



PLAN INTEGRAL PARA LA REHABILITACIÓN  
DE LA CALLE DEL FERROCARRIL EN SAN MARTÍN  
TEXMELUCAN, PUEBLA.

DICIEMBRE 2023



FACULTAD DE ARQUITECTURA

URBANISMO Y  
DISEÑO  
AMBIENTAL

**BENEMÉRITA UNIVERSIDAD  
AUTÓNOMA DE PUEBLA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
COLEGIO DE URBANISMO Y DISEÑO  
AMBIENTAL**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

***LICENCIADA EN URBANISMO Y DISEÑO AMBIENTAL***

**PRESENTA:**

**ELIZABETH VICTORIA LUNA ZEPEDA 201304718**

**DIRECTOR DE TESIS:**

**DR. PORFIRIO EDUARDO LUGO LAGUNA**

**ID: 100494288**

**ASESORES:**

**DRA. NORMA LETICIA RAMIREZ ROSETE**

**ID: 100443088**

**DRA. ADRIANA HERNANDEZ SÁNCHEZ**

**ID: 100294822**

# INTRODUCCIÓN

Este trabajo de tesis tiene como finalidad una propuesta de estrategias urbanas integrales para el entorno inmediato que tiene la Calle del Ferrocarril en el municipio de San Martín Texmelucan, en el estado de Puebla; donde el estado actual se encuentra suspendido debido a la falta de asistencia social y de las autoridades. Esta investigación está conformada por tres capítulos que brindan información para encaminar a la propuesta de mejora urbana en el municipio. El primer capítulo nos muestra el diagnóstico urbano de dicha zona, partiendo del entorno histórico explicado en una línea del tiempo con un breve registro de imágenes actuales; aspectos geográficos-naturales que nos favorecen la integración de soluciones, así como los problemas que se encuentran en diversos momentos del año demostrando la deficiente movilidad peatonal actual en la zona de estudio. El segundo capítulo describe las más importantes características poblacionales culturales y socio-económica en el área de influencia y región donde se desenvuelve el recorrido de estudio. En el tercer capítulo se proponen los principios a considerar para el entorno de la calle del Ferrocarril: con un concepto de ruta integral sustentable, fundamentado en el valor urbano histórico social de la zona. Esta sección se dividen los tramos en A, B, C y D de la calle según su

comportamiento, y se integran por seis ejes: **movilidad y accesibilidad** atiende el uso peatonal y automovilístico de esta zona; **comercio informal** contempla el ambulante característico de San Martín; **zonificación** de estacionamientos que dan un mejor orden al desplazamiento; **percepción de seguridad** con elementos urbanos para revivir la función del espacio a todas horas; **confort** al sitio por la propuesta de mobiliario y por último el **reordenamiento de equipamiento urbano**, que en conjunta función, se pretende combatir el estado actual desmejorado, para el metabolismo Texmeluquense. Al concluir los capítulos, los argumentos finales exponen situaciones anteriores, presentes y futuras que se pueden considerar y añadir en otro proyecto urbano de una escala parecida para intervenir los municipios con un desarrollo similar.

# INDICE

## Contenido

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>2</b>
<b>INDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>CAPITULO I. ANTECEDENTES</b> .....	<b>5</b>
SITUACIÓN ACTUAL .....	6
JUSTIFICACIÓN .....	11
OBJETIVOS .....	12
ANALOGÍAS PARA EL PROYECTO: PLAN INTEGRAL DE REHABILITACIÓN EN LA CALLE DEL FERROCARRIL EN SAN MARTIN TEXMELUCAN.....	13
Corredor Regina Centro Histórico D.F. ....	14
Calle Morelos – Monterrey Nuevo León .....	17
Plan Integral de Recuperación del Centro Tradicional de la Ciudad de Alicante.....	19
Plan para la revitalización del barrio de la Antigua Merced en el Centro Histórico de la Ciudad de México.....	21
Conclusiones Analogías .....	23
<b>CAPITULO II. DIAGNÓSTICO URBANO</b> .....	<b>25</b>
MEDIO FISICO NATURAL Y ARTIFICIAL.....	33
Topografía .....	33
Uso de suelo .....	33
Clima .....	33
Recursos Naturales y Turísticos .....	33
ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA .....	36
Estructura política-socioeconómica .....	36
Propiedad de la tierra y valores de la Tierra .....	38
Población.....	38
Perímetro Contención Urbana por CONAVI.....	39
Normativa .....	43
ESTRUCTURA FÍSICA DE LA CIUDAD .....	46
Análisis de Tramos .....	47
Análisis de Intersecciones .....	56
Aforos.....	61
SINTESIS GENERAL DEL DIAGNÓSTICO .....	68
ANALISIS FODA Y SINTESIS POR TRAMO .....	71
<b>CAPITULO III. PROPUESTA</b> .....	<b>80</b>
Concepto de la Propuesta .....	82
Programa de Necesidades.....	83
Estrategias Generales.....	85
Estrategias de diseño para la Movilidad y Accesibilidad.....	86
Estrategias de diseño para el Comercio Informal .....	87
Estrategias de diseño para los Estacionamientos .....	88
Estrategias de diseño para la Percepción de Seguridad .....	89
Estrategias de diseño para el Confort.....	90
Estrategias de diseño para el Equipamiento.....	91
<b>CONCLUSIONES PROPUESTA</b> .....	<b>104</b>

Anexo Normativa .....	106
Escala Internacional.....	106
Escala Nacional .....	106
Escala Estatal .....	107
Escala Municipal .....	108
<b>INDICE DE ILUSTRACIONES .....</b>	<b>109</b>
<b>INDICE DE TABLAS.....</b>	<b>112</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>113</b>

# CAPITULO I.

## ANTECEDENTES

# SITUACIÓN ACTUAL

La ciudad de Texmelucan, es un municipio de Puebla entre los estados de México y Tlaxcala. Se caracteriza por el paso de para la capital del país. Su geografía y recursos naturales han sido propicios para el desarrollo habitacional, comercial e industrial.

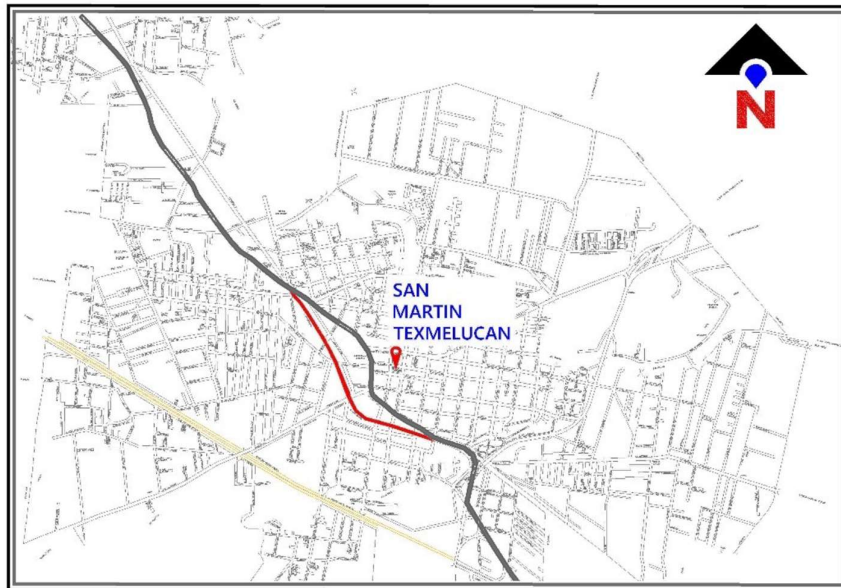


Ilustración 1 Ciudad de San Martín Texmelucan

La zona de estudio se encuentra ubicada de extremo a extremo, como una arteria en la ciudad. Es un espacio abandonado la calle del Ferrocarril en el centro de la urbe,

no tiene condiciones transitables como una ruta urbana accesible para el desplazamiento peatonal y ciclista.

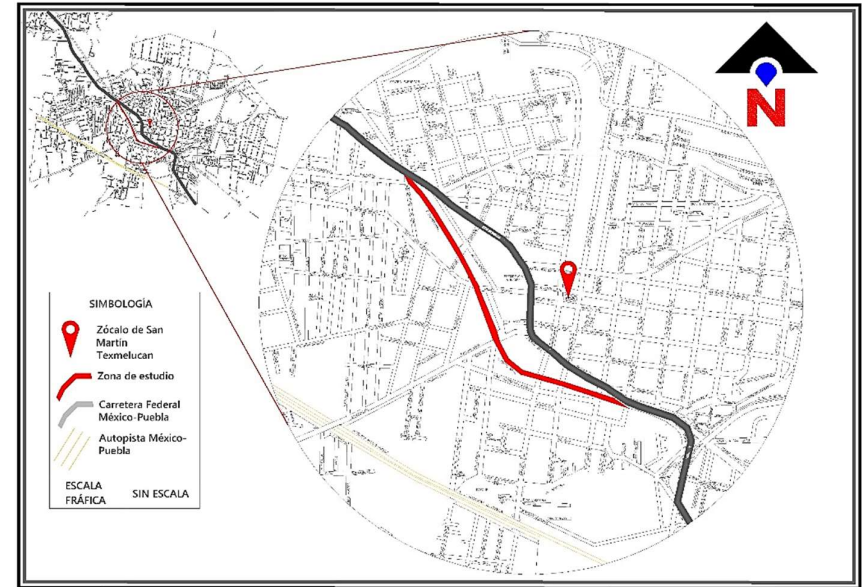


Ilustración 2 Zona de estudio, calle del Ferrocarril.

Es una característica importante la “centricidad” que tiene la calle, y su importancia en la historia de este asentamiento: por su aportación en innovación, tecnología, transporte y economía, para el desarrollo de la población. Pero las condiciones ambientales actuales son insuficientes para los desplazamientos urbanos. El desarrollo y crecimiento de la localidad no está presente en la infraestructura vial del municipio, situación que pasa frecuentemente en muchos lugares, con un desarrollo sin planeación.



*Imagen 1 Tramo de calle sin pavimentar, con maleza y susceptible a la inseguridad urbana.*

Este lugar marca su historia primeramente al ser proyectado para la línea férrea por sus características topográficas, cuyas acciones de infraestructura comenzaron en el año 1874 con tracción animal y de vía ancha (Contreras Hernandez, 2015) Para 1886 bajo el proyecto "Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan" con la línea Interoceánica; que tenía como objetivo comercial unir la Capital con el estado de Veracruz para la distribución de mercancías; terminando sus actividades en el nuevo milenio aproximadamente, ya que los recorridos se suspendieron por la sustitución de rutas alternas más eficientes y por la omisión de actividades que tenía la línea. (Viajando en la Historia, 2016) En el gobierno de Ernesto Zedillo, (1994-2000) se privatizó el ferrocarril. El patrimonio férreo, industrial, histórico y cultural se perdió en estos años. (Amador Tello, 2014)

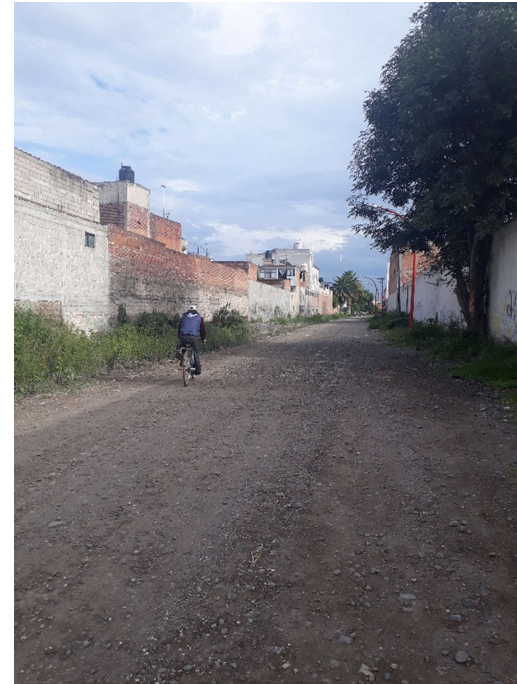
Hasta hoy, no hay uso alguno, debido a la suspensión del ferrocarril. La calle se desplaza paralelamente a la Libertad norte, antiguamente la federal México-Puebla. Los puntos inicio-fin son importantes: la entrada de autobuses urbanos metropolitanos que marca la entrada del centro de la ciudad y por el otro extremo la Iglesia del Carmen del siglo XX, (aunque el tramo férreo que continúa hasta la Hacienda de Chautla). Para el año 2020 cuenta con condiciones físicas y sociales de inseguridad, al transitar en horas del día y noche; con un estado sanitario desfavorable que empieza a crecer los últimos años, dado que se han instalado algunos ambulantes en la zona centro (cruce con el carril de San Miguel) por ende, la contaminación y posible uso se agrega día con día.



*Imagen 2 Uso de ambulante sobre la calle*



*Imagen 3 Rieles en cruce de calle, mientras el uso de suelo ha cambiado con el tiempo.*



*Imagen 4 Usuario ciclista, desplazándose.*

Dentro de la estructura espacial en este lugar existen sitios de interés regional que también se han visto directamente afectados debido a la falta de desarrollo de infraestructura que requiere el lugar, no sin dejar de lado la imagen e identidad de Texmelucan como patrimonio de los habitantes.

Se conoce que ésta calle incluye a nueve colonias directas de las sesenta y seis totales del municipio: Ampliación los

*Ilustración 3 Mapa de la línea de extensión Interoceánica 1912, Museo de los Ferrocarriles Mexicanos*

Dicios, Álvaro Obregón, Colonia Centro, Infonavit Mártires 7 de Enero, Lindavista, El Carmen, Morelos, La Santísima, Carril de San Miguel; en las cuales se registra un número de habitantes aproximado de 5000 vecinos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2017).



Ilustración 5 Tramo señalado vía satelital: zonas de ambulantes. Google Earth

Dentro de las metas gubernamentales, en los últimos dos Planes Municipales de Desarrollo (2014-2018 y 2011-2014) no se ha distinguido algún proyecto para esta zona como una prioridad del desarrollo urbano Texmeluquense. Aunque podemos citar el siguiente objetivo en el eje de desarrollo urbano del segundo informe en la última administración: “Optimizar las vías de interconexión al interior y exterior del municipio a efecto de mostrar al país los destinos turísticos y comerciales del mismo, como detonante de la competitividad gubernamental” (Gobierno Municipal de Texmelucan, 2015) a lo cual, se ha omitido la integración del

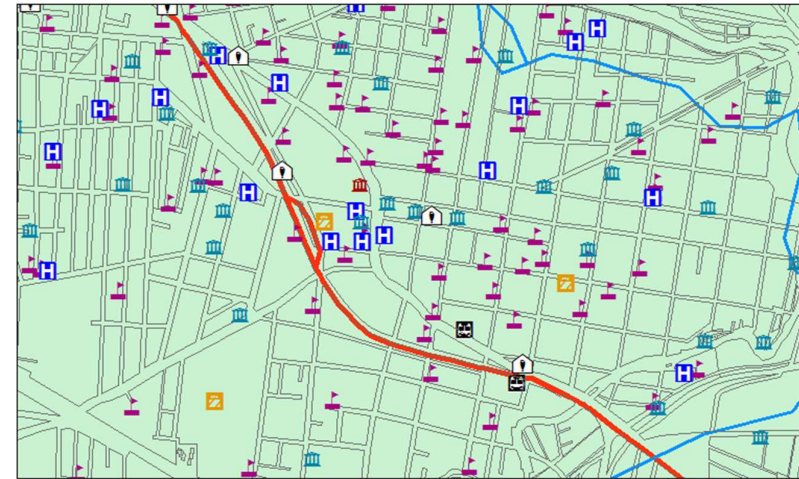


Ilustración 4 Imagen macro de la línea del ferrocarril con el equipamiento más cercano.

algún proyecto para esta vialidad. Las remodelaciones que se han realizado a la ciudad nos demuestran el uso activo de sus vialidades y compleja conexión, entre ellas menciono el ensanchamiento de la Libertad Norte como vía alterna México-Puebla y con la imagen urbana realizada en el año 2015-2016. Las actividades, conexión de sitios y prácticas de desplazamiento que se realizan en la zona, lo convierten en un plan especial de desarrollo; que atienda las necesidades básicas de este bloque céntrico urbano Texmeluquense (H. Ayuntamiento de San Martín Texmelucan, 2014). Es por esto que el plan de integración para la rehabilitación, que considera el uso, caracteres, actividades e identidad es un método correcto para generar espacios públicos de calidad y con una demanda efectiva para la población de San Martín.

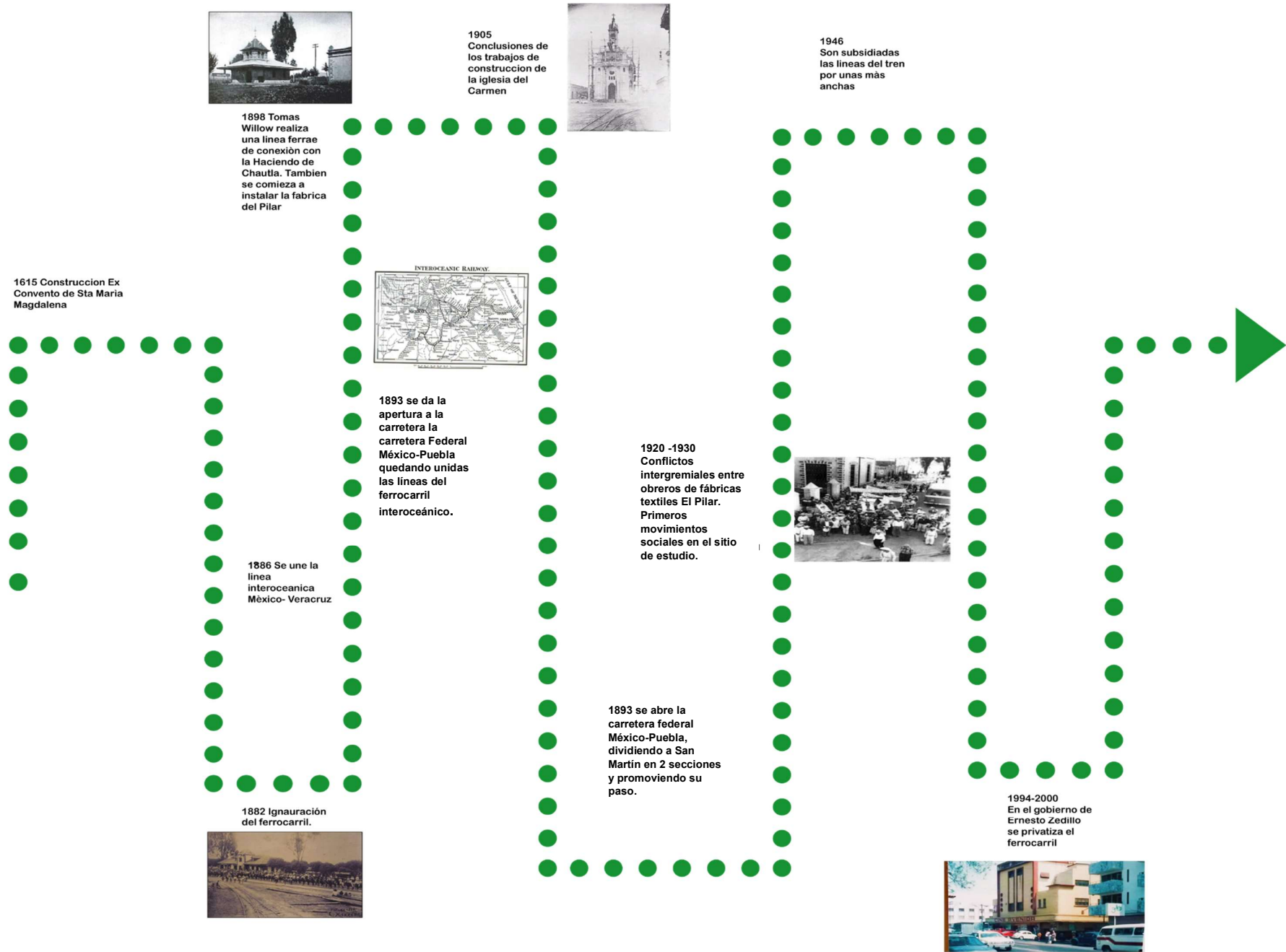


Ilustración 6 Línea del tiempo, expone los usos del suelo a través de la historia en el área de estudio.

## JUSTIFICACIÓN

Es importante la realización de un Plan Integral con el propósito de rehabilitar la calle del Ferrocarril en San Martín Texmelucan que maximice su uso sin movilidad motorizada por combustibles, para que la comunidad Texmeluquense pueda desplazarse libremente desde la entrada a la salida sin tener dificultad alta en su trayectoria. Este proyecto cuenta con vitalidad y energía considerable gracias a los usos de suelo que el habitante ha asignado a la zona; educación, comercio, recreación, vivienda y el patrimonio histórico de este municipio.

Desde que existía el ferrocarril esta senda tenía gran utilidad, por la popularidad de los lugares (que también la han vuelto importante), el desarrollo y crecimiento de la ciudad que son involucrados en su historia local. Los distintos puntos de interés crean una congruencia en la secuencia espacial para que, al rehabilitar la calle y equiparla

genere un espacio público de distintas escalas: local, municipal y estatal.

Las acciones de planeación en la ciudad y diseño urbano tienen efectos directos a la seguridad social demandante en toda la localidad de San Martín Texmelucan. Esta intervención también posibilita un cómodo, accesible y atractivo lugar para el desarrollo económico que sea una medida preventiva de ambulante y maximiza la fama de estancias que tiene la calle, tanto valora como reconoce la historia del lugar por el patrimonio construido.

Es importante citar que el territorio que abarca este proyecto toma como principio el cuidado del medio ambiente, ya en que los planteamientos se proponen: una estrategia de movilidad sustentable peatón-ciclista como forma de desplazamiento principal entre las colonias principales céntricas del municipio.

La realización de este proyecto beneficia a un 45% de la población en la localidad gracias a las 9 colonias ubicadas al centro de la ciudad que recuperan una mayor parte de actividad en el corazón de la ciudad.

Recuperar el espacio público, proyectar un ambiente seguro para todas las edades y género, motivar el desarrollo y usos de suelo apropiados, son los objetivos alcanzables que cubren este proyecto mientras que la recuperación del tejido social de la comunidad Texmeluquense se vuelve más constante y auténtico dándose en el proceso.

## OBJETIVOS

**DISEÑAR UN PLAN INTEGRAL PARA LA CALLE DEL FERROCARRIL DENTRO DE LA COMUNIDAD DE SAN MARTÍN TEXMELUCAN, QUE INTEGRE A LOS HABITANTES, UNA PUNTOS DE INTERÉS CON ESTRATEGIAS SUSTENTABLES A PARTIR DEL TERRENO DONDE SE ENCUENTRA, BENEFICIANDO A LA POBLACIÓN URBANA, FISICA Y SOCIALMENTE.**

Reconocer el patrimonio natural e histórico para consolidar una imagen propia Texmeluquense

Estudiar las acciones sociales y económicas que desarrolla la comunidad

Analizar la información existente del medio edificado y social que está inmersa en la zona de estudio para realizar propuestas funcionales de diseño y atender los problemas que se encuentran dentro de la calle.

## ANALOGÍAS PARA EL PROYECTO: PLAN INTEGRAL DE REHABILITACIÓN EN LA CALLE DEL FERROCARRIL EN SAN MARTIN TEXMELUCAN.

Dentro del marco de estudio para el planteamiento de un proyecto que tenga como fin la recuperación de la calle del Ferrocarril en San Martín Texmelucan, se contemplaron los siguientes proyectos; que, vistos desde el punto de vista de diseño, calidad, impacto ambiental-social-económico y

no omitiendo el cultural ejemplifican una visión integral para retomar ideas de cada uno de ellos:

- Corredor Regina, ubicado en la ciudad de México
- Calle Morelos en Monterrey, Nuevo León
- Plan Integral de Recuperación del Centro Tradicional de la Ciudad de Alicante.
- Plan para la revitalización del barrio de la Antigua Merced en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Para retomar ideas de cada uno de estos sitios, se contempla un ángulo de estudio más enfocado al económico social que desenlazan los proyectos ya aplicados en diversos lugares en el país. El uso del espacio público en forma de un sendero peatonal en los lugares que describiré a continuación, permite el favorecimiento y crecimiento de calidad de la vida urbana por dar lugar al comercio local y al fortalecimiento de tejido social.

Trabajé con estos lugares porque me ha gustado su secuencia en diferentes escalas, su coherencia y sobre todo su relación con el entorno. Generaron un ambiente muy acogedor haciendo de la calle el espacio público artístico, sobresaliente de algún punto en la ciudad, dándole una identidad especial al lugar y a sus habitantes.

## Corredor Regina Centro Histórico D.F.

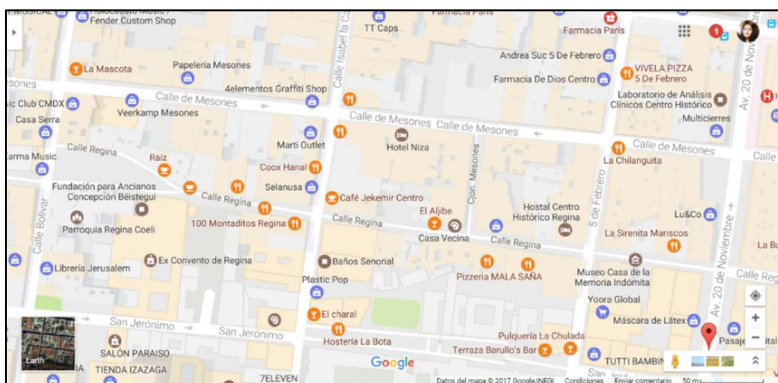


Ilustración 8 Localización del Corredor Regina en D.F., Google Maps.

- Localización: Entre las calles Bolívar y 20 de noviembre del Centro Histórico de la Ciudad de México.
- Descripción del proyecto: La propuesta de volver la calle peatonal la hizo el jefe de gobierno Marcelo Ebrad en el 2007, donde señaló que sería parte de las iniciativas de recuperación del espacio público; que le plan daría impulso a las actividades culturales y artísticas que se desarrollarían en la zona y evidentemente que impactaría en la reactivación económica. También el propósito de fomentar la movilidad no motorizada. (Club, 2013) En 2008 bajo tres etapas en la totalidad de ejecución del proyecto dirigido por la Secretaría de Obras y Servicios (SOS) con una inversión de 97 millones de pesos distribuidos al largo de 1250 metros lineales. Tal lugar tiene una vocación por los sitios que destacan en los cuales podemos mencionar el Templo de Regina Coeli, y

demás locales como: sastrerías, reparadoras de calzado, carnicerías, recauderías, talleres, imprentas, restaurantes, cafeterías y fondas, entre otras. (Bolaños Sanchez, 2006). La remodelación de la calle que incluyó la vocación del lugar y su arquitectura colonial evidentemente, añadió elementos de mobiliario urbano con diseño más contemporáneo para caracterizar el lugar: (Franco, 2009)



Ilustración 9 Diversas actividades y representaciones en la calle Regina, México Travel Club

- Características:
  - i. Conversión peatonal de la calle
  - ii. Piso de loseta de concreto con agregado de basalto y grano de mármol Bancas modelo campus
  - iii. Bancas modelo campus
  - iv. Macetones
  - v. Terrazas
  - vi. Aparcamientos para bici

- vii. Botes de basura (Cestos estilo Espenser)
- viii. Postes de luz
- ix. Iluminaciones elípticas con uno y dos brazos de menor gasto energético, luminarias para empotrar en el piso
- x. Vegetación
- xi. Mejoramiento de imagen urbana: mejoramiento de fachada de cada local de venta
- xii. Mejoramiento de la tubería de drenaje y agua potable



Ilustración 12 Corredor Regina, Guía del Centro Histórico.

- xiii. Programas con objetivo a la capacitación de



Ilustración 10 Muro Verde sobre Corredor Regina, (Pàramo, 2015)

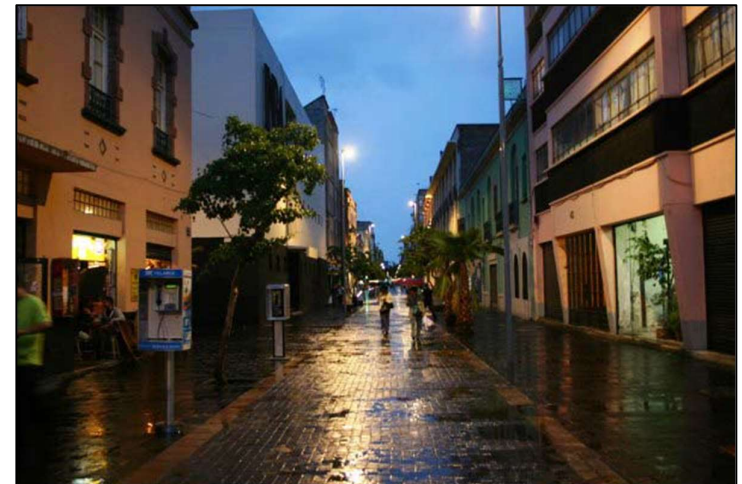


Ilustración 11 Perspectiva nocturna de la calle Regina, Guía del Centro Histórico.

los comercios para el mejoramiento de sus productos y servicios.



*Ilustración 13 Iluminación para el espacio público  
calle Regina (Illuminet, 2009)*

Los beneficios son de calidad de vida y potenciales socioeconómicas. (MXCITY guía insider, 2016)

- **Funcionamiento:** La vivienda juega un papel muy importante en este proyecto, no solo porque los nuevos vecinos que llegan a repoblar esta zona del centro, inclusive a las personas que han habitado estos inmuebles desde tiempos atrás, adaptándose a la zona intervenida y logrando un buen desarrollo para la calidad de vida de la calle. La nueva situación urbana de esta calle ha generado expectativas en cuánto a lo que pueda producirse en el terreno cultural y vecinal. Esta calle se ha transformado en un laboratorio social.

## Calle Morelos - Monterrey Nuevo León.

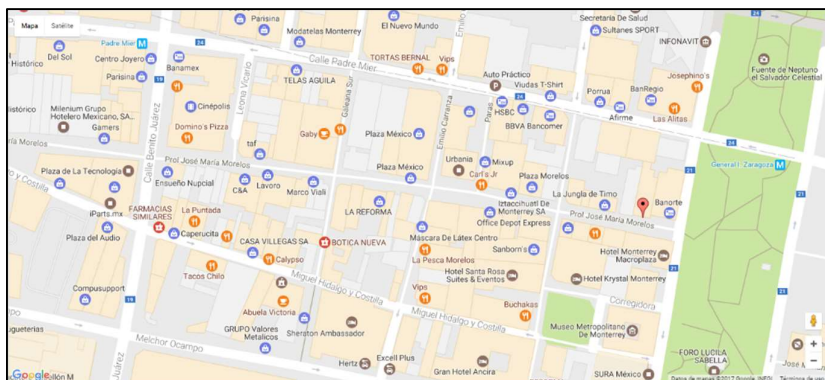


Ilustración 14 Mapa de ubicación de la calle Morelos en Monterrey Nuevo León, Google maps.

- Localización: La calle Morelos se ubica en el centro del municipio de Monterrey en el estado de Nuevo León, entre la calle Benito Juárez y la Macro plaza.
- Descripción del proyecto: El Gobierno arrancó el proyecto denominado "Zona 30" bajo la dirección de Margarita Arellanes (alcaldesa) el cual tenía como fin rescatar el Barrio Antigo de la ciudad para darle preferencia al uso peatonal y fomentar la convivencia en este sector de la ciudad. El esfuerzo por crear un espacio accesible, seguro y con un enfoque de escala humana. "Estamos trabajando con los vecinos, porque también parte del deseo que nos han dicho los mismo es que este tipo de calles a escala humana, que se privilegia a la persona y no al automóvil".



Ilustración 15 Imagen de usuario en la calle Morelos, (FOURSQUARE, 2015)

Se implementaron actividades culturales, arborización y calles a un mismo nivel en un aspecto general y en aspecto específico podemos mencionar:

- Ampliación de espacios peatonales
- Accesibilidad
- Arborización
- Jardines Urbanos
- Iluminación
- Bahías de estacionamiento exclusivas para residentes y visitantes.
- Pavimento estético



Ilustración 16 Imagen de usuario en la calle Morelos, (FOURSQUARE, 2015)

Funcionamiento: Ambulantaje y comercio es de los principales caracteres que tiene la zona por su distintivo turismo y flujo de los mismos habitantes, donde podemos encontrar tiendas de todo tipo, restaurantes y un ambiente confortable al peatón. Esta calle está dirigida más al uso comercial, pero sin embargo se pueden rescatar elementos de diseño como el uso de vegetación y el respeto y confort también hacía los ambulantes y artistas que resguarda el lugar.



Ilustración 18 Perspectiva de la Calle Morelos, por usuarios.



Ilustración 17 Fachadas dentro de la calle Morelos, distintos usuarios.

## Plan Integral de Recuperación del Centro Tradicional de la Ciudad de Alicante.

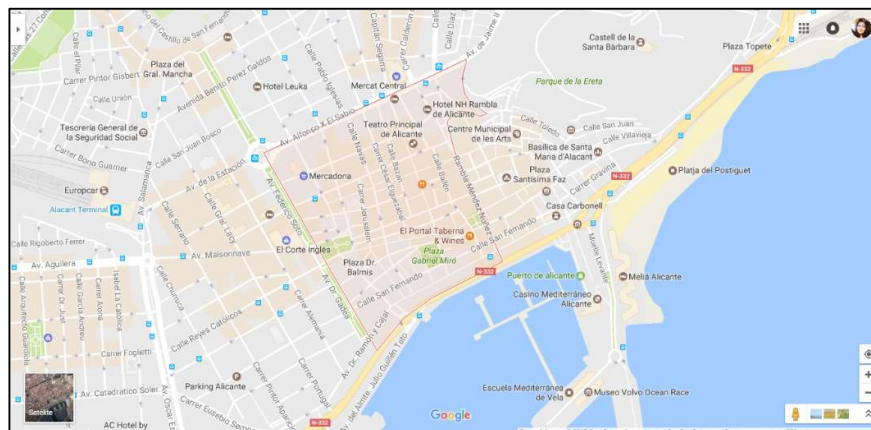


Ilustración 20 Mapa de la Ubicación del Centro de Alicante.

Descripción del proyecto: De la mano de la Alcaldía y las distintas Concejalías y tomando como base el barrio el proyecto; se enfoca a recuperar las zonas céntricas de la ciudad, para preservar la identidad del lugar uniendo perspectivas sociales, urbanísticas, económicas, comerciales, de servicio, culturales, etcétera.

Funcionamiento: La difusión de los programas dirigidos a la sociedad que integraron el Plan tienen las puertas abiertas para que la sociedad coopere en la restauración de este Centro Tradicional. (Ayuntamiento de Alicante, 2002)



Ilustración 19 Fotografías tomadas para la intervención, (Ayuntamiento de Alicante, 2002)

- Programas y Propuestas:
  - i. Área Edificación y vivienda
  - ii. Desarrollo Urbanístico
  - iii. Formación y Empleo
  - iv. Fomento y regeneración de actividades económicas y comerciales
  - v. Accesibilidad, transportes y comunicaciones
  - vi. Infraestructuras y Mantenimiento
  - vii. Acción social, convivencia y participación ciudadana

- viii. Dinamización cultural y educativa
- ix. Deportes y actividad tiempo libre
- x. Medio Ambiente
- xi. Seguridad Ciudadana



*Ilustración 21 Fotografía tomada para la intervención del Plan Integral de Alicante. (Ayuntamiento de Alicante, 2002)*

## Plan para la revitalización del barrio de la Antigua Merced en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

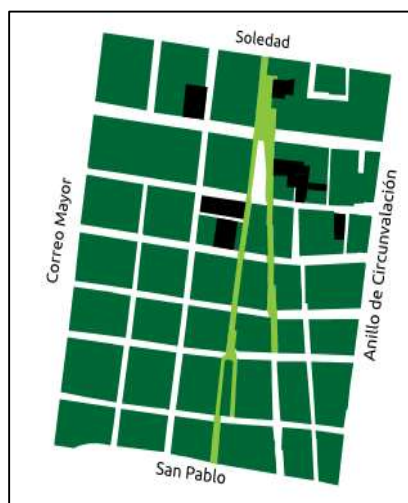


Ilustración 23 Localización del Barrio de la Antigua Merced en la Ciudad de México. (Gobierno Federal CDMX, 2011)

- Localización: El Barrio de La Antigua Merced, uno de los más conocidos del centro Histórico por su vocación comercial desarrollada en la época prehispánica y colonial. Se compone de 3 sectores: 1. "La Antigua Merced"; 2. San Pablo (Área del Teocalli de Teopan) y 3; Nuevo Mercado de la Merced.

- Descripción del proyecto: propone

potenciar sus valores culturales, artísticos y comerciales, a fin de posicionarlo como referente metropolitano, preservando la singularidad del arte tradicional, riqueza y vitalidad que por siglos lo ha caracterizado.

- i. Consolidar la Plaza Roldán como núcleo sociocultural del barrio y catalizador de la intervención integral.



Ilustración 22 Adecuaciones Urbanas al barrio de la Merced en espacio público. (Gobierno Federal CDMX, 2011)

- ii. Poner en marcha un plan de reactivación y salvamento de los comercios tradicionales y de gran valor patrimonial que han perdido vigencia.
- iii. Mejorar la infraestructura y el espacio público para permitir el acceso y disfrute pleno del lugar.
- iv. Generar un programa cultural que junto con la reactivación comercial actúe como polo de atracción hacia la zona.



Ilustración 25 Adecuaciones urbanas del Barrio de la Merced en fachadas. (Gobierno Federal CDMX, 2011)

- Funcionamiento: 2014-2015. Revitalización de los mercados de La Merced y el rescate del espacio público. Se construirá la Plaza Central La Merced, de 9,500 metros cuadrados y con estacionamiento de 1,100 cajones. Se mejorará la imagen y la accesibilidad del mercado de comida, el mercado de flores y el mercado anexo. Se incorporarán nuevos servicios, como bancos, oficinas y otros. Se intervendrán algunos edificios históricos culturales, religiosos y tradicionales para mejorar fachadas. También habrá un andén sociocultural con aulas y auditorios para talleres culturales y educativos y consultorios médicos especializados y se construirá el Centro Nacional Gastronómico: un espacio de comida mexicana y sede para para eventos culinarios diversos, con posibilidades



Ilustración 24 Casa Talavera, recuperación en el plan de la Antigua Merced. (Gobierno Federal CDMX, 2011)

de programas educativos. 2015-2018. Desarrollo. Resiliencia urbana de la zona de La Merced. Se generarán opciones de vivienda de interés social, de modo que se promueva el modelo de ciudad compacta y densa. Se organizará la zona en plazas, plazoletas y andadores peatonales, con muchos más árboles y mobiliario urbano inspirado en motivos prehispánicos –para recordar los orígenes del mercado. (dondecomere, 2014)



Ilustración 26 Plaza de la Alhóndiga, Barrio de la Merced. (Gobierno Federal CDMX, 2011)

## Conclusiones Analogías

El crecimiento de las ciudades antes descritas dio como consecuencia uso de lugares con actividades específicas, y contenidos importantes o sitios de interés en un ámbito. La región de México ha sido modificada en los últimos años con acciones que, de acuerdo al sistema capitalista, integran proyectos en el territorio y ciudades que favorecen la economía siendo paralelas a nuestro desarrollo. El comercio local, una rama de nuestro desarrollo ha sido muy importante en regiones específicas y en lugares concretos donde el sector turista ha sido impulsor de desarrollo. En conjunto con el pueblo y Gobierno, muchas entidades han logrado planes para satisfacer las necesidades de la población; fortaleciendo las actividades locales, esas mismas que se desarrollan allí.

Tales casos como el Corredor Regina (CDMX), Calle Morelos (Monterrey) e Independencia en Tlaquepaque; paseos que no solo cuentan con actividades económicas importantes, si no que aprovechan las características arquitectónicas estéticas del lugar como la tipología de los edificios, la secuencia en la que se encuentran, el flujo peatonal, la importancia del lugar, si no que ofrecen al habitante y al público en general un espacio público acogedor de intercambio colectivo, de comercio, de turismo y de actividades económicas.

Las ideas más importantes que retomo de estos casos son las siguientes:

- La disminución del automóvil. Estos proyectos han sido desarrollados en zona centro de la ciudad, en donde la demanda de transporte ha generado unas grandes problemáticas de calidad de aire. Estos proyectos pueden ser viablemente alternos como un método de disminución del uso del automóvil; reduciendo el impacto ambiental en la calidad del aire en las zonas centro.
- Impulsor económico. No sólo es una invitación a la comunidad para insertarse al mercado del negocio local, sino también el negocio del turismo.
- Espacio público de intercambio cultural: donde se relacionan personas originarias del sitio y también las foráneas. El sitio también oferta actividades culturales de distintos tipos,
- Accesibilidad para el peatón y fácil desplazamiento entre distintos puntos de interés; comercio, educación, recreación, cultura, etc.
- Vegetación: un elemento clave no solo en cuestión de diseño, también un filtro en medio de una zona urbana. El beneficio ambiental que genera el microclima diseñado, completa un espacio de calidad y comodidad para el transeúnte. El aspecto estético anima a las personas por su recorrido.
- Algunos de estos lugares tienen un uso específico; tal es el caso de la Calle Morelos, la cual tiene un uso completamente comercial, Independencia en Tlaquepaque es fusionada con artesanías, comercio y

recreación. El caso de la calle Regina logra combinar los usos de suelo; integrando todo el vecindario a ser parte de esta identidad.

- Ayuda del gobierno. Cada proyecto se ha desarrollado de la mano del gobierno municipal, estatal o federal, el cuál en peticiones vecinales o por vocación del lugar desarrollan la idea y benefician su misión.

Generar espacios públicos de calidad en los últimos años no sólo requiere la intervención de diseño y gubernamental, si no que todo depende de la cooperación de los vecinos para que este lugar progrese y todo sea en beneficio a la población. En los últimos años hemos visto tendencia en estas intervenciones de peatonalización de calles en el centro histórico para dar lugar a los paseos, más sin embargo todos los beneficios que lleva son agregados no sólo al marco económico del lugar, sino también a la protección del Medio Ambiente.

# CAPITULO II.

# DIAGNOSTICO

# URBANO



*Imagen 5 Vista panorámica, intersección con calle Agustín Lara o camino al Verde., año 2018.*

En la observación del recorrido de la ex ruta del Ferrocarril en San Martín, muestra la problemática de demanda y uso en esta vía pública. Por primera parte se observó que la arteria está en el núcleo de San Martín, y que es una vialidad con capacidades de conexiones físicas, muy importantes, además, la gente hace uso de ella, aunque no esté en condiciones urbanas afables.

En el diagnóstico se dividieron tramos por el comportamiento y uso de suelo dominante, ya que éste es causa de la mucha o poca actividad en el espacio público.



Imagen 6 Vista panorámica del inicio del tramo A.

El tramo A corresponde a una distancia de Av. Libertad Norte contra esquina con la 16 de septiembre- 5 de mayo hasta la Calle Independencia donde se sitúa el principal movimiento de carga y descarga de pasajeros por la llegada de destinos que vienen de la ciudad de Puebla y México y foráneos, ocasionando perturbación al que transita por la calle, hay comercio: el peatón y transporte público tienen una figura principal.



Imagen 7 Vista panorámica del cruce entre calles Av. Zaragoza y Calle del Ferrocarril.

El tramo B se extiende desde la calle Independencia- Av. Zaragoza a la Av. Agustín Lara conformada con 2 manzanas morfológicamente irregulares que tienen un carácter de calle común, es decir, con una identidad más de barrio: vivienda con más tranquilidad peatonal y vehicular.



Imagen 8 Cruce del tramo Camino a San Salvador el Verde con Calle del Ferrocarril.

En el tramo C la actividad más dominante es el comercio junto con los peatones escolares de los institutos educativos, ambulantes, y negocios de todo tipo; este tramo está de Agustín Lara abarcando la calle Morelos, Mujica y Osorio hasta A. Serdán.

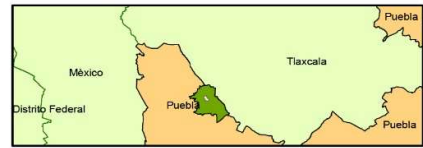


*Imagen 9 Calle del Ferrocarril con cruce a la calle A. Serdán.*

Por último, el tramo D con un carácter más habitacional y una amplia calle que desemboca nuevamente en la Av. Libertad a la altura Del Carmen. Para los datos socioeconómicos: en forma dinámica social se tomó en cuenta un área desde la calle hasta 500 metros de influencia de acuerdo con la Secretaria de Desarrollo Social (SEDESOL, 2010).



FACULTAD DE ARQUITECTURA  
 URBANISMO  
 DISEÑO  
 AMBIENTAL



**Plan Integral para la Rehabilitación de la Calle del Ferrocarril en Sn. Martín Texmelucan Puebla**

Asesores:  
 Eduardo Lugo Laguna  
 Norma Leticia Ramirez Rosete

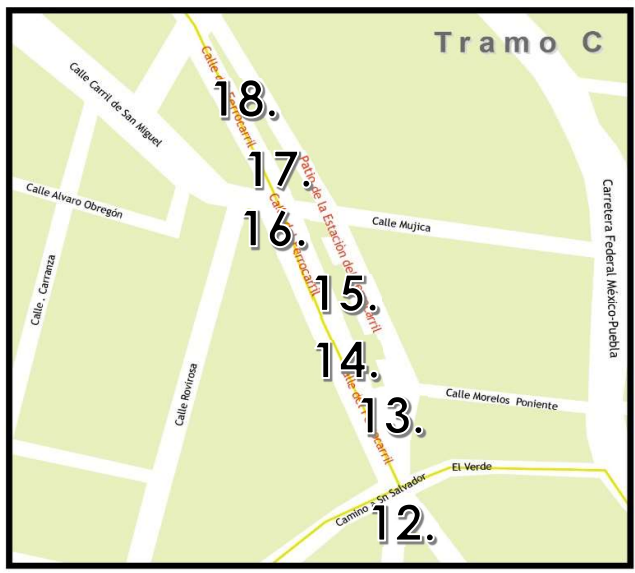
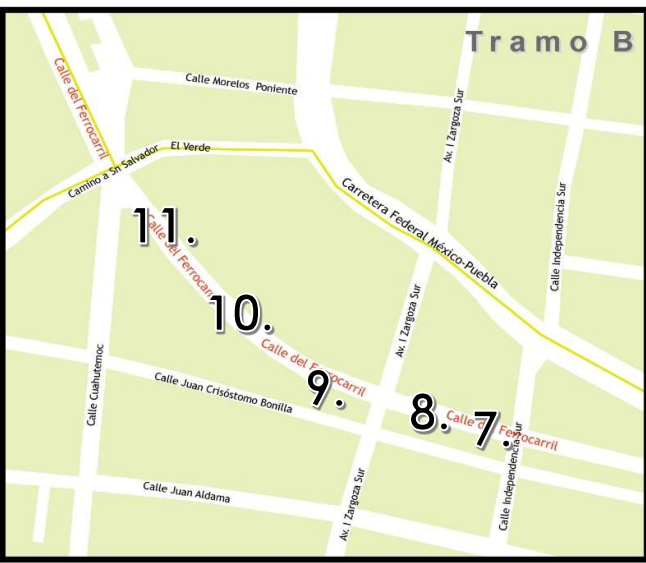
Fuente: Cartografía Digital IFE 2014;  
 Carta Topográfica 1:50 000 INEGI 2015,  
 Inventario Nacional de Viviendas 2016.

**Simbología**

- Colonias
- Mancha Urbana, Sn Martin

2. Plano de secciones para el diagnóstico.  
 Sn Martín Texmelucan Pue.

Elaboró: E. Victoria Luna Zepeda





1. Central de buses suburbanos Estrella Roja.

*Imagen 10 Estación de autobuses Estrella Roja, Texmelucan.*



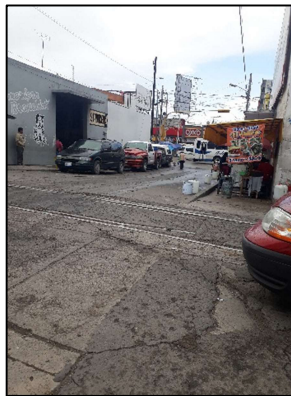
3. Parque semiprivado de Tienda "Ta'barato".

*Imagen 13 Apropiación del espacio público para uso privado, junto a estacionamiento.*



2. Líneas del ferrocarril, y vista de calle de estudio.

*Imagen 11 Usuarios, ambulantes, estacionamientos al inicio de la calle.*



4. Ambulantaje en la zona.

*Imagen 14 Calle 5 de mayo.*



*Imagen 12 Puente peatonal para cruce hacia mercado Domingo Arenas.*



5. Sitio de transporte público.

*Imagen 15 Baches en calle desfavorables para su uso.*



6. Cruce con Independencia Sur.

*Imagen 16 Calle de terracería, usada para base de transporte público.*



7. Perspectiva de calle con diferentes escalas.

*Imagen 17 Construcciones antiguas.*



8. Basureros inapropiados a pie de calle.

*Imagen 18 Insalubridad e inseguridad en la calle.*



9. Perspectiva de calle habitacional con fachadas, pero sin servicio de calle urbana.

*Imagen 19 Terracería en fachadas principales.*



10. Extensiones de terrenos abandonadas con alto riesgo de seguridad.

*Imagen 20 Propiedades privadas y bardas de mampostería que caracterizan la forma amorfa de la calle y los terrenos.*



Imagen 21 Condiciones desfavorables en cruces principales. La foto es una vista panorámica.

11. Cruce de calles Camino al Verde, Cuauhtémoc y la calle de estudio.



12. Encharcamiento en la salida del centro comercial de la Estación.

Imagen 22 Salida vehicular y peatonal al Camino del Verde afectada por las lluvias.



13. Plaza de la Estación

Imagen 23 El uso de las construcciones viejas ha sido redensificado para las nuevas necesidades, como el caso de la Universidad en la Ex- Fabrica del Pilar y los estacionamientos en el patio de la Estación.



14. Universidad De Texmelucan en la zona de estudio con la Plaza de la Estación.



15. Oficina Willow, hoy patrimonio Texmeluquense.

Imagen 24 Valiosa construcción del Sr. Willow que aún está a la fecha y al fondo un patio deshabilitado y cercado.



16. Foto del año 2021 y el 2013 en vista hacia el Ex cine Texmeluquense.

Imagen 25 Construcciones no reguladas para la imagen urbana de Texmelucan.



17. Jardín vecindario con estatuilla.

*Imagen 26 Único tramo de vegetación existente en la calle del Ferrocarril.*



18. Terracería entre calles Mujica y A. Serdán.

*Imagen 27 Acercamiento de las calles Miguel Nájera con Ferrocarril. Sólo se está delimitado por el jardín vecindario.*



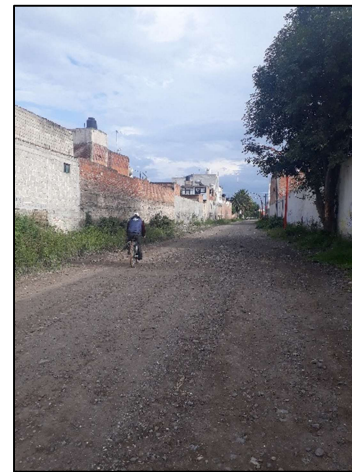
19. Cruce de calle A. Serdán desde trayecto de Tramo C.

*Imagen 28 Foto que aprecia el nivel topográfico de la zona de estudio.*



20. Vista de calle con masas continuas que generan sensación de inseguridad.

*Imagen 29 El descuido de este espacio público hace que el usuario opte por circular por otra calle.*



21. Usuario ciclista de la calle, se observa maleza a los costados de la calle por lo que no tiene atención.

*Imagen 30 Se observó que los usuarios que se hallan, procuran desplazarse en un tiempo breve.*



22. Algunas fachadas principales de casas, dan hacia la calle, por su accesibilidad.

*Imagen 31 Imagen que revela la red sanitaria y un firme de concreto que hicieron los vecinos.*



Imagen 32 "Cruce del Carmen" al final del trayecto de la calle del ferrocarril.

23. Vista panorámica y contraste del desemboque con la carretera Federal México-Puebla.

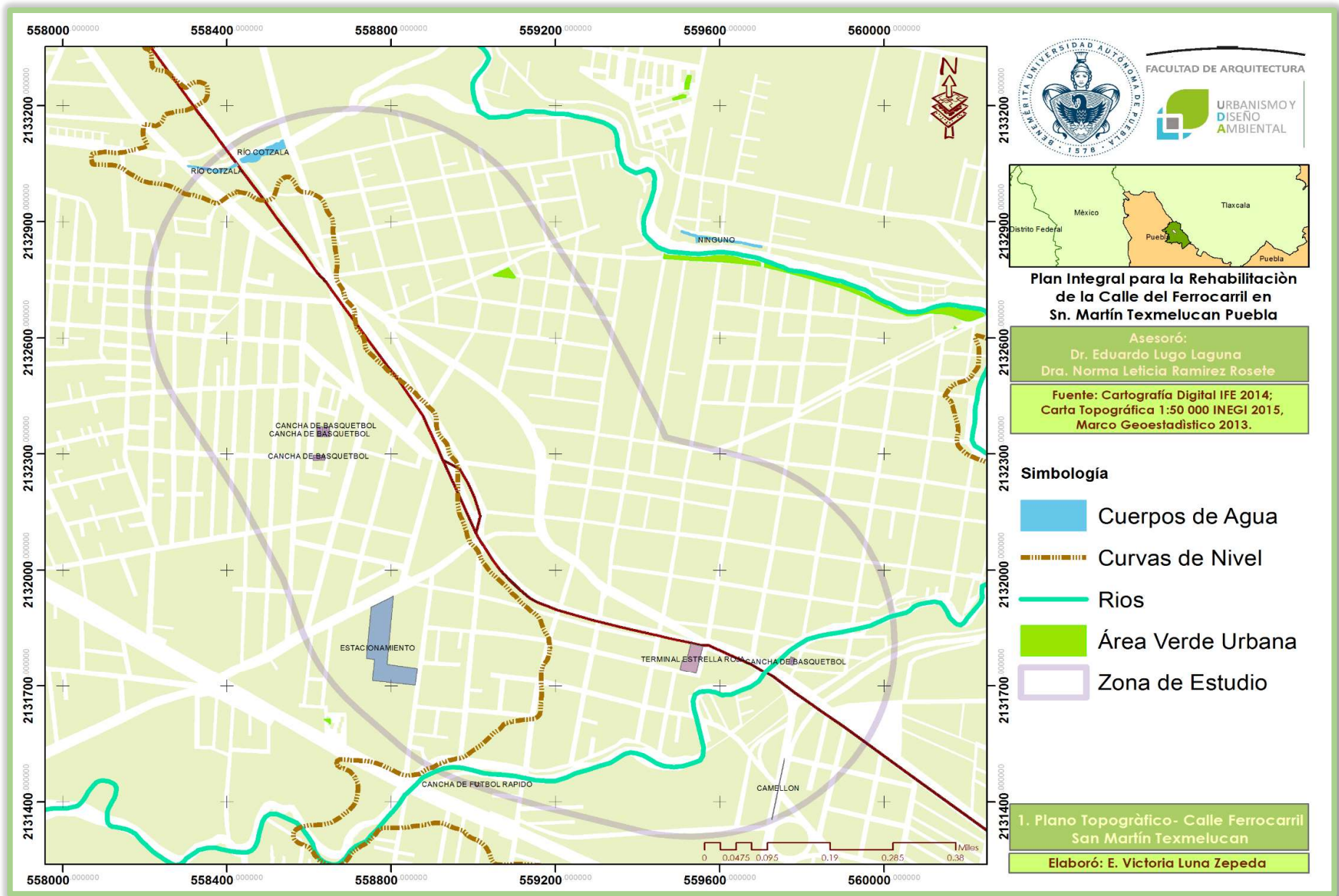
## MEDIO FISICO NATURAL Y ARTIFICIAL

**Topografía:** El plano nos muestra que gran parte de la calle tiene una semejanza a la curva de nivel 3302 con una elevación de 2260 que se desplaza por el valle del centro de San Martín. Esta característica ayuda a visualizar la accesibilidad que tiene la pendiente en la calle aproximadamente de 2% a 3%; mientras que los escurrimientos afectan en cierto grado la erosión del suelo en este lugar al nivel del centro. También se muestran los ríos Cotzala al sur y Atoyac al norte; que cruzan nuestra zona de estudio y que llevan un escurrimiento hacia estos. Los elementos construidos y más próximos (Ilustración 25)

**Uso de suelo:** Tenemos bosque de coníferas-encinos (bosque templado) y agricultura de riego anual. La vegetación y flora de este lugar tiene un comportamiento presto para el asentamiento humano y la vegetación del lugar. Junto con el clima templado se vuelven muy propicios para un proyecto de espacio público que sostenga al individuo en buenas condiciones. (Ilustración 26)

**Clima:** Templado, subhúmedo, temperatura del mes más frío entre  $-3^{\circ}\text{C}$  y el mes más caliente  $27^{\circ}\text{C}$ . Precipitación en el mes más seco menor de 40 mm. (E, 1998). (Ilustración 26)

**Recursos Naturales y Turísticos:** El objetivo de esta representación es de resguardar los elementos turísticos naturales o históricos (patrimonio edificado) que tiene la calle. Dentro del trayecto encontramos primeramente el Asta bandera que es una plaza e hito de la ciudad; dentro de la zona el parque Hidalgo (Zócalo); la plaza Miguel Nájera o de la Antigua Estación que tiene un símbolo histórico muy importante para la ciudad; después tenemos el monumento a los hombres fuertes en la zona de estudio también, siendo un hito para la ciudad y por último tenemos la plaza del subteniente albino Labastida que funciona también como paradero de autobuses foráneos a la ciudad. Juntamente con ello: encontramos un remate visual de la iglesia del Carmen que también posibilita en un grado todo nuestro proyecto a la conexión con esta iglesia de estilo gótico.



FACULTAD DE ARQUITECTURA  
URBANISMO Y  
DISEÑO  
AMBIENTAL



**Plan Integral para la Rehabilitación  
de la Calle del Ferrocarril en  
Sn. Martín Texmelucan Puebla**

Asesoró:  
Dr. Eduardo Lugo Laguna  
Dra. Norma Leticia Ramirez Rosete

Fuente: Cartografía Digital IFE 2014;  
Carta Topográfica 1:50 000 INEGI 2015,  
Marco Geoestadístico 2013.

**Simbología**

- Cuerpos de Agua
- Curvas de Nivel
- Rios
- Área Verde Urbana
- Zona de Estudio

1. Plano Topográfico- Calle Ferrocarril  
San Martín Texmelucan  
Elaboró: E. Victoria Luna Zepeda

Ilustración 27 Plano Topográfico en el área de la Calle del Ferrocarril, San Martín Texmelucan.

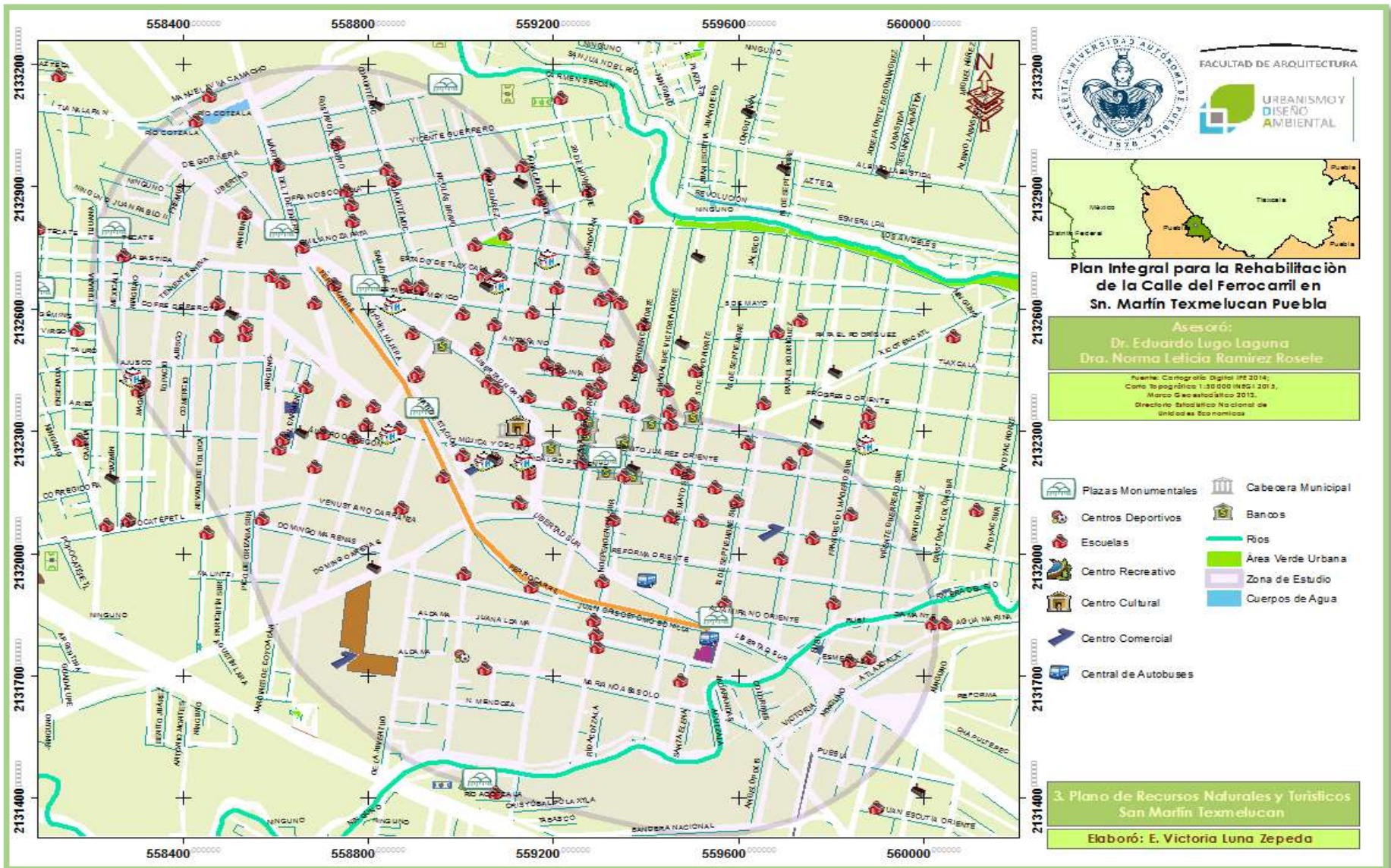


Ilustración 28 Plano de Recursos Naturales y Turísticos en la región centro de Sn. Martín Tex.

# ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

## Estructura política-socioeconómica:

Las colonias que involucra la calle del Ferrocarril en un radio más extenso son las siguientes:

- Domingo Arenas
- La joya
- Carrillo Puerto
- Los Ángeles
- El Chamizal
- Los Dicios
- Colonia centro
- Álvaro Obregón
- Mártires 7 de enero
- San Miguel Lardizábal
- Lindavista
- Valle de San Martin
- La santísima
- Morelos
- Villa el Carmen
- Las Góndolas
- Rivera del Rio
- San Lucas Atoyatenco
- San Baltazar Temaxcalac
- Guadalupe
- San Pedro
- Rivera del Rio
- Ojo de Agua

La ocupación del suelo en relación a las manzanas y número de habitantes la cantidad de personas que habitan allí sobre la calle del Ferrocarril tiene números bajos; una mirada especial para los trabajos de reorganización estructural de la población o para futuros desarrolladores ya que dentro de la zona encontramos lotes sin construcción, los cuales pueden verse involucrados en equipamiento o vivienda El territorio está caracterizado por una población elevada de 30 a 59 años y por segundo sector 15 a 29 años. También existe un porcentaje de población con discapacidad de distintos tipos.

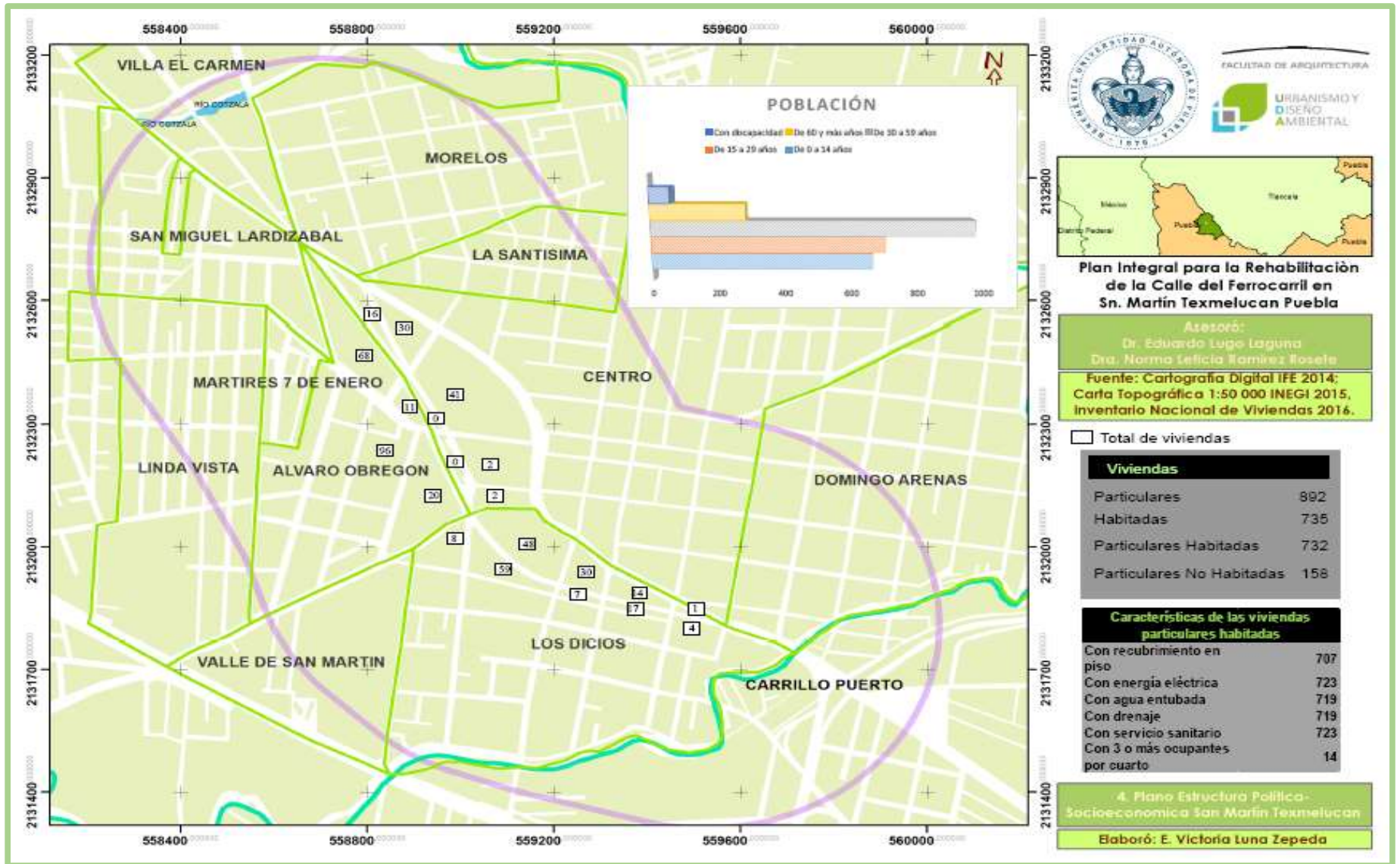


Ilustración 29 Plano de Estructura Política - Socioeconómica en el área de influencia de la calle del Ferrocarril en Sn. Martín Texmelucan

## Propiedad de la tierra y valores de la Tierra:

Según el régimen de tenencia por municipio del estado de Puebla, San Martín tiene una superficie total de 6,112 160 HA; ejidal 3,364 999 HA y 2,747 170 privada un dato del año 1994. Existe una diferencia muy grande para el actual año. (INEGI, 1994)

Pero el problema más ascendiente es la falta de Carta Urbana en el Municipio, ya que existen zonas de invasión en lugares muy expuestos al riesgo, que se encuentran al noreste: la colonia de Antorcha Campesina, Solidaridad que a su vez son asentamientos con riesgo latente. De las 22 colonias directas las que necesitan atención específica son la Colonia Morelos, La Joya, Carrillo Puerto, Rivera del Río, Los Ángeles, Guadalupe, entre otras que se encuentran vecinas a estas; debido a que son zonas con amenaza de inundación y de erosión del suelo por razones naturales y artificiales. En el año 2010 hubo un incendio en la zona que dejó al menos 32 muertos y daños materiales a las viviendas y servicios públicos. Tras ser asentamientos irregulares; merecen la emergente necesidad de evaluarse el ordenamiento y planeación urbana en esta zona afectada con una población que oscila una densidad alta. Esta condición del territorio y sus consecuencias, nos debería conducir a un pensamiento crítico acerca de la propiedad de la tierra y sus valores, ya que en la compra-venta del terreno resulta ser una gran incongruencia basándose en los precios del Estado.

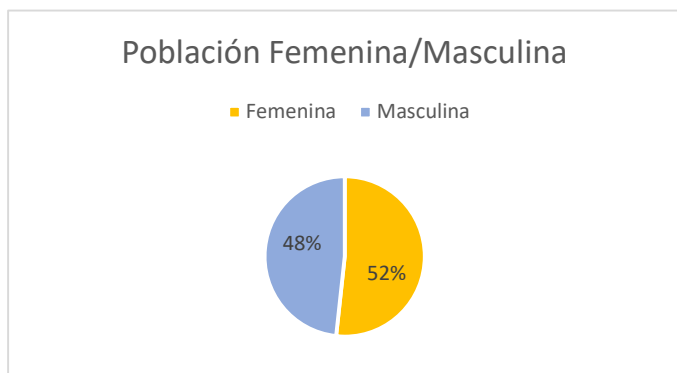


Ilustración 30 Fotografía de venta de la Ex-Fabrica del Pilar, Sn. Martín.

## Población:

Según la Unidad de Microrregiones Cédulas de Información Municipal, (SEDESOL) el total de habitantes en el año 2005 fue de 130,316 Habitantes mientras que en el 2010 se elevó el crecimiento con un %7.65 a 141,112 Habitantes. (SEDESOL, 2013). Para el inventario Nacional de Viviendas-

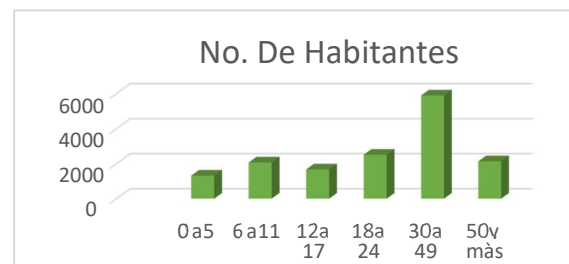
INEGI (Comisión Nacional de Vivienda, 2015) la población del área de influencia se distribuye de la siguiente manera:



Gráfica 1 Porcentaje de población masculina y femenina en el área de influencia calle del Ferrocarril, Elaboración propia, Datos: (INEGI 2017)

La zona del proyecto abarca una población total de 21893 personas, un aproximado del 15% de la población total del municipio. De los cuales: 10761 población femenina y 10057 población masculina. (INEGI, 2017)

Dentro de la población la edad más frecuente y dominante es la población adulta en el rango de 30 a 49 años. Mientras le sigue la población infantil-adolescente. Con esta gráfica podemos remarcar en el análisis el uso de los espacios públicos tienen poca demanda por la población que tiene, actualmente la población adulta cuenta con automóvil y eso disminuye en cierta cantidad el desplazamiento peatonal.



Gráfica 2 Tabla de total de población respecto al rango de edades. Elaboración propia. Datos (INEGI, 2017)

## Perímetro Contención Urbana por CONAVI

Este concepto explica un modo la capacidad económica que sostiene el municipio y que la zona de estudio, se encuentra dentro del U1 donde se encuentran las fuentes de empleo. (Comisión Nacional de Vivienda, 2015) A continuación, una gráfica de las estancias registradas por el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas que está específicamente delimitado al radio de influencia de la calle. Este plano expresa la utilidad de la zona de San Martín en su conformación de ciudad con servicios.

Bajo esta perspectiva de datos estadísticos, justifica también, la realización del proyecto para un público local y su invitación a algún sector turístico. (Ilustración 30)

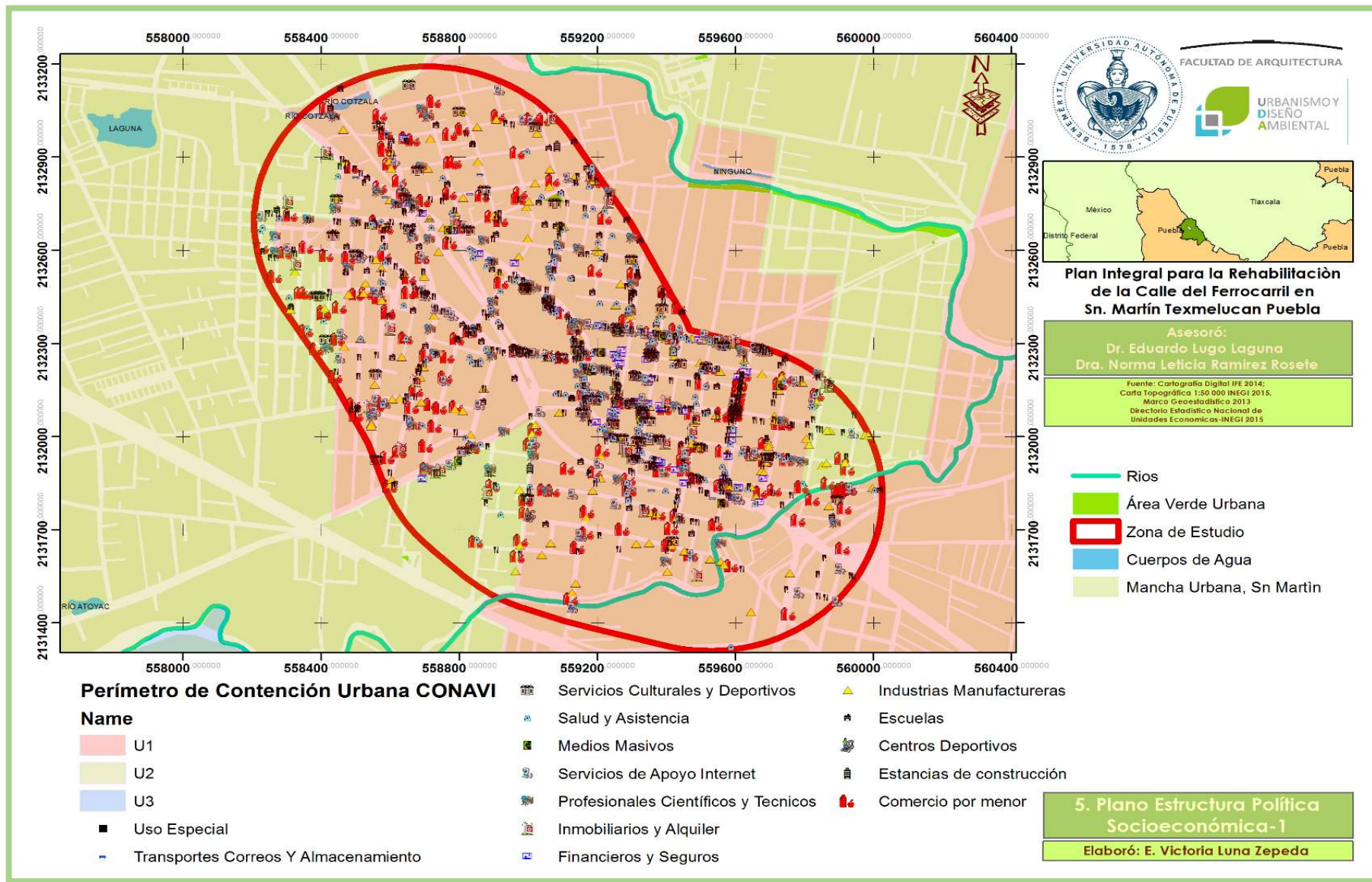
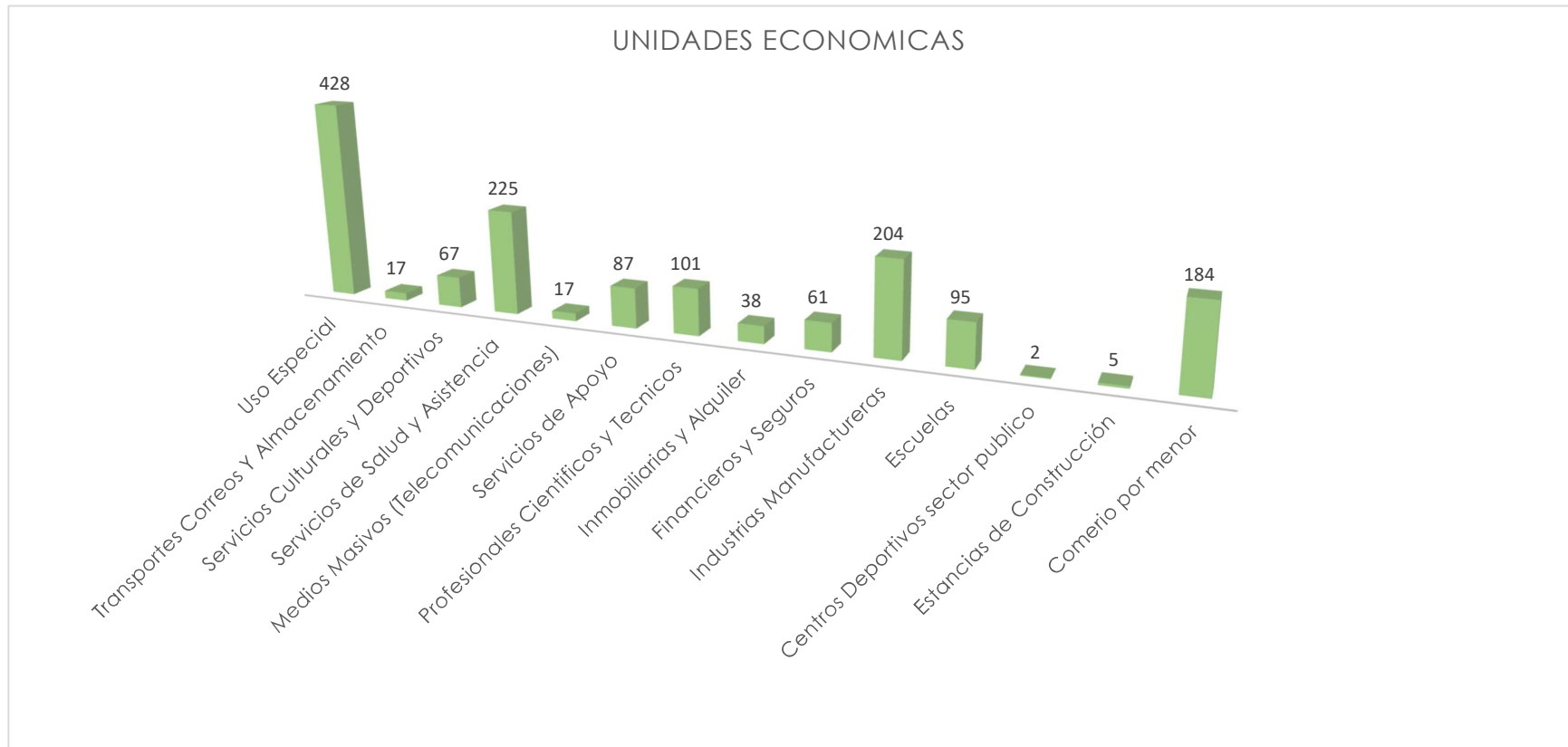


Ilustración 31 Plano de la Estructura Política Socioeconómica y el Perímetro de Contención Urbana por el CONAVI.



Gráfica 1 Unidades Económicas dentro del área de influencia de la calle del ferrocarril en san Martin Texmelucan

Las actividades que se realizan dentro de las unidades económicas:

- Uso especial: bares, cantinas, fuente de sodas, neveras, refresqueras, centros nocturnos, hoteles con servicios integrados, restaurantes de preparación de comida rápida, restaurantes de preparación de comida corrida, restaurantes de preparación de antojitos, restaurantes de

preparación de pescados y mariscos, restaurantes de preparación de pizzas-hamburguesas-hotdogs-pollos rostizados, restaurantes de preparación de tacos y tortas, restaurantes de autoservicio, restaurantes de consumo inmediato, restaurantes de alimentos para llevar.

- Transportes correos y almacenamiento: Servicios de mensajería y paquetería foránea, transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija, transporte local de carga general, transporte foráneo de productos agrícolas, servicios de almacenamiento general, servicios de agencias, transporte escolar y de personal, alquiler de autobuses con chofer.
- Servicios Culturales y Deportivos: Agentes y representantes de artistas o deportistas, artistas-escritores-técnicos independientes, billares, cantantes y grupos musicales, casas de juegos electrónicos, centros de acondicionamiento físico, clubes o ligas de aficionados, parques acuáticos y balnearios, promotores de espectáculos artísticos, otros servicios recreativos prestados por el sector privado.
- Salud y Asistencia: Agrupación de ayuda alcohólicos y personas con otras adicciones, asilos, consultorios de medicina especializada, clínicas de consultorios médicos del sector público, consultorio de medicina general del sector privado, consultorio de nutriología, consultorio de psicología, consultorios de quiropráctica, consultorio de audiología y terapia ocupacional, consultorio dental, guarderías, hospitales del sector privado, laboratorios y diagnósticos médicos, orfanatos, servicio de ambulancias.
- Medios Masivos: Agencias noticias, bibliotecas y archivos, edición y difusión a través de internet y servicios de búsqueda en la red, operadores de servicios de telecomunicaciones alámbricas, servicios de telecomunicaciones, transmisión de programas de radio.
- Profesionales Científicos y Técnicos: Agencias de publicidad, Bufetes jurídicos, notarias públicas, servicios de apoyo para efectuar trámites legales, despachos arquitectónicos, consultorías medio ambiente, contabilidad y auditoría, servicios de dibujo, servicios de fotografía y videograbación, servicios para mascotas.
- Inmobiliarios y Alquileres: alquiler de mesas-sillas-vasijas, alquiler de prendas de vestir, alquiler de productos para el hogar y personal, alquiler de videocasetes y discos, alquiler de salones, inmobiliarias y corredores de bienes raíces.
- Financieros y Seguros: agentes ajustadores y gestores de seguros y fianzas, banca múltiple, cajas de ahorro popular, casas de empeño, montepíos, sociedades financieras, uniones de crédito, instituciones de intermediación crediticia y financiera no bursátil.
- Industrias Manufactureras: Confección de prendas de vestir, confección de cortinas blancas y similares, confección uniformes, confección en serie de ropa, confección bordado y deshilado, conservación de guisos y otros alimentos, elaboración de alimentos para animales, elaboración de productos de chocolate, elaboración de condimentos, elaboración de derivados lácteos, elaboración de harina y productos agrícolas, elaboración de paletas helados y hielo, elaboración de sidra y otras bebidas, elaboración de tortillas, elaboración de artículos de alfarería porcelana y loza, elaboración de bolsas de

plástico, elaboración de cocinas integrales y muebles, fabricación de cosméticos y perfumes, fabricación de equipo no eléctrico para uso médico, fabricación de herramientas de mano, fabricación de productos de cartón y papel, fabricación de productor de herrería, fabricación de productos de madera, maquinado de piezas y equipo en general, panificación tradicional, purificación y embotellado de agua.

- Escuelas: escuelas comerciales y secretariales del sector privado, escuelas de arte sector privado, escuela de computación sector privado, escuela de deporte sector privado, escuela de educación media superior sector privado, educación preescolar público y privado, educación primaria sector público y privado, escuelas secundarias sector privado y público, escuelas de educación superior sector privado, escuelas técnicas de educación superior, escuela d idiomas del sector privado, escuelas del sector privado a la enseñanza de oficios, servicios de profesores particulares.
- Estancias de Construcción: Colocación de muros falsos y aislamiento, construcción de carreteras puentes y similares, construcción de obras de urbanización, instalaciones eléctricas, pintura y otros recubrimientos.
- Comercio por menor: tiendas de abarrotes, ultramarinos y misceláneas.

## Normativa:

El municipio de San Martín Texmelucan está constituido por los siguientes documentos legislativos, así como los estatales y Federales:

- i. Primeramente, el PDM 2014-2018
- ii. Reglamento del Rastro Municipal de San Martín Texmelucan, Puebla. (15 de marzo del 2017)
- iii. Reglamento del Consejo Municipal de Turismo de San Martín Texmelucan. (31 de diciembre del 2014)
- iv. Reglamento para el Control de Estacionamiento en la Vía Pública en el Mpio. De San Martín Texmelucan. (19 de octubre del 2012)
- v. Reglamento de Tránsito para el Municipio de San Martín Texmelucan, Puebla. (2 de mayo del 2001)

También existe un acuerdo con los ambulantes; con suspensión de labor los días miércoles que se puede ver en el Manual de Organización, de la Dirección de Reordenamiento Comercial y Normatividad. (abril 2015)

Sobre el Plan de Desarrollo Municipal encontramos distintos foros, uno de ellos se llevó a cabo en las juntas auxiliares de San Cristóbal Tepatlaxco y San Rafael Tlanalapan, así como en el Colegio Renacimiento de San Martín. En este Foro se abordaron temas como la elaboración del Reglamento de Ecología, el mejoramiento de la imagen urbana, hacer jornadas de desazolve y limpieza de ríos. (H. Ayuntamiento de San Martín Texmelucan, 2014)

En el eje 4 en el Foro Economía Competitiva, que se organizó en la comunidad de San Baltazar Temaxcalac y en la cabecera municipal, se destacaron proyectos de generación de empleos, proyectos productivos, reconversión laboral y actividades agrícolas, entre otras actividades relacionadas con la vocación productiva de la región. Así mismo, en la comunidad de Temaxcalac y San Lucas Atoyatenco se presentaron propuestas de proyectos productivos, la reactivación del parque industrial Quetzalcóatl y la necesidad de activar espacios recreativos. En la cabecera municipal se presentaron proyectos para la conversión laboral, el reconocimiento de las actividades económicas del municipio y la activación de polos de desarrollo inter y trans municipales, así como el fortalecimiento de las capacidades empresariales y el apoyo a los emprendedores para la formación de empresas con el enfoque de innovación. Además de lo anterior, se planteó la necesidad de apoyar los planes de negocios la incubación de empresas, la asesoría y acompañamiento para la puesta en marcha y creación de enlaces comerciales, así como brindar apoyo a migrantes en el programa 3x1 de la SEDESOL, entre otros.

El marco Jurídico en su contexto se erige como la base fundamental sobre la cual los preceptos legales sustentan el actuar de la gestión pública municipal tomando como marco normativo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, la Ley Federal de Planeación, la Ley

de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, la Ley Orgánica Municipal y demás legislación aplicable.

En el Eje 5 bienestar y desarrollo humano Objetivo 5: Desarrollar espacios funcionales y modernos orientados a las necesidades y atenciones ciudadanas con la finalidad de otorgar más y mejores servicios de calidad.

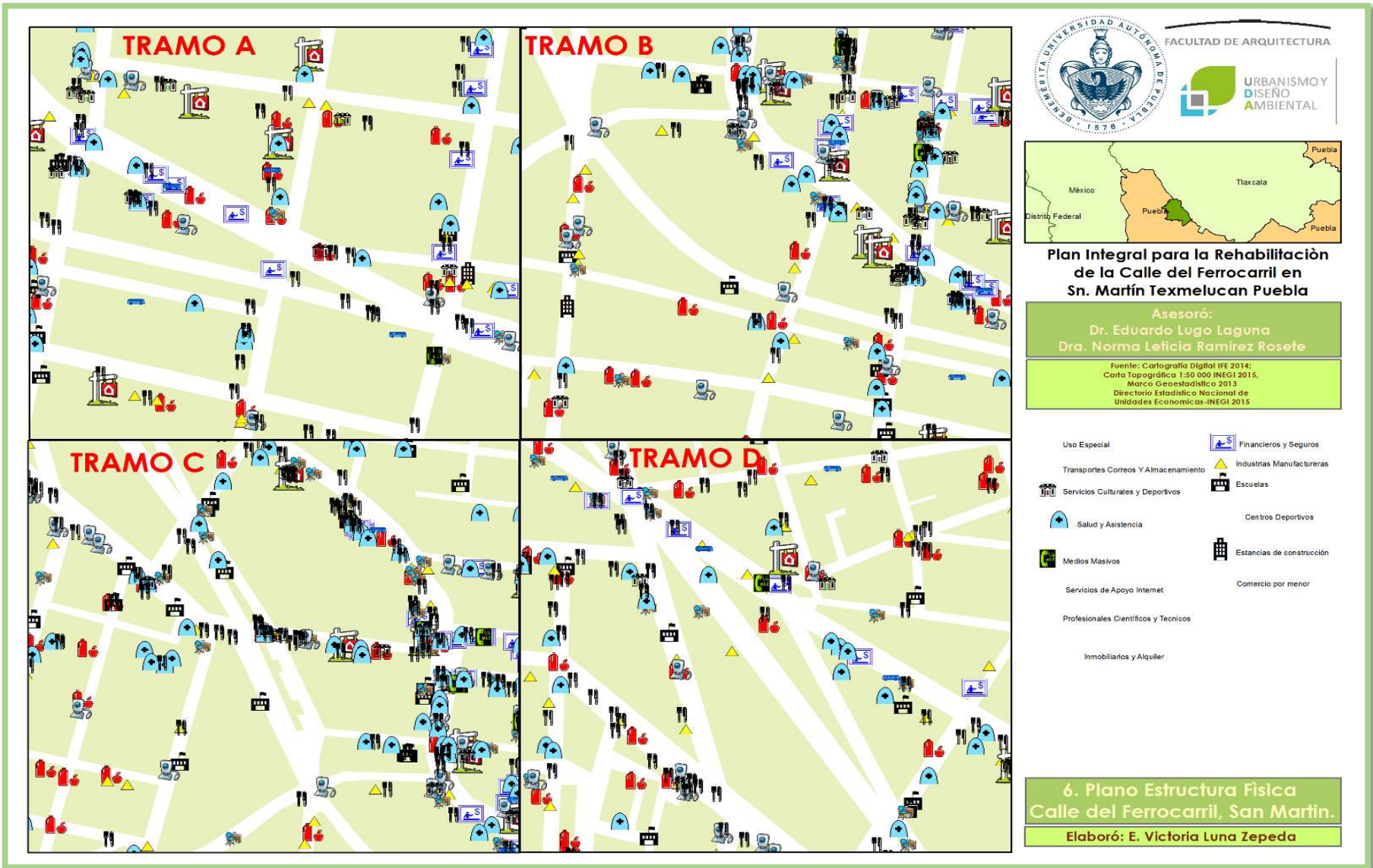


Ilustración 32 Plano de la Estructura Física del área de influencia para la Rehabilitación de la calle del Ferrocarril.

# ESTRUCTURA FÍSICA DE LA CIUDAD

Los componentes económicos y elementos urbanos construidos facilitan el análisis de la zona del ferrocarril; nos muestran la interrelación del contexto urbano con los habitantes y sus actividades, remarcando las vías de desplazamiento y en este caso, enfocándose a la movilidad de esta calle. En el plano se ven los tramos que, juntamente con los aforos y comentarios de los usuarios dirigen a identificar las necesidades inmediatas y los lugares específicos para la calidad urbana. (SEDATU, 2014) Con el fin de obtener todas las características actuales posibles; para aprovechar las tipologías arquitectónicas y resaltar algunos elementos urbanos como fachadas antiguas, lugares con arquitectura definida: Antigua estación, Ex fábrica del pilar, fachadas especiales, el mapeo arroja un diagnóstico de la calle en cuanto a usos, obstáculos que encontramos para que el recorrido no sea ameno como los cruces mal distribuidos, zonas especiales de uso de suelo, área de autobuses urbanos y foráneos, estacionamientos con zonas de carga y descarga junto a las plazas comerciales y el fluido peatonal más intenso como zona emergente a tratar en las calles Mujica y del Asta. El mapeo ayudó a organizar y reflexionar acerca de los espacios vacíos (lotes) como proyectos a futuros en planeación urbana y reordenamiento del territorio.

Toda la arteria se dividió por cuatro tramos según su comportamiento del uso de suelo, siendo así el resultado: mayor demanda peatonal y vehicular mediante las actividades económicas más cercanas al centro. Mientras que en los tramos resultantes se puede observar cesar el peatón y el vehículo en una distribución alternada. A pesar de que no existe una Carta Urbana para el municipio de San Martín Texmelucan, en la que se pueda observar fácilmente los usos de suelo y sus consecuentes flujos: las actividades dentro del emplazamiento y sus alrededores, que se muestran en el plano de estructura física de la ciudad, como herramienta de la planeación urbana, construyen un concepto de diseño a la necesidad urbana del municipio Texmeluquense, además de aportar un análisis al uso de suelo urbano en esta región.

En el análisis de tramos se apuntan características generales, elementos construidos, como medidas por manzana, las fachadas que dan hacia esta arteria (fachada activa), tipo de piso, características del piso, contenidos de vegetación y objetos.



*Imagen 33 Corazón del proyecto: Estación del Ferrocarril en el año 2018.*

# Análisis de Tramos

Tabla 1 Análisis de Tramos.

	MEDIDAS	DESCRIPCIÓN DEL TRAMO	IMAGEN
<p><b>TRAMO A</b></p>	<p>8.4 m Aprox.                      Manzana 1: 2 fachadas- 1 activa                      Manzana 2: 20 fachadas – 15 activas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pavimento</li> <li>• Nivelado</li> <li>• Vía del tren en manzana 1</li> <li>• Vegetación muy escasa</li> <li>• Desnivel la manzana 2 final</li> </ul> <div data-bbox="884 813 1211 1117" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 20px;"> <p>                         Azul: Mobiliario                          Morado: Área de carga y descarga                          Café: Estacionamientos                          Rosa: Obstáculos                          Verde: Ambulantes                     </p> </div>	<div data-bbox="1293 435 1957 764"> </div> <p data-bbox="1266 768 1587 792"><i>Ilustración 33 Análisis del tramo A.</i></p> <div data-bbox="1283 833 1957 1157"> </div> <p data-bbox="1266 1161 1934 1185"><i>Ilustración 34 Inicio del tramo A, rasgos de la vía del tren, Google Maps.</i></p>

## TRAMO B

8.4m Aprox.  
(Manzana 1)  
4.9m Aprox.  
(manzana 2)  
Manzana 1: 8  
fachadas -3 activas  
Manzana 2: 28  
fachadas – 21 activas

- Pavimento (manzana 1)
- Sin vegetación  
Desnivelado  
(manzana 2)
- Sin mobiliario

Azul: Mobiliario  
Morado: Área de  
carga y descarga  
Café:  
Estacionamientos  
Rosa: Obstáculos  
Verde: Ambulantes



Ilustración 37 Registro del análisis del tramo B. Elaboración propia.

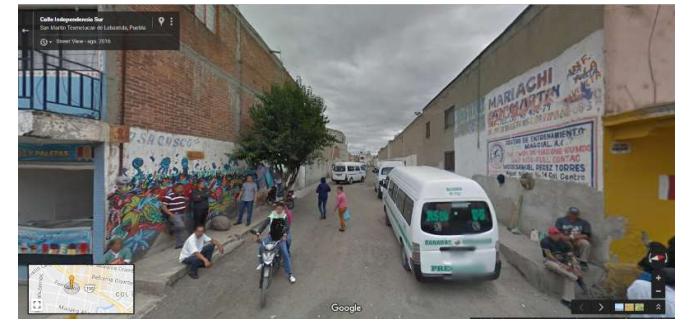


Ilustración 36 Esquina de la calle Independencia con el tramo B. Google Maps.



Ilustración 35 Estrechamiento del tramo B en la segunda manzana, Google Maps.

## TRAMO C

9.8m Aprox.  
(manzana 1): todas  
activas  
11.2m Aprox.  
(manzana 2): todas  
activas

- Uso comercial
- Cruces importantes
- Estacionamientos
- Sin nivel
- Vía del tren
- Vegetación

Azul: Mobiliario  
Morado: Área de carga  
y descarga  
Café: Estacionamientos  
Rosa: Obstáculos  
Verde: Ambulantes

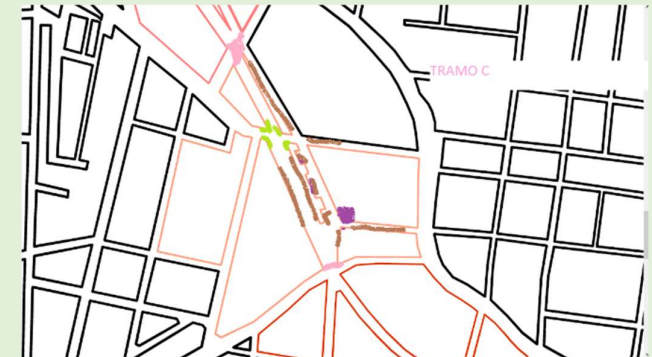


Ilustración 40 Registro del análisis del tramo C. Elaboración propia.



Ilustración 39 Perspectiva sobre calle en el tramo C. Google Maps.



Ilustración 38 Tramo C en la esquina Mujica y Osorio, Google Maps.

## TRAMO D

11.2m Aprox.  
Única manzana: 39  
fachadas – 17 activas

- Desnivelado
- Ecurrimiento
- Sin pavimento
- Poca vegetación
- Vía del tren
- Estacionamiento

Azul: Mobiliario  
Morado: Área de  
carga y descarga  
Café:  
Estacionamientos  
Rosa: Obstáculos  
Verde: Ambulantes

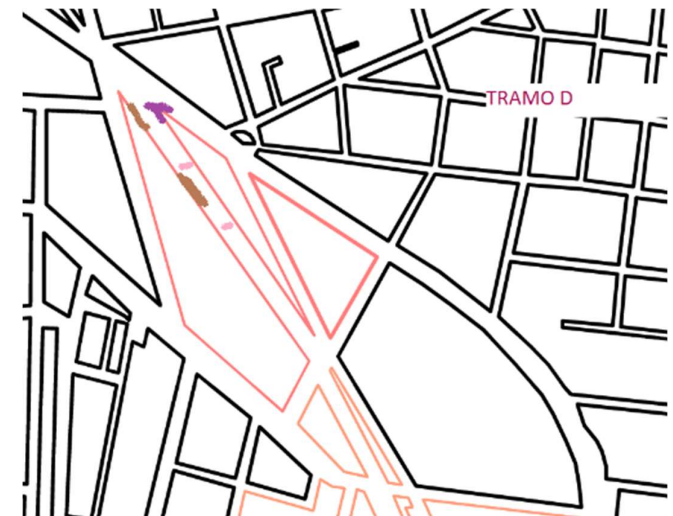


Ilustración 42 Registro del análisis del tramo D. Elaboración propia.



Ilustración 41 Esquina de la calle A. Serdán del tramo D. Google Maps.

## Tramo A

Esta constituido desde la entrada de San Martín en la estación de autobuses del Estrella Roja hasta la calle 18 de marzo. Existen ascensos y descensos de transporte público, una cantidad considerable de ambulantes en la zona, por lo que también se considera un tramo comercial. Este tramo, es él que tiene ambulantes tiene dentro de la zona por su ubicación a la entrada de la ciudad; ambulantes de comida y productos pequeños. Existe una alta demanda de estacionamiento en el día y por la noche se abandona la zona a solo los usuarios vehiculares. Localizamos dentro de estas dos manzanas paradas de microbuses de las localidades en el centro de la ruta: San Juan Tuxco, San Buenaventura, El moral, por lo que se considera como un obstáculo de desplazamiento peatonal sobre la calle del ferrocarril, ya que sus paradas están dominando toda la extensión de la calle. En estas calles encontramos nivelado el suelo y tiene un pavimento rustico. Existen escalas medianas (3 pisos aproximadamente), no prevalecen demasiadas fachadas que den hacia la calle del Ferrocarril, no existe una definida tipología arquitectónica. Encontramos también terrenos baldíos, no hay gran vegetación dentro y hay desnivel en las calles adyacentes.



Ilustración 43 Visualizando el tramo A antes de su extremo.

Ilustración 44 Estacionamiento sobre el tramo A enfrente de Ta'Barato.

## Tramo B

La primera manzana, tiene una base de combis con una amplitud de calle con 8.4 m que después se reduce en la manzana 2 a 4.9 m. Estas manzanas se vuelven más tranquilas al transitarlas porque no hay tanto ambulante. Tiene una actitud más habitacional y relajada, encontramos una escuela sobre la calle, y terrenos amplios. La escala sigue siendo mediana-baja por las construcciones de máximo 3 pisos y las altas bardas. Las entradas que tienen acceso a la calle del Ferrocarril son más (un 56%) en el tramo. No existe demanda de estacionamiento, más que el de las combis, y puedo tomar en cuenta como obstáculo el desnivel del piso que no permite una amena trayectoria dentro.



Ilustración 48 Anchura de la calle, dentro del tramo A.



Ilustración 45 Segunda manzana del tramo B y su contraste de estilo arquitectónico.

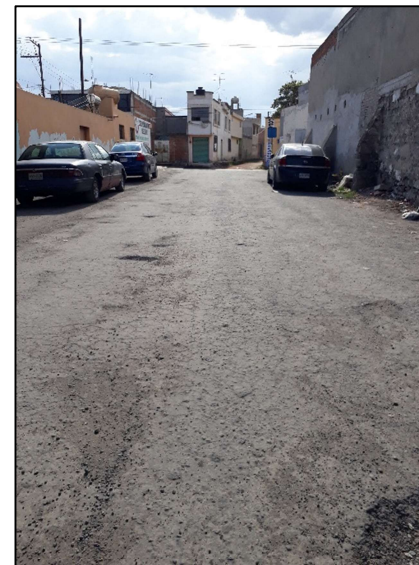


Ilustración 46 Perspectiva de la descomposición morfológica de la calle del Ferrocarril sobre el tramo B.

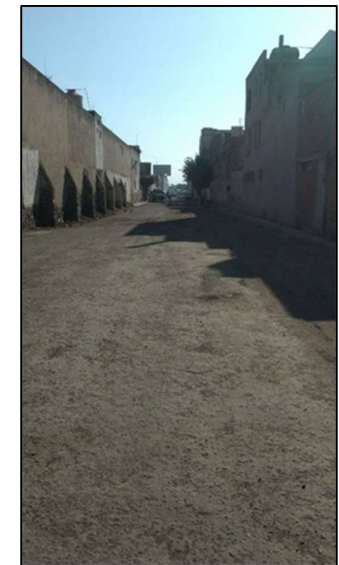


Ilustración 47 Barda con cara de piedra y columnas, repilladas.

## Tramo C

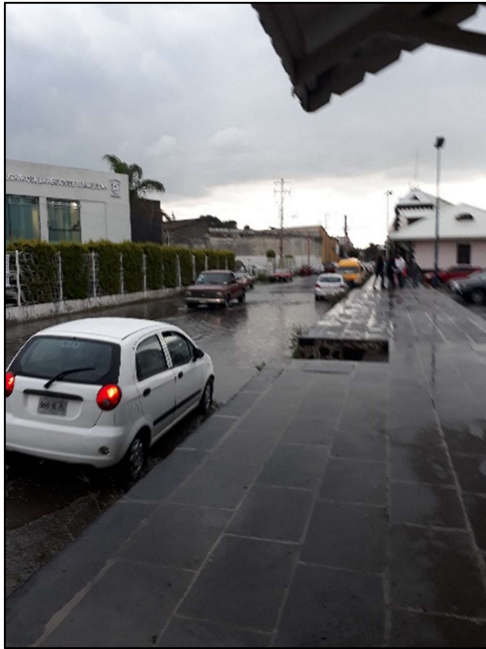
Este tramo es el más cercano al Centro de la ciudad y contiene varios sitios importantes, acceso a este y su equipamiento. Por primera parte no tiene nivelación ni pavimentación. Aquí encontramos una mayor cantidad de peatones porque tiene una plaza y una escuela. También hay estacionamiento en pila y un estacionamiento de costo en la plaza. En medio de las manzanas encontramos ambulantes por la gran extensión de calle que se tiene. Suele ser un lugar concurrido por El Carril de San Miguel (calle adyacente que va hacia el Zócalo o Mujica y Osorio) en el turno diurno y nocturno; en temporadas de lluvia tiene un escurrimiento hacia el centro de la ciudad, por lo que también se ve afectada esta área de la ciudad. Entre las instalaciones antiguas que tiene, se pueden distinguir la estación de ferrocarril, la Oficina Willow y la estructura de la Ex Fábrica del Pilar; con características arquitectónicas similares que datan de la época colonial, industrial. En la segunda manzana un pequeño parque lineal con palmeras. Aquí aún existen pequeños tramos de vías del ferrocarril. Y al finalizar el tramo encontramos un notorio desnivel de suelo que hace que el agua se vuelva un escurrimiento grave. Existe uso de suelo comercial y habitacional, por lo que considero muy importante este tramo.



*Ilustración 49 Antigua Estación del Ferrocarril, en el tramo C de la calle del Ferrocarril.*



*Ilustración 50 Espacios abiertos sin ocupación, en el tramo C.*



*Ilustración 52 Zona inundable enfrente del Centro Universitario Texmeluense, en el tramo C*



*Ilustración 51 Pequeño parque caracterizado por palmeras por atrás de la zona del Antiguo Cinema, tramo C.*



*Ilustración 53 Barda de piedra, atrás oficina Willow. Tramo C.*

## Tramo D

Tiene solo 2 accesos, el que viene del cruce y el que se originalmente viene del tramo C. Domina lo habitacional y comercio al por menor, con un taller mecánico al finalizar y un Centro de Capacitación CECEM. Las fachadas que encontramos aquí se encuentran en muy mal estado y en desnivel con la calle. Esta extensión de terreno, tiene una escala baja y al finalizar la calle encontramos parada de autobuses y una plaza.



Ilustración 57 CECEM por fachada trasera en el tramo D.



Ilustración 54 Fachadas con vegetación silvestre y humedades, sobre el tramo D.


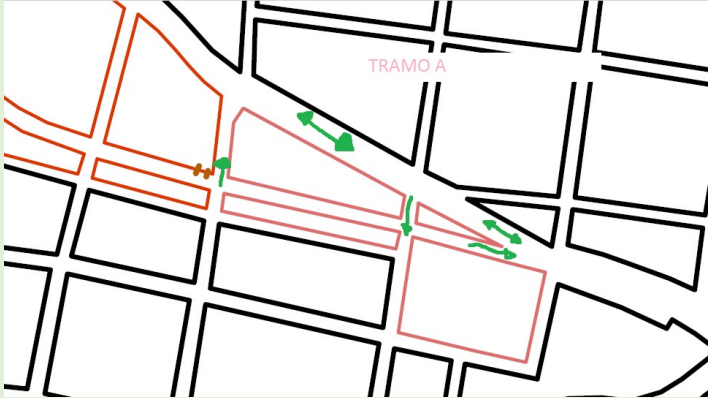



Ilustración 56 Tramo D, perspectiva desde el extremo final.



Ilustración 55 Asoleamiento de mañana para las fachadas.

## Análisis de Intersecciones

	DIRECCIONES	ELEMENTOS/IMAGEN URBANA
<h3 data-bbox="153 342 289 370">CRUCE A</h3>  <p data-bbox="142 727 699 781">Ilustración 58 Imagen Satelital del Cruce A, 16 de Septiembre y Av. Libertad. Google Earth.</p>	 <p data-bbox="779 1036 1398 1084">Ilustración 60 Registro de direcciones viales para cruces en tramo A, elaboración propia.</p>	<ul data-bbox="1612 651 1938 1052" style="list-style-type: none"><li>• Estación de autobuses</li><li>• Ambulantes de comida</li><li>• Estacionamiento</li><li>• El asta (hito)</li><li>• 4 accesos vehiculares</li><li>• Puente peatonal sin uso</li><li>• Conflicto peatonal</li></ul>
<h3 data-bbox="153 854 317 881">CRUCE A/B</h3>  <p data-bbox="142 1218 699 1271">Ilustración 59 Imagen satelital: Cruce A1, 5 de Mayo y Calle del Ferrocarril. Google Earth.</p>		

## CRUCE B/C

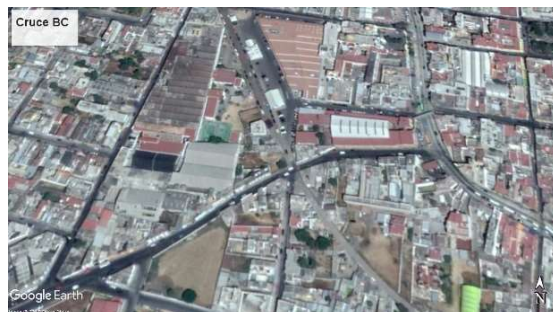


Ilustración 61 Imagen Satelital: Cruce del tramo B y C sobre Agustín Lara. Google Earth.

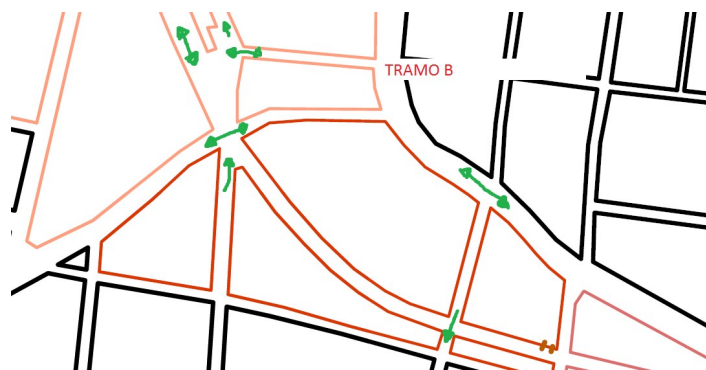


Ilustración 62 Registro de direcciones viales para cruces en el tramo C, elaboración propia.

- Vía colectora de transporte foráneo
- Estacionamiento
- Carga y descarga
- 6 Accesos vehiculares
- Hitos

## CRUCE C/D



Ilustración 63 Imagen Satelital: cruce Mujica y Osorio en el tramo C. Google Earth.



Ilustración 65 Registro de direcciones viales para cruce en dirección del Carril de San Miguel, elaboración propia.

- Accesos vehiculares
- Ambulantes
- Estacionamiento
- Carga y descarga
- Desnivel

## CRUCE FINAL D



Ilustración 64 Imagen Satelital: Cruce final del tramo D, Av. Libertad y calle del Ferrocarril. Google Earth.

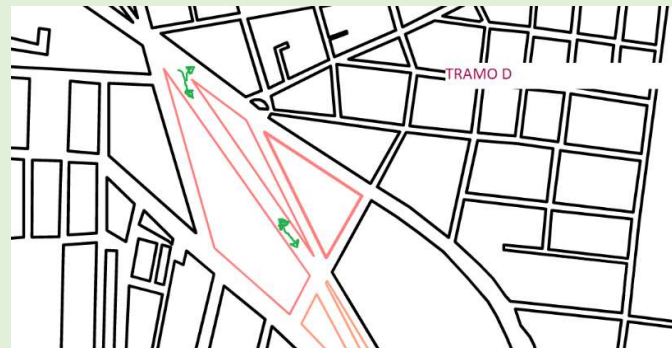


Ilustración 66 Registro de direcciones viales en el cruce para el Carmen sobre el tramo D. Elaboración propia.

- 3 accesos vehiculares
- Estacionamiento
- Carga y Descarga
- Desnivel

Tabla 2 Análisis de Intersecciones.

Los distintos cruces son un elemento importante ya que conectan con los diferentes lugares importantes. Estos cruces deben tomarse en cuenta juntamente con elementos y características estéticas, funcionales, vialidades, accesos, estacionamientos, etcétera para la accesibilidad de la ruta.

### Intersección A:

- La primera intersección del tramo A une la calle del Ferrocarril con la calle 16 de septiembre (usos comerciales) y la libertad Oriente, que es la Carretera Federal México-Puebla (también con características comerciales y transporte foráneo y urbano).
- En este comienzo del recorrido encontramos las estaciones de autobús más importantes, que son los foráneos: desde localidades de San Matías, San Lucas, El verde, Colzingo, Cuauhtémoc, Tlahuapan, y los que provienen de las ciudades de Puebla, Huejotzingo, México y Cholula.
- Cuenta con semáforos para la integración de 16 de septiembre a la carretera federal y un puente peatonal que no es de gran demanda ya que las personas prefieren pasar a nivel de suelo.
- Existe un hito importante que es la asta bandera. Desde la calle del ferrocarril que tiene el estacionamiento del Ta Barato salen automóviles que se integran también a la carretera.
- La 16 de septiembre es solo de un sentido, el que integra a la Carretera y la calle del ferrocarril también integra a la Libertad Norte.
- La Libertad norte es de doble sentido. Aquí es donde más influencia tiene los autos, el transporte y el peatón, ya que este cruce está muy movilizadado por la entrada de las personas.

### Intersección A1:

- Une la calