

Introducción.

Durante los últimos veinte años, la ciudad de Puebla ha experimentado un proceso de expansión acelerado y al mismo tiempo una concentración del desarrollo económico, de infraestructura urbana y de actividades industriales y culturales en la zona centro de la ciudad histórica. Esta situación ha traído múltiples consecuencias, pues el crecimiento y extensión de la ciudad no se ha dado de forma ordenada y planeada, por lo que al día de hoy, una de las características de la Ciudad de Puebla es el déficit de desarrollo en infraestructura urbana y un severo retraso en cuanto a estructura vial y transporte público se refiere.

La concentración de las principales actividades económicas, educativas, culturales, productivas, de gobierno, bienes y servicios en el centro de la ciudad ha generado la necesidad de transportarse de las zonas y municipios conurbados hacia el centro urbano de Puebla. Son precisamente estas demandas de traslado las que propiciaron características como la sobreoferta, la desorganización y la concentración de unidades de transporte público tanto urbano como suburbano, y cuyo destino principal es el centro histórico.

Este escenario en el que se desarrolla el transporte público desencadena a su vez diversos problemas urbanos de índole vial e imagen urbana, como son, la saturación de la mayoría de las vialidades de la ciudad, ocasionando tráfico vehicular intenso, y grandes pérdidas de tiempo. La concentración del transporte urbano y suburbano en el centro histórico, ha requerido de espacios improvisados para el ascenso y descenso de pasajeros en diversas “terminales”

de tipo irregular y en malas condiciones, lo cual favorece el deterioro y empobrecimiento de la imagen urbana de la zona de monumentos. Todo ello, aunado a otros problemas de gestión y políticas del transporte público, causaron que en general el sistema de transporte de la ciudad de Puebla se caracterice por ser desorganizado y conflictivo.

Desde el punto de vista urbano-arquitectónico, es evidente que existe una carencia de los espacios necesarios y suficientes que permitan la desconcentración y reordenamiento del transporte suburbano en el centro de la ciudad, es decir, hay una falta de espacios de trasbordo de transporte suburbano a urbano, los cuales propicien la descentralización del transporte público en el centro de la ciudad, proveniente principalmente de las zonas conurbadas a la ciudad, como son Atlixco, al sur, de Tepeaca y Chachapa en el oriente, del corredor industrial ubicado al norte y de Cholula, al Poniente del Valle de Puebla. Con la finalidad de evitar la concentración del transporte suburbano en el centro histórico e impulsar la creación de un sistema integral, que permita la interconexión entre el transporte urbano y el transporte suburbano. se han realizado en los últimos diez años diversos estudios y programas de vialidad y transporte, entre ellos, el “Programa de Desarrollo Integral del Transporte Urbano de la Ciudad de Puebla”, del H. Ayuntamiento del Municipio de la Ciudad de Puebla, el cual, es de importancia ya que aborda la reestructuración del transporte público a través de la creación de un sistema de transporte urbano moderno y eficiente acorde a las necesidades de la metrópoli poblana, es decir, un sistema integral, que permita la interconexión entre el transporte urbano y el

transporte suburbano a través de la creación de los espacios urbano-arquitectónicos necesarios, que funcionen a manera de nodos de transbordo y que fomenten la integración del sistema de transporte público (urbano, suburbano y foráneo).

Para ello es necesario proveer de infraestructura urbana y arquitectónica a la Ciudad de Puebla, la cual le permita desarrollar los programas de reestructuración y modernización de la red de transporte público.

La creación de un sistema de nodos o estaciones de transbordo para el transporte urbano y suburbano, las cuales, atiendan las necesidades de espacio del transporte público, permitirá reorganizar el sistema de transporte de tal forma, que se optimicen las condiciones de accesibilidad y movilidad dentro de la ciudad, mejorando así las condiciones en que los habitantes de circulación vial, y proporcionando un transporte eficiente y de calidad que implique menores pérdidas de tiempo en los recorridos de un lugar a otro, al mismo tiempo que se mejore la imagen urbana deteriorada por la desorganización, la concentración y las múltiples terminales “improvisadas” en la zona centro de la ciudad.

La hipótesis en torno a la cual se desarrolla esta tesis es precisamente que el desarrollo de un proyecto urbano-arquitectónico que atienda las necesidades de espacio del transporte público que proviene de la zona conurbada al sur de la Ciudad y que se extiende hacia Atlixco, ayudará a mejorar las condiciones de circulación vial en la zona sur poniente de la ciudad, al mismo tiempo que se evite la saturación y deterioro de la imagen urbana del Boulevard Atlixco y del

centro histórico por la concentración del transporte suburbano proveniente de la región sur de la ciudad.

Es por ello que la presente tesis tiene como alcances fundamentales proponer la ubicación general de los distintos nodos de transbordo que satisfagan las necesidades espaciales del transporte urbano y su conexión con el transporte suburbano, tomando como referencia los programas y estudios que se han realizado en materia de mejoramiento, reestructuración vial y del transporte urbano mencionados con anterioridad.

Así mismo, este proyecto se limitará a generar una propuesta de diseño arquitectónico de una estación o nodo de conexión que resuelva las necesidades de un espacio de transbordo para el transporte que se origina en las localidades periféricas de la carretera Federal a Atlixco al sur poniente de la Ciudad de Puebla. De esta manera, el proyecto de nodo de transbordo se ubicará en la intersección del Boulevard del Niño Poblano (continuación de la avenida Zavaleta) y el boulevard Atlixco con el objetivo de rescatar los espacios residuales que se forman en este lugar por la traza urbana y las vialidades, procurando una mejor imagen urbana en este nodo vial. Así mismo, se plantea evitar la concentración del transporte en el centro histórico, y la saturación del boulevard Atlixco, siendo ésta la vía de acceso principal que conecta al sur poniente con el centro de la ciudad.

Así mismo, busca lograr una propuesta congruente con los planes de desarrollo vial y de transporte contemplando las necesidades presentes y previendo las

demandas futuras de transporte de la ciudad, de tal manera que no se convierta en un proyecto obsoleto en poco tiempo.

De esta forma, el capítulo primero aborda las bases teóricas que fundamentan este proyecto, ya que definen a la ciudad, a los elementos que la integran y determinan cuál es su función dentro de ella. Además, en el capítulo se establece la relación que existe entre el concepto de nodo de transbordo, la Ciudad y el papel que el nodo juega dentro de ella al adquirir el carácter de espacio público, aunado a la imagen de la Ciudad y la evolución de ésta en el tiempo, serán los conceptos básicos que permitan plantear una solución urbano-arquitectónica a la problemática del transporte público.

Con el objetivo de ubicar el problema en el contexto general, se abordan en el capítulo dos y tres los antecedentes y aspectos geográficos, urbanos y demográficos de la ciudad de Puebla.

El capítulo cuatro presenta las características y problemática actual del sistema de transporte de la Ciudad de Puebla.

Apoyándose en el estudio de casos análogos, que dan solución a problemas particulares de vialidad, transporte y equipamiento urbano en otras ciudades, en el capítulo seis se presenta un análisis de la estación de transbordo Pantitlán en la Ciudad de México, con lo que es posible generar respuestas arquitectónicas y urbanas aplicables al caso particular de la ciudad de Puebla.

Finalmente el capítulo siete está dedicado al análisis del sitio, el lugar y el contexto, y el capítulo ocho contiene el análisis de las variables arquitectónicas que condicionan el proyecto, como son, las normas de la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, el programa arquitectónico, el análisis de necesidades y caracterización del usuario, diagramas de funcionamiento y análisis requerimientos de espacio; de tal forma que todos estos análisis, son considerados como parte fundamental modeladora del proyecto urbano arquitectónico resultado de esta tesis. Y por último el capítulo nueve describe el proyecto y las variables que influyeron en la configuración y características particulares del conjunto urbano/arquitectónico.