

## CAPÍTULO II

### 2.1. Elección de la zona a trabajar.

Para poder desarrollar lo anterior, fue necesario elegir una zona para establecerse. La elección fue el corredor Nacozari, porque en él se encuentra la estación de autobuses que viajan a distintos puntos de la república, CAPU, las vías férreas y el extremo norte del eje 11 sur-norte, además de ser un corredor con alta densidad de flujo de rutas de transporte colectivo. En este corredor se ubican tres puntos de transferencia muy importantes para la ciudad. Se debe entender por corredor a una zona específicamente delimitada por divisiones políticas, virtuales o físicas, que ejerce algún tipo de influencia sobre el área que contiene, en el caso de los siete corredores capitalinos, la influencia social, cultural, económica y política van acompañadas de rutas principales y sistemas ramales que se convierten en el hito de cada corredor. En otras palabras, el corredor es una zona de influencia urbana, que ayuda a organizar de una mejor manera las políticas y el control de las rutas de transporte y otros aspectos sobre usos de suelos, de una manera más puntual. En la sección siguiente se detallan muchos de los aspectos que deben conocerse acerca del corredor Nacozari. (LOGIT)

SISTEMA DE CORREDORES Y ZONIFICACION

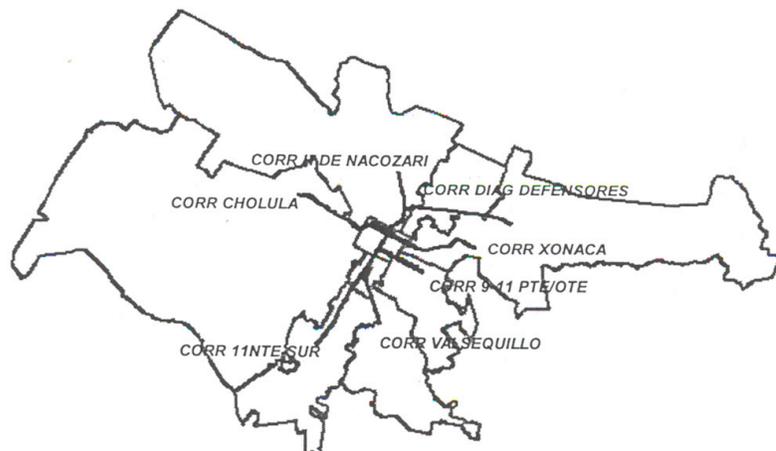




Figura 2.1. Zona de influencia y usos de suelo del corredor Nacozari



Figura 2.2 De izquierda a derecha, se ubica sombreado el corredor Nacozari, para después indicar su área de influencia. Con ashurados diversos, se muestran los usos del suelo de este corredor. Fuente: LOGIT, abril de 1995.

## 2.2. Flujo de transporte.

Las gráficas y mapas proporcionadas una vez más por LOGIT ilustran de manera clara este punto.

Figura 2.3. Deseos de viajes de los diferentes corredores



Figura 2.3 Desde el corredor Nacozari, las líneas de deseo que conducen hacia los demás corredores, los espesores de línea representan la cantidad en miles de pasajeros que se transportan cada día. Fuente: LOGIT, abril de 1995.

## 2.3. Datos numéricos de la zona.

Tabla 2.1. Muestra datos de la zona. LOGIT

Proyección de Población del corredor Nacozari por Zonas de Trafico						Estimación de la Demanda de Viajes del Corredor Nacozari por Zonas de Trafico							
Zona de Trafico	Municipio	Capacidad de Hab./Zona de Trafico	Habitantes 1990	Habitantes 1994 Proyección	Habitantes 1998 Proyección	Habitantes 2003 Proyección	Zona de Trafico	Municipio	Habitantes 1994 (Proyección)	Demanda de Viajes 1994	Índice por Viajes/Hab	Viajes 1990	Viajes 2003
26	Puebla	20825	16288	19782	22841	25200	26	Puebla	19782	15910	0.80	18210	20509
27	Puebla	22392	18036	18406	18401	20297	27	Puebla	16406	13730	0.84	15400	17070
28	Puebla	18747	8436	10874	13332	15790	28	Puebla	10874	8224	0.76	10083	11942
29	Puebla	21011	12888	18854	20439	24225	29	Puebla	16524	12568	0.75	15425	18282
30	Puebla	17594	17062	18119	18242	19582	30	Puebla	18119	12282	0.68	12760	13237
31	Puebla	19123	12819	18256	22155	13155	31	Puebla	13155	8678	0.66	8678	8687
36	Puebla	56327	27934	38256	28540	28783	36	Puebla	28296	19633	0.69	19802	19971
37	Puebla	18786	26076	38237	28678	29139	37	Puebla	28237	18325	0.65	18611	18898
38	Puebla	36046	18435	20112	20112	20112	38	Puebla	20112	10233	0.51	10233	10233
39	Puebla	48951	11176	12192	12192	12192	39	Puebla	12192	6207	0.51	6207	6207
40	Puebla	1882	8849	7981	12281	7031	40	Puebla	7981	3859	0.51	3859	3859
65	Puebla	17449	11215	12885	14406	15218	65	Puebla	12885	6774	0.53	7547	8773

