Capítulo V. Diagnóstico del sitio de estudio.

1. Análisis de la zona.

a. Entorno Urbano

La zona donde se encuentra nuestro punto de trabajo para este proyecto es considerada como un área totalmente comercial de un nivel socioeconómico medio. Podemos encontrar todo tipo de comercios. El principal punto comercial que se localiza es precisamente en el lugar de estudio, Plaza San Pedro, un centro comercial de gran importancia para la zona norte de la ciudad. Junto a esta, sobre el Boulevard Norte, se localiza un nuevo centro comercial, denominado “Plaza Norte”. También se encuentran en la zona otros puntos importantes para el comercio, como lo es el Mercado “Jorge Murat”, mejor conocido como “La Fayuca”, lugar donde se vende toda clase de mercancía, tales como Electrónica, música, software, ropa, calzado, etc. El problema de este mercado es la venta de los productos, anteriormente citados, de manera ilegal. Se venden tanto discos compactos “piratas” como aparatos de electrónica robados y que se venden a más bajos precios que en negocios establecidos, aunque hay que recalcar que no todos venden mercancía ilegal. Por esto, esta zona ha sido considerada como una zona peligrosa, especialmente durante las noches.

La zona de estudio

Otro punto importante de la zona es la Central de Autobuses de Puebla (CAPU), ya que es el punto principal de llegada y salida tanto de turistas como de los habitantes locales que recurren al uso de los autobuses foráneos. Esta central tiene llegadas y salidas desde y hacía diversos estados como lo son principalmente los siguientes: Veracruz, Oaxaca, Tlaxcala, Tabasco, Yucatán, Quintana Roo, Chiapas, Morelos y el Distrito federal. Aparte del turismo, debemos recordar que la Ciudad de Puebla cuenta con un gran número de estudiantes provenientes de otros estados, por lo cual un gran número de estos viajan cada fin de semana a sus respectivas ciudades de origen. La CAPU ha sido el gran motor para el desarrollo de la zona. Se puede decir que antes de la construcción de la CAPU, esta zona era totalmente habitacional de un nivel socioeconómico medio-bajo, ya que prácticamente está considerada como salida de la ciudad.

Foto aérea de la zona

b. Vialidades

La vialidad principal es sin duda el Boulevard Norte, por la presencia de la CAPU sobre este, además, mediante el Boulevard Carmen Serdán, esta vía se convierte en una vía de acceso a la ciudad desde la autopista, e igualmente para la salida. Esta vialidad prácticamente esta activa las 24 horas del día. El tamaño de ésta varía durante su trayecto, ya que podemos encontrar algunas zonas en donde consta de tres carriles de circulación y otras zonas en donde solo cuenta con dos carriles.

Podemos encontrar algunos cruces donde se intensifica el tránsito, como lo son los cruceros que se forman con las siguientes vialidades:

- Blvd. La Pedrera: El problema de este cruce es la gran cantidad de automóviles y autobuses que convergen aquí ya que por aquí deben pasar todos estos para acceder a la CAPU.
- Blvd. 15 de mayo: Este crucero no es muy conflictivo, pero el cruce de automóviles es muy lento por la gran cantidad de fases en los semáforos.
- Avenida Hermanos Serdán: El gran problema aquí es la unión de dos vialidades principales y que ambas conducen a un gran número de automóviles.

Boulevard Norte

Cercanías de la CAPU

También se encuentran muy cerca dos vialidades importantes como lo son el Boulevard San Felipe y la Diagonal Defensores de la República y estas dos, a su vez, son unidas por el Boulevard 15 de mayo. El Boulevard San Felipe, no tiene gran jerarquía dentro de la ciudad, no es una vialidad que este saturada de automóviles, pero si es una vialidad importante ya que limpia de tráfico al Boulevard Norte, ya que los usuarios provenientes de la zona occidente que se dirijan hacía la CAPU y zonas inmediatas acceden más rápido mediante esta vía que utilizando el Boulevard Norte

mientras que la Diagonal trae todo el tráfico de la zona de la China Poblana hacía la Colonia La Paz, cruzando prácticamente de la zona oriente hacía una zona céntrica de la ciudad.

2. Análisis de sitio

El punto preciso donde se desarrollará este proyecto de tesis se ubica en la intersección que forman el Boulevard Norte y el Boulevard 15 de mayo. En los siguientes puntos se analizará las condiciones actuales que presenta el lugar y de esto se hará un análisis para lo que sería la intervención arquitectónica y urbana para la creación de un sitio urbano. Este sitio urbano deberá integrar varios factores para su realización, ya que se deberán modificar vialidades, se creará al menos un paso a desnivel y la introducción del metro nos obligará a recurrir a una estación creando con esto nuestro sitio urbano.

Fotografía aérea del sitio

a. Entorno Urbano.

El sitio de estudio se caracteriza por ser totalmente una zona comercial, pues como se menciona en el análisis de la zona, en este punto se localiza el “Centro Comercial Plaza San Pedro” en lo que correspondería a la esquina oriente de nuestro sitio. Este es un importante punto comercial ya que en él se ubican una gran cantidad de negocios dedicados a la venta de todo tipo de productos y servicios. En la esquina y separado del Centro Comercial por los estacionamientos se localiza el restaurante “California”. En esta esquina se encuentra un gran espacio para expropiación, ya que todo el frente del Centro Comercial corresponde a estacionamientos.

En la esquina sur se localiza una Estación de Servicio, esta cuenta con 4 bombas dobles de venta, un pequeño lavado de autos, áreas verdes y una edificación pequeña que aloja un minisuper, oficinas de administración y servicios. Aquí se pudo observar que muchos conductores utilizan la Estación de Servicio como vuelta a la derecha, ya que los que provienen desde el Boulevard Norte, para no esperar a que el semáforo cambia a la luz verde, entran por esta y siguen su circulación por el Boulevard 15 de mayo. Esto puede causar un accidente de tránsito al juntar automóviles que pasan a velocidades mayores a 30 km/h con los que terminan de consumir combustible y regresan a las calles.

Vista desde el acceso en Blvd. Norte

Vista desde Blvd. 15 de mayo

En la esquina poniente se encuentran dos pequeños restaurantes. Detrás de estos restaurantes se encuentra un gran predio vacío que se utiliza como estacionamiento y que se extiende por ambas circulaciones: Boulevard Norte y Boulevard 15 de mayo. Este predio será fundamental para la creación de nuestro sitio urbano.

Vista desde Plaza San Pedro

Vista desde Blvd. Norte

En la esquina norte se encuentra una pequeña bodega de automóviles de una concesionaria automotriz, esta abarca toda la cuadra. Sobre el Boulevard Norte se encuentran varias calles secundarias que dan acceso al Fraccionamiento Valle Dorado. Este es un fraccionamiento residencial abierto de tipo medio.

El sitio se encuentra totalmente fuera del Centro Histórico o de la Zona de Monumentos por lo que todos los edificios existentes carecen de un patrimonio cultural o arquitectónico, aspecto que para una intervención urbana nos favorece en gran proporción. Todos los inmuebles son contemporáneos, lo que facilitará una expropiación si fuera necesaria.

b. Infraestructura y mobiliario urbano.

El sitio cuenta con toda la infraestructura básica como lo son el sistema de drenaje y alcantarillado y red municipal de agua potable. A nivel superficial se encuentra la red de energía eléctrica mediante vía aérea. También cuenta con iluminación urbana.

El sitio cuenta con algunas paradas de autobuses situadas antes de llegar al crucero, así mismo se cuenta con basureros en la vía pública.

c. Vialidades.

Las vialidades en estudio para este proyecto son el Boulevard Norte y el boulevard 15 de mayo. Ambas tienen gran trascendencia en el lugar de estudio, tienen diferentes características por sus secciones, afluencia de automóviles, su destino-origen y los espacios públicos que originan.

Boulevard Norte

El Boulevard Norte es un gran articulador vial para la ciudad, su clasificación sería como Vialidad Primaria y subdivisión de Vía Principal 1, esto dado a que sirve de penetración a un centro urbano, cuenta con 2 o más carriles por sentido con separador central y circulan volúmenes importantes de tránsito, de los 500 a 800 veh/hora/carril en las horas de mayor afluencia vehicular. En el sitio de estudio, de dirección poniente-oriente sobre el Boulevard Norte cuenta con 3 carriles de circulación y en el crucero se amplia a 4 para los automóviles que requieran dar la vuelta a la izquierda, mientras que en el otro sentido no se amplia un carril para este efecto y tomar el Boulevard 15 de mayo en dirección hacía la Diagonal Defensores de la República. En toda su extensión cuenta con camellón provisto de áreas verdes y arboladas, además que sobre este también se localiza la iluminación urbana.

Boulevard Norte

El Boulevard 15 de mayo también está catalogado en la misma clasificación que el Boulevard Norte, como Vialidad Primaria y en la subdivisión de Vía Principal 1. Tiene las mismas características pero su longitud solo es de 4.7 Km. Este Boulevard ha sido de relevante importancia debido a que ha liberado de tránsito a muchas arterias como lo son el Boulevard Norte y la Diagonal Defensores de la República, así como proveer de un enlace entre la misma Diagonal y el Boulevard San Felipe.

Sus dimensiones son iguales de los dos lados respecto al Boulevard 15 de mayo. Tanto en las dos secciones se cuenta con 3 carriles por cuerpo, la diferencia entre estos es que en la sección noroeste se prohíbe el estacionamiento sobre la calle, mientras que del otro lado si esta permitido.

Boulevard 15 de mayo

d. Espacios para expropiación.

En el sitio de estudio podemos encontrar algunos espacios de tamaño considerable sin construcción o que la construcción es mínima que se pueden expropiar para la creación de sitios urbanos, estos espacios podrán ser utilizados para implementar centros de intercambio modal, plazas urbanas y espacios comerciales.

Para esto nos estamos amparando en lo que se establece en la Ley de expropiación del Estado de Puebla, expedida en el 31 de octubre de 1975, que menciona en el Artículo 1º que las expropiaciones se podrán realizar para una utilidad publica y siempre deberán ser indemnizadas. En el artículo 2º se puede establecer por específico el motivo de la expropiación y nos basamos en los incisos I, II y III. En el siguiente cuadro se transcriben, en su contexto original, los artículos e incisos de la Ley de Expropiación del Estado de Puebla que cubren la expropiación de algunos espacios para la realización de este proyecto.

ARTICULO 1º.- Las expropiaciones sólo podrán hacerse por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

ARTICULO 2º.- Son causas de utilidad pública:

I.- El establecimiento, explotación o conservación de un servicio público.

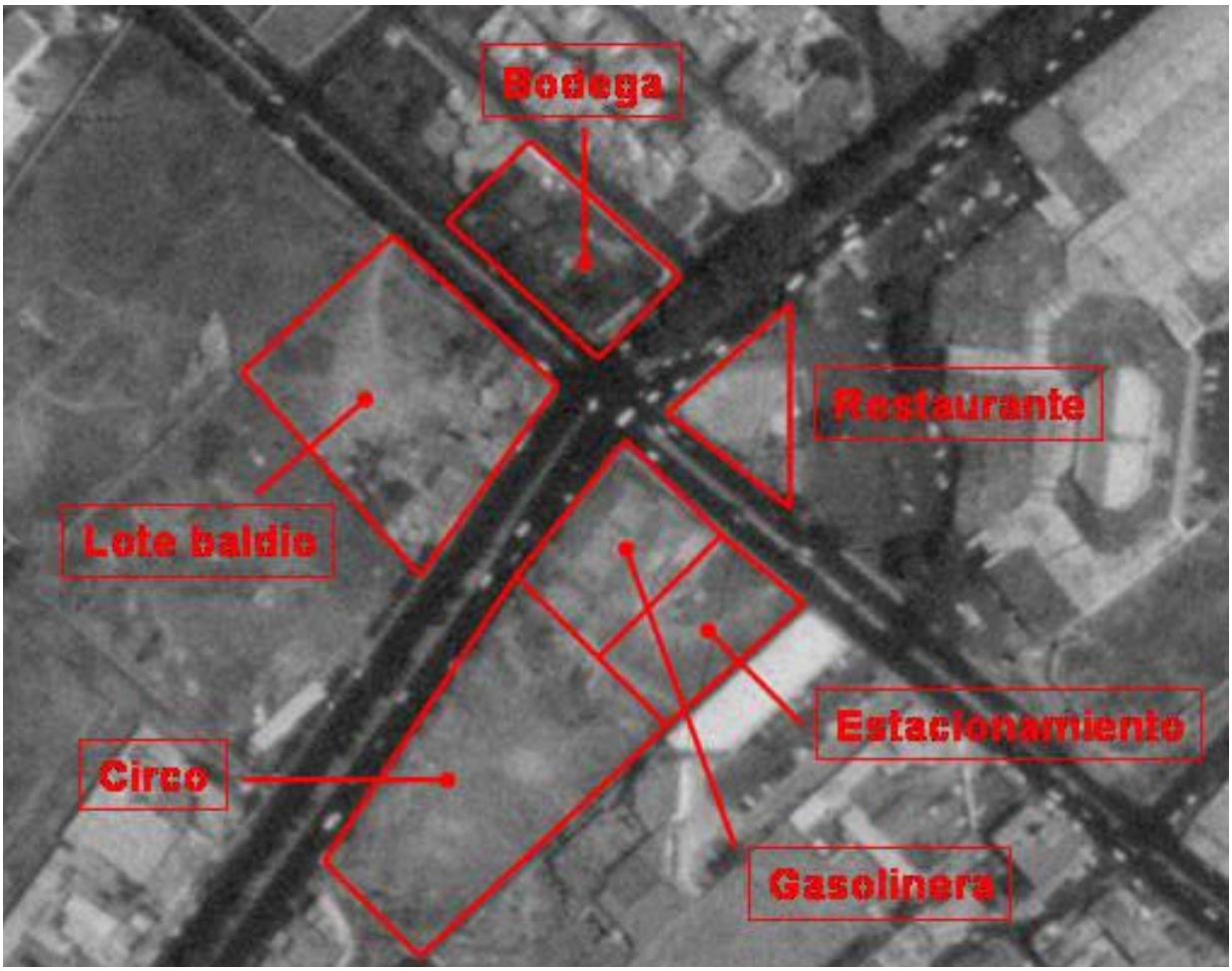
II.- La apertura, ampliación, alineamiento, mejoramiento de avenidas, calles, calzadas, puentes, túneles, caminos, carreteras, y toda vía que tienda a facilitar el tránsito urbano, sub-urbano o entre dos o más poblaciones.

III.- La construcción, ampliación, prolongación, mejoramiento, alineación de plazas, parques, jardines, mercados, campos deportivos y de aterrizaje, hospitales, escuelas, rastros y cualquier otra obra destinada a prestar servicios de beneficio colectivo o para el embellecimiento o saneamiento de las poblaciones.

Fragmento de la Ley de Expropiaciones del estado de Puebla.

Para el inciso I, del artículo 2º, el sitio urbano considerará un servicio público como lo será el nuevo Sistema Metropolitano de Transporte y la ubicación de la estación en este punto. Para el inciso II, el “Circuito Interior Angelopolitano” será el motivo para ampliación de avenidas y construcción de pasos a desnivel. La expropiación para el diseño de plazas de acceso a las estaciones como de estacionamientos en el sitio urbano se respaldará en el inciso III del mismo artículo.

En las esquinas al cruce encontramos cuatro de estos espacios, uno sobre el Boulevard Norte y un último sobre el Boulevard 15 de mayo. Se buscó que los terrenos para expropiación tuvieran nula o mínima construcción para no elevar los costos de construcción del nuevo sitio urbano.



Espacios para posible expropiación

El primero es la Estación de Servicio No. 6350, localizada en la esquina sur del sitio de estudio. Consideramos este como un espacio para expropiación debido a que la construcción existente es mínima. La Estación cuenta con tres áreas construidas: venta de combustible, lavado de automóviles y edificio de administración y servicios. La zona de venta de combustible consta de una estructura metálica con cuatro columnas, cubierta de lámina y faldón luminoso. El lavado de automóviles cuenta también con 4 columnas metálicas pero la cubierta es mediante una lona. El edificio de administración y servicios sería la única construcción por demolerse, aunque el edificio es muy pequeño y no causaría muchos costos. En tanto a las instalaciones, tanto eléctrica, hidrosanitaria y especiales, no causarían grandes problemas ya que estas se encuentran en canales establecidos para su localización. El mayor problema sería la extracción, mediante grúas, de los tanques de almacenamiento, que mínimo deben ser dos y posiblemente cada uno con una capacidad de 40,000 litros.

Vistas hacía la gasolinería

De acuerdo al diseño final de este proyecto, la Estación de Servicio podría ser reubicada en otro sitio e integrarla al contexto del sitio urbano. Como se puede ver, se aprovecha gran parte de la estructura actual y la construcción sería mínima, con lo que se tendría que indemnizar muchos menos al propietario.

Otro espacio ideal para la expropiación sería enfrente de la Estación de Servicio, sobre el Boulevard Norte. En esta esquina se encuentran dos pequeños restaurantes, pero el lugar que nos interesa en este tema es el espacio que se encuentra detrás de estos. Es un gran terreno sin construcción que se extiende sobre el Boulevard Norte y el Boulevard 15 de mayo, lo que hemos considerado la esquina

poniente. Sobre el Blvd. Norte, en colindancia con las oficinas corporativas de Telcel, se ha establecido un negocio de venta de mueblas de madera, pero sus instalaciones son totalmente temporales, pues cuenta con una sencilla estructura metálica a base de lámina y perfiles metálicos, lo que no traería consecuencia mayores para el desmantelamiento para la construcción del sitio urbano. Las únicas construcciones existentes son los dos restaurantes situados en la esquina, que lo más probable será deberían ser expropiados por ubicarse en una ubicación importante en el sitio urbano.

Vista parcial del terreno ubicado detrás de los restaurantes y establecimiento de venta de muebles

Sobre el Boulevard Norte, junto a la Estación de Servicio, se encuentra un terreno donde actualmente se instalan varios circos durante gran parte del año, es un espacio que también carece de construcción alguna. El espacio en cuestión parece ser ideal para el proyecto debido a sus dimensiones y a su ubicación sobre el Boulevard Norte.

Terreno sobre Boulevard Norte ocupado por temporadas por los diversos circos