración sobre la zona central como es el caso de otros giros, sino que su ubicación básicamente es dispersa a través de toda el área en estudio, formando rangos de corta longitud de su presencia en cada manzana. (ver Plano No. 5).

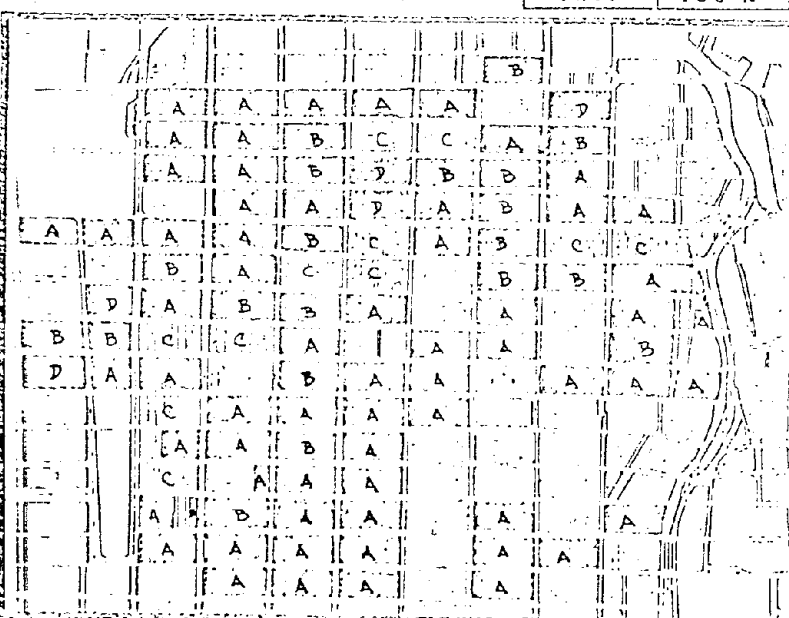
Sin embargo, se manifiesta una clara tendencia de su establecimiento cerca o en las manzanas de mayor densidad habitacional; fenómeno que es obvio en cuanto que este tipo de producto es de consumo familiar habitual, como es el caso de las panaderías y tortillerías, carnicerías, lecherías, pescaderías, pollerías, expendios de huevo, tocinerías y salchichonerías, frutas y legumbres, misceláneas y estanquillos, así como otros más. Es el caso también de bares y cantinas, pulquerías y depósito de cerveza; obviamente las características de presencia de los bares, cantinas, taquerías, torterías, vinaterías, marcan una tendencia de localización hacia la zona central y la parte sur del área en estudio, sobre todo de los que tienen mayor calidad de presen



A	1 ESTABLECIMIENTO / MANZANA	43	20.48
B	DE 2 A 3 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	82	39.05
C	4 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	32	15.23
D	MAS DE 5 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	53	25.24
TOTAL		210	100 %



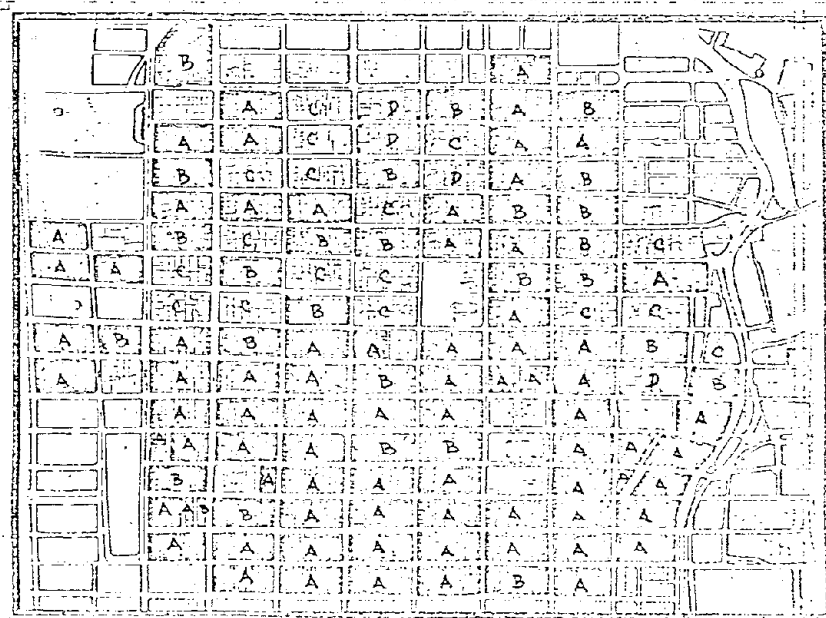
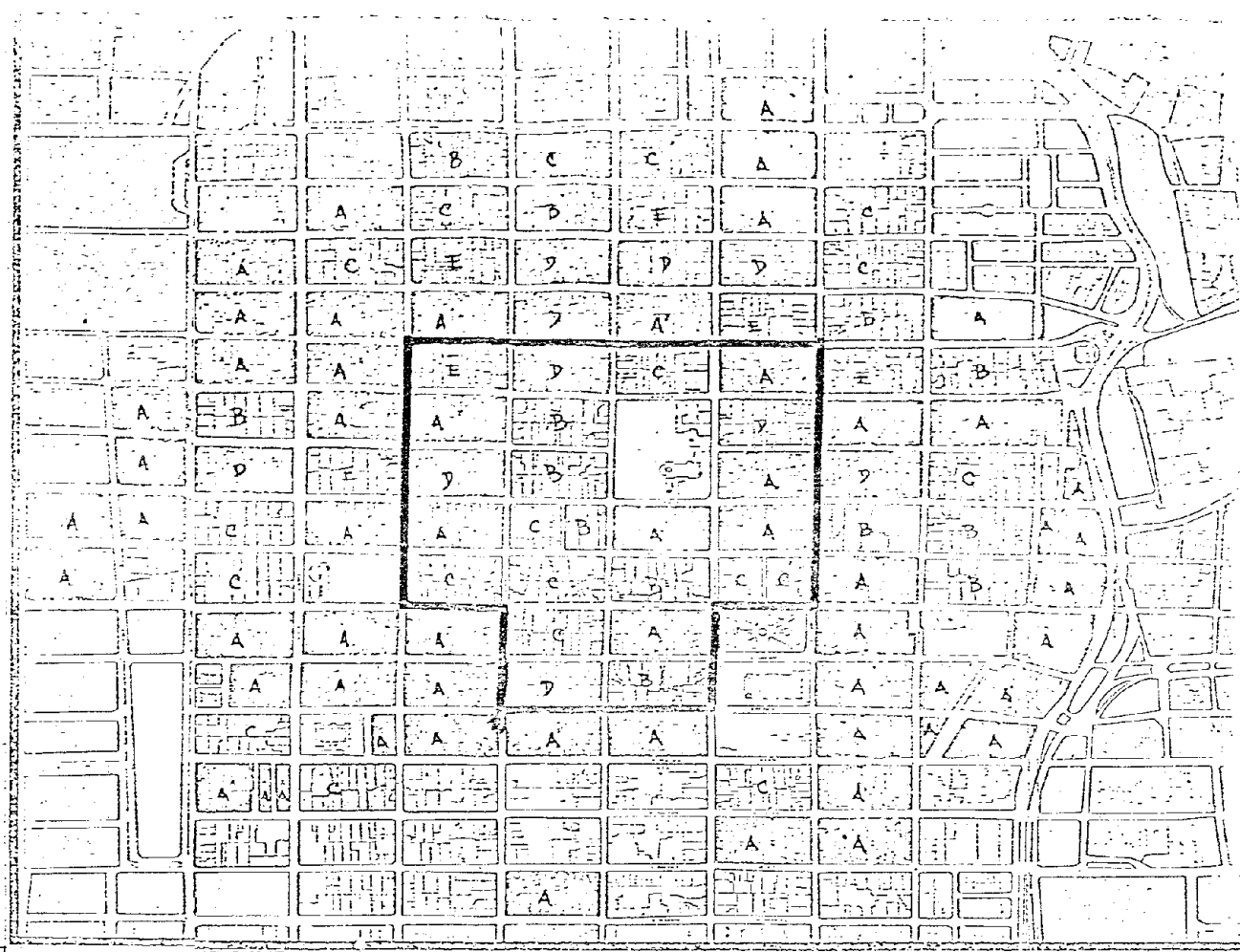
A	DE 1 A 9 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	317	26.18
B	DE 10 A 17 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	344	28.41
C	DE 18 A 28 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	404	33.36
D	MAS DE 29 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	146	12.05
TOTAL		1211	100 %



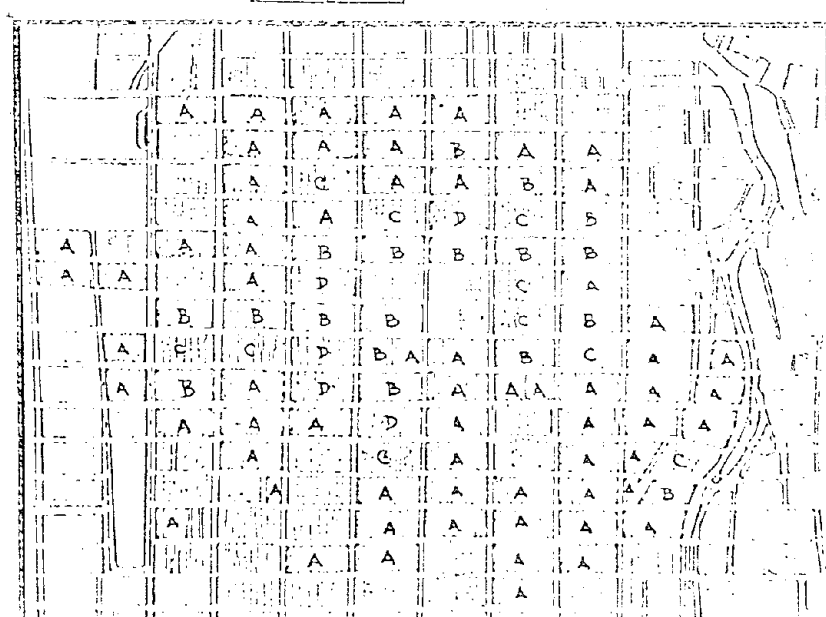
A	DE 1 A 5 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	162	23.82
B	DE 6 A 9 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	157	24.79
C	DE 10 A 15 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	141	22.21
D	MAS DE 16 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	173	27.17
TOTAL		633	100 %

ARTICULOS PERSONALES

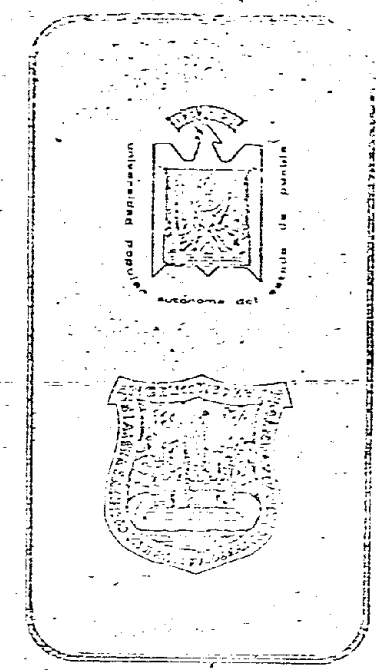
ARTICULOS PARA EL TRABAJO



A	DE 1 A 8 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	372	31.43
B	DE 9 A 16 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	310	29.40
C	DE 17 A 27 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	318	26.68
D	MAS DE 28 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	145	12.29
SUB-TOTAL		1140	60.83
TOTAL		1183	100 %



A	DE 1 A 5 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	98	29.70
B	DE 6 A 9 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	81	24.00
C	DE 10 A 15 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	71	22.00
D	MAS DE 16 ESTABLECIMIENTOS / MANZANA	72	22.30
SUB-TOTAL		322	55.00
TOTAL		583	100 %



SIMBOLOGIA LOCALIZACION CLASIFICADA DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

- A MANZANA ESPECIALIZADA.
- B MANZANA SEMIESPECIALIZADA EN 2 GIROS COMERCIALES.
- C MANZANA SEMIESPECIALIZADA EN 3 GIROS COMERCIALES.
- D MANZANA CON 4 GIROS COMERCIALES PREDOMINANTES.
- E MANZANA CON TODOS LOS GIROS COMERCIALES.
- ZONA COMERCIAL.

GIRO COMERCIAL	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS	%
A ALIMENTOS	1183	32.43
H ARTICULOS PARA EL HOGAR	323	9.27
P ARTICULOS PERSONALES	1211	34.22
T ARTICULOS PARA EL TRABAJO	633	17.98
C SERVICIOS COMERCIALES	710	6.10
TOTAL	3560	100 %

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

INSTITUTO PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 5

cia; y hacia el norte y la parte oriente, los de menor calidad de presencia, situación coincidente con las características de niveles socio-económicas y tipología de vivienda - que clasifica el Plan Parcial del Centro Histórico, de Miguel Pavón Rivero.

El análisis del rubro correspondiente al comercio de alimentos, condiciona elementos únicamente relativos a políticas y acciones que tienen impacto en el ambiente social, fundamentalmente de algunos bares, pulquerías y cantinas -- ubicados actualmente en áreas de potencial turístico y de desarrollo comercial, sobre todo de comercio especializado.

8.4.2.-ARTICULOS PERSONALES Y ARTICULOS PARA EL HOGAR.

Las características de localización del rubro de los establecimientos de artículos personales y artículos para el hogar, forman un patrón de localización muy similar, el total de establecimientos registrados de estos dos rubros fue de 1,211 establecimientos de artículos personales y 323 establecimientos de artículos para el hogar, en su conjunto representando el 43.49% de todos los establecimientos y manifestándose una clara tendencia de localización sobre el centro del núcleo central del área en estudio. En este caso solamente en 23 manzanas del núcleo central del área en estudio se localiza el 43.41% de los establecimientos de los artículos personales y el 44.30% de los establecimientos de los artículos para el hogar, manifestando una clara tendencia de su ubicación sobre el corazón del núcleo central.

El comercio de artículos personales y artículos para el hogar, goza de una naturaleza básicamente de comercio es

pecializado como es el caso típico de zapaterías, reloje- --
rías y joyerías, librerías, ropa para bebé, ropa y acceso- --
rios para dama, ropa y accesorios para caballeros, juguete-
rías, papelerías y artículos para oficina, así como también
artículos eléctricos para el hogar, decoración, losa, cris-
talería y vajillas, por citar unos cuantos.

Estos dos rubros a diferencia del comercio de alimen- --
tos que tiene preferentemente una función local, desarro- --
llan además de una función comercial local, también una fun-
ción comercial metropolitana y hasta regional, planteando --
la conveniencia de implementar medidas y una política de --
consolidación sobre el núcleo central, compartiendo su loca-
lización con los establecimientos de servicios turísticos --
como es el caso de hoteles y restaurantes, agencias de via-
jes, comercio especializado para el turismo: cafeterías, --
centros de espectáculos de atracción turística y de esparci-
miento no masivo.

La articulación de este uso con los servicios de trans-
porte metropolitano y regional es importante, particularmen-
te lo que se refiere al automóvil particular ya que la acce-
sibilidad de este medio de transporte hasta el núcleo cen-
tral es fundamental para la consolidación y desarrollo de --
estos dos rubros comerciales.

8.4.3.-ARTICULOS PARA EL TRABAJO.

Las características de localización del rubro de los --
establecimientos de artículos para el trabajo, forman un pa-
trón de localización con tendencia a ubicarse en la parte --
norte y poniente del área en estudio, registrando un total --
de 633 establecimientos comerciales de artículos para el --

trabajo y representando el 17.98% del total de establecimientos. Su ubicación tiende a coincidir fundamentalmente alrededor de las antiguas terminales individuales del transporte foráneo de pasajeros, situación que es claramente entendible en virtud de que la naturaleza de este tipo de giro comercial tiene una función fundamentalmente metropolitana y regional como es el caso típico de los alimentos para animales, artículos y equipo para minería, ferreterías y tlapalerías, maquinaria agrícola e industrial, medicinas para animales, refacciones industriales, vidrierías y veladores, todo lo referente a la industria automotriz y del transporte.

Por una parte la operación de la nueva Central Camionera 'CAPU', el requerimiento de transporte de alto soporte y capacidad para el manejo de mercancías de este tipo de establecimientos y la limitada función de servicio local, invita a plantear políticas y programas de descentralización de estos giros con el propósito de mejorar por una parte su funcionalidad operacional y por otra disminuir la sobre carga e impacto que causa la operación de este tipo de establecimientos en el área en estudio, sobre todo para mejorar sus condiciones ambientales y sustituirlas por establecimientos relacionados con artículos personales, para el hogar, servicios comerciales y servicios turísticos. Un planteamiento interesante en este renglón podría ser el desarrollo de proyectos urbanos como es el caso de unidades, plazas o centros de establecimientos comerciales relativos a los artículos para el trabajo, por ejemplo: centrales o corredores comerciales de ferreterías, tlapalerías, vidrierías, pinturas, barnices y materiales para la construcción; plazas de maquinaria industrial, maquinaria agrícola, refacciones industriales; unidades comerciales o zonas de la industria automotriz y servicios proveedores de ésta.

8.4.4.-SERVICIOS COMERCIALES.

Las características de localización del rubro de establecimientos donde se ofrecen 'Servicios Comerciales en General', forma un patrón de localización con tendencia a ubicarse en la parte norte y oriente del área en estudio, registrando un total de 210 establecimientos, lo que significa únicamente el 6.10% del total de establecimientos. La naturaleza de este tipo de actividades económicas tiene diferentes funciones, sin embargo la principal de ella está relacionada fuertemente con el área habitacional, como es el caso de las peluquerías, salones de belleza y baños públicos, otras referentes a la actividad del ocio y recreación, como es el caso de los billares, videojuegos, discotecas, clubes y otros.

La insignificancia porcentual de establecimientos de este giro en relación al contexto global y su conveniencia relativa en relación a las actividades turísticas y comerciales del Centro Histórico, así como el apoyo de servicios al área habitacional, permiten plantear una política de su desarrollo, si no precisamente en cantidad, sí en cuanto a su calidad y concepción.

Es importante hacer observar que la tendencia de ubicación de casi el 50% de este tipo de establecimientos, se presenta en las partes de mayor atracción turística del Centro Histórico.

8.4.5.-ASPECTOS GENERALES.

Después del análisis de cada uno de los cinco rubros generales de actividad comercial que indudablemente requie-

ren aún de un análisis detallado, subclasificados y en un estudio subsecuente y de detalle; se realizó una compulsa general y de manzanas sobre la cantidad del surtido de giros que tenía cada una de ellas, lo que permitió analizar también la oferta de giros que se presta en calles, manzanas y en algunas zonas en particular.

De acuerdo a lo anterior, y en función del predominio de ciertos giros sobre otros, se hizo una clasificación de las manzanas del área en estudio partiendo desde las que -- tienden a limitarse en un solo giro, registrándose como manzanas especializadas, siguiendo en las que predominan dos o tres giros registrándose como manzanas semiespecializadas; hasta el caso de las manzanas que ofrecen amplios surtidos de giros, registrándose como manzanas de surtido general.

En el plano No. 5 se indica con claridad la ubicación de manzanas especializadas, en las que se observa que una gran cantidad de ellas predominan el giro de servicios comerciales, localizándose fundamentalmente en el área habitacional. Por otra parte se observa que las manzanas de surtido general tienden a localizarse en la zona del área de influencia de las antiguas terminales del transporte foráneo de pasajeros, de los mercados (Parral, Venustiano Carranza, 5 de Mayo) y algunas de ellas en el núcleo central del Centro Histórico.

Se pudo considerar lo más representativo en este análisis, el hecho del predominio de giros de artículos personales y artículos para el hogar en manzanas semiespecializadas localizadas en una cobertura de 23 manzanas del núcleo central del Centro Histórico, lo que permite plantear con perfecta claridad la conveniencia de establecer una ZONA COMERCIAL PERFECTAMENTE delimitada, al norte por la Av. 10 --

Oriente-Poniente, al sur por la Av. Maximino Avila Camacho, Reforma y 5 Poniente, al poniente por la Av. 7 Norte y 5 -- Sur, al oriente por la Av. 2 Norte y 16 de Septiembre.

8.5.-ANALISIS DE LA LOCALIZACION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA, FINANCIERA, INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS GENERALES.

Para realizar el análisis de la localización de las actividades enunciadas se siguió el mismo criterio que se utilizó en el análisis de la actividad comercial obteniéndose como resultado la conformación de diferentes zonas de actividad predominante de uso turístico, de finanzas, de servicios generales y de industria.

8.5.1.-EL SECTOR TURISMO.

El sector de las actividades turísticas (véase Plano No. 6), fue identificado fundamentalmente por los diferentes establecimientos de infraestructura turística que existen actualmente en el área en estudio, como son: Agencias de viajes, hoteles, restaurantes, artesanías, comercio especializado para el turismo, centros de espectáculos, esparcimientos y atracción turística, cafeterías y otros, haciendo un total de 177 establecimientos, marcándose una clara tendencia de ubicación sobre la parte oriente del Centro Histórico, formando una zona turística compacta en un área de 26 manzanas, condiciones que plantean la conveniencia de establecer una serie de acciones que permitan desarrollar adecuadamente una zona eminentemente turística como parte del Centro Histórico.

De acuerdo a las políticas económicas y de desarrollo

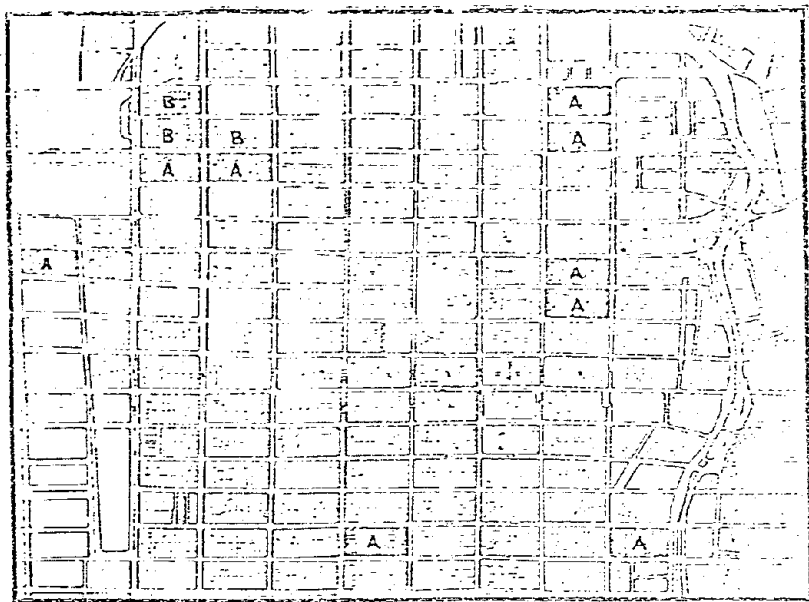
urbano, tanto del Gobierno del Estado como del Gobierno Municipal, es propicio plantear la conveniencia de establecer programas para el desarrollo y consolidación de una zona -- evidentemente turística en forma similar a la que se plantea para la zona comercial, de tal manera que invite a la implementación de programas de mobiliario y diseño urbano, así como de proyectos y acciones que permitan impulsar de manera trascendente el desarrollo y la culminación de las actividades turísticas en el Centro Histórico de la ciudad.

8.5.2. EL SECTOR DE SERVICIOS GENERALES.

El sector de servicios generales fue identificado fundamentalmente por el registro de actividades de servicios públicos y privados tanto de las actividades económicas, políticas, sociales, como culturales y religiosas, las cuales no solamente tienen una función metropolitana y regional; como es el caso de las oficinas públicas del Gobierno Federal, Municipal y Estatal de los medios de comunicación social, los partidos políticos, los templos y parroquias. Se incluyen también todos los servicios profesionales privados, agencias de diferente giro, sanatorios, clínicas y hospitales, bibliotecas, agencias inmobiliarias y talleres diferentes, así como establecimientos de recreo y distracción como cines y clubes, entre otros.

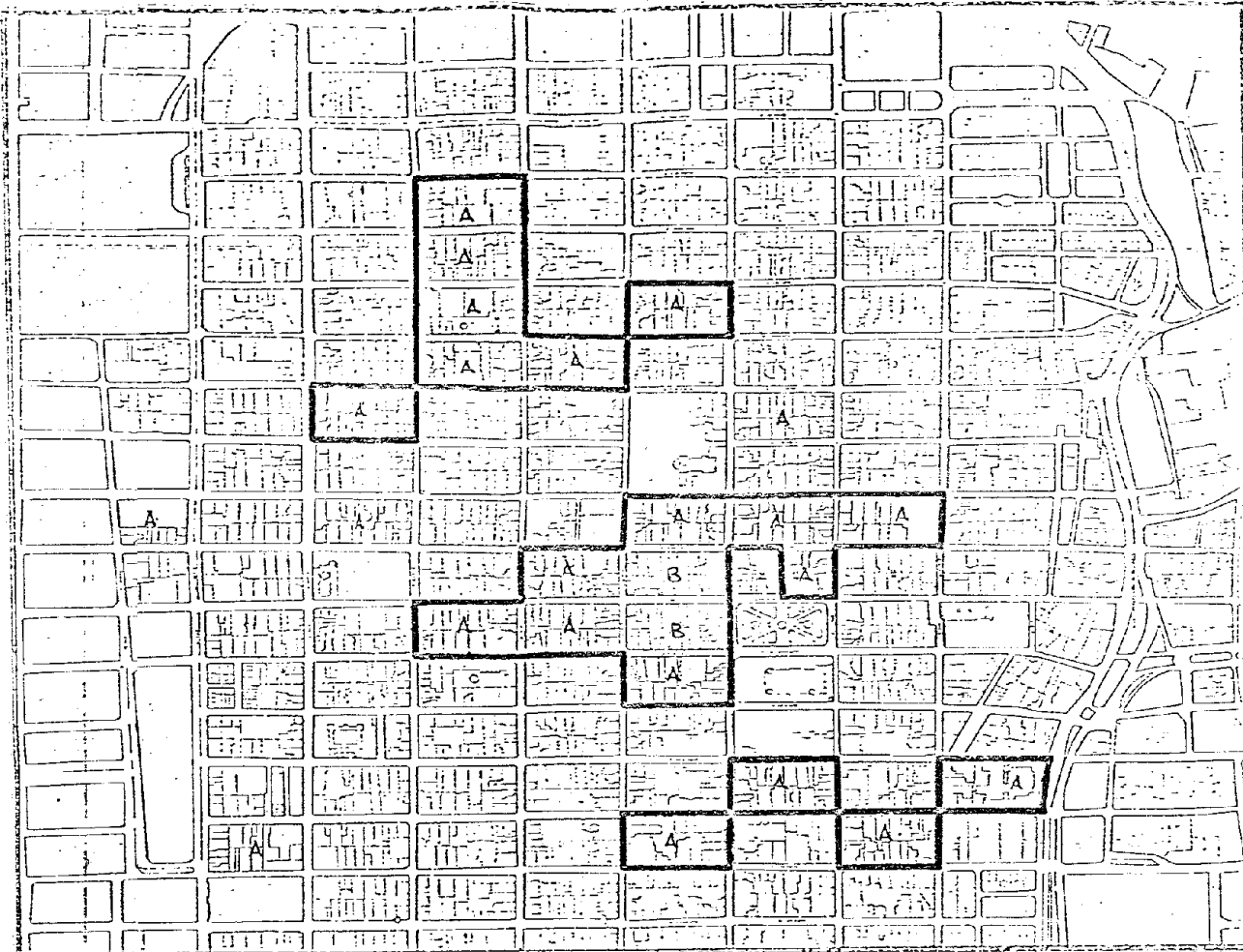
El número total de establecimientos del sector de servicios generales fue de 1,491 establecimientos y la localización predominante tiende a conformarse sobre el corazón del núcleo central del Centro Histórico (véase Plano No. 6), definiendo una zona que se superpone y coincide simultáneamente sobre la zona turística y la zona estrictamente comercial; ya que además cuenta con una infraestructura importan

INDUSTRIA



A	1 INDUSTRIA POR MANZANA
B	DE 2 A 3 INDUSTRIAS POR MANZANA
EL GIRO DE INDUSTRIA ES DE LOS GENEROS TEXTIL, PASTAS Y GALLETAS.	
ESTABLECIMIENTOS	18
EMPLEADOS	247
POBLACION FLOTANTE (CLIENTES)	151

FINANZAS



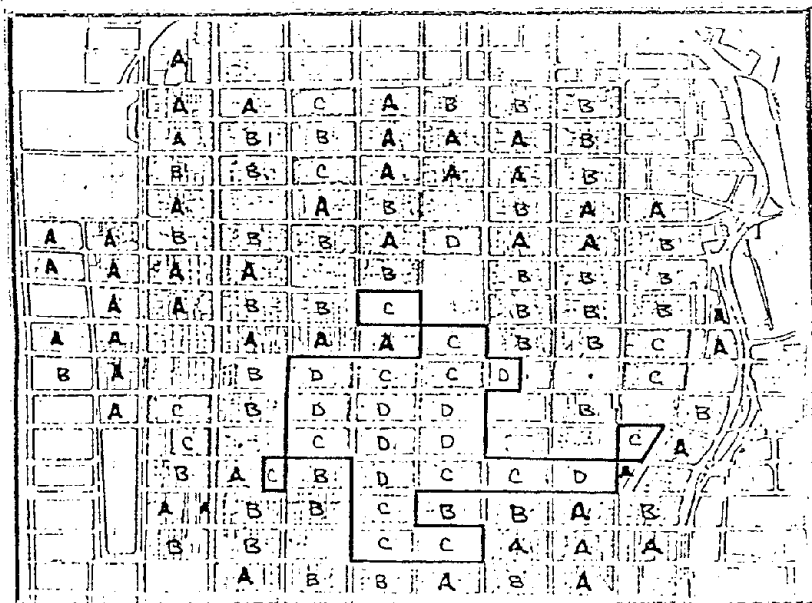
SIMBOLOGIA

ANALISIS DE LA LOCALIZACION DE LAS ACTIVIDADES TURISTICAS, FINANCIERAS, INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS GENERALES.

A	DE 4 A 6 ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS / MANZANA.
B	DE 1 A 3 ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS / MANZANA.
	ZONA FINANCIERA.

ESTABLECIMIENTOS	40
EMPLEADOS	1099
POBLACION FLOTANTE (CLIENTES)	1436

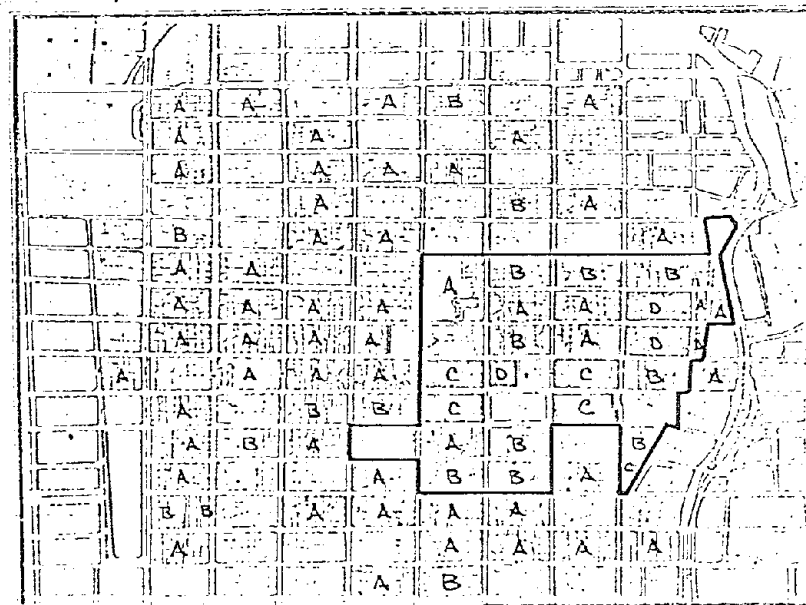
SERVICIOS



A	DE 1 A 5 SERVICIOS POR MANZANA
B	DE 6 A 13 SERVICIOS POR MANZANA
C	DE 14 A 25 SERVICIOS POR MANZANA
D	MAS DE 25 SERVICIOS POR MANZANA
	ZONA DE SERVICIOS GRANES. URBANOS

ESTABLECIMIENTOS	1491
EMPLEADOS	5082
POBLACION FLOTANTE (CLIENTES)	25257

TURISMO



A	DE 1 A 2 ESTABLECIMIENTOS TURISTICOS POR MANZANA
B	DE 3 A 4 ESTABLECIMIENTOS TURISTICOS POR MANZANA
C	DE 5 A 6 ESTABLECIMIENTOS TURISTICOS POR MANZANA
D	MAS DE 6 ESTABLECIMIENTOS TURISTICOS POR MANZANA
	ZONA TURISTICA

ESTABLECIMIENTOS	177
EMPLEADOS	10
POBLACION FLOTANTE (CLIENTES)	2699



te de servicios de diferente naturaleza, y con funciones -- tanto locales como metropolitanas y regionales.

El análisis de las actividades correspondientes a este sector, permiten plantear algunos aspectos interesantes para el mejoramiento de su infraestructura; tal es el caso de las actividades de manifestaciones políticas por diferentes grupos sociales que se dan habitualmente frente al Palacio de Gobierno Municipal, saturando el espacio y rompiendo todo el esquema funcional de las actividades comerciales, financieras, turísticas y administrativas del Centro de la -- Ciudad. Consideramos que este tipo de manifestaciones son legítimas y positivas, pero necesitan un marco espacial adecuado para desarrollarse con mayor libertad y sin congestionar el funcionamiento social y económico del Centro Histórico.

De la misma manera podría ser conveniente la descentralización de establecimientos que provocan concentraciones masivas y que además de no poderse desarrollar adecuadamente, congestionan eventualmente el sistema funcional de la zona central como es el caso de las oficinas de partidos y organizaciones políticas.

8.5.3.-SECTOR FINANCIERO.

El análisis de las actividades financieras aunque podría haber sido incluidos dentro del sector de servicios generales, se hizo aparte con el propósito de analizar con -- más detalle el requerimiento de su infraestructura encontrándose tres subzonas de este sector perfectamente localizadas, una sobre el corazón del núcleo central del Centro Histórico, donde se encuentra la mayoría de casas matrices de los --

bancos que están al servicio del área comercial y de las -- oficinas de los servicios generales, considerando también -- su función de servicio metropolitano y regional. Otra sub-zona localizada en la parte norte y otra en la parte sur, -- con funciones específicamente locales de acuerdo de las actividades peculiares de comercialización.

El número total de establecimientos considerados fue -- de 40, donde se consideraron no solamente las oficinas bancarias, sino también las Casas de Bolsa, las Casas de Cambio de Moneda y las Loterías y Pronósticos.

La estructura institucional del sector financiero garantiza un servicio excelente para el desarrollo de una zona turística y de una zona comercial de primer nivel.

8.5.4.-SECTOR INDUSTRIAL.

El análisis del sector industrial consideró únicamente los 18 establecimientos registrados en la encuesta de este trabajo, el giro de la industria predominante es el de los -- géneros textiles, pastas y galletas, ubicándose con claridad en la zona perimetral del núcleo central.

En sí la problemática funcional que generan estos establecimientos sólo repercute en el impacto del transporte de sus productos y suministros, aunque por otra parte, el alto valor de suelo donde están ubicadas por la cantidad de servicios que comparte, podría plantear la conveniencia de la -- descentralización de este tipo de establecimientos y los -- grandes espacios que utilizan destinarlos al desarrollo de vivienda o de centros comerciales y de servicios importantes compatibles con el sector comercial y turístico del Cen

tro Histórico.

9.- EL DESPLAZAMIENTO Y SU ESQUEMA FUNCIONAL.

A cualquier nivel que se analice la economía del mundo de hoy, el sistema de transporte como estructura de soporte del desplazamiento y movilidad de personas y mercancías, supone el factor más importante desde el punto de vista funcional. Donde el transporte no existe o es similar, la actividad económica y social queda reducida a niveles de subsistencia.

Un sistema moderno de transportes es vital para estructurar adecuadamente los espacios socioeconómicos, provocar nuevos procesos de desarrollo, modificar los inducidos por otras actividades, e inducir la ordenación de la utilización del suelo y el territorio. Un mínimo de accesibilidad a un sistema de transporte es imprescindible para ser posible el desarrollo económico y la integración social de cualquier espacio urbano o regional.

La creación de nuevas infraestructuras de transporte como es el caso de vialidades, terminales, estacionamientos entre otros, no sólo modifica la distribución del flujo de tránsito, sino que genera otros y determina el nacimiento de nuevas necesidades de transporte al desarrollo económico de las zonas servidas por dichas infraestructuras.

Por lo tanto la relación de sistemas de transportes con la localización de los establecimientos socio-económicos del Centro de la Ciudad, y sus perspectivas de desarrollo económico especialmente comercial y turístico, es fundamental para plantear un esquema funcional de desarrollo futuro

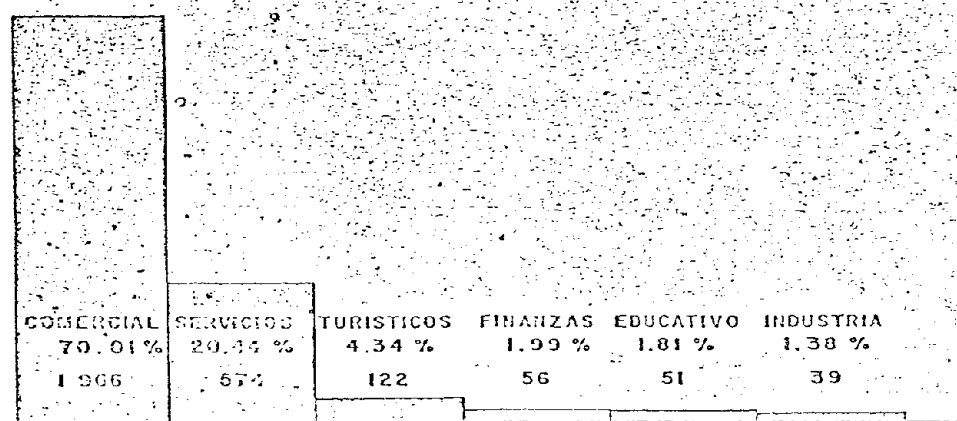
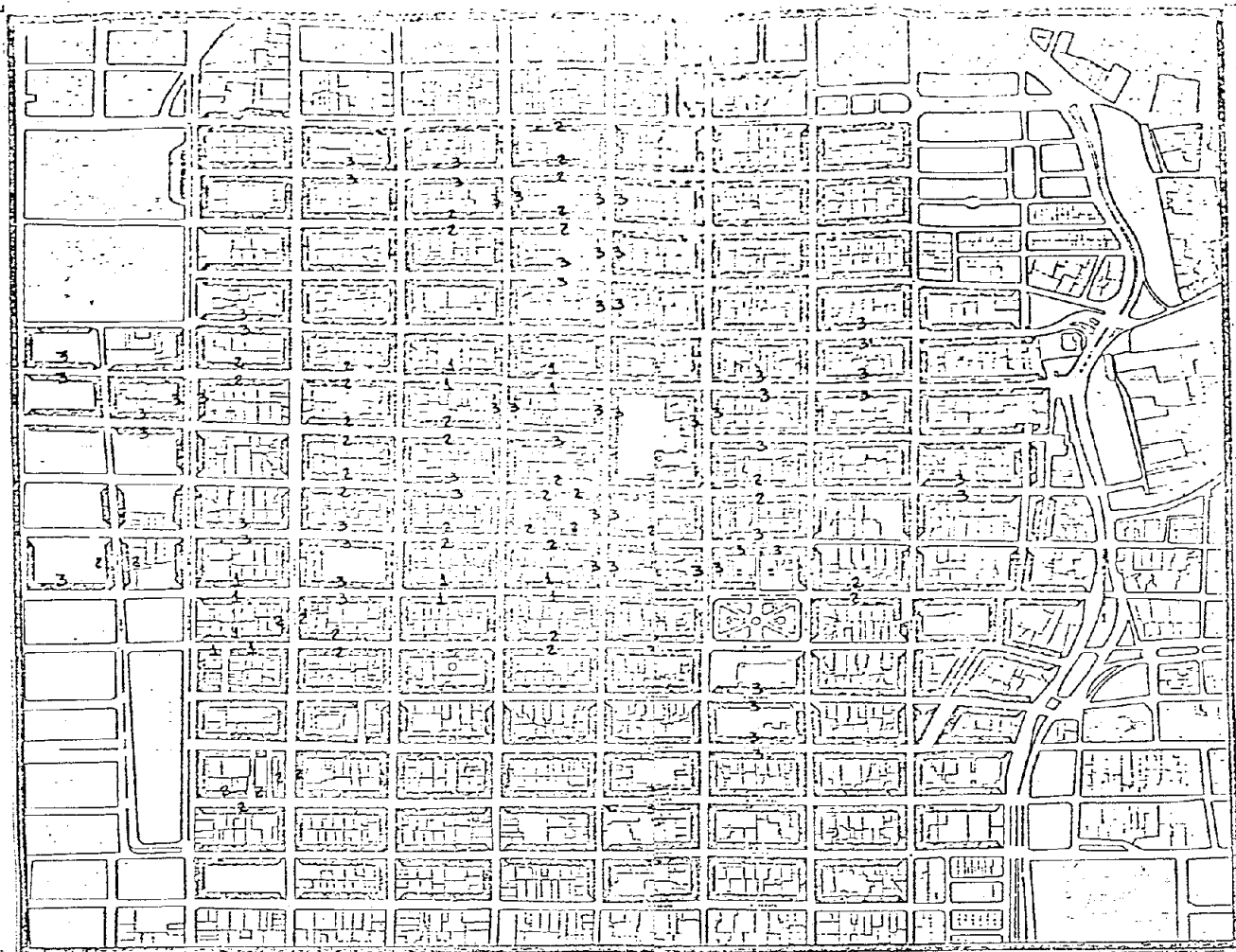
ro y que sea compatible con los diferentes proyectos que para el se plantean.

El análisis del sistema de transporte en el presente trabajo se ha realizado en dos partes; la primera referente al SISTEMA DE TRANSPORTE PROPIO que tienen todos los establecimientos socio-económicos en la zona de estudio y que lo tienen implementado para el funcionamiento de sus propias actividades, y la segunda referente al requerimiento de infraestructura de transporte de este sistema, especialmente para el sector comercial y turístico.

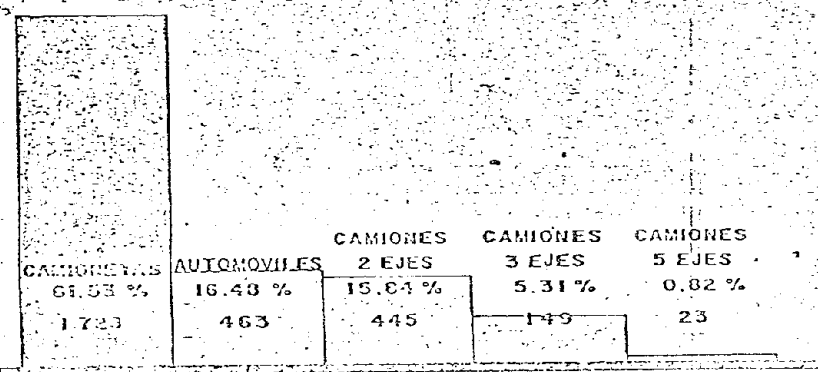
9.1.-CLASIFICACION Y DISTRIBUCION DE USO DEL PARQUE VEHICULAR UTILIZADO POR LOS ESTABLECIMIENTOS PARA SU PROPIO FUNCIONAMIENTO. (ver Plano No. 7).

En relación al sistema de 'Transporte Propio', el presente estudio ha registrado un total de 2,808 vehículos de los establecimientos socio-económicos que requieren éstos para su propio funcionamiento. Los establecimientos del sector comercio abarcan la mayoría, ya que este sector registra 1,966 vehículos, lo cual significa el 70.02% del total. En segundo término destacan los vehículos de los establecimientos de servicios generales, sector que registra un total de 574 vehículos, cifra que significa el 20.44% del total. En la tabla siguiente se observan las cantidades y porcentajes de los vehículos propios del resto de los sectores, los cuales en su conjunto solamente significa el 9.52% del total de vehículos. (ver Tabla No. 2).

Lo anterior vuelve a confirmar la importancia de los sectores comercial y de servicios generales dentro del contexto de actividades del área central, ya que el 90.48% del

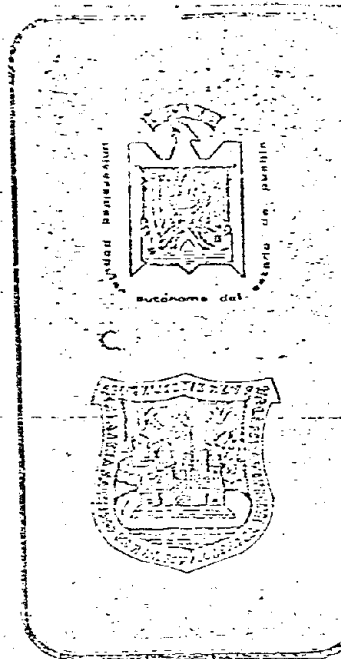


PORCENTAJE DE USO POR SECTOR



PORCENTAJE DE USO POR TIPO DE VEHICULOS

SECTOR	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	2 EJES	3 EJES	5 EJES	TOTAL	PORCENTAJE
COMERCIAL	207	1308	332	105	14	1966	70.01
SERVICIOS	159	297	76	35	7	574	20.44
TURISTICO	36	72	12	2	0	122	4.34
FINANZAS	25	23	8	0	0	56	1.99
EDUCATIVO	35	10	6	0	0	51	1.81
INDUSTRIAL	1	18	11	7	2	39	1.38
TOTALES	463	1723	445	140	23	2899	
PORCENTAJE %	16.48	61.53	15.04	5.31	0.82		100 %

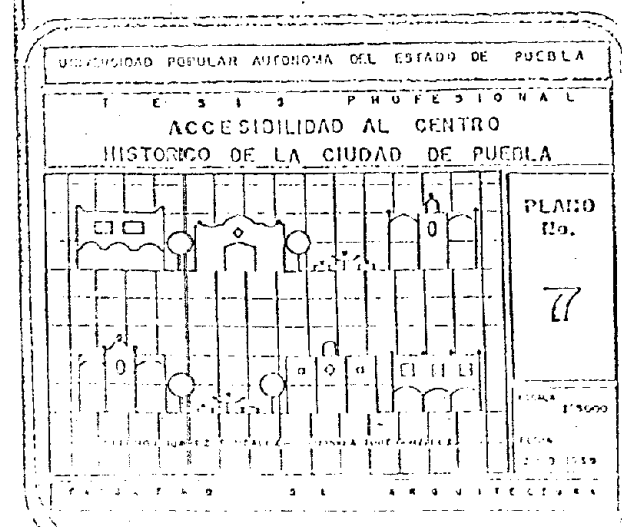


SIMBOLOGIA

CLASIFICACION Y
DISTRIBUCION DE
USO DEL PARQUE
VEHICULAR
UTILIZADO POR LOS
ESTABLECIMIENTOS
PARA SU PROPIO
FUNCIONAMIENTO.

- 1 MAS DE 40 VEHICULOS POR CALLE.
- 2 DE 26 A 40 VEHICULOS POR CALLE.
- 3 DE 16 A 25 VEHICULOS POR CALLE.
- 4 DE 1 A 15 VEHICULOS POR CALLE.

LOS RANGOS REPRESENTAN EL TOTAL
DE VEHICULOS POR CALLE.



total de vehículos propios pertenecen a estos dos sectores.

Si a estas cifras generales agregamos a los vehículos propios que habitan en el área en estudio y que se cuantificaron en 235, tenemos una tenencia total de vehículos en el Centro de la Ciudad de 3,043.

Indudablemente que las características y el tipo de los vehículos que operan en el área central, tiene una relevancia importante, ya que de ello se derivan las condiciones de la operación de los mismos y su embonamiento con las características físicas, geométricas y operativas de la infraestructura vial y de sus espacios de origen y destino de viajes, como son las áreas de carga y descarga, los establecimientos, las terminales de transporte, las paradas de autobuses y de combis, del transporte del dinero, de los productos industriales, de los servicios escolares y del transporte turístico.

De acuerdo a la clasificación general nacional del tipo de vehículos, del total propio de los establecimientos del área en estudio se registraron:

Automóviles	698
Camionetas	1,728
Camionetas dos ejes	445
Camiones tres ejes	149
Tractor cinco ejes	23

Como se puede observar y si no consideramos los 235 automóviles que corresponden al uso habitacional, la actividad económica y socialmente productiva depende de 2,808 - - vehículos, de los cuales 1,728, es decir el 61.53% del total y que es la mayoría, son CAMIONETAS.

El uso de camionetas refleja la importancia económica del transporte de mercancías y de los requerimientos de este sistema para la funcionalidad y desarrollo económico de los establecimientos en la zona central. De acuerdo al estudio de Origen y Destino, se estima que aproximadamente hay un movimiento diario de 20,000 viajes en camionetas para el manejo de mercancías al día, reflejándose en un 28% en la composición de los volúmenes de tránsito en las calles del Centro de la Ciudad.

El uso preferencial de camionetas lo absorben los sectores comerciales, de servicios generales y turísticos, -- donde destacan los giros de abarrotes, frutas, legumbres y conservas, mueblerías, calzado y ropa en general, ferreterías y tlapalerías, así como también los negocios de transportes de fletes, hoteles y restaurantes.

Los camiones de dos ejes que representan el 15.84% -- del total de vehículos, están relacionados básicamente también con el sector comercial, sobre todo en lo que se re--fiere a los giros de abarrotes, mueblerías, panaderías, -- misceláneas, ropa en general, ferreterías y tlapalerías.

Los camiones de tres ejes, de cuatro ejes y los tractores de cinco ejes, mantienen el mismo criterio, pues son utilizados fundamentalmente por los mismos giros que mane--jan los camiones de dos ejes.

Los tractores de cinco ejes, son utilizados por el giro de abarrotes, de panaderías, ferreterías, misceláneas, -- y fundamentalmente por el sector industrial.

Es importante mencionar que entre el giro de abarro--tes, mueblerías, bodegas varias y ferreterías, registran -

casi el 40% de la utilización de vehículos de carga, esto plantea la conveniencia que ya se manifestaba anteriormente en el desarrollo de centros comerciales descentralizados para abarrotes y ferreterías y el requerimiento de un programa de estacionamientos para carga y descarga fuera de la calle en el caso de las mueblerías, sobre todo en lo que se refiere a la utilización de vehículos de carga de alto tonelaje que no son compatibles para el área turística, ni con el área comercial.

En el caso de la utilización de automóviles independientemente de la tenencia que tiene el sector habitacional y que lo opera como artículo de consumo, los sectores que mayormente utilizan el automóvil como elemento básico para su productividad, nuevamente es el sector comercial agregándose en este caso, el sector financiero y educativo, que registran el 16.4% del total.

La localización de los establecimientos con mayor utilización de vehículos se muestran en el plano No. 7, donde se observa nuevamente la incidencia de ubicación, principalmente sobre la zona comercial del área en estudio y la importancia del tránsito de vehículos sobre las calles oriente-poniente, que condicionan indudablemente la necesidad de dar libertad al flujo de tránsito de vehículos sobre las calles poniente-oriente, especialmente las que dan accesibilidad al núcleo central del área.

9.2.-REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PARA EL SECTOR COMERCIAL Y TURISTICO.

En relación a las necesidades de infraestructura para la operación adecuada del transporte en el área en estudio,

hemos considerado únicamente la demanda del sector comercial y turístico, ya que son los sectores que se han considerado como prioritarios para el desarrollo del Centro Histórico. La infraestructura básica para el sistema de transporte de la zona Central comprenden los siguientes elementos: vialidad para tránsito mixto o corredores principales, vialidades para tránsito local y de servicios, vialidades para tránsito turístico, calles y plazas para peatones, establecimientos para automóviles, patios de carga y descarga para vehículos comerciales, paraderos de transportes públicos y terminales de autobuses turísticos.

9.2.1.-LOS ESTABLECIMIENTOS.

Como hemos mencionado con anterioridad, el esquema funcional de los establecimientos comerciales del Centro Histórico dependen aproximadamente en un 40% de la accesibilidad del automóvil, la cual depende básicamente de que éste tenga un espacio o terminal para detenerse a su final de su viaje y cerca de su destino. Las actividades turísticas en el Centro Histórico, juegan un papel muy importante cuyo funcionamiento se ha visto deteriorado por la carencia de estacionamientos adecuados fuera de la vía pública. Vehículos estacionados en la vía pública obstruyendo la circulación, la falta de estacionamientos limita el desarrollo de actividades culturales y recreativas que complementan la actividad diurna en el Centro Histórico obstruyen el uso de servicios e infraestructura instalados, y restan valor cultural cívico comercial y turístico a esta zona.

Con objeto de dar causa adecuada al movimiento peatonal, que actualmente se desborda de las banquetas y evitar su conflicto con la circulación de vehículos, se ha llevado

a cabo el cierre de varias calles a dicha circulación, con lo que se rescata el valor ambiental y humano de importantes espacios públicos, fortaleciendo la vida económica y el atractivo turístico de estas zonas. Sin embargo, para que esta transformación sea posible y continua, y no afecte la actividad comercial, es indispensable la construcción de edificios de estacionamientos que sustituya la oferta que no existe y la que se proporciona en las calles que deban cerrarse, y facilite LA ACCESIBILIDAD a los edificios localizados en ellas. Alrededor del núcleo central del área en estudio existe una proporción importante del área del Centro de la ciudad bien localizada y dotada de cuantiosas inversiones en infraestructura subutilizada que está sujeta a un creciente deterioro, destacando la dificultad y alto costo que requiere la satisfacción de las necesidades de estacionamiento en cada predio. Las normas del Ayuntamiento y del Centro Regional de Antropología e Historia, limitan e impiden que se pueda alojar un gran estacionamiento en varios niveles que corresponda a la intensidad y aprovechara, con relación al mercado de ingreso medio, para el que son atractivas.

Estas condiciones desalientan el cambio de uso, la regeneración de la zona y el desarrollo comercial de la misma.

Es urgente la construcción de establecimientos colectivos de servicio público, que permita alojar en forma eficiente y económica la demanda que genera la densificación, la generación gradual de la Zona Central y su desarrollo comercial y turístico.

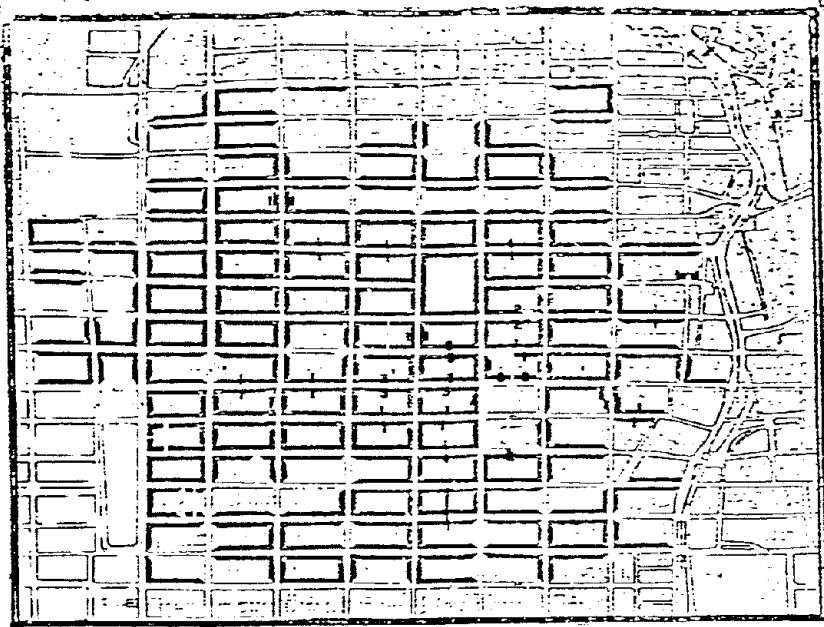
El presente trabajo ha registrado una demanda total de 20,447 cajones de estacionamiento para el sector comercial

y turístico (véase Plano No. 8), de los cuales 10,701, es decir el 52.33% de la demanda, significa las necesidades de estacionamientos para clientes de los establecimientos comerciales, turísticos y de servicios, adicionándose a esta cantidad, 7,895 cajones, es decir el 38.61% de estacionamientos para empleados, y 1,851, es decir el 9.05% para operaciones de carga y descarga.

Si la oferta total de cajones de estacionamientos en el área en estudio para todo tipo de actividades, asciende a un total de 3,518 cajones para estacionamientos, existe un déficit potencial de 16,929 cajones para el área en estudio.

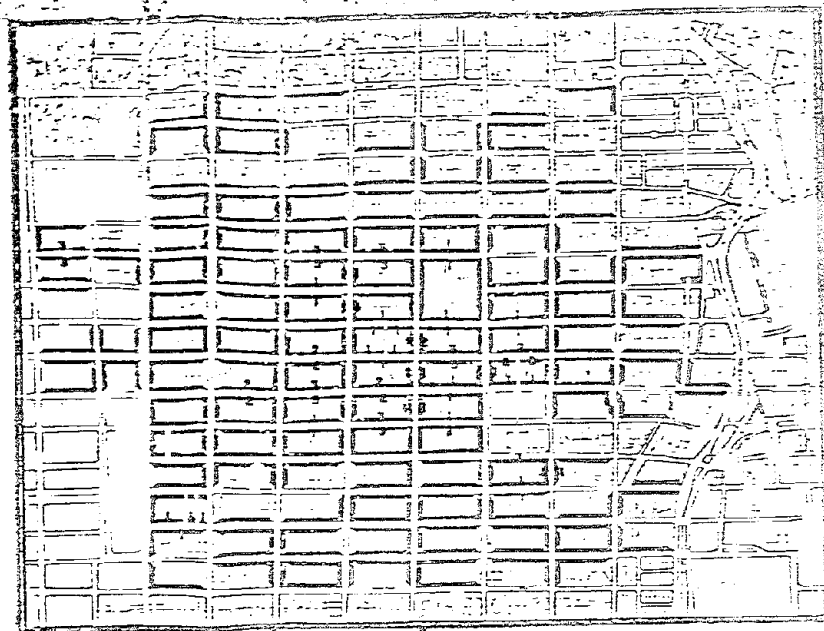
Se realizó una evaluación analógica de los cajones de estacionamiento que tienen siete plazas comerciales y tiendas de autoservicio que cuenta la ciudad, relacionando el número de estacionamientos, giros y subgiros con el número de cajones de estacionamiento que cuenta cada una de ellas para ofertar a su clientela, según los resultados y de acuerdo a estos mismos factores, la zona comercial del Centro Histórico debería contar con 15,516 cajones de estacionamientos, de los cuales tiene menos de cuatro mil (4,000).

Como se puede observar en el plano No. 8, la localización de las calles donde se concentra la demanda de estacionamientos para empleados, para clientes y operaciones de carga y descarga de los establecimientos comerciales y de servicios, nuevamente se vuelve a localizar dentro del área definida como 'Zona Comercial' y 'Zona Turística', aspecto que plantea la urgente necesidad de desarrollar un programa de estacionamientos y de patios de carga y descarga para estas zonas.



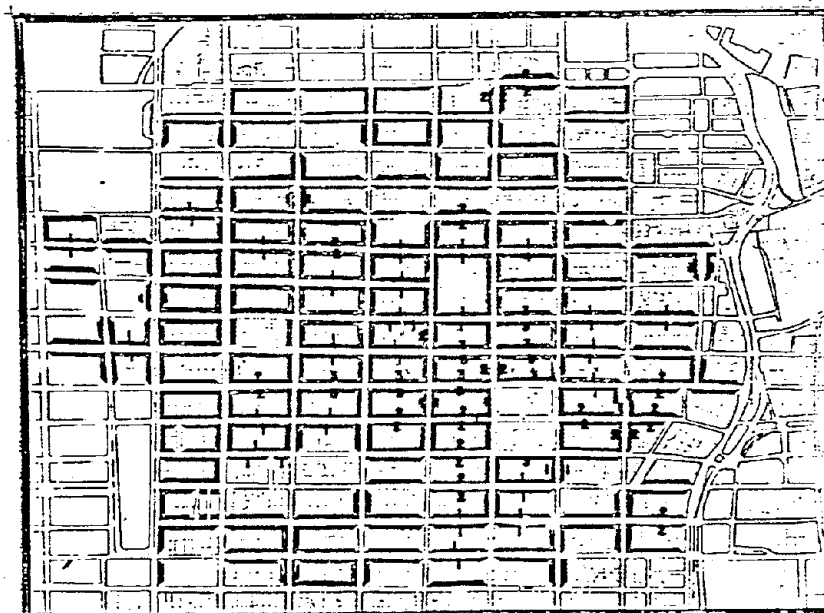
ESTACIONAMIENTO EMPLEADOS

1 — DE 1 A 20 CAJONES
2 — DE 21 A 49 CAJONES
3 — DE 50 A 85 CAJONES
DEMANDA 7,895



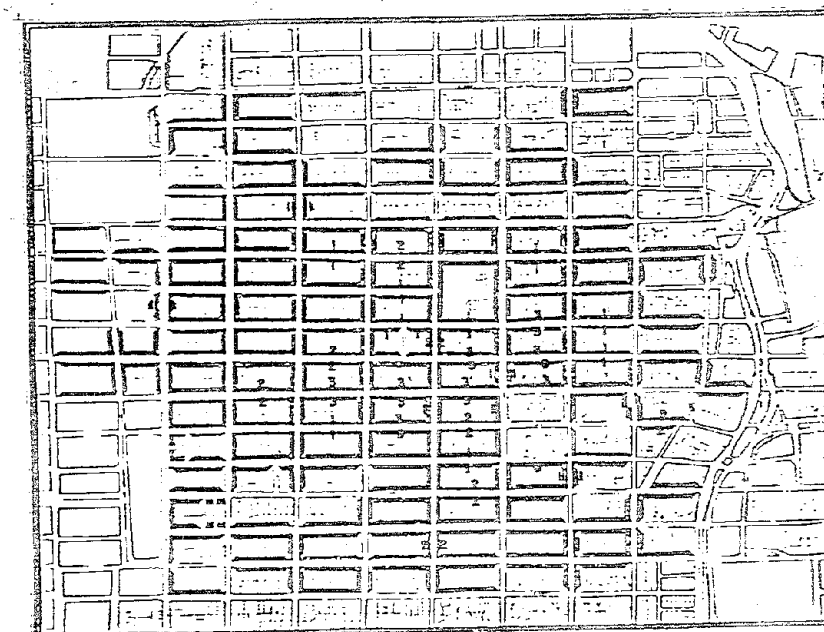
ESTACIONAMIENTO CARGA Y DESCARGA

1 — DE 1 A 7 CAJONES
2 — DE 8 A 12 CAJONES
3 — DE 13 A 18 CAJONES
DEMANDA 1,353



REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PARA EL SECTOR COMERCIAL Y TURISTICO

1 — DE 1 A 39 CAJONES
2 — DE 40 A 75 CAJONES
3 — DE 76 A 150 CAJONES
DEMANDA 20,447



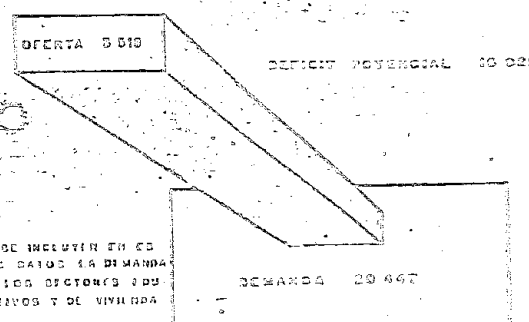
ESTACIONAMIENTO CLIENTES

1 — DE 1 A 39 CAJONES
2 — DE 40 A 75 CAJONES
3 — DE 76 A 150 CAJONES
DEMANDA 10,700

ESTACIONAMIENTO PARA CLIENTES	ESTACIONAMIENTO PARA EMPLEADOS	ESTACIONAMIENTO DE CARGA Y DESCARGA
19.33 %	38.61 %	9.06 %
(10,700)	(7,895)	(1,353)

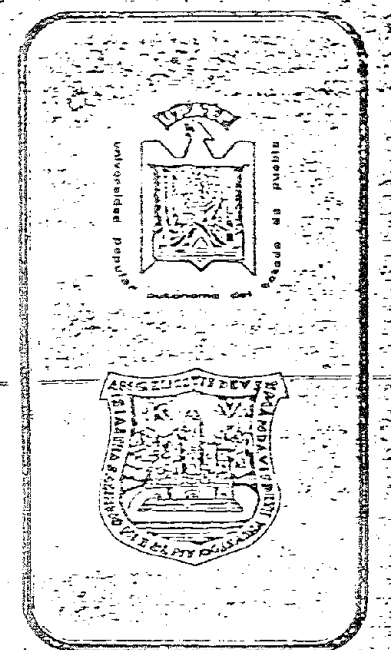
DEMANDA DE CAJONES DE ESTACIONAMIENTO TOTAL: 20,447

TIPO DE TERMINAL	CAPACIDAD	NUMERO	ACTUAL	DEMANDA	DEFICIT
ESTACIONAMIENTO	3518	50	18506	10000	10
PATIOS DE CARGA Y DESCARGA	95	5	1851	100	10
ESTACIONES AUTOMOVILES	38	2	76	0	0
TERMINALES DE AUTOBUSES	125	15	1875	100	1



NOTA: NO SE INCLUYEN EN ESTOS DATOS LA DEMANDA DE 100 DICTONES DE CANTINOS Y DE VIVIENDA

CENTRO COMERCIAL	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES	DEMANDA DE CAJONES
PLAZA DORADA I	38	7	27	310	438	3.15	44.20	30.47	4.82	52.07	10.02	1.91	
PLAZA DORADA II	72	7	33	507	487	7.00	72.70	10.42	5.20	30.03	14.70	0.00	
COMERCIAL MEXICANA	34	0	34	128	107	3.70	1.33	0.70	4.01	24.14	4.00	1.77	
PLAZA REFORMA	60	8	44	835	360	0.91	107.00	52.10	2.10	70.00	0.00	0.60	
PLAZA SAN PEDRO	101	8	40	640	481	0.42	01.00	10.20	4.75	30.17	0.07	0.74	
PLAZA SORLEY	118	8	51	548	694	4.00	23.50	10.74	0.00	95	10.00	1.20	
AURORA DR. MANUEL	30	8	30	480	523	10.00	00.00	10.00	10.40	100.00	10.00	1.10	
CENED HISTORICO	3344	0	144	3518	18506	1.00	100.70	74.20	0.00	200.00	100.00	0.00	
CENTRO HISTORICO	3344	0	144	15615	18506	4.00	100.70	107.70	0.00	200.00	100.00	1.10	

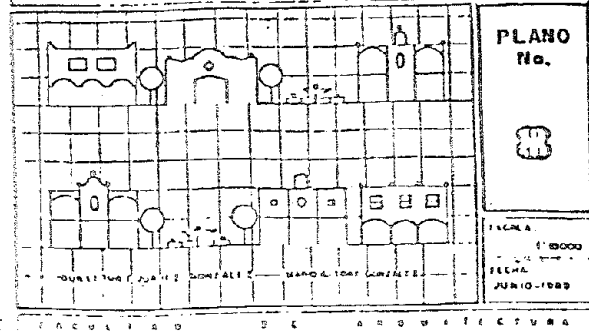


SIMBOLOGIA

REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PARA EL SECTOR COMERCIAL Y TURISTICO.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO No.

1

FECHA

JUNIO-1980

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Como complemento elemental también se destaca el estacionamiento de una terminal o estacionamiento para vehículos de uso turístico como condicionante básico para el desarrollo de este sector.

9.2.2.-LOS REQUERIMIENTOS DE VIALIDAD PARA EL TRANSITO MIXTO Y CORREDORES PRINCIPALES.

Se han determinado básicamente en relación a darle accesibilidad al núcleo central del área en estudio, considerando la Zona Comercial del Centro Histórico como una zona de 'origen y destino' de viajes, y no como una zona de paso para trasladarse de extremo a extremo de la ciudad.

Los criterios de prioridad que se han considerado para una propuesta funcional del área en estudio, es darle accesibilidad al tránsito particular, seguridad al peatón, presencia y ambiente a la actividad turística, oportunidad a la clientela comercial, accesibilidad a los transportes públicos y protección a las condiciones ecológicas y arquitectónicas.

9.2.3.-REQUERIMIENTO DE TRANSITO LOCAL Y DE SERVICIOS.

Se ha definido por un concepto de calle semipeatonal, que no es otra cosa que una calle con uno o dos carriles de circulación que pretende un criterio equilibrado que proporcione tanto accesibilidad de transporte, como espacio para el desarrollo de actividades sociales y promociones comerciales en la vía pública.

9.2.4.-

El requerimiento de calles y plazas para peatones donde esta condición no tienda a afectar la actividad comercial y de servicios, sino que la complemente ofreciendo un marco de unidad ambiental que pueda fortalecer la personalidad de 'La Zona Comercial' y de la 'Zona Turística'.

9.2.5.-

En lo que se refiere a los paraderos y la accesibilidad a los transportes públicos, se han definido calles y vialidades preferenciales para ellos, cuyos usuarios no tengan un radio de marcha pie mayor de los 450 metros para los destinos de viajes más desfavorecidos, planteándose la necesidad de estructurar servicios de transportes de cobertura local, de cobertura metropolitana y de enlace con los transportes regionales.

De el estudio anterior, concluimos que la infraestructura básica para desarrollar las zonas comerciales, turísticas, de actividades Financieras y de servicios urbanos, quedan concentradas en un sector más pequeño dentro del área de estudio original. Por lo que podemos determinar una nueva área de estudio, con el objeto de tener una información más detallada acerca de los factores que afectan directamente el desarrollo de las actividades comerciales, turísticas, financieras y de servicios urbanos. (ver Plano No. 9).

Esta nueva área de estudio está contenida en el cuadro formado entre la calle 6 Norte-Sur y la calle 5 Norte-Sur, entre la Av. 10 Oriente-Poniente y la Av. 5 Oriente-Poniente.

10.- ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS MODOS DE TRANSPORTE.

Para realizar el análisis de la utilización de la red vial según los modos de transporte, se dividió el transporte en tres clasificaciones: Transporte colectivo (incluye com-

bis y autobuses), Transporte de mercancías (incluye camiones de carga de 2 ejes y de más de 2 ejes), y Transporte individual (automóviles particulares y taxis).

Como se puede observar en el plano No. 10, los volúmenes altos registrados en la red vial son los ejes Oriente-Poniente, esto es congruente si observamos que las zonas delimitadas como turística, comercial, financiera y de servicios generales urbanos tienen las mismas características de ubicación dentro de dichos ejes.

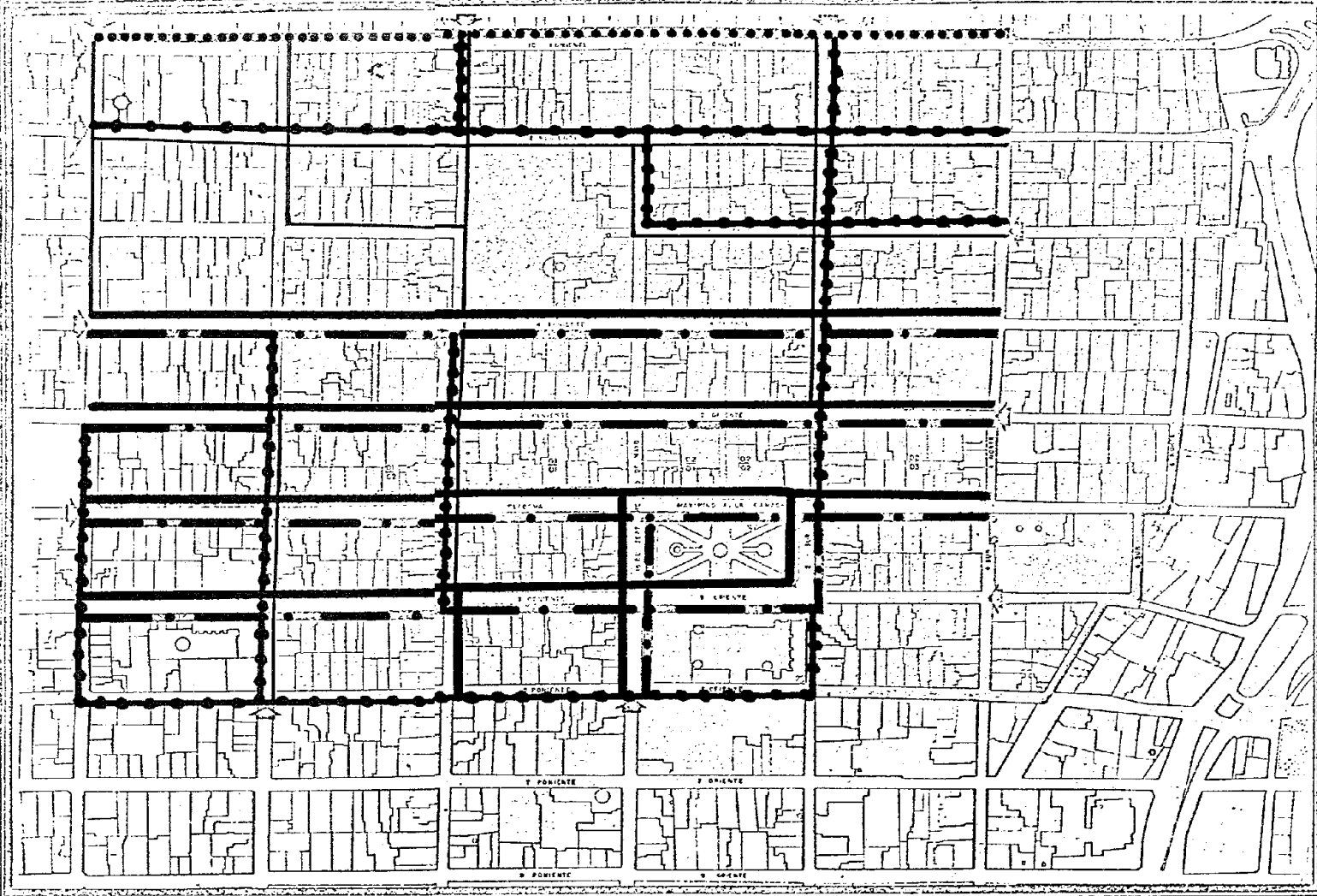
10.1.-UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO.

El transporte colectivo de volumen alto está localizado en la Av. 10 Oriente-Poniente, donde obtenemos que por la Av. 10 Poniente están entrando a nuestra área de estudio una cantidad de 71 combis que equivalen al 23.2% y 78 autobuses equivalentes al 25.49%, lo que nos da un 48.69% de utilización de la red vial sólo para el transporte colectivo, quedando el 51.3% restante repartido en el transporte de mercancías y transporte individual. En la Av. 10 Oriente, registramos que salen del área de estudio 302 combis equivalentes al 36.21% y 210 autobuses que representan el 25.18%, lo que en total refleja el 61.39% de la utilización de la red vial para el transporte colectivo. (ver Tabla Plano No. 10).

10.2.-UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

El transporte de mercancías está concentrado en sus volúmenes altos en la Av. 4 Oriente-Poniente, 2 Oriente-Poniente, Reforma-Maximino Avila Camacho y 16 de Septiembre. Lo anterior, nos viene a confirmar que son las calles donde se concentra la mayoría de los comercios con alto índice de actividad comercial, empezando a disminuir el volumen de mer--

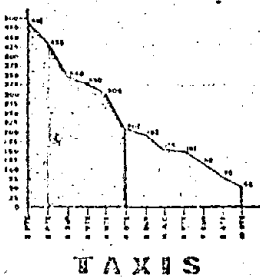
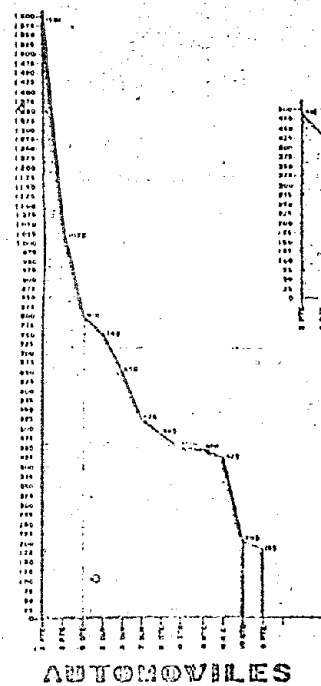
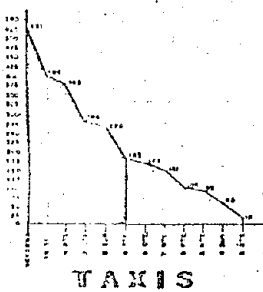
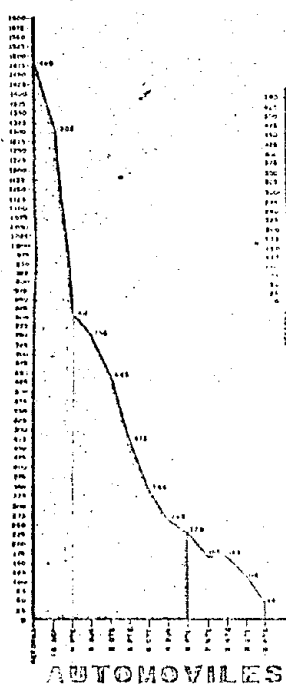
MODOS DE TRANSPORTE	0 OTE	1 OTE	2 OTE	3 OTE	4 OTE	5 OTE	6 OTE	7 OTE	8 OTE	9 OTE	10 OTE
AUTOMOVILES	1500	250	4633	183	4716	811	6133	1980	6570	1980	6570
TAXIS	203	103	3700	131	3807	303	2900	433	2070	331	2070
COMBIS	71	2300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AUTOBUSES	38	2940	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAMIONES DE CARGA 2 EJES	15	1176	73	1318	50	1289	93	721	133	920	201
CAMIONES DE MAS DE 2 EJES	11	339	7	103	4	103	29	90	36	121	100
TOTAL	1734	100	369	100	1510	100	1520	100	1520	100	1520



MODOS DE TRANSPORTE	1 SUR	2 SUR	3 SUR	4 SUR	TOTAL
AUTOMOVILES	526	72.05	750	16.8	1276
TAXIS	112	15.35	274	24.27	386
COMBIS	29	3.97	-	-	29
AUTOBUSES	63	8.61	0	0	63
CAMIONES DE CARGA 2 EJES	63	8.61	0	0	63
CAMIONES DE MAS DE 2 EJES	730	100	1189	100	1919
TOTAL	730	100	1189	100	1919

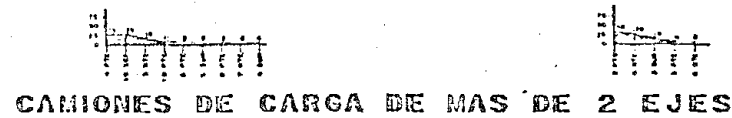
ENTRADAS

SALIDAS



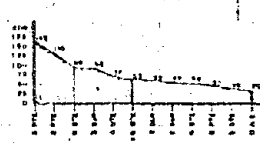
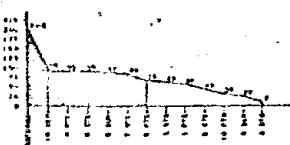
ENTRADAS

SALIDAS



ENTRADAS

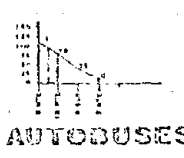
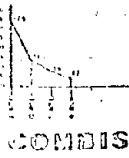
SALIDAS



CAMIONES DE CARGA DE 2 EJES

SALIDAS

ENTRADAS

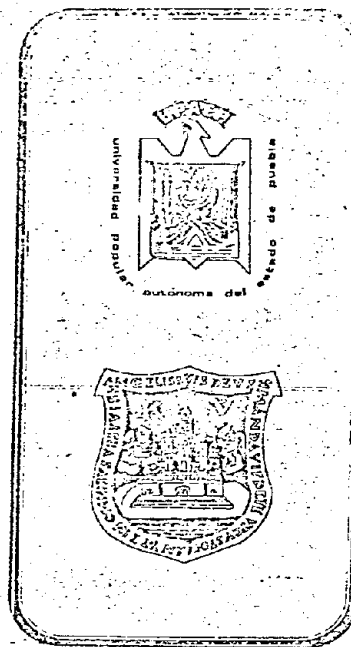


COMBIS

AUTOBUSES

COMBIS

AUTOBUSES



SIMBOLOGIA

INDICE DE
UTILIZACION DE LA
RED VIAL SEGUN
LOS MODOS DE
TRANSPORTE.

- TRANSPORTE COLECTIVO VOLUMEN ALTO.
- TRANSPORTE DE MERCANCIAS VOLUMEN ALTO.
- TRANSPORTE INDIVIDUAL VOLUMEN ALTO.
- TRANSPORTE DE MERCANCIAS VOLUMEN MEDIO.
- TRANSPORTE INDIVIDUAL VOLUMEN MEDIO.
- AREA DE ESTUDIO.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

TESIS PROFESIONAL

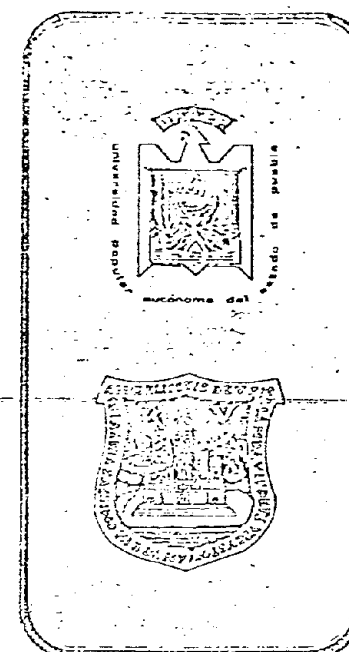
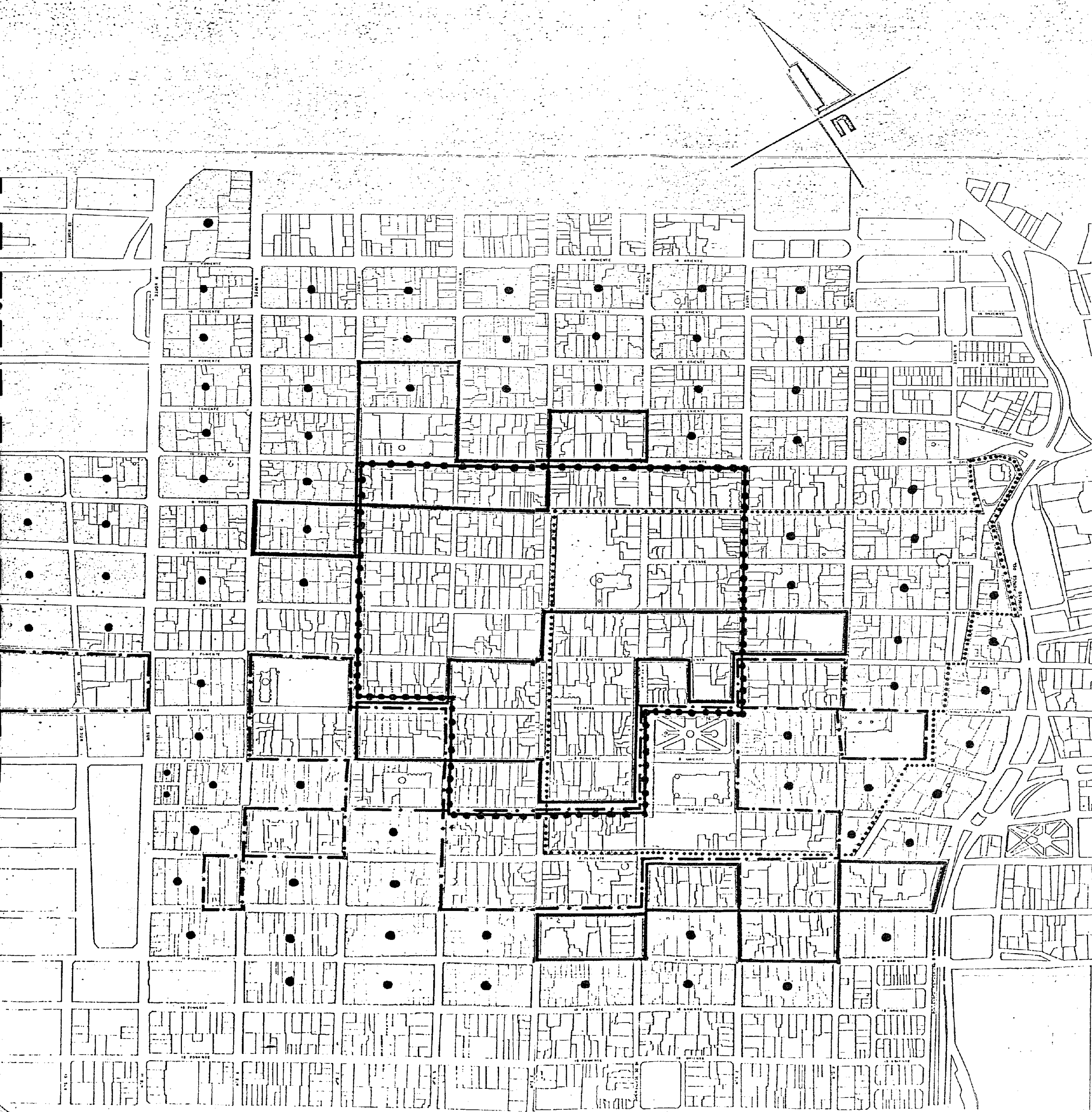
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 10

ESCALA: 1:2500

FECHA: JUNIO-1989

FACULTAD DE ARQUITECTURA



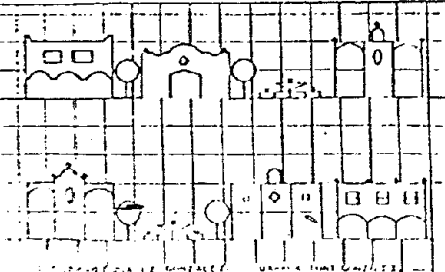
SIMBOLOGIA

ESTRATEGIA GENERAL

-  ZONA COMERCIAL.
-  ZONA TURISTICA.
-  ZONA FINANCIERA.
-  ZONA DE SERVICIOS GENERALES URBANOS.
-  ZONA HABITACIONAL.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

T E S I S P R O F E S I O N A L
ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO
No. 9

Escala 1:2500
JUNIO 1988

INSTITUTO DE ARQUITECTURA

cancias donde la actividad comercial decrece, ésto es en las calles 8 Oriente-Poniente, 6 Oriente-Poniente, 7 Norte, 5 -- Norte-Sur, 3 Norte-Sur y 2 Norte-Sur.

De lo anterior obtenemos que entran a nuestra área de estudio en la calle 4 Poniente, 124 camiones con mercancías que equivalen al 7.89%, y teniendo una salida de 54 camiones de carga equivalentes al 7.59%. En la calle 2 Oriente, registramos un aforo de 43 vehículos de carga que equivalen al 4.42% y saliendo por la Av. 2 Poniente 171 vehículos que corresponden al 10.5% de la utilización vial de esta avenida. En la Av. Reforma registramos un acceso de 204 vehículos, -- equivalentes al 9.21% y saliendo 28 camiones de carga que corresponden al 4.61%. En la Av. 16 de Septiembre tenemos un registro de 128 vehículos equivalentes al 6.95% de la utilización de la red vial. (ver Tabla Plano No. 10).

10.3.-UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.

La utilización de la red vial por el transporte en automóviles particulares y taxis, se encuentran en sus volúmenes altos en las mismas calles que están utilizadas por el transporte de mercancías; esto es perfectamente comprensible si observamos que la gente acude a los comercios por motivos de compras o por motivos de trabajo, además de que no sólo acude a comercios, sino también a centros financieros y servicios generales públicos.

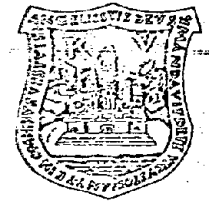
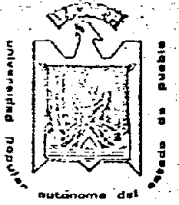
Debido a lo anterior obtenemos que en el acceso por la Av. Reforma presenta un aforo de 2,011 vehículos, que equivalen al 90.75% de la utilización de la red vial, teniendo una salida por la Av. Maximino Avila Camacho de 580 vehículos --

equivalentes al 95.39%. En la calle 3 Oriente registramos un aforo de 134 vehículos que corresponden al 94.97% y saliendo en la calle 3 Poniente 2,082 automóviles que equivalen al 92.28%. Sobre la calle 2 Oriente aforamos una cantidad de 929 vehículos correspondientes al 95.58%, teniendo de salida una cantidad de 1,457 vehículos en la 2 Poniente que equivale al 89.54%. En la Av. 16 de Septiembre presenta un acceso de 1,713 vehículos correspondientes al 93.05% de la utilización de la red vial.

11.- ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN EL OBJETO TRANSPORTADO

El análisis de utilización de la red vial, según el objeto transportado, se realizó dividiendo en transporte de mercancías (camiones de 2 ejes y más de 2 ejes) y transporte de personas abarcando automóviles particulares, taxis, combis y autobuses de transporte colectivo. (ver Plano No. 11)

Para obtener los totales, tanto de transporte de mercancías, como de transporte de personas se les asignó una capacidad promedio a cada tipo de transporte, (capacidad que fue obtenida de los estudios de origen y destino del área metropolitana de la ciudad de Puebla, VI Seminario de Ingeniería de Tránsito de la ciudad de Puebla, y de la Dirección de Ingeniería Vial de Tránsito del Estado de Puebla), de donde se obtuvo la capacidad promedio de un automóvil que es de 1.6 personas por vehículo, para taxi se le asignó 1.9, combis de transporte colectivo 15 personas por vehículo y autobuses de transporte colectivo 80 personas por vehículo. Para el transporte de mercancías se le asignó una capacidad de $3.2m^3$ para camiones de carga de 2 ejes y $8.7m^3$ a los vehículos de carga de más de 2 ejes.



SIMBOLOGIA

INDICE DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN EL OBJETO TRANSPORTADO.

- TRANSPORTE DE PERSONAS VOLUMEN ALTO.
- TRANSPORTE DE MERCANCIAS VOLUMEN ALTO.
- TRANSPORTE DE PERSONAS VOLUMEN MEDIO.
- TRANSPORTE DE MERCANCIAS VOLUMEN MEDIO.
- AREA DE ESTUDIO.
- VOLUMEN DE PERSONAS. VOLUMEN DE MERCANCIAS EN M³

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

TESIS PROFESIONAL

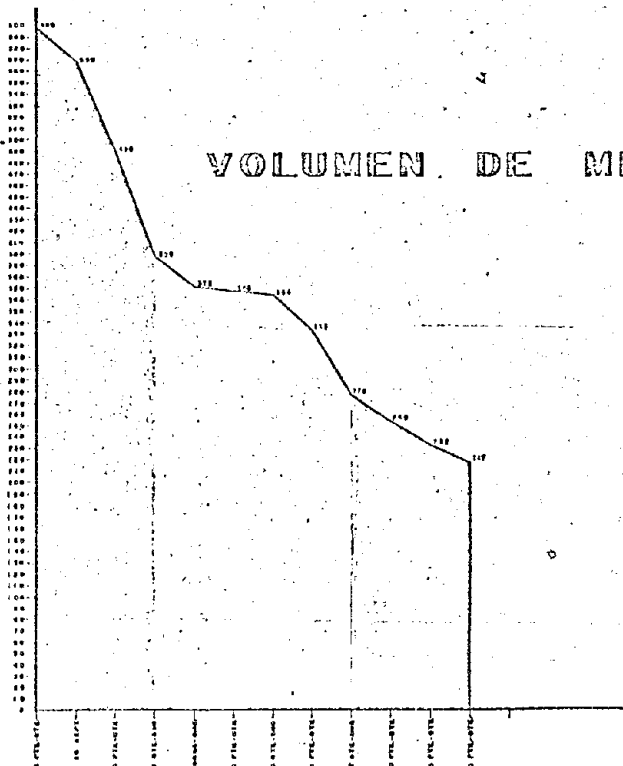
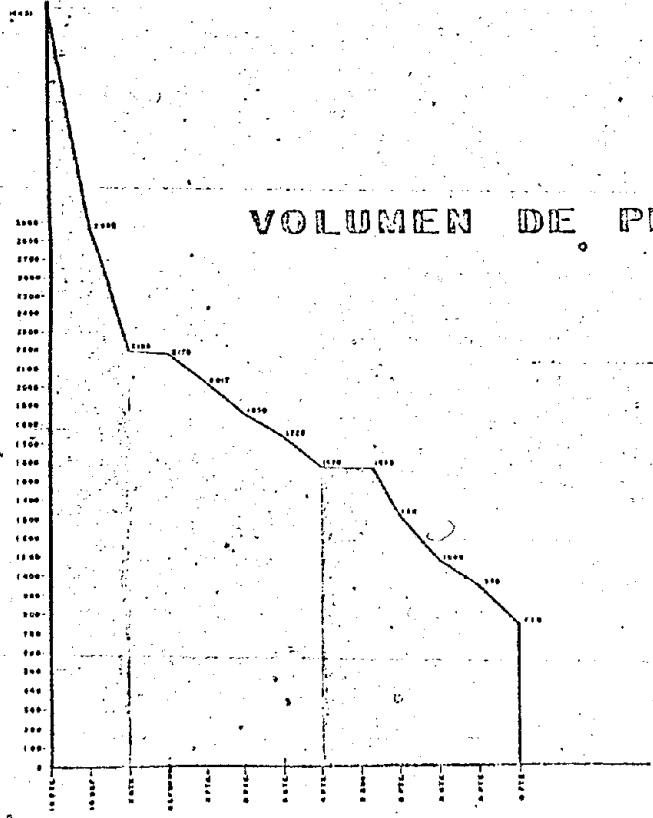
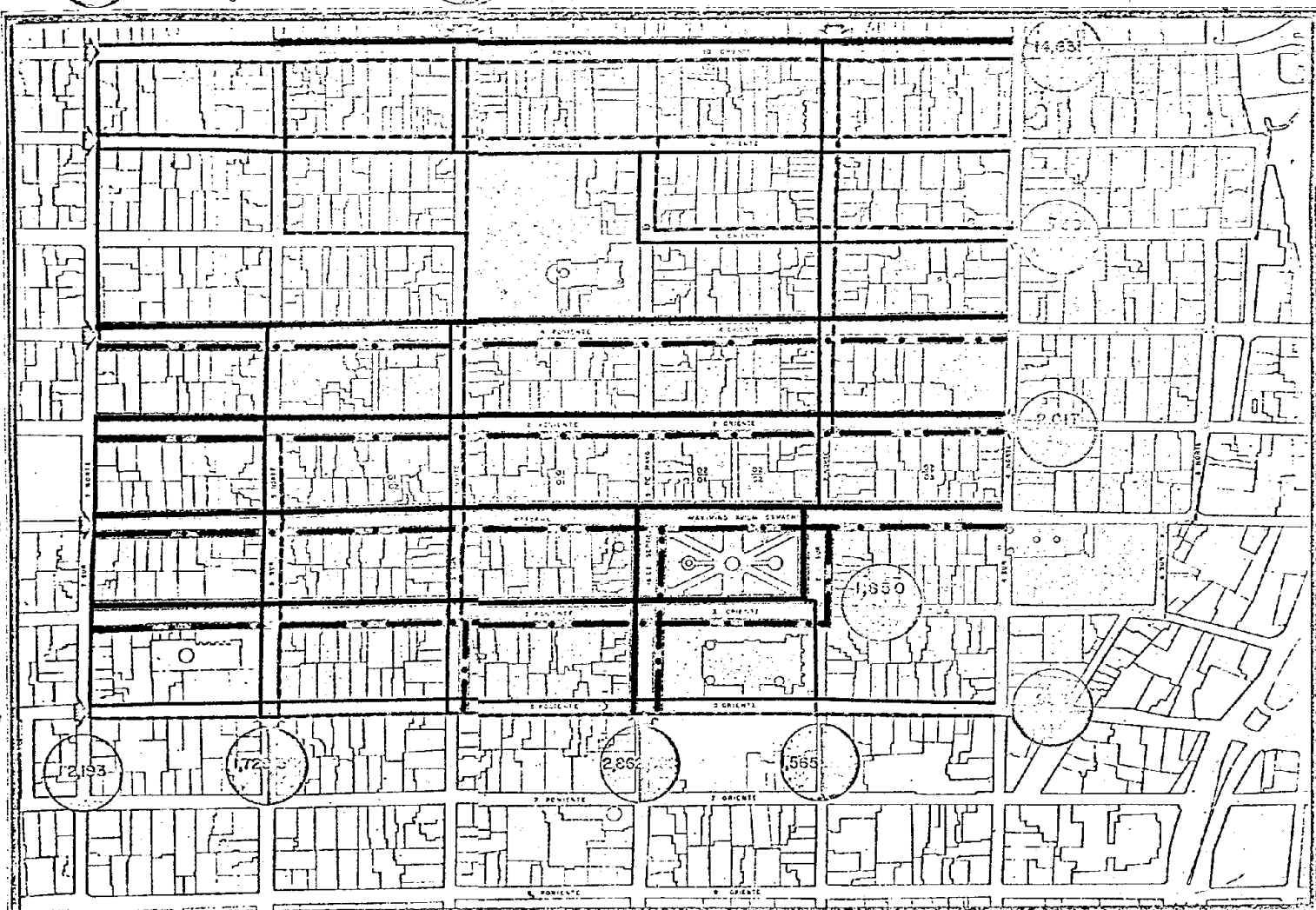
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 00

ESCALA: 1:2000

FECHA: JUNIO-1980

FACULTAD DE ARQUITECTURA



11.1.-UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LAS PERSONAS TRANSPORTADAS.

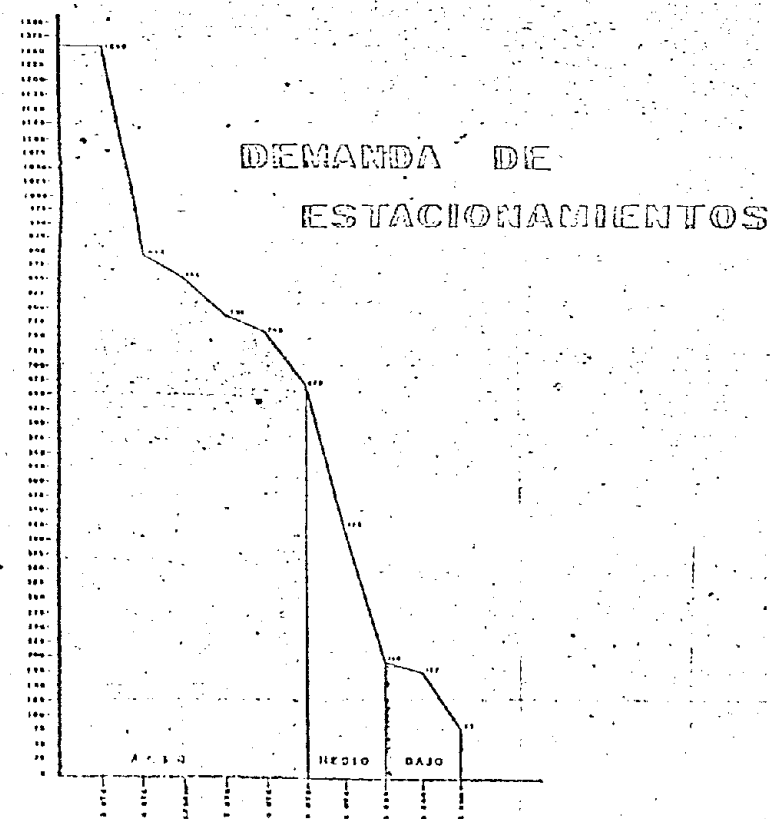
El transporte de personas está concentrado en sus volúmenes altos en la calle 10 Poniente-Oriente, 4 Poniente-Oriente, 2 Oriente-Poniente, Av. Reforma-Maximino Avila Camacho, 3 Oriente-Poniente y Av. 16 de Septiembre, lo anterior nos confirma la importancia que tiene el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, que es la parte donde se concentran con mayor intensidad los servicios comerciales, turísticos, públicos y financieros de mayor importancia.

De esta forma obtenemos que el aforo de personas más alto es el de la 10 Oriente-Poniente con una cantidad de 14,631 pers/hr., en la calle 4 Poniente-Oriente se registraron 1,570 pers/hr., en la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho 2,176 pers/hr., en la calle 2 Oriente-Poniente, 2,017 pers/hr., en la calle 3 Oriente-Poniente, 1,850 pers/hr., y en la Av. 16 de Septiembre, 2,862 pers/hr. (ver Plano No. 11).

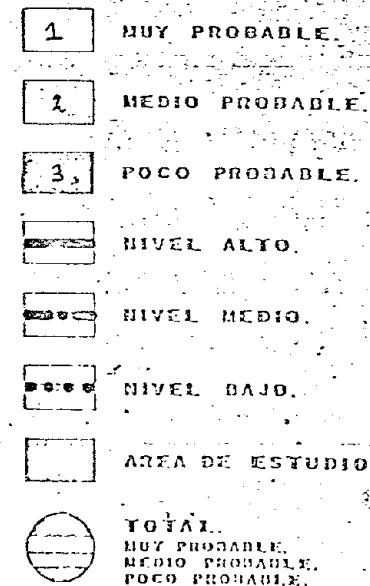
11.2.-UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS.

Estas también presentan un alto índice de utilización de la red vial en las calles que están siendo utilizadas por el transporte de personas; teniendo como diferencia que la Av. 10 Oriente-Poniente utilizada por el transporte de mercancías, presenta un volumen bajo.

La calle de mayor índice de utilización de la red vial en el transporte de mercancías es la 2 Poniente-Oriente, registrando un aforo de 598 m³/hr., seguida por la Av. 16 de Septiembre con 569 m³/hr., la 4 Poniente-Oriente 490 m³/hr.,



N° DE ESTACION AMIENTO	CALLE	N° OFICIAL	VIABILIDAD			N° DE CAJONES
			MUY PROBABLE	MEDIO PROBABLE	POCO PROBABLE	
1	3 OTE	214				30
2	3 OTE	14				27
3	3 OTE	8				54
4	3 OTE	8				51
5	3 PTE	100				112
6	3 PTE	314				79
7	3 PTE	204				40
8	3 PTE	512				67
9	3 PTE	704				106
10	3 PTE	716				176
11	3 PTE	703				80
12	3 PTE	513				72
13	3 PTE	608				68
14	3 PTE	601				30
15	3 OTE	210				115
16	3 DE MAYO	402				35
17	3 PTE	204				72
18	3 PTE	318				85
19	3 PTE	502				80
20	3 PTE	710				80
21	3 PTE	517				82
22	3 PTE	517				72
23	3 PTE	513				63
24	3 PTE	100				35
25	3 OTE	205				30
26	3 PTE	501				110
27	3 PTE	507				100
28	3 PTE	500				63
29	3 PTE	701				120
30	AV. BELFORDIA	323				04
31	2 NYC	3				02
32	H.A.C.	209				78
33	AV. BELFORDIA	513				53
34	AV. BELFORDIA	619				130
35	AV. BELFORDIA	703				57
36	3 PTE	714				80
37	3 SUR	113				210
38	3 PTE	104				88
39	3 OTE	220				48
40	3 OTE	211				173
41	3 PTE	304				71
42	3 PTE	303				107
43	3 PTE	517				70
44	3 PTE	624				108
45	3 PTE	303				103
46	3 PTE	130				88
47	3 PTE	610				77
48	3 SUR	307				27
49	3 OTE	205				50
50	3 PTE	321				51
51	3 PTE	619				73
52	3 PTE	627				80
53	3 PTE	511				203
54	3 PTE	104				50
55	3 SUR	807				73
56	3 OTE	7				24
57	3 PTE	103				714
58	3 PTE	103				213
59	3 SUR	703				63
60	3 SUR	708				89
61	CALAO					04
Y. O. Y. A. 1				Y. C. A. 2	Y. C. A. 3	Y. C. A. 4



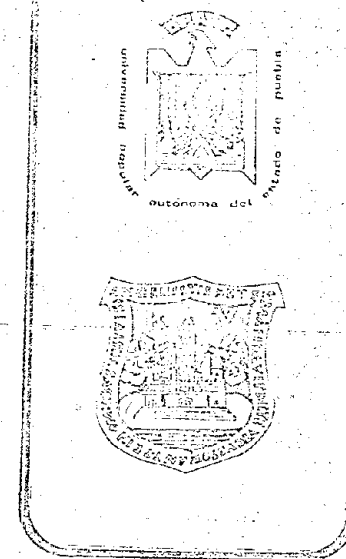
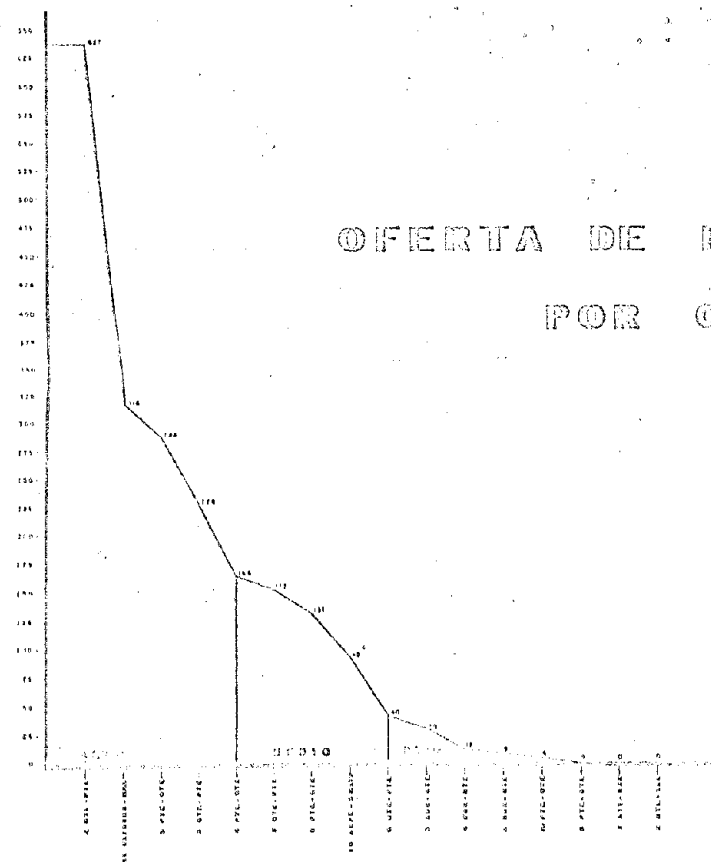
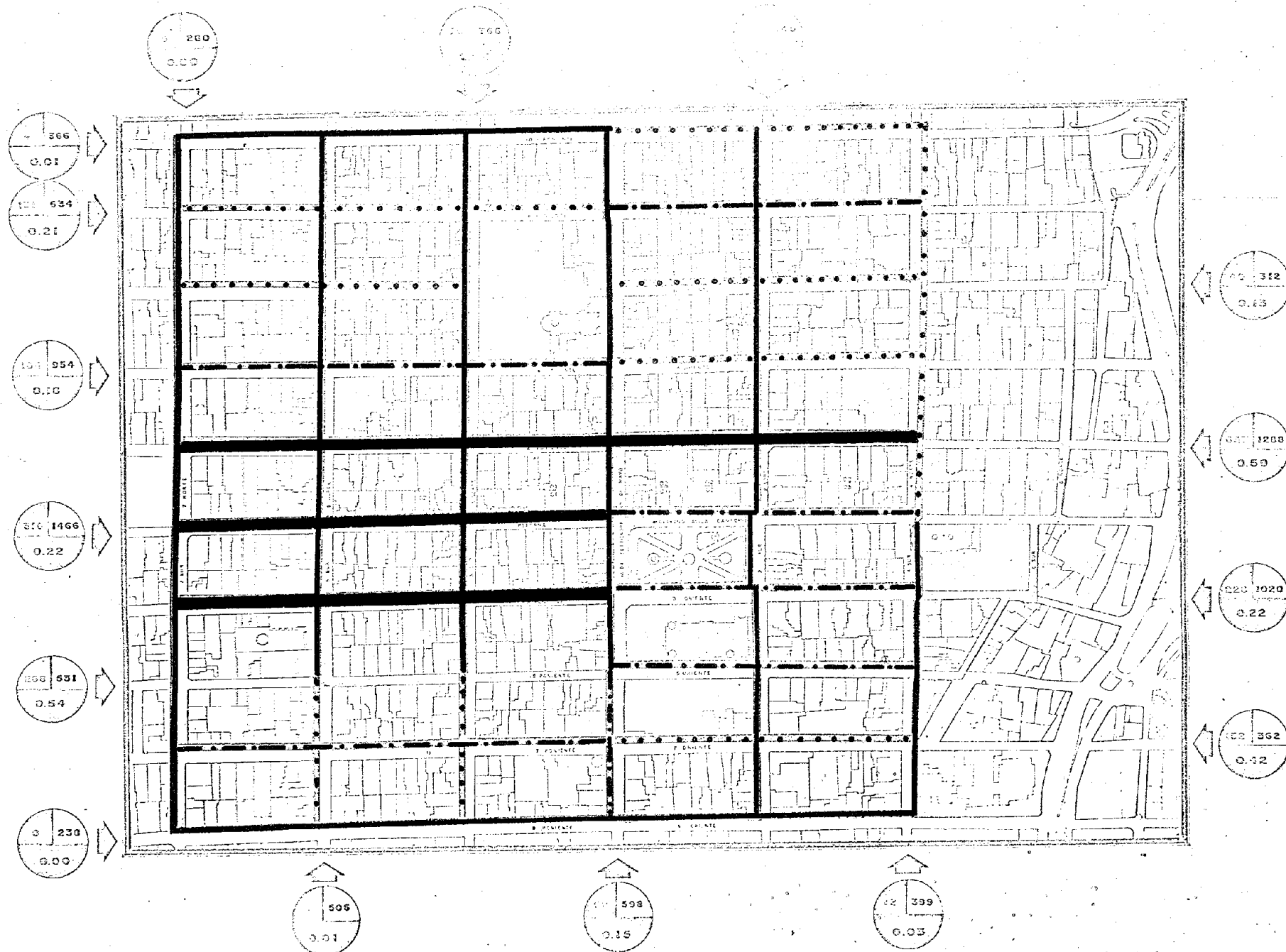
la 3 Norte-Sur con 398 m³/hr., la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho 372 m³/hr.

12.- ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LA TENENCIA DE VEHICULOS DE LOS MODULOS DE ACTIVIDAD SOCIO-ECONOMICA.

El análisis de utilización de la red vial según la tenencia de vehículos, se realizó en base al sistema de transporte propio que tienen todos los establecimientos socio-económicos, en la zona de estudio y que lo tienen implementado para el propio funcionamiento de sus actividades.

Tomando como base la información obtenida en el Plano No 7, donde registramos la cantidad de vehículos por calle, obtenemos el total de las avenidas y posteriormente las clasificamos en rangos de alto, bajo y medio. Teniendo como resultado que la avenida con mayor índice de tenencia de automóviles es la Av. 8 Poniente-Oriente, con un volumen de 257 vehículos, después la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho con una tenencia de vehículos de 256, la Av. 2 Oriente-Poniente con 239, la 4 Poniente-Oriente con 229 vehículos por calle y la Av. 3 Norte-Sur con 183 vehículos por calle. (ver Plano No. 12).

En relación al sistema de 'transporte propio', el presente análisis ha registrado un total de 2,268 vehículos de los establecimientos socio-económicos que requieren éstos para su funcionamiento. Si comparamos que el total de vehículos en la anterior área de estudio es de 3,043 vehículos con los obtenidos en esta área de estudio, nos da como resultado que estamos absorbiendo el 74.53% del total de vehículos.



SIMBOLOGIA

CLASIFICACION DE
LA RED VIAL SEGUN
LA OFERTA DE
ESTACIONAMIENTO
EXISTENTE EN
RELACION A SU
DEMANDA.

- VOLUMEN ALTO 165-637
- VOLUMEN MEDIO 41-164
- VOLUMEN BAJO 01-40
- NADA 00-00
- AREA DE ESTUDIO.

OFERTA DEMANDA
INDICE

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO
No. 15

ESCALA: 1:5000

FECHA: JUNIO-1969

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Lo anterior confirma la importancia que tienen los sectores comerciales y de servicios generales dentro del contexto de actividades del área central.

La localización de las calles con mayor utilización de vehículos se muestran en el plano No. 12, donde se muestra nuevamente la incidencia de ubicación sobre las calles Oriente-Poniente, que condicionan indudablemente la necesidad de dar libertad al flujo de vehículos sobre las calles Oriente-Poniente, especialmente las que consideramos que dan accesibilidad al núcleo central del área.

13.- ANALISIS DE LA CLASIFICACION DE LA RED VIAL SEGUN LA DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS.

Como hemos mencionado, el esquema funcional de los establecimientos comerciales del Centro Histórico, dependen aproximadamente en un 40% de la accesibilidad del automóvil, la cual depende básicamente de que éste tenga un espacio para dirigirse a su fin de viaje.

El presente trabajo ha registrado una demanda total de 10,321 cajones de estacionamiento (ver Plano No. 13), que si lo comparamos con la demanda total del área de estudio original que es de 20,447 (ver Plano No. 8), nos representa una demanda de 50.47% de cajones de estacionamiento del área total.

Si la oferta total de cajones de estacionamiento en el área en estudio para todo tipo de actividades, asciende a un total de 2,102 cajones para estacionamiento (ver Plano No. 14), existe un déficit potencial de 8,219 cajones de estacionamiento para el área de estudio.

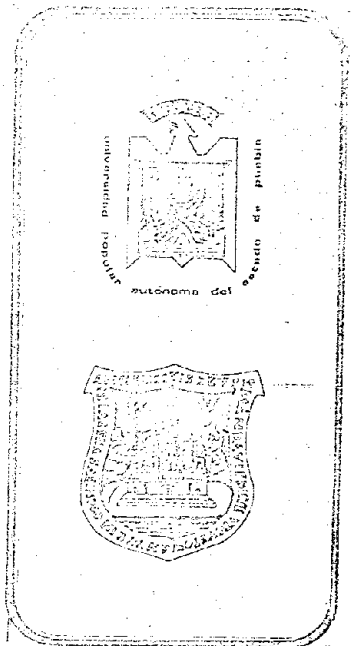
Como se puede observar en el plano No. 13, la localización de las calles donde se concentra la demanda de estacionamientos para empleados, clientes y operaciones de carga y descarga de los establecimientos comerciales y de servicios, nuevamente se vuelve a localizar dentro del área definida como la Zona Comercial y Zona Turística, aspecto que plantea la urgente necesidad de crear un programa de estacionamientos y de patios de carga y descarga para estas zonas.

La calle con mayor demanda de estacionamientos es la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho que es de 1,466, después la 2 Oriente-Poniente, con una demanda de 1,288 cajones, la Av. 3 Oriente-Poniente, con 1,020 cajones, la 4 Oriente-Poniente con una demanda de 954 y la 3 Norte-Sur registra una demanda de 766 cajones para estacionamiento.

14.- ANALISIS DE CLASIFICACION DE LA RED VIAL SEGUN LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTOS EXISTENTE.

Para realizar el análisis de la red vial según la oferta de estacionamiento existente, se dividieron los estacionamientos en públicos y privados. Entendiendo por públicos -- los que dan servicio a cualquier tipo de vehículo y los privados son los que están dando servicio exclusivamente a -- clientes de bancos, hoteles, restaurantes, propietarios de -- establecimientos comerciales, etc. (ver Plano No. 14).

En base a la división anterior, se hizo un recorrido calle por calle de nuestra área de estudio, para localizar los estacionamientos tanto públicos como privados y conocer también sus capacidades de cada uno de ellos. De esta forma se obtuvo la capacidad parcial por calle y la capacidad total por calle o avenida.



SIMBOLOGIA

CLASIFICACION DE
LA RED VIAL SEGUN
LA OFERTA DE
ESTACIONAMIENTOS
EXISTENTES.

- A ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS.
- B ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS.
- AREA DE ESTUDIO.
- OFERTA DE CAJONES.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

FACULTAD DE INGENIERIA PROFESIONAL

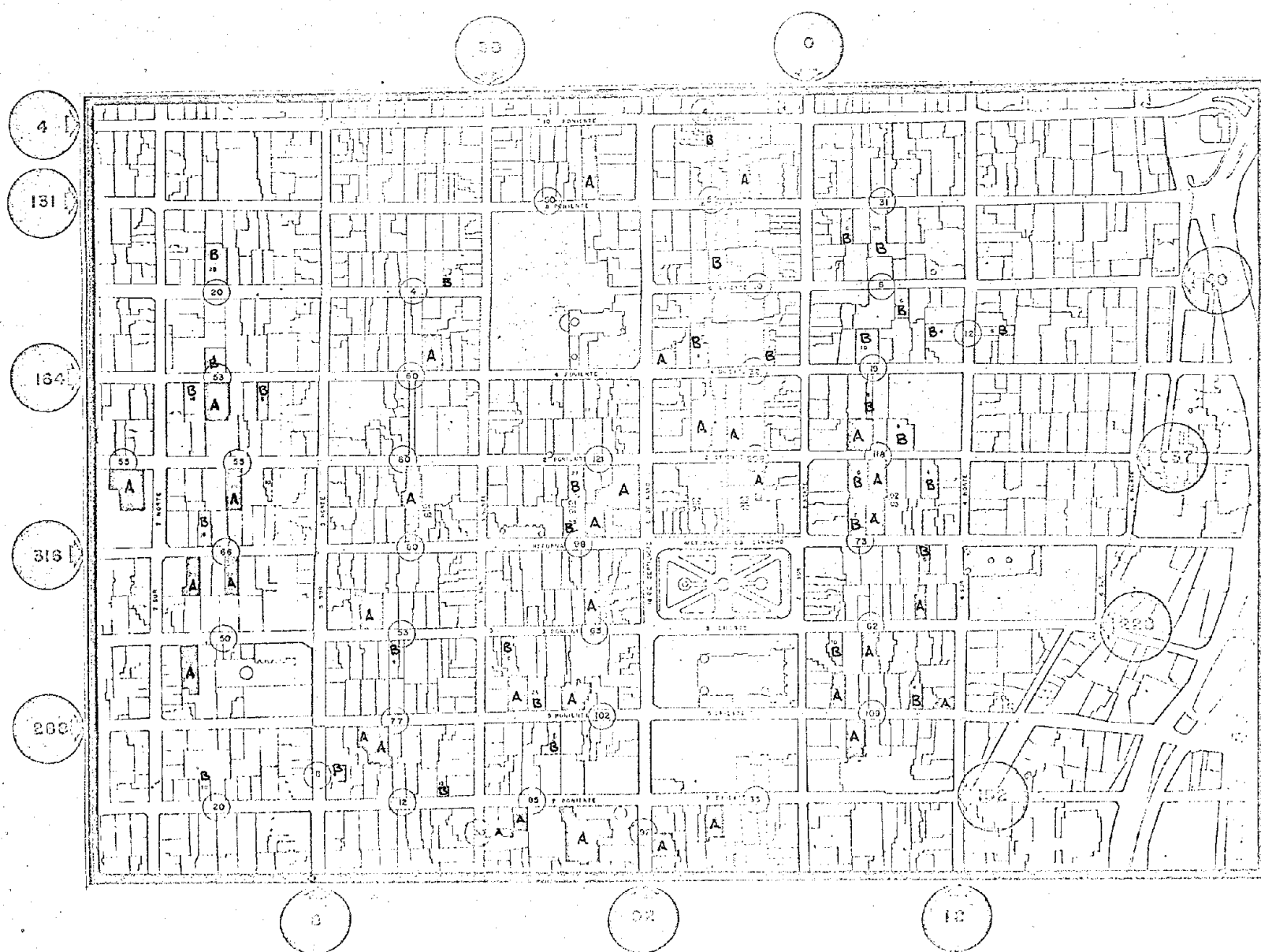
ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO
No. 14

ESCALA: 1:2500

FECHA: JUNIO-1980

FACULTAD DE INGENIERIA PROFESIONAL



El resultado de esta investigación fue que la calle que más cajones de estacionamiento (públicos y privados) ofertó, fue la 2 Oriente-Poniente, con una capacidad de 637 cajones de estacionamiento, después la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho, con una oferta de 316, la 5 Poniente-Oriente, con 288 cajones de estacionamiento por calle.

15.- ANALISIS DE LA RED VIAL SEGUN LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EXISTENTE EN RELACION A SU DEMANDA.

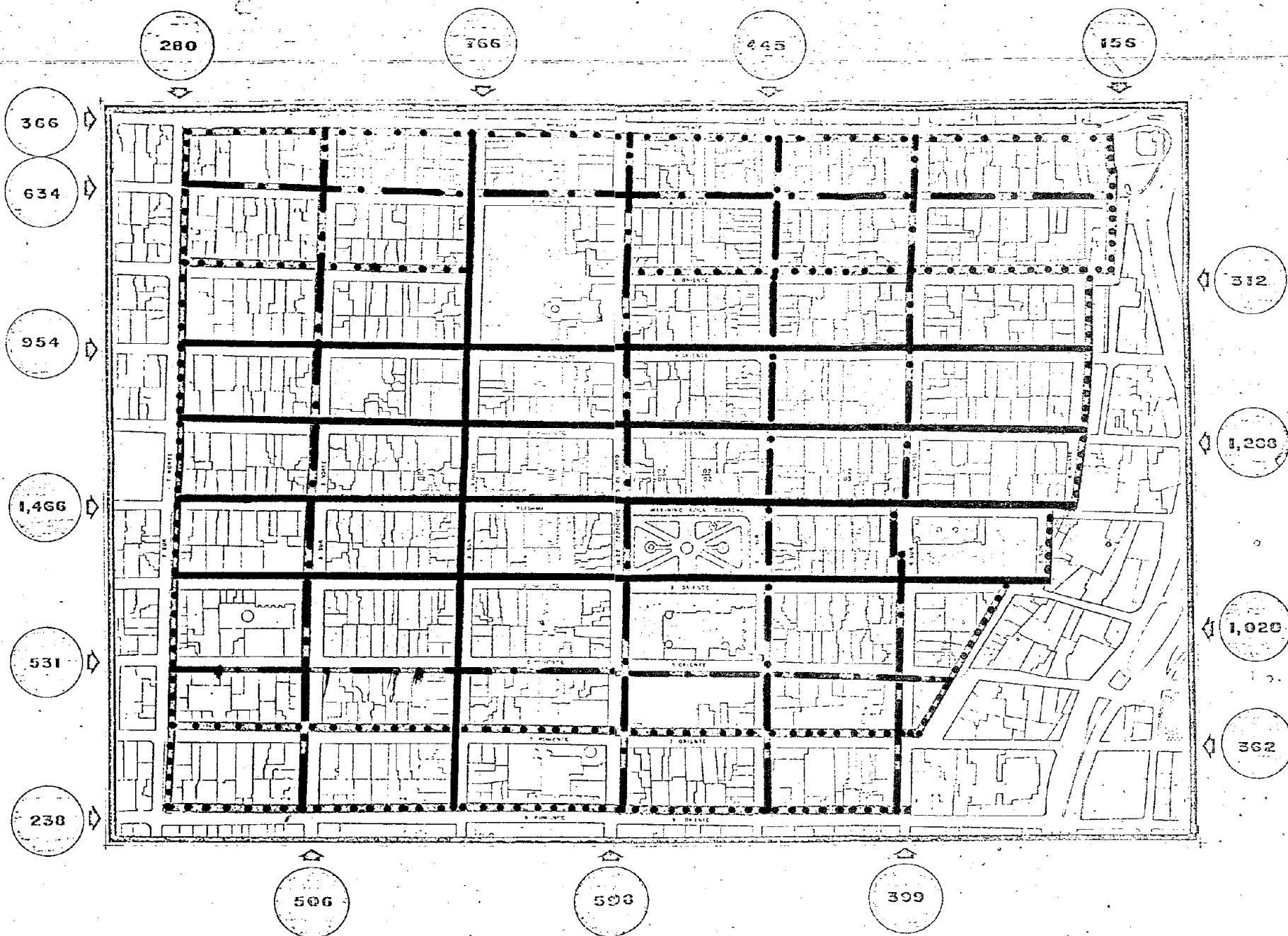
Para la realización de este análisis, lo que se hizo -- fue comparar la oferta total por calle y la demanda existente en la misma calle, de la cual obtuvimos los índices (oferta-demanda), prevalecientes en la calle.

En el plano No. 15, podemos observar que la calle que mayor oferta presenta es la Av. 2 Oriente-Poniente, que es de 637 cajones de estacionamiento, seguida por la Av. Reforma-Maximino Avila Camacho, con 316, la 5 Poniente-Oriente, 288 cajones de estacionamiento y la 3 Oriente-Poniente 288 cajones de estacionamiento por calle.

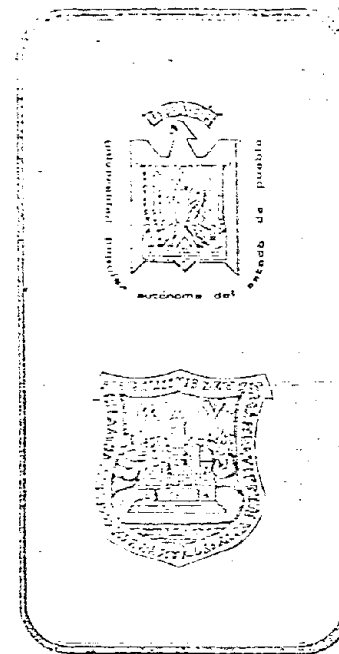
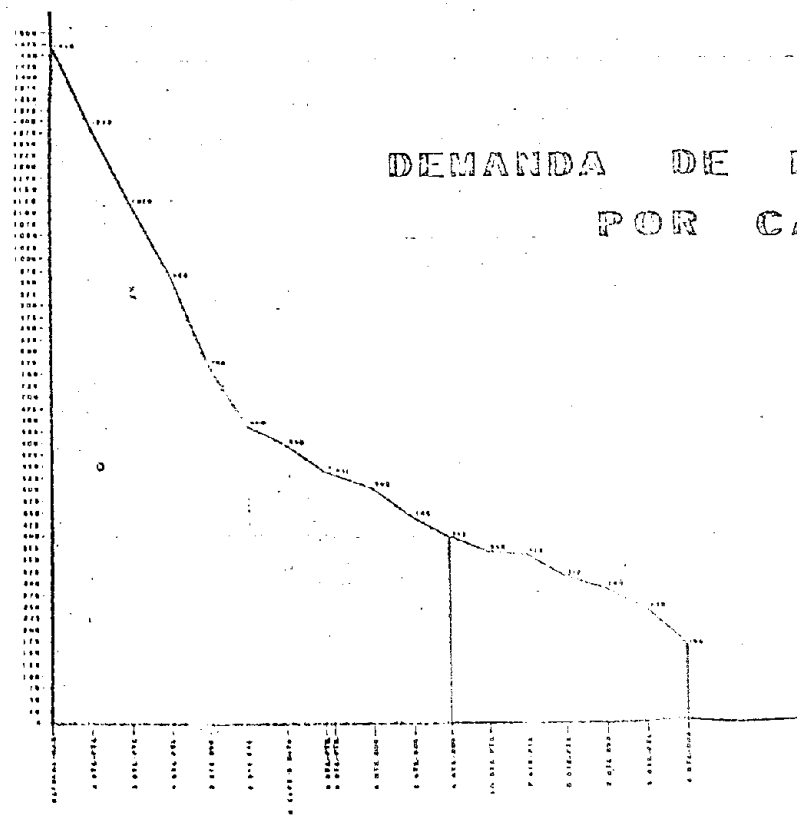
En resumen podemos decir que es urgente la creación de nuevos estacionamientos públicos, que permitan alojar en forma eficiente la demanda que genera la zona central del Centro Histórico de la ciudad de Puebla y que aliente su desarrollo comercial y turístico.

16.- ANALISIS DE LA CLASIFICACION DE LA RED VIAL SEGUN LA OFERTA PARA DESARROLLAR ESTACIONAMIENTOS.

El estudio realizado de la demanda de estacionamientos



DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS
POR CALLE



SIMBOLOGIA

CLASIFICACION DE
LA RED VIAL SEGUN
LA DEMANDA DE
ESTACIONAMIENTOS.

- VOLUMEN ALTO 635 - 1466
- VOLUMEN MEDIO 400 - 634
- VOLUMEN BAJO 00 - 399
- AREA DE ESTUDIO.
- DEMANDA DE CAJONES.

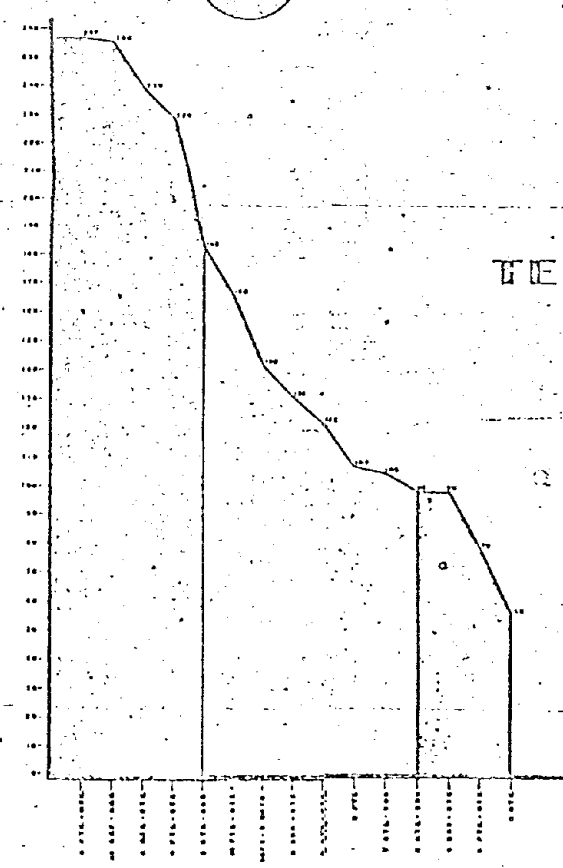
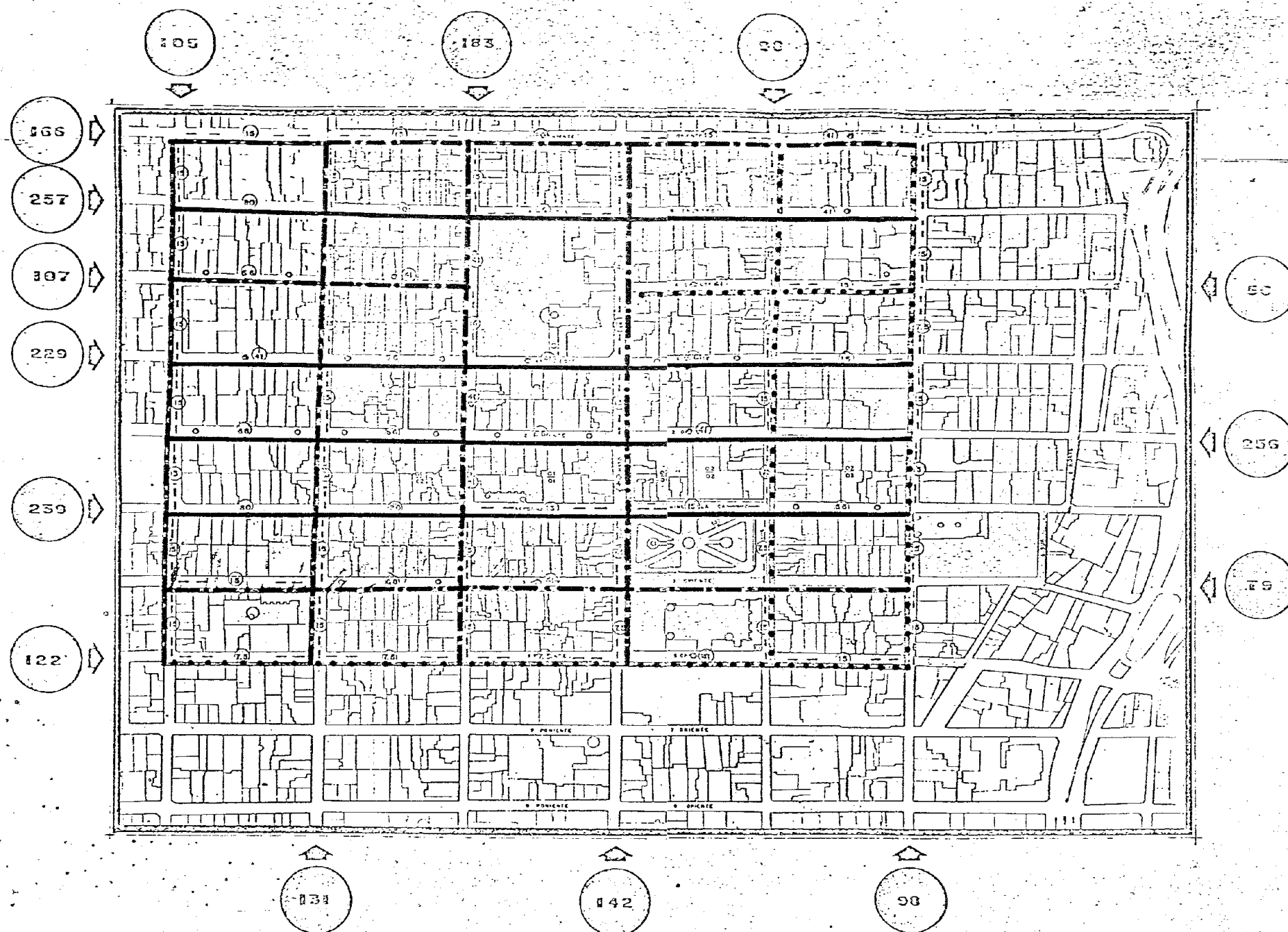
UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA	
EXAMEN PROFESIONAL	
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA	
	PLANO No.
	13
	FECHA: 14/10/1989
FACULTAD DE ARQUITECTURA	

nos ha arrojado una demanda de 10,321 cajones de estacionamiento, de la cual sólo se cubre un total de 2,102 cajones, que equivale al 20.36%.

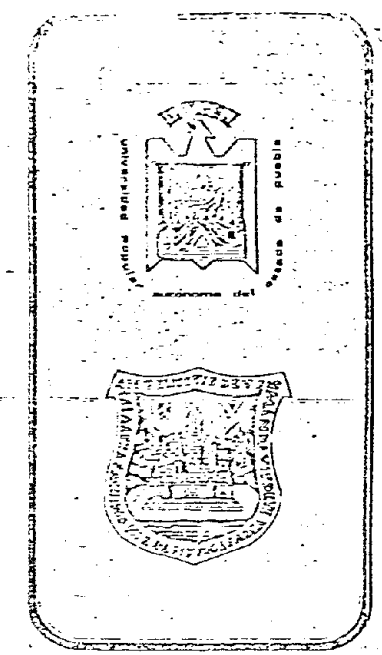
Debido a lo anterior se hizo un análisis de la red vial para desarrollar nuevos estacionamientos; estos nuevos estacionamientos que podrían desarrollarse en la presente área de estudio, se hizo mediante la observación directa de los inmuebles, tomando en cuenta su valor arquitectónico, su estado actual, la amplitud del predio y su localización. En base a esta observación, se clasificaron en probables, muy probables y poco probables, lo anterior para establecer la posibilidad de darles nuevo uso como estacionamientos públicos.

En el plano No. 16, se muestran las calles que nos ofrecen mayor cantidad de inmuebles para desarrollar nuevos estacionamientos, ubicando el predio y la cantidad de cajones para estacionamiento por edificio. Esta cantidad de cajones fue obtenida en base a las normas que da la Asociación Mexicana de Ingeniería de Tránsito, A. C. en el 1er. Simposium Nacional sobre Estudios y Proyectos de Estacionamiento para la Ciudad de Puebla. Tomando como dato la cifra de 30m²/cajón, como promedio del área que requiere un espacio de estacionamiento (incluyendo áreas de circulación y áreas muertas).

Posteriormente se clasificaron las calles en niveles de alto, mediano y bajo, quedando la calle 3 Oriente-Poniente, con una capacidad de 1,268 cajones de estacionamiento en toda la calle, la 8 Oriente-Poniente con 894 cajones de estacionamiento, Av. Reforma-Maximino Avila Camacho con 853, la 7 Oriente-Poniente, 791 lugares de estacionamiento nuevos y la 4 Oriente-Poniente con 760 cajones de estaciona-



TENENCIA DE VEHICULOS
POR CALLE.



SIMBOLOGIA

UTILIZACION DE LA
RED VIAL SEGUN LA
TENENCIA DE
VEHICULOS DE LOS
MODULOS DE
ACTIVIDAD
SOCIO-ECONOMICA.

- VOLUMEN ALTO 229-257.
- VOLUMEN MEDIO 105-183.
- VOLUMEN BAJO 00-100.
- NADA.
- DE 1-15 VEHICULOS.
- DE 16-41 VEHICULOS.
- DE 42-66 VEHICULOS.
- MAS DE 66 VEHICULOS.
- AREA DE ESTUDIO.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

T E S I S PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO
No. 12

ESCALA
1:2500

FECHA
JUNIO 1983

FACULTAD DE ARQUITECTURA

miento por calle.

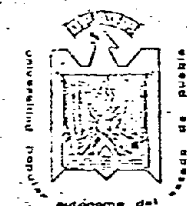
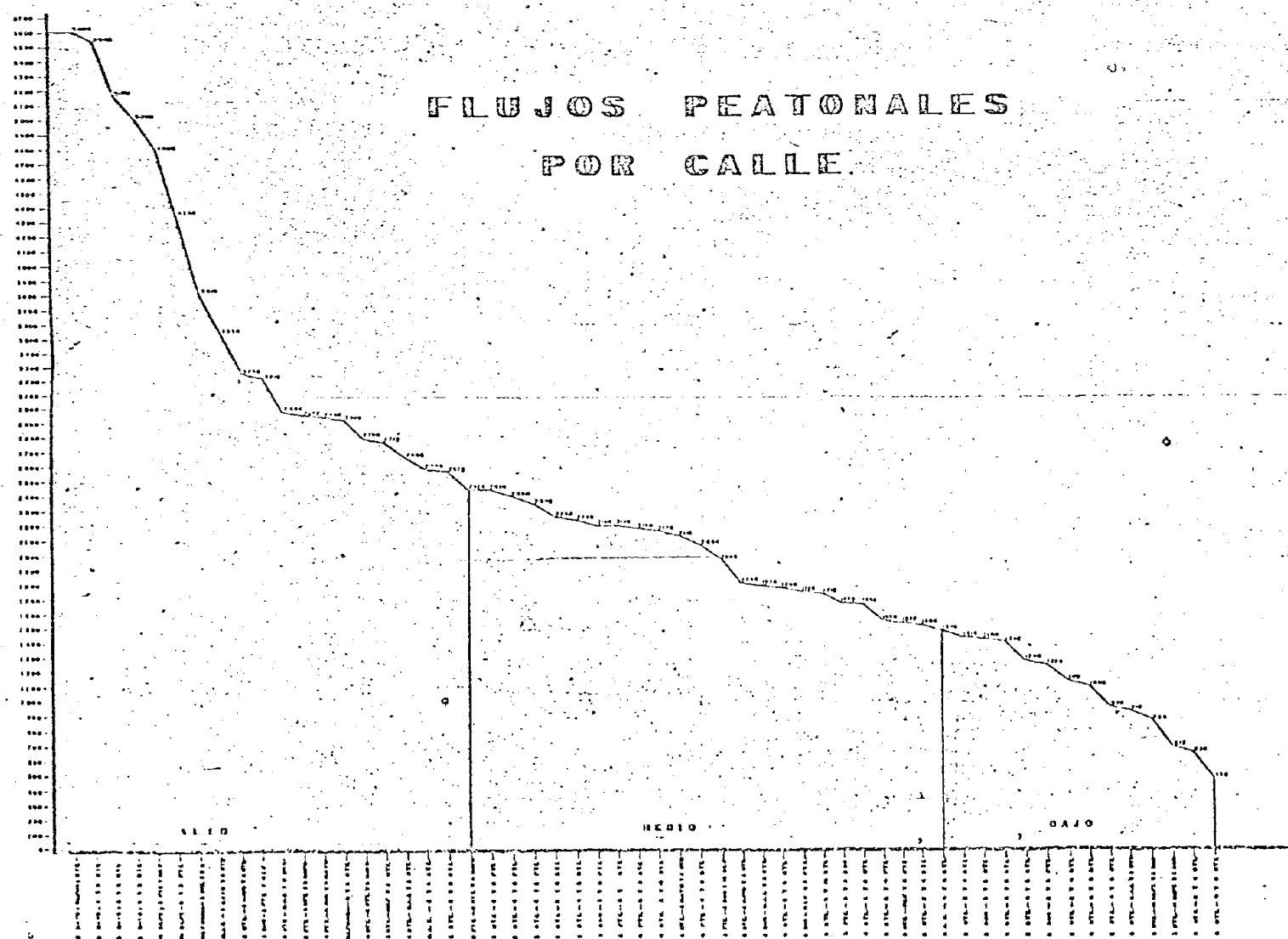
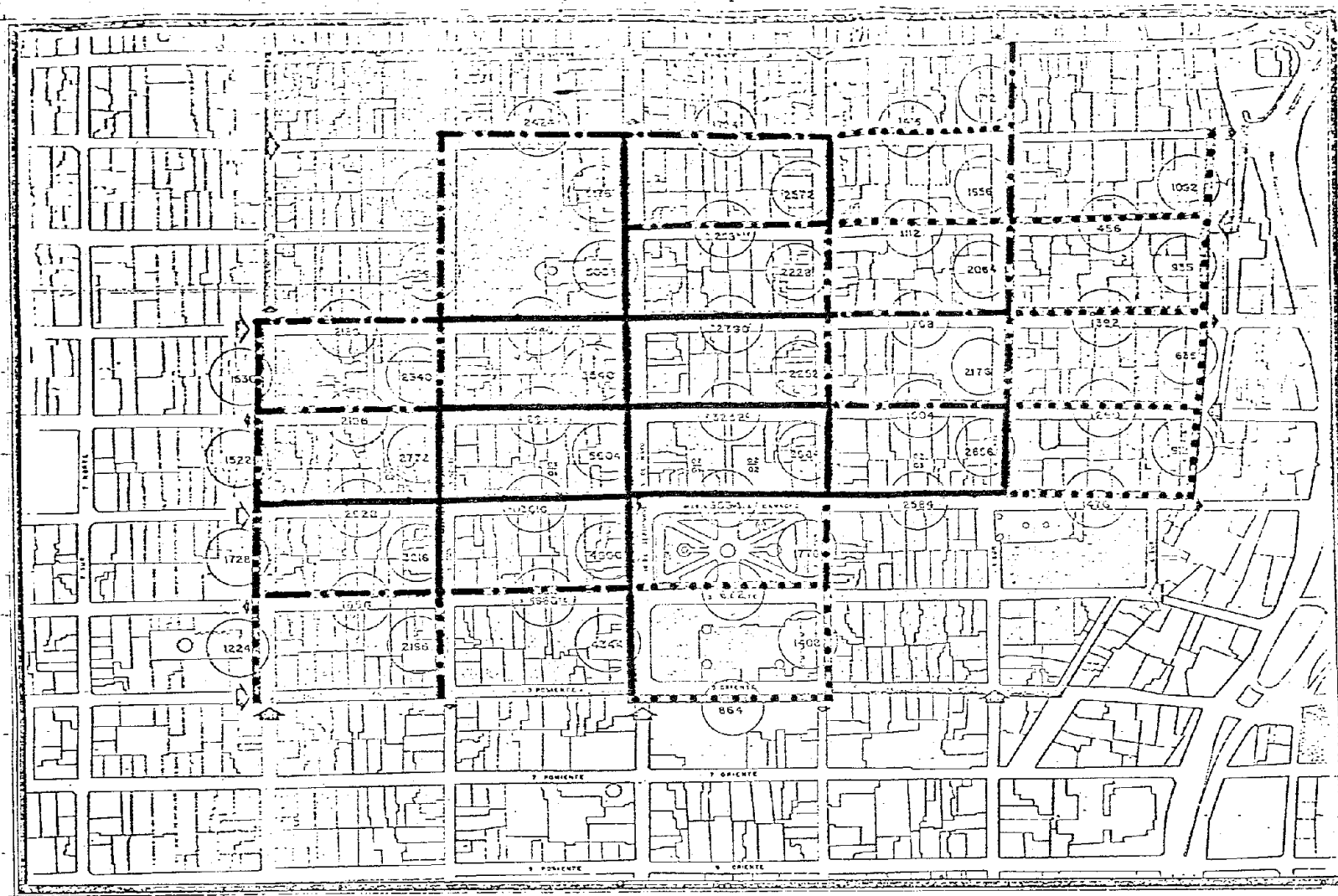
En resumen, podemos decir que la cantidad de cajones de estacionamiento muy probables es de 2,401, los probables, serían 2,048 y los poco probables son 1,667 nuevos lugares de estacionamiento para desarrollar en el área de estudio. En total obtenemos 6,116 nuevos cajones de estacionamiento, que si la comparamos con la demanda que es de 8,219, equivaldría al 20.28% de déficit total de estacionamiento. (ver plano - No. 16).

17.- ANALISIS DE LA UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS -- FLUJOS PEATONALES.

Con objeto de dar cause adecuado al movimiento peatonal, que actualmente rebasa la capacidad de las banquetas (en algunas calles), y evitar el conflicto con la circulación de vehículos, se ha realizado el cierre de circulación vehicular por las calles que presentan un alto índice de utilización peatonal, con lo que se rescata el valor ambiental y humano de importantes espacios públicos, de esta forma se fortalece la vida económica y los atractivos de esta zona.

Sin embargo para que esta transformación sea posible y continua, y no afecte las actividades turísticas, comerciales, financieras y de servicios, es indispensable hacer un estudio adecuado de la cantidad de personas que caminan por las calles de nuestra área de estudio. (ver Plano No. 17).

El presente estudio se realizó colocando aforadores, en las horas valle (espacio de tiempo entre las horas pico), -- por un espacio de 15 mins. y contabilizando la cantidad de gente que camina en un sentido y otro, para después obtener



SIMBOLOGIA

ANALISIS DE LA
UTILIZACION DE LA
RED VIAL SEGUN LOS
FLUJOS PEATONALES.

-  VOLUMEN ALTO 2425-5604.
PEATONES / HORA.
-  VOLUMEN MEDIO 1477-2424.
PEATONES / HORA.
-  VOLUMEN BAJO 00-1476.
PEATONES / HORA.
-  AREA DE ESTUDIO.
-  864 PEATONES / CALLE / HORA.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

TESIS PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 07

ESCALA: 1:2500

FECHA: 1990-1993

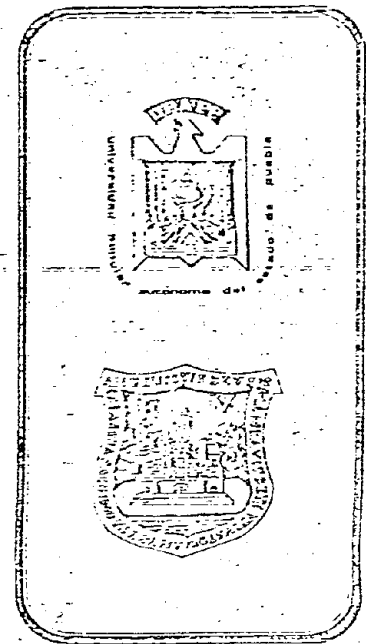
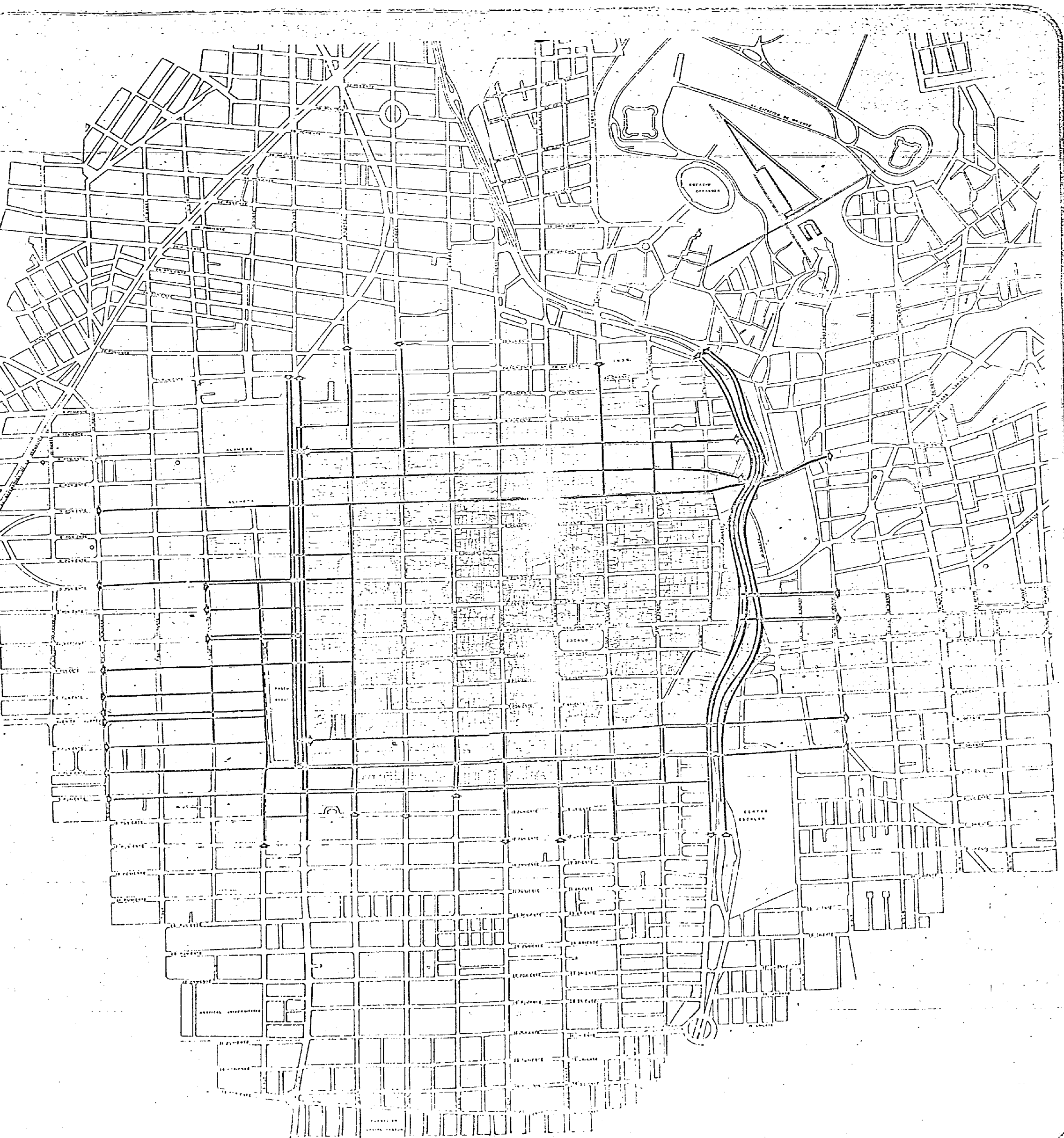
FACULTAD DE ARQUITECTURA

el total parcial por calle cada 15 mins., y obtener posteriormente el total por calle cada hora. De lo anterior obtenemos que la calle con mayor aforo peatonal es la 5 de Mayo entre Reforma y 2 Oriente, con una cantidad de 5,604 - - pers./hora, 5 de Mayo entre 2 y 4 Oriente con 5,540 pers/hora; 5 de Mayo entre 6 y 8 Oriente, 5,176 pers/hora; 5 de Mayo entre 4 y 6 Oriente, 5,008 pers/hora., lo anterior dado que son las calles peatonales existentes en el área central del Centro Histórico de la ciudad de Puebla.

En la calle 16 de Septiembre entre 3 Poniente y Reforma, se obtuvo una cantidad de 4,800 pers/hr., en la 16 de Septiembre entre 5 y 3 Poniente, 4,344 pers/hr., Reforma -- entre 3 Norte y 5 de Mayo, 3,816 pers/hr., Maximino Avila - Camacho entre 5 de Mayo y 2 Norte, 3,534 pers/hr., etc. Estas cantidades de personas nos permiten conocer qué calles están siendo rebasadas por la capacidad de las banquetas, esto es congruente debido a que en las calles anteriores están concentrados los servicios turísticos, comerciales, de finanzas y públicos de mayor importancia. En base a este estudio podemos proponer qué calles pueden funcionar como semipeatonales y cuáles como peatonales.

18.- ANALISIS DE UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO PARAESTATAL Y TRANSPORTE PUBLICO POR MEDIO DE MICROBUSES (13 PASAJEROS).

Como ya se ha dicho anteriormente para dar una propuesta funcional del área de estudio, se tienen que considerar criterios de prioridad, como lo son, el darle accesibilidad al tránsito particular, seguridad al peatón, oportunidad a la clientela comercial, protección a las condiciones ecológicas y arquitectónicas, presencia y ambiente a la activi--



SIMBOLOGIA

ANALISIS DE
UTILIZACION DE LA
RED VIAL SEGUN LOS
SERVICIOS DE
TRANSPORTE PUBLICO
COLECTIVO
CONCESIONADO POR
MEDIO DE MICROBUSES
(13 PASAJEROS).

-  UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO PARAEETATAL POR MEDIO DE MICROBUSES. (S.T.P.).
-  UTILIZACION DE LA RED VIAL SEGUN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO CONCESIONADO POR MEDIO DE MICROBUSES.
-  AREA DE ESTUDIO.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

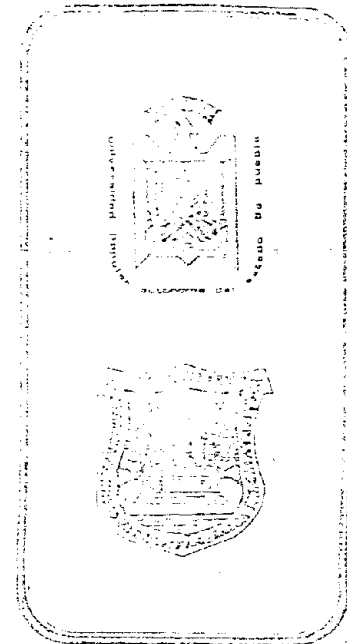
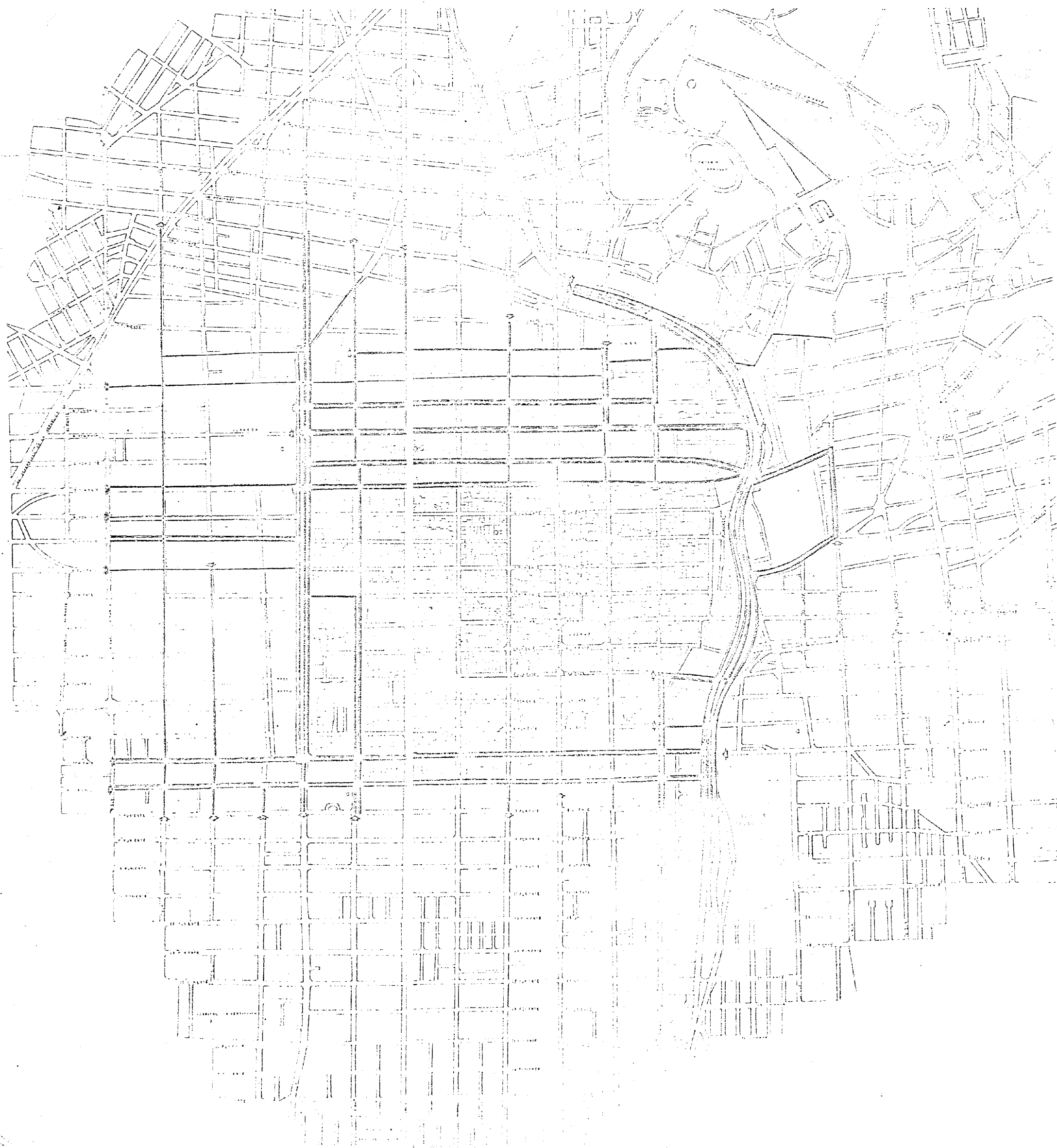
TRABAJO PROFESIONAL

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 18

FECHA: 1983

FACULTAD DE ARQUITECTURA



SIMBOLOGIA

ANALISIS DE
UTILIZACION DE LA
RED VIAL SEGUN LOS
SERVICIOS DE
TRANSPORTE PUBLICO
COLECTIVO

CONCESIONADO POR
MEDIO DE AUTOMOVILES

-  UTILIZACION DE LA RED VIAL
POR MEDIO DE AUTOMOVILES
(S.T.P.).
-  UTILIZACION DE LA RED VIAL
POR MEDIO DE AUTOMOVILES DE
LA ALIANZA DE CAMIONEROS
DE PUEBLA.
-  AREA DE ESTUDIO

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA	
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS	
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA	
	PLANO 119.
	19
Escala: 1:5000	
Fecha: 1992	

dad turística y accesibilidad a los transportes públicos.

En el plano No. 18. podemos apreciar las calles que están siendo utilizadas actualmente por el sistema de transporte poblano. y por el sistema de transporte colectivo de la unión popular 28 de Octubre, así como las del consejo taxista poblano, que tienen incidencia en la zona central. Básicamente las calles que están siendo utilizadas por una agrupación, son las que están siendo utilizadas por las otras agrupaciones, lo cual pone en evidencia que cualquier cambio que se haga en este sentido, tiene que estar muy bien fundamentado para no dar preferencia a ninguna agrupación y de esta manera evitar conflictos, que repercutirían en el desarrollo de la vida social y política de las actividades no sólo del centro de la ciudad, sino que abarcarían a toda la ciudad.

19.- ESTRATEGIA GENERAL.

De acuerdo a los análisis anteriores, se ha propuesto una estrategia general a seguir que implica una serie de objetivos generales que deberán desarrollarse con estudios y proyectos específicos.

Estos objetivos generales se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

- * Definición de actividades que deberán promoverse y de actividades que deberán reubicarse o desalentarse en el Centro Histórico.

- * Establecer políticas para la definición de las características urbanísticas que deberán contener:
 - La Zona Comercial Centro Histórico y
 - La Zona Turística del Centro Histórico.
- * Establecer políticas para la definición de características de tratamiento para las áreas de: servicios urbanos, finanzas y habitacional, así como elementos complementarios para la zona comercial y turística.
- * Modificación de sentidos de circulación congruentes al nuevo esquema funcional.
- * Establecer calles preferenciales del servicio de transporte de autobuses para la comunicación con el área metropolitana.
- * Establecer calles de uso preferencial del transporte de minibuses (capacidad media, 26 pasajeros y de características de bajo deterioro ambiental) para comunicación con la zona de influencia del Centro Histórico.
- * Establecer calles preferenciales para el transporte particular, (automóviles y vehículos comerciales).
- * Establecer un programa a corto plazo de construcción de estacionamientos y patios de carga y descarga, como soporte para el funcionamiento de Plaza Centro Histórico, la zona turística, la zona de actividades financieras y la zona de servicios urbanos.

- * Establecer un programa que mejore la fluidez y la seguridad del tránsito vehicular en las calles que no forman parte de la zona turística y de la Zona Centro Histórico, tratando de eliminar obstáculos para la circulación y racionalizando la peatonización de calles.
- * En las calles de Zona Comercial y zona turística, establecer un programa de calles semi peatonales -- que permitan el desarrollo de actividades comerciales, turísticas y culturales.
- * Establecer un programa de obras relevantes que deriven en un impacto de beneficio para la Zona Comercial y zona turística.
- * Establecer calles preferenciales para un servicio de transporte turístico.
- * Establecer un programa de construcción y remodelación de vivienda para empleados y ejecutivos del comercio en la zona periférica de: Zona Comercial, zona turística y zona de servicios.
- * Establecer una política de consolidación de la actividad educativa y desarrollar un programa de conservación, mantenimiento y renovación de su instalación y su espacio urbano.
- * Establecer un sistema de Administración de Limpia, Vigilancia Pública, aspectos institucionales, conservación y remozamiento.
- * Establecer una política y promoción de patios de --

carga y descarga para los establecimientos comerciales.

20.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Independientemente de las obras, acciones, programas y planteamientos que se han realizado durante el transcurso de este trabajo, se ha hecho una última propuesta relativa a la infraestructura de desplazamiento urbano que deberá verse -- simplemente como una opción o alternativa de otras que puedan plantearse, pero que sin embargo trata de ser congruente con todos los análisis realizados.

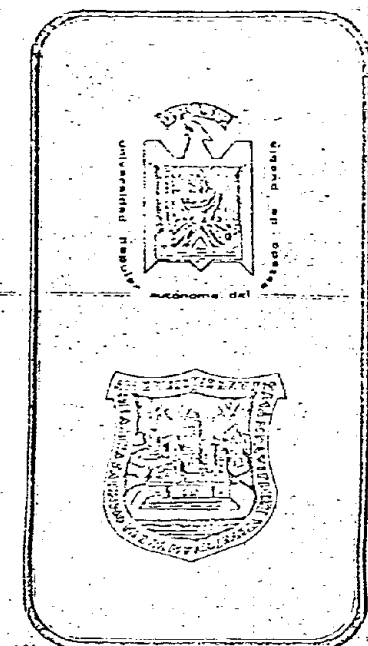
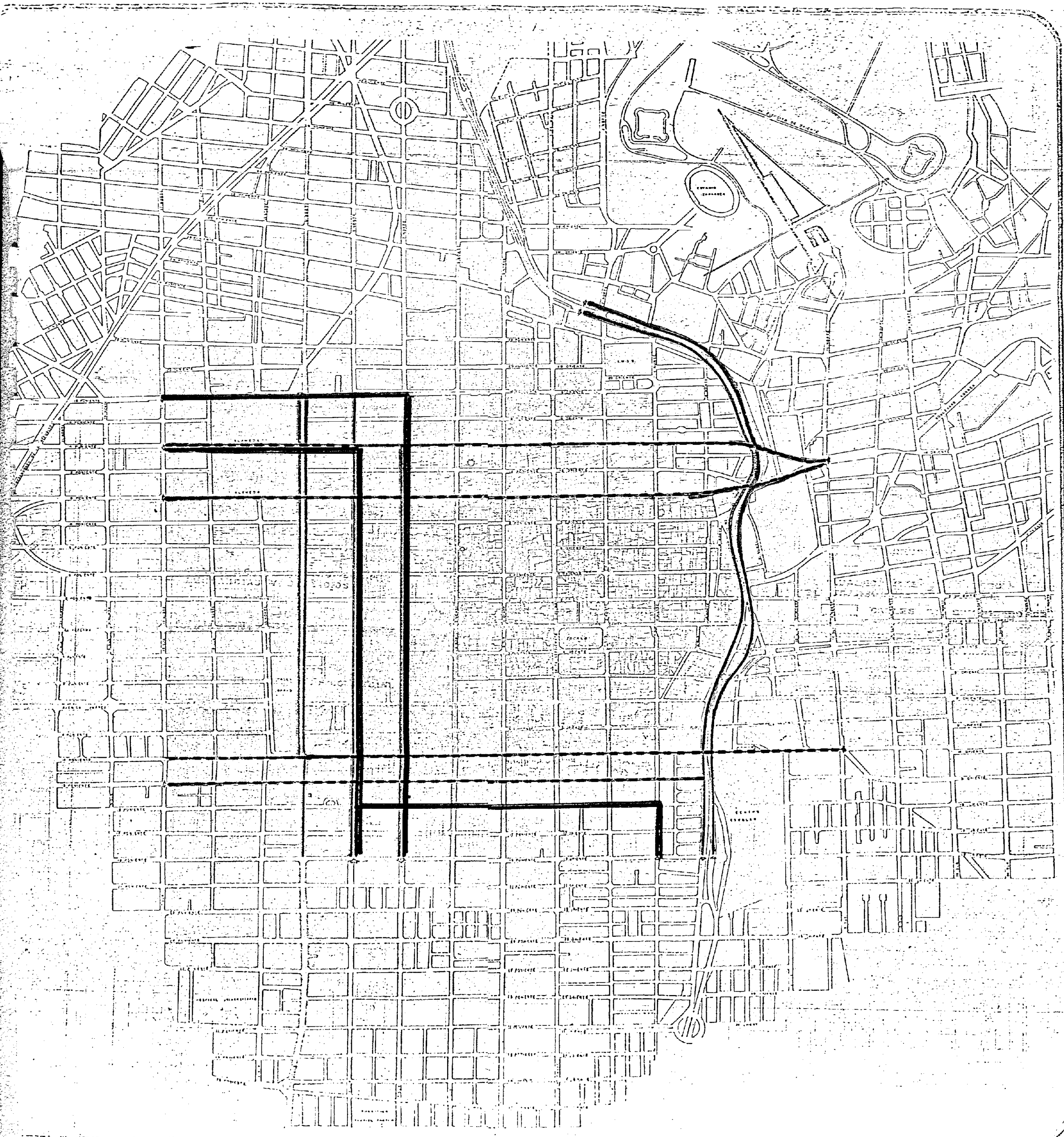
20.1.-PROPUESTA DE UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL TRANSPORTE MASIVO METROPOLITANO Y SERVICIO DE TRANSPORTE -- EN MINIBUSES. (ver Plano No. 20).

La movilidad urbana que produce los establecimientos de actividades socio-económicas en el Centro Histórico equivale al 56 % de la movilidad urbana total.

Debido a lo anterior se han definido calles y vialidades preferenciales para los transportes públicos, cuyos usuarios no tengan que caminar grandes distancias para los destinos más desfavorecidos y sin descuidar la protección a los monumentos arquitectónicos, la imagen urbana y el deterioro ambiental causado por éstos.

Las calles que se han definido para el uso del Transporte Público, son las siguientes:

* 14 Oriente-Poniente, por las siguientes razones:



PROPUESTA

SIMBOLOGIA

-  CORREDOR DE TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO
-  SERVICIO DE TRANSPORTE EN MINIBUSES (26 PASAJEROS)
-  AREA DE ESTUDIO

UNIVERSIDAD POPULAR AUTÓNOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

T E S I S P R O F E S I O N A L

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO No. 20

ESCALA: 1:5000

FECHA: JUNIO-1989

FACULTAD DE ARQUITECTURA

- Conección directa de Oriente-Poniente
- Bajo índice de utilización de la red vial por los vehículos utilizados por los establecimientos.
- Poca utilización de la avenida para estacionamiento de vehículos de carga y descarga, empleados y clientes, etc.
- Alta densidad de habitantes por manzana.
- Como punto desfavorable sería la lejanía de algunos destinos en relación a esta avenida

* 10 Poniente-Oriente, con las siguientes características:

- Conección directa de Poniente-Oriente
- Poca utilización de la avenida para estacionamiento de carga y descarga, empleados, clientes, etc.
- Poca utilización de la red vial por vehículos que transportan mercancías.
- Deterioro de los monumentos históricos y arquitectónicos por contaminación.

* 11 Oriente-Poniente:

- Bajo uso de los vehículos pertenecientes a los establecimientos por esta avenida.
- Oportunidad para desarrollar el comercio.
- Poca utilización de la red vial para estacionamiento de carga y descarga, clientes, empleados, etc.
- Densidad media de habitantes por manzana.

* 13 Poniente-Oriente, características:

- Baja utilización de la red vial para estacionamiento de carga y descarga, empleados, clientes, etc.
- Protección de la imagen urbana de la Zona Comercial y Turística.
- Oportunidad para desarrollar el comercio.

- * 11 Norte-Sur:
 - Protección de la imagen urbana de la Zona Comercial y Turística.
 - Conección directa de Norte-Sur.
 - Vía de alta capacidad vehicular.
 - Alta capacidad comercial.
 - Baja densidad de estudiantes por manzana.
 - Como punto desfavorable sería la lejanía de esta calle con algunos puntos de destino.

- * 9 Sur-Norte:
 - Baja utilización de la red vial por los vehículos - utilizados por los establecimientos para su propio funcionamiento.
 - Baja demanda de estacionamiento por transporte de - carga y descarga, clientes, empleados, etc.
 - Alta densidad de habitantes por manzana.
 - Alta capacidad comercial.
 - Calle de auxilio vial para evitar alto congestionamiento en la calle 11 Sur-Norte.

- * 7 Norte-Sur:
 - Baja demanda de estacionamientos por el transporte - de carga y descarga, clientes, empleados, etc.
 - Alta capacidad comercial.
 - Densidad media de habitantes por manzana.
 - Cercanía con algunos puntos de destino.
 - Deterioro de monumentos históricos y arquitectóni--cos.

- * Boulevard Héroes del 5 de Mayo:
 - Conección directa Norte-Sur, Sur-Norte.
 - Vía de alta capacidad vehicular.
 - Cercanía con algunos puntos de destino.

Dado que la infraestructura interna del Centro Histórico de la ciudad de Puebla no está planeada para soportar -- unidades de alto tonelaje (con los problemas que éste implica), proponemos un uso de otro tipo de vehículos para transporte público, que podría ser un tren ligero, unidades de transporte colectivo con capacidad máxima de 26 pasajeros, -- tranvía eléctrico, etc.

20.2.-PROPUESTA DE LA UTILIZACION DE LA RED VIAL, POR EL --
TRANSPORTE DE SUMINISTRO DE MERCANCIAS Y SERVICIOS, --
CORREDOR ECOLOGICO TURISTICO Y CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL. (ver Plano No. 21).

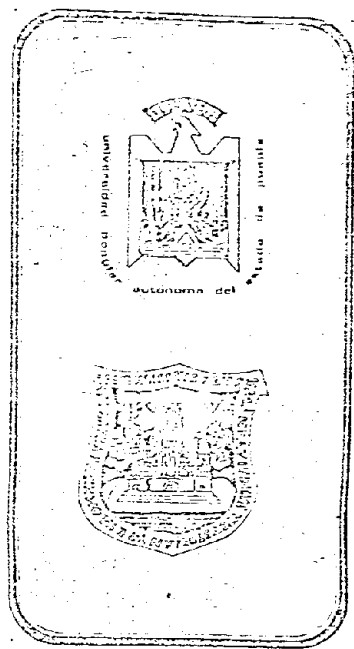
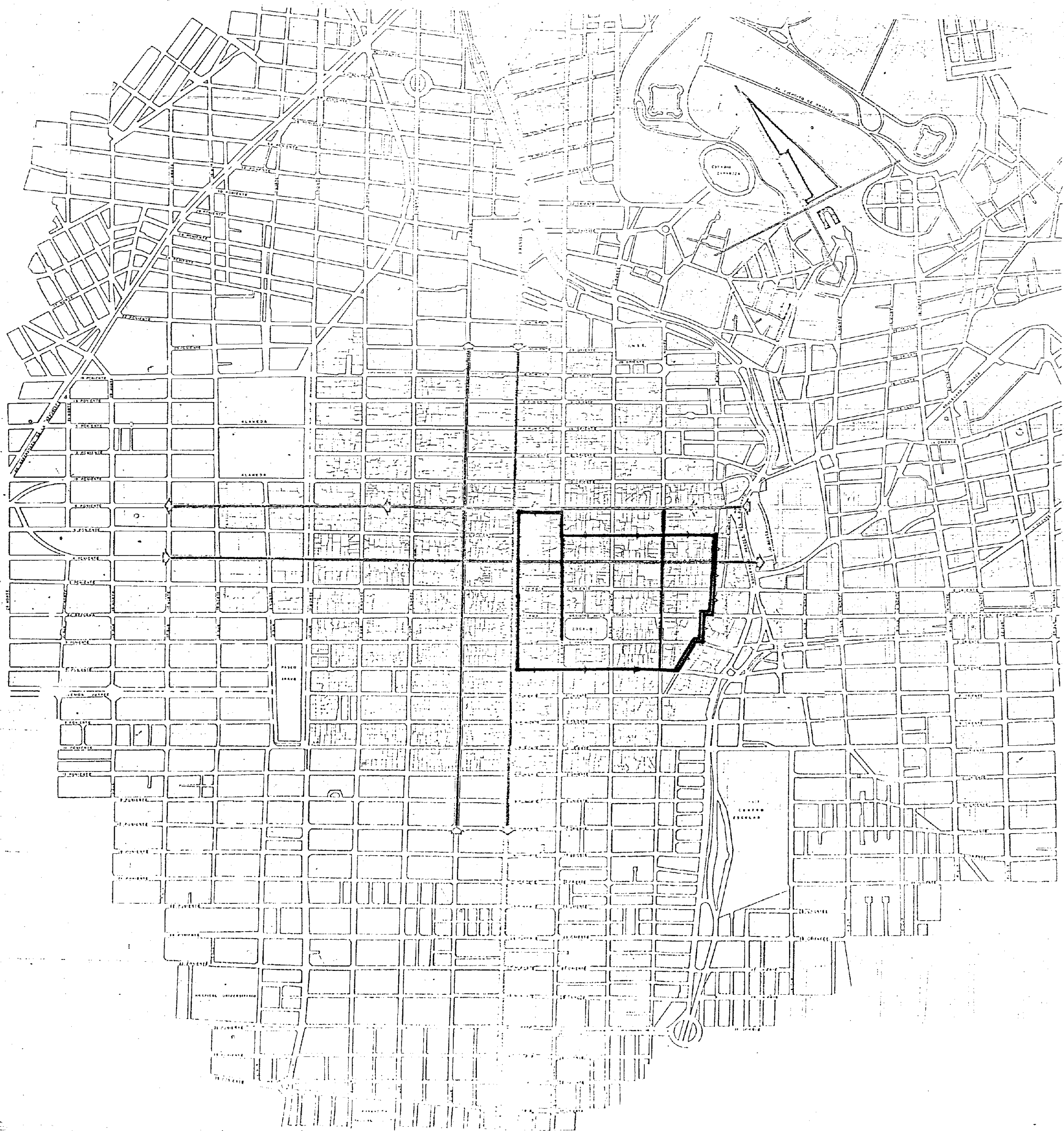
Como hemos mencionado anteriormente, el sistema de -- transporte como estructura de soporte para el desplazamiento de personas y mercancías, supone el factor más importante desde el punto de vista funcional.

La relación de los sistemas de transporte con la localización de los establecimientos socio-económicos del Centro de la ciudad, y sus perspectivas de desarrollo económico, es fundamental para plantear un esquema funcional de desarrollo futuro, que deberá de ser compatible con los nuevos proyectos que se plantean.

Las vías de acceso preferenciales que se plantean para el transporte de mercancías y servicios son las siguientes:

* 8 Oriente-Poniente:

- Alta concentración de comercios.
- Poca utilización de la red vial para el transporte individual.
- Nula utilización de la avenida por el transporte --



PROPUESTA

SIMBOLOGIA

-  CALLE DE SUMINISTRO DE MERCANCIAS Y SERVICIOS
-  CORREDOR ECOLOGICO TURISTICO
-  CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL
-  AREA DE ESTUDIO

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO No.

23

colectivo.

- Alta utilización vial por los vehículos de los establecimientos para su propio funcionamiento.
- Descongestionamiento vial en la Av. 2 Oriente-Poniente.
- Oportunidad para desarrollar patios de carga y descarga en la Av. 8 Poniente No. 106.

* 4 Poniente-Oriente:

- Alta concentración de comercios.
- Av. que actualmente está siendo utilizada para el transporte de mercancías.
- Nula utilización de la red vial por el transporte colectivo.
- Fácil acceso del poniente de la ciudad.
- Oportunidad de desarrollar patios de carga y descarga en la avenida 4 Poniente No. 502.
- El transporte individual se presenta con un índice medio.
- Descongestionamiento de la avenida Reforma.

* 5 Sur-Norte:

- Oportunidad para desarrollar patios de carga y descarga en la 5 Sur No. 115.
- Alta concentración de comercios.
- Actualmente presenta un índice medio en el transporte individual y mercancías.
- Descongestionamiento en la calle 16 de Septiembre.
- Nula utilización del transporte colectivo en esta calle.

* 3 Norte-Sur:

- Alta concentración de comercios.
- Baja utilización de la red vial para el transporte

- de mercancías y el transporte individual
- Enlace directo del norte de la ciudad al Centro Histórico de la ciudad de Puebla.
 - Oportunidad para crear patios de carga y descarga en la 3 Sur No. 706.
 - Alta utilización de la red vial por los vehículos pertenecientes a los comercios para su propio funcionamiento.

Lo anterior supone una estrategia operacional para la planificación de los patios de carga y descarga de acuerdo a los requerimientos de las actividades socio-económicas.

CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL Y TURISTICO.-

Los criterios de prioridad que se han considerado para una propuesta funcional en los corredores ecológicos y turísticos y comerciales, han sido darle seguridad al peatón, presencia y ambiente a la actividad turística, oportunidad y ambiente a la clientela comercial y protección a las condiciones arquitectónicas y ecológicas del lugar.

Tomando en cuenta lo anterior hemos definido corredores de servicios turísticos y de servicios comerciales.

20.2.1.-CORREDOR ECOLOGICO TURISTICO.

Se ha propuesto un recorrido turístico en la zona considerada de mayor atractivo turístico, en base a los estudios de análisis de la localización de las actividades turísticas (ver Plano No. 6).

En base a lo anterior proponemos que se haga el recorrido por medio de transporte especial (minibuses panorámicos, tranvía de mulitas, primaveras, etc.), que tendría su terminal en una parte de la antigua terminal del A.D.O. (6 Norte esquina M.A.C.), haciendo un recorrido por la 6 Norte, dando vuelta en la avenida 6 Oriente, hasta llegar a la calle 5 de Mayo y dando vuelta por la avenida 8 Poniente hasta llegar a la calle 3 Norte-Sur, dando vuelta en la avenida 5 Poniente-Oriente, hasta llegar a la calle 6 Sur y continuando hasta llegar a su punto de partida.

Las características que deberán contener los corredores ecológicos, comercial y turístico, deberán ser las siguientes:

- Mobiliario urbano adecuado para la imagen turística y comercial.
- Áreas jardinadas donde las condiciones actuales lo permitan.
- Determinar plazoletas o jardines, donde se pueda fomentar las actividades culturales o de esparcimiento.
- Fomentar actividades turísticas y comerciales al aire libre (cafés, restaurantes, etc.).

El recorrido turístico quedó determinado en esta área, debido a que es la zona donde se concentran en mayor cantidad las actividades socio-económicas del Centro Histórico de la ciudad de Puebla.

* 6 Oriente:

- Baja utilización de la avenida por transporte individual y de mercancías.
- Calle de gran atractivo turístico (iglesias, tien--

das típicas, museos, etc.).

- Probabilidad de desarrollar el comercio típico y artesanal.

* 5 de Mayo:

- Lugares de atracción turística.

- Artesanías.

- Baja utilización de esta calle por el transporte individual y de mercancías.

- Probabilidad de ampliar zonas verdes.

* 8 Poniente:

- Lugares de atracción turística (Mercado "La Victoria").

- Probabilidad de desarrollar el comercio típico y artesanal.

* 3 Norte-Sur:

- Alta concentración de establecimientos para el turismo.

- Lugares de atracción turística (museos, iglesias, centros comerciales, etc.).

* 5 Poniente-Oriente:

- Lugares de atracción turística.

- Servicios generales para el turismo.

- Volumen medio de utilización de la red vial por el transporte individual.

* 5 Sur-Norte:

- Lugares de atracción turística.

- Posibilidad de desarrollar actividades culturales y de esparcimiento.

- Posibilidad de desarrollar áreas verdes.
- Alta actividad comercial, turística y artesanal.
- Baja utilización de la red vial por el transporte individual y comercial.

20.2.2.-CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL.

Como ya se dijo anteriormente la calle semi-peatonal, es una calle con uno o dos carriles para la circulación, -- que nos permita equilibrar la accesibilidad del transporte, y el espacio para desarrollar actividades sociales y comerciales en la vía pública.

La calle peatonal pretende no afectar la actividad comercial y de servicios, sino que la complementa, ofreciendo una imagen urbana adecuada para el desarrollo de las actividades mencionadas.

- * Calle semi-peatonal 16 de Septiembre entre 3 Poniente y Av. Reforma.
 - Índice de utilización peatonal alto.
 - Posibilidad de desarrollar actividades comerciales y sociales en la vía pública.
 - Posibilidad de ampliar zonas jardinadas.
 - Lugar de atracción turística.
- * Calle semi-peatonal 4 Sur entre 5 y 3 Oriente.
 - Alto índice peatonal en esta calle
 - Flujo medio de transporte individual y de mercancías.
 - Oportunidad de desarrollar áreas jardinadas.
 - Posibilidad de desarrollo comercial y turístico.

* Calle semi-peatonal 4 Norte entre M.A.C. y 8 Oriente.

-Índice medio de utilización de la red vial por el transporte individual y de mercancías.

-Posibilidad de desarrollar áreas jardinadas.

-Oportunidad de desarrollo de las actividades sociales y comerciales en la vía pública.

-Alto índice de servicios turísticos.

* Calle semi-peatonal 6 Sur-Norte entre 5 Oriente y 8 Oriente.

-Bajo índice de utilización de la red vial por el transporte individual y de mercancías.

-Posibilidad de desarrollar áreas jardinadas.

-Alto índice de servicios turísticos.

-Lugares de atracción turística

-Posibilidad de desarrollar actividades culturales y de esparcimiento.

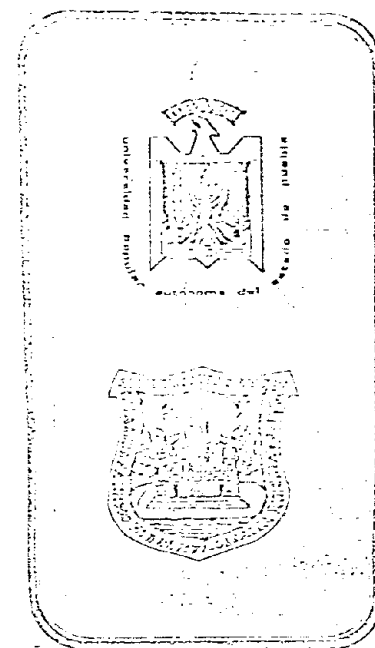
20.3.-PROPUESTA DE UTILIZACION DE LA RED VIAL POR EL TRANSPORTE INDIVIDUAL. (ver Plano No. 22).

Como hemos mencionado anteriormente, la movilidad urbana en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, se desplaza en un 40% en automóviles y camionetas particulares, esto hace notar la gran dependencia que tienen del automóvil particular las diferentes actividades socio-económicas que se realizan en el centro.

Tomando en cuenta lo anterior, se han definido vías preferenciales para el uso del automóvil particular.

* Av. 2 Oriente-Poniente:

-Acceso directo del Oriente de la ciudad al Centro -



PROPUESTA

SIMBOLOGIA

- CORRECTOR DE TRÁNSITO
INDICATIVO DE TRÁNSITO
- PRINCIPALES VÍAS DE ACCESO
DEL TRANSPORTE INDIVIDUAL
- CALLES DE SUMINISTRO
DEPENDENCIAS
- ESTACIONAMIENTOS, NUEVOS
INDICATIVOS DE TRÁNSITO
- ESTACIONAMIENTOS, ACTUALES
QUE PUEDEN SER AMPLIADOS
- AREA DE ESTUDIO

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y
ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA

PLANO
No.

Histórico.

-Alto desarrollo de actividades socio-económicas.

-Oportunidad de estacionamiento:

°Demanda de estacionamiento, 1288 cajones.

°Oferta actual, 637 cajones.

°Probabilidad de desarrollar nuevos cajones de estacionamiento, 425.

-Baja utilización de la red vial por el transporte - de mercancías.

-Nula utilización de la red vial por el transporte - colectivo.

-Salida directa del Centro Histórico al Poniente de la ciudad.

-Protección a las condiciones ecológicas y arquitectónicas del Centro Histórico.

* Av. Reforma-M.A.C.:

-Alto desarrollo de actividades socio-económicas.

-Baja utilización de la red vial por el transporte - de mercancías.

-Acceso directo del Poniente de la ciudad al Centro Histórico.

-Oportunidad de estacionamiento:

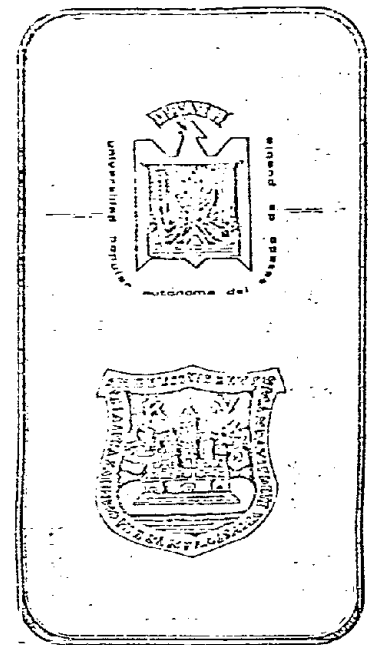
°Demanda de estacionamiento actual, 1466 cajones.

°Oferta actual, 316 cajones.

°Probabilidad de desarrollar nuevos cajones de estacionamiento, 853, ésto sin tomar en cuenta que el zócalo de la ciudad de Puebla puede albergar una cantidad de 410 cajones de estacionamiento.

-Nula utilización de la red vial por el transporte - colectivo.

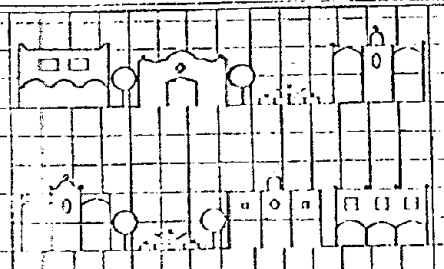
-Salida directa del Centro Histórico al Oriente de -



PROPUESTA

SIMBOLOGIA

-  CORREDOR DE TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO.
-  VIAS DE ACCESO DEL TRANSPORTE INDIVIDUAL.
-  CALLES DE SUMINISTRO DE MERCANCIAS.
-  SERVICIO DE TRANSPORTE EN MINIBUSES (26 PASAJEROS).
-  CORREDOR ECOLOGICO TURISTICO.
-  CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL, CALLE SEMI-PEATONAL.
-  CORREDOR ECOLOGICO COMERCIAL, CALLE PEATONAL.
-  CALLE DE AUXILIO VIAL DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.
-  CAMBIO DE CIRCULACION.
-  ESTACIONAMIENTOS ACTUALES QUE PUEDEN SER AMPLIADOS.
-  ESTACIONAMIENTOS NUEVOS.
-  ESPACIOS PARA DESARROLLAR PAVOS DE CARGA Y DESCARGA.
-  AREA DE ESTUDIO.

UNIVERSIDAD POPULAR AUTÓNOMA DEL ESTADO DE PUEBLA	
T E S I S P R O F E S I O N A L	
ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA	
	PLANO No. 23
TITULO: ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA AUTOR: JUAN CARLOS GARCÍA MAESTRO: JORGE JIMÉNEZ FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA	

la ciudad.

-Protección a las condiciones ecológicas y arquitectónicas del lugar.

* 7 Oriente-Poniente:

-Avenida de auxilio vial para evitar el congestionamiento de la avenida 2 Oriente.

-Oportunidad de estacionamiento:

°Demanda de estacionamiento actual, 362 cajones.

°Oferta actual, 152 cajones.

°Probabilidad de desarrollar nuevos cajones de estacionamiento, 791.

-Nula utilización de la red vial por el transporte colectivo.

-Acceso directo del Oriente de la ciudad.

-Baja utilización del parque vehicular, utilizado por los establecimientos para su propio funcionamiento. (oportunidad de estacionamiento en la calle)

-Baja utilización de la red vial por el transporte de mercancías.

* 9 Poniente-Oriente:

-Avenida de auxilio vial para evitar congestionamiento en la avenida Reforma-M.A.C.

-Baja utilización de la red vial por el transporte colectivo.

-Baja utilización del parque vehicular empleado por los establecimientos para su propio funcionamiento.

-Zona de utilización de los servicios financieros y servicios generales urbanos.

-Baja utilización de la red vial por el transporte de mercancías.

-Oportunidad de estacionamiento.

- Salida directa al Oriente de la ciudad.
- Protección a las condiciones ecológicas y arquitectónicas del lugar.

* 2 Norte-Sur:

- Acceso del Norte de la ciudad al Centro Histórico.
- Alto desarrollo de actividades socio-económicas.
- Baja utilización de la red vial por el transporte de mercancías y el transporte colectivo.
- Fácil acceso a estacionamientos fuera de esta calle.
- Baja utilización del parque vehicular empleado por los establecimientos para su propio funcionamiento.
- Salida directa del Centro Histórico al Sur de la ciudad.

* 16 de Septiembre;

- Acceso directo del Sur de la ciudad.
- Alto desarrollo de actividades socio-económicas.
- Baja utilización de transporte colectivo por esta calle.
- Fácil acceso de estacionamientos para esta calle.
- Baja utilización del parque vehicular utilizado por los establecimientos para su propio funcionamiento.

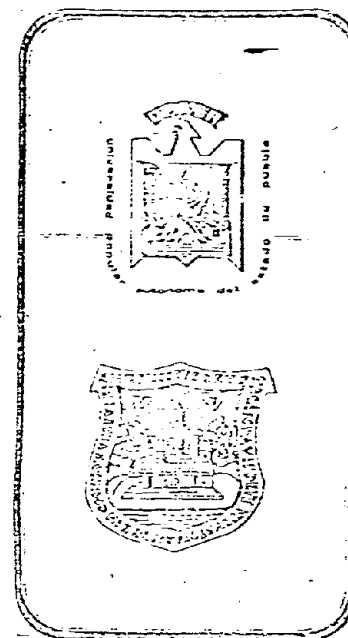
Independientemente de las propuestas anteriores, se han estudiado calles que sirvan de auxilio vial al centro de estudio. (ver Plano No. 23).

20.4.- PROPUESTA DE OBRAS VIALES DE ACCESO AL CENTRO HISTÓRICO. (ver Plano No. 24).

Para lograr que el Centro Histórico de la ciudad de Puebla tenga un acceso rápido y directo con las principales - -

vías de comunicación, proponemos una serie de cambios y modificaciones a la estructura vial actual.

- * Terminación de la construcción Av. 4 Poniente.
- * Construcción de la Av. 18 Poniente.
- * Prolongación de la Av. Juárez
- * Adoquinamiento del par 7 y 9 Oriente.
- * Enlace 14 Oriente-Boulevard Héroes del 5 de Mayo-14 - Oriente.



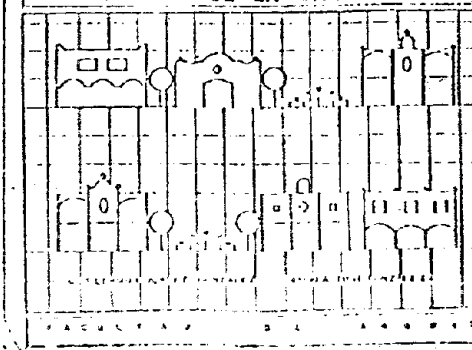
SIMBOLOGIA

PROPUESTA DE OBRAS VIALES DE ACCESO AL CENTRO HISTORICO.

-  TERMINACION CONSTRUCCION DE LA AV. 4 PTE.
-  CONSTRUCCION AV. 10 PTE.
-  PROLONGACION AV. JUAREZ.
-  CONSTRUCCION BOULEVARD 3 OTE.
-  ADOQUINAMIENTO 7 Y 9 OTE.
-  ENLACE 14 OTE. - BOULEVARD 14 OTE.
-  AREA DE ESTUDIO.
-  RENOVACION DE INTERSECCION

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

ESTUDIOS PROFESIONALES
ACCESIBILIDAD AL CENTRO
HISTORICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA



PLANO
No.

24

ESCALA
1:25000
1960
1960

B I B L I O G R A F I A

- + URBANISMO Y SOCIEDAD.- Sybil Moholy Nagy.- Ed. Blume.
- + LAS CALLES DE PUEBLA.- Hugo Leicht.- Junta de Mejoramiento Moral, Cívico y Material del Municipio de Puebla.
- + LA DIVISION RACIAL EN LA PUEBLA DE LOS ANGELES BAJO EL RE GIMEN COLONIAL.- Fausto Marín Tamayo.
- + PUEBLA EN EL SIGLO XIX.- Carmen Aguirre, Alberto Carabarrín, Carlos Contreras.- Ed. U.A.P.
- + PLANO COMPARATIVO DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE PUEBLA. Casa Nieto, Puebla.
- + PLANO DE LA CIUDAD DE PUEBLA 1911.- Rosendo Márquez.- Ma poteca U.A.P., Puebla.
- + HISTORIA COMPENDIADA DEL ESTADO DE PUEBLA.- Enrique Corde ro y Torres.
- + LA CONFORMACION DE LA CIUDAD DE PUEBLA.- Eloy Méndez.- Ed. U.A.P., Puebla.
- + VI SEMINARIO DE INGENIERIA DE TRANSITO.- S.O.P. 1974.
- + ESTUDIO DE ORIGEN Y DESTINO EN EL AREA METROPOLITANA DE PUEBLA.- Junta de Mejoramiento Moral, Cívico y Material del Municipio de Puebla.

- + PLAN DIRECTOR URBANO CIUDAD DE PUEBLA 1980.- Gobierno --
del Estado y Municipio de Puebla, Puebla 1980.
- + LA CONSTRUCCION DE ESTACIONAMIENTOS.- Junta de Mejora- -
miento Moral, Cívico y Material del Municipio de Puebla, --
Puebla 1980.