Zona	Corredor	Incremento 94-98	Incremento 98-2003	Incremento 94-2003
1	Nacoziari	8.87	9.15	18.43
2	Valsequillo	2.29	2.97	5.33
3	Xanoxca	5.59	7.27	13.27
4	Hiraxno	5.47	7.06	12.92
5	Defensores	2.23	2.20	4.46
6	Prolongación Reforma	25.22	21.90	52.63
7	11 Sur	14.11	32.72	51.44
8	Zona Centro (sin corredor)	00.00	0.00	0.00
Promedio Porcentual		9.11	11.89	22.69

Todas las imágenes son de: LOGIT, abril de 1995



Las líneas gruesas representan 30,000 viajes diarios, las medianas 20,000 y las delgadas 10,000

## 2.4. Marco legal

En la ley federal, artículo 122, que habla de intervención y obras públicas, se especifica que “el Gobierno proveerá lo necesario para la conservación, mejoramiento y desarrollo de la infraestructura del Estado, y expedirá las disposiciones convenientes para la realización, fomento y aprovechamiento de Obras de Utilidad Pública, General o Local, en su territorio.”

En la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, Art. 4to, se deja claro que la única autoridad en materia de transporte la tiene el gobierno del estado, sea el municipio que sea, tendrá que sujetarse a las disposiciones de los reglamentos que expida el Estado:

“Son autoridades en materia de transporte:

1. El Gobernador del Estado;
2. El Secretario de Comunicaciones y Transportes del Estado, y
3. El Subsecretario de Transportes.”

La definición del Servicio de Transporte, Art.12: “...es aquel que presta el Estado a través de la Secretaría, pudiendo otorgarse a terceros por virtud de la concesión correspondiente; y que se le denomina Servicio Publico de Transporte...”

Art. 15: “ Se consideran vehículos del Servicio Público de Transporte, aquellos con los que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente, el traslado de pasajeros en la infraestructura vial, para satisfacer necesidades de la comunidad y en el cual los usuarios, cubrirán como contraprestación la tarifa previamente autorizada por la secretaria.” Para complementar las cualidades del Transporte: “El Servicio Público de Transporte Urbano, es el traslado de pasajeros que se lleva a cabo, con vehículos cerrados que deben tener una capacidad de usuarios acorde con lo que establezca la Secretaría, asientos en condiciones aceptables de comodidad, seguridad e higiene para realizar este tipo de servicio...Este servicio se llevará a cabo con apego a los itinerarios, recorridos, rutas, líneas, horarios, frecuencia de paso, tarifas y demás especificaciones que señale la concesión respectiva con base en las disposiciones de la presente Ley y Sus Reglamentos” (Art.18)

Art. 19: “El Servicio Público descrito en el artículo anterior, se considerará masivo si es prestado utilizando autobuses, o colectivo si se realiza con minibuses o microbuses, o cualquier otro tipo de unidades de capacidad ,menor que, a juicio de la Secretaría, reúna las condiciones y características vehiculares necesarias para los fines del servicio.”

¿Acaso esto significa que las combis, a juicio de la Secretaría, según sus dimensiones, velocidad y espacio son adecuadas para brindar un servicio de Transporte Urbano? ¿En verdad lo que marca la Ley del Transporte como básico para brindar un Servicio de Transporte es lo que las concesiones aplican? El Estado se deslinda de cualquier control o responsabilidad en el momento en que cede una concesión que supuestamente es sometida a una evaluación de estándares para considerar su cesión, entonces ¿por qué la mayoría de las concesiones no cumplen con lo establecido? Desgraciadamente en algunos puntos, la educación mexicana se comporta como retrógrada, y esto se refleja claramente al observar que muchas veces una “mordida”, o el dinero, las influencias y los favores políticos pueden más con la autoridad que las ganas sinceras de hacerle bien a la gente de su propia ciudad en su propio país. Triste pero cierto.

## **2.5. Localización y ubicación**

La zona, como ya se había mencionado antes, se ubica dentro de los límites del corredor Nacozari, es decir, el sector oriente de la ciudad. Para desarrollar el nodo multimodal, también debemos integrar a través de una línea especial de transporte colectivo una transferencia “suburbana”. En el plano de LOGIT donde se ubican los puntos de transferencia principales de cada corredor se puede entender de mejor manera lo último (Ver en página 16). En primer lugar, se muestra el plano de incidencias, con el cual se explica en qué puntos de la Ciudad se concentran los flujos y unidades de Transporte Colectivo, con ello, podemos deducir más rápidamente en dónde se encuentran los focos de concentración.

Para continuar, el plano de galaxias muestra los puntos de transferencia y concentración ya detectados representándolos, sobre un fondo oscuro, en colores claros y de distintos tamaños, dependiendo la densidad vehicular real que cada uno posea.

## MAPA DE INCIDENCIAS

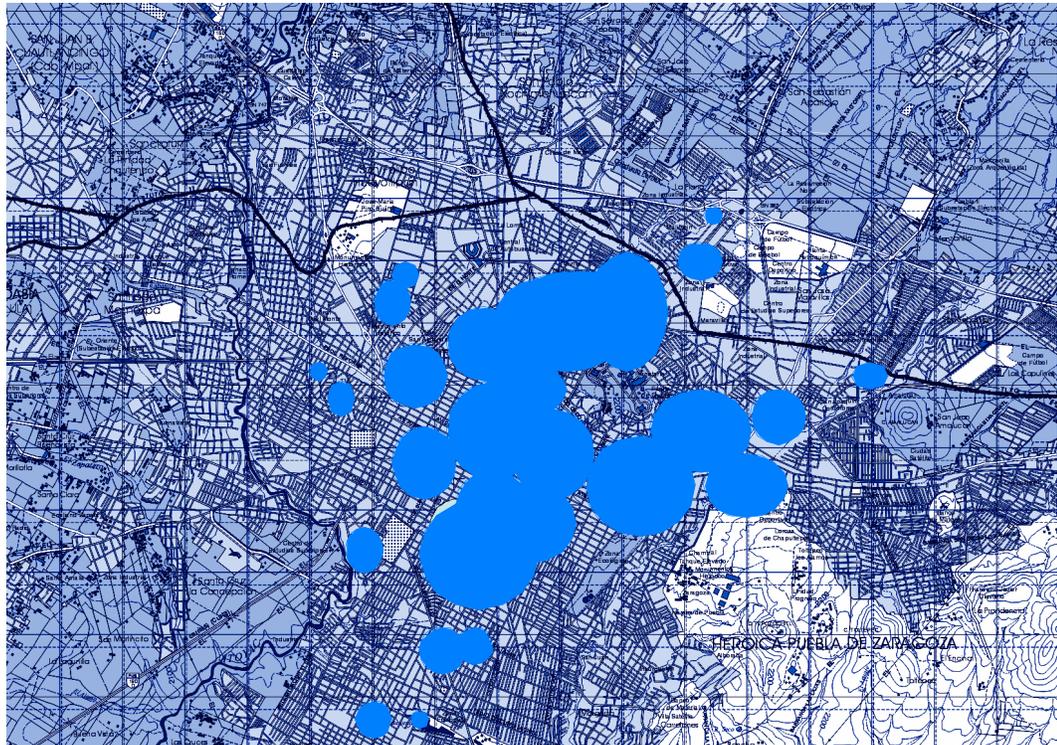


Figura 2.4 Los círculos en azul muestran los puntos de mayor concentración vehicular

## MAPA DE GALAXIAS



Figura 2.5 Los puntos amarillos son los principales puntos de transferencias, el tamaño corresponde a la densidad que cada una tiene.

También en el Plan de Desarrollo Urbano, la Ciudad se divide en sectores. El plano a continuación lo presenta. El espacio en el que se piensa trabajar, se ubicó en el sector nororiente y también se muestran más adelante análisis sobre este sector.

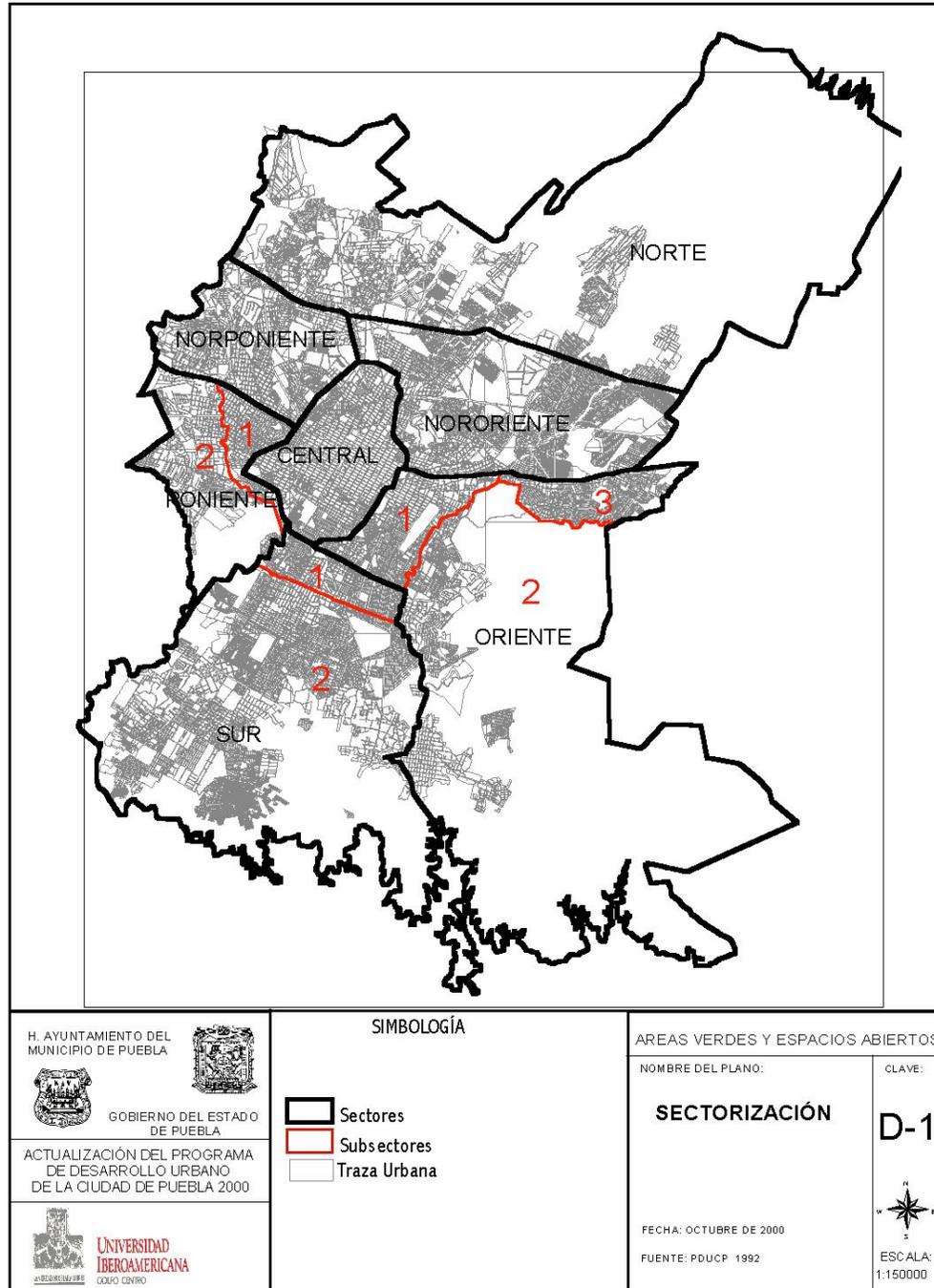


Figura 2.6 Plano de Sectorización de la Ciudad de Puebla, Plan de Desarrollo Urbano. Propiedad de la UIA

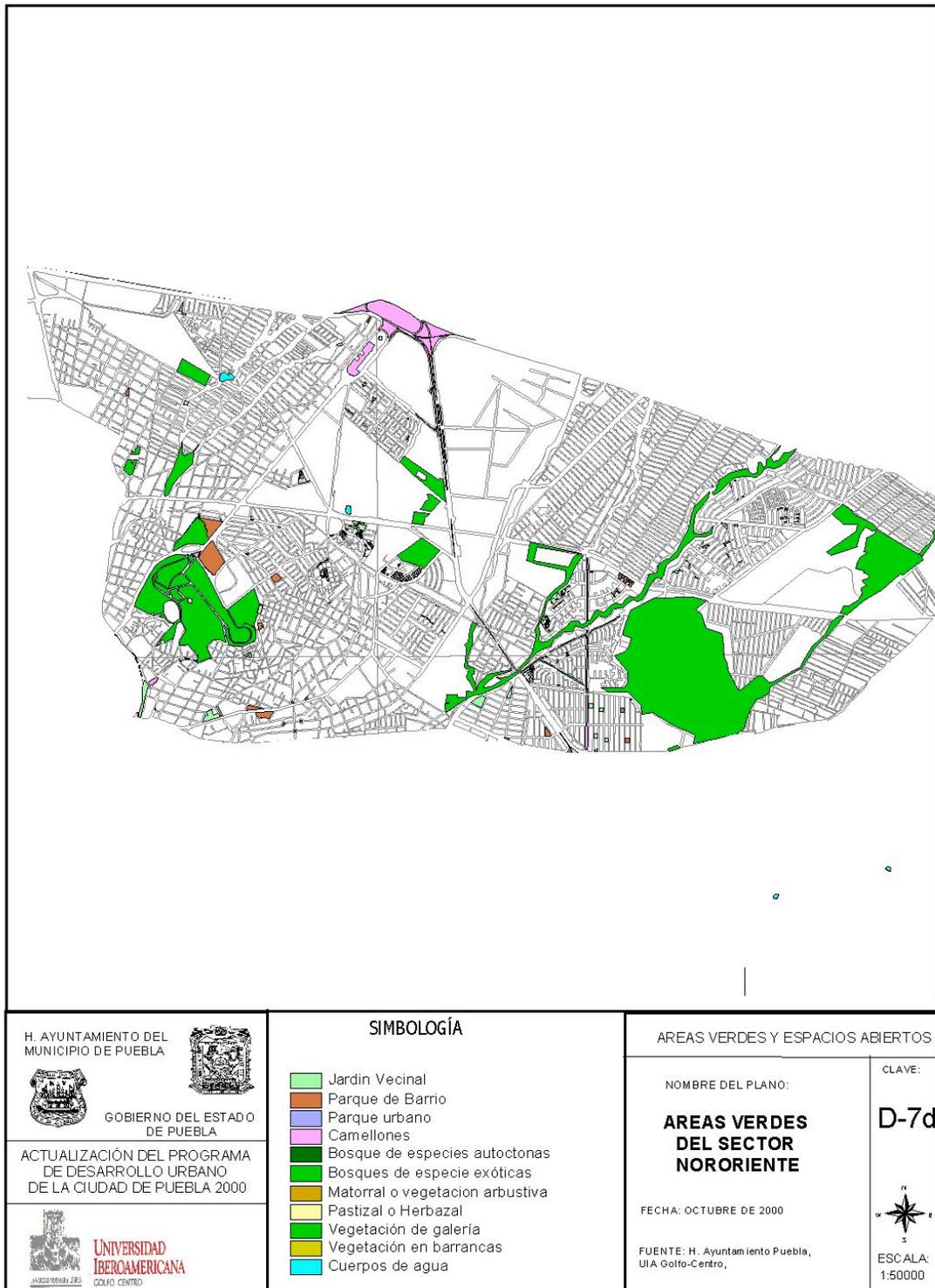


Figura 2.7 Análisis de áreas verdes de Nuestro sector. Propiedad de la UIA.

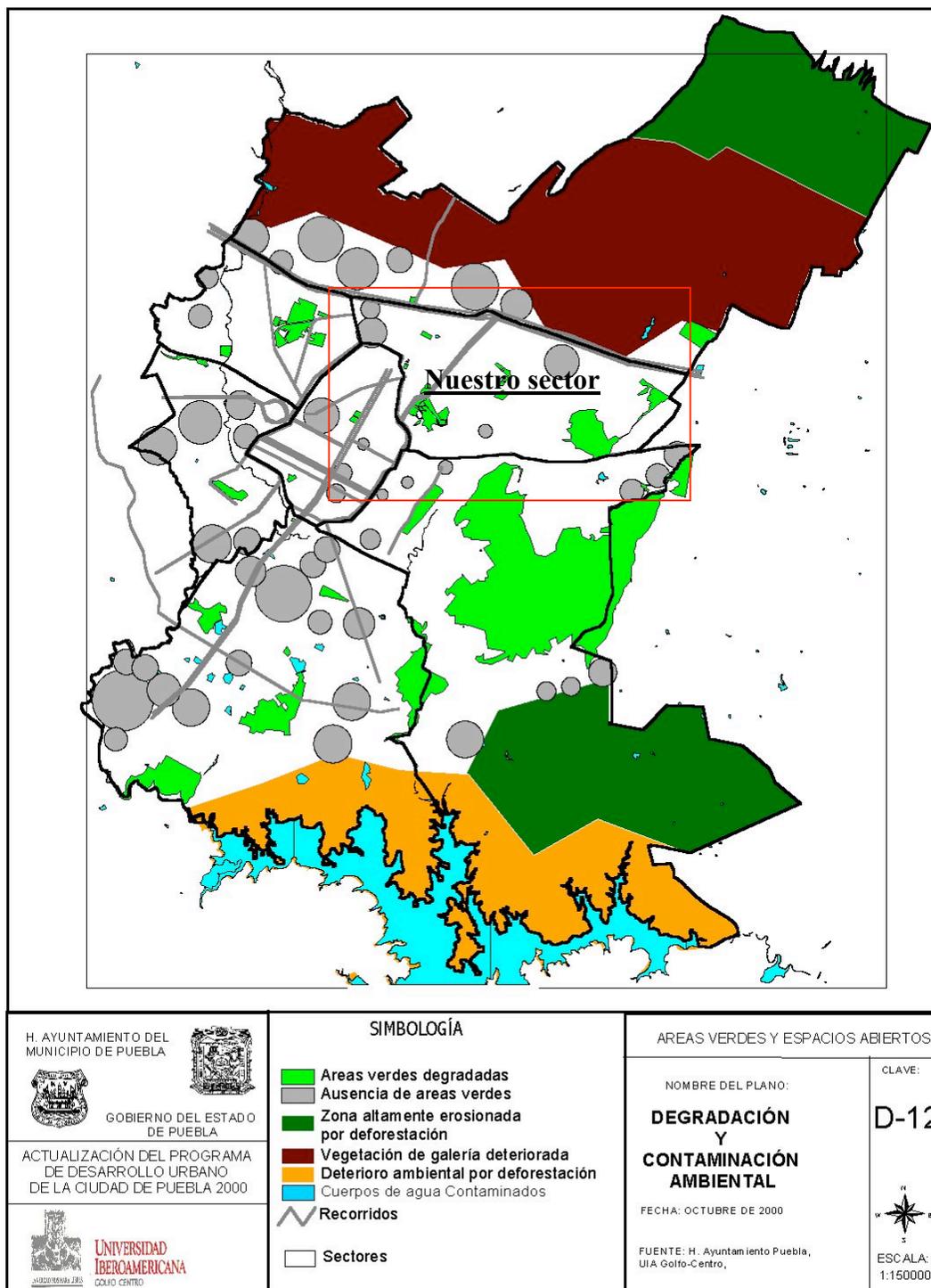


Figura 2.8 La contaminación en los sectores, en el recuadro se encuentra el nuestro. Propiedad de la UIA.

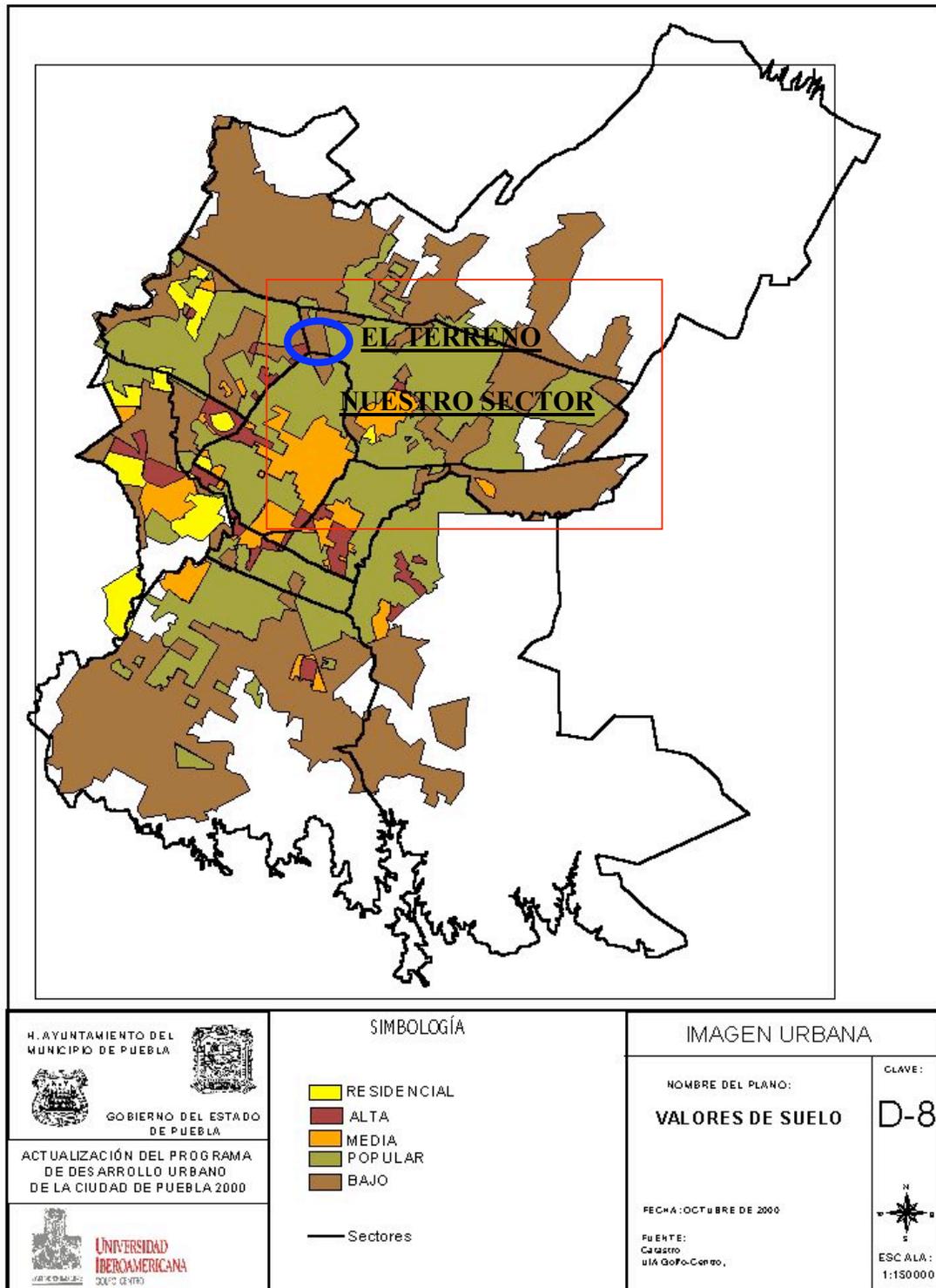


Figura 2.9 En el recuadro se confina nuestro sector, dentro del círculo azul el área donde se ubica nuestro terreno, nótese que se trata de una zona de nivel social bajo. Propiedad de la UIA.

El siguiente paso lógico, es detectar cuántos y de qué tipo son los medios de transporte que en cada una incide, esto es para obtener prototipos de estaciones de transferencia según las necesidades que imponga la aparición de dichos medios.

De éste modo podemos deducir que existen principalmente tres modelos de estación multimodal de transferencias; Tipo T-1, T-2 y T-3, que cuentan con los siguientes medios de transporte:

- Nodo tipo TM-1: inciden transporte colectivo de ruta fija, estación de metro, vía férrea, transporte privado, sitio de taxis y bicicleta.
- Nodo tipo TM-2: transporte colectivo, estación de metro, transporte privado y sitio de taxis.
- Nodo tipo TM-3: transporte colectivo, estación de metro, transporte privado y bicicletas.

La denominación TM significa simplemente Transferencia Multimodal. En seguida, obtener un programa derivado de las necesidades de cada nodo, hará más fácil la tarea de resolver el concepto de la parte arquitectónica de cada uno. No está de más agregar, que el nodo, además de ser un útil centro de transferencias, es un lugar ante todo público y atractivo, por ello, la idea de explotar su lado de esparcimiento no sobra.

El plano que se muestra a continuación, ha sido modificado del original proporcionado por INEGI, y enmarca el área en la que se piensa trabajar, tomando en cuenta sus vialidades principales para integrarlas de algún modo al nodo multimodal de transferencias, así como el punto de transferencias con el cual se interrelacionará de

manera más común y la vía del tren, que en éste caso se tomará en cuenta para plantear otro medio de transporte masivo distinto de los anteriores, sólo agregándole vagones para tren pesado para cubrir el lapso en el que se piensa instalar y echar a andar el metro. Todo esto, junto con las líneas pensadas para el metro (y una probable estación cercana al nodo) se integran en este espacio multimodal en el que estamos pensando. Como ya se había mencionado, el sitio sobre el que se piensa establecer el nodo (y proponer los nodos secundarios) surge de un previo estudio de las intersecciones entre la radial que cruza el anillo del centro urbano y los puntos de mayor concurrencia de la flota vehicular del Transporte Colectivo Urbano. Es importante mencionar también, que de los principales anillos que forman las vialidades más importantes, se detectan cuatro centros importantes; el centro histórico, el centro urbano, el centro en desarrollo y el centro suburbano.

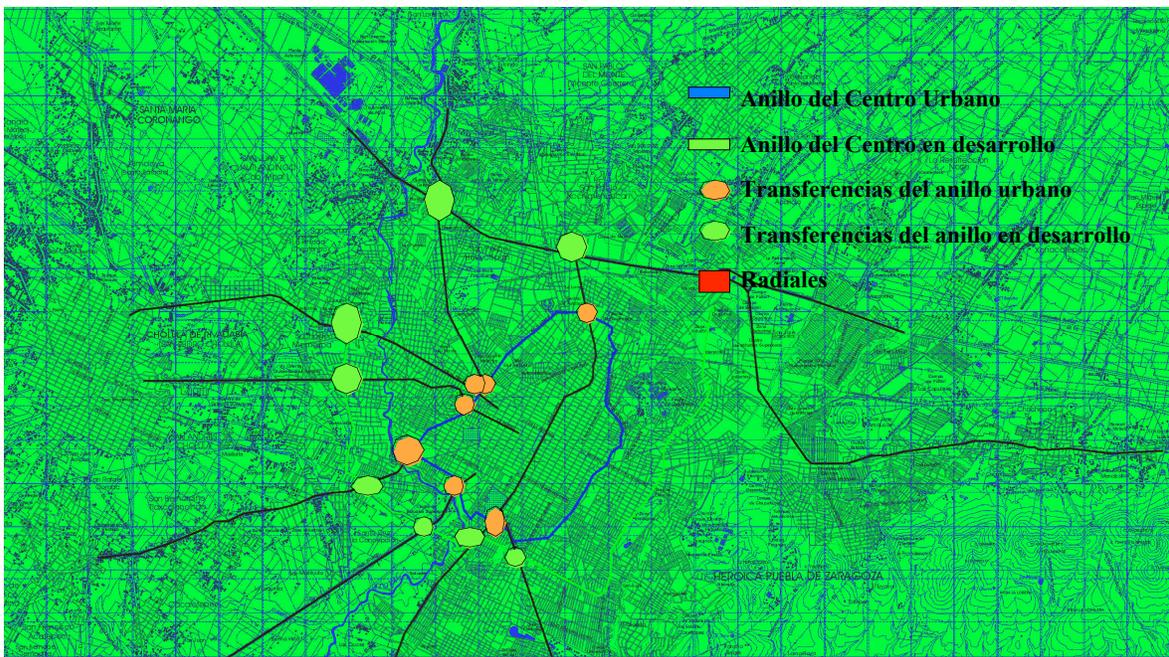


Figura 2.2.1 En este plano de INEGI, se han fijado los principales puntos de transferencia gracias a la información de LOGIT. Modificaciones de la autora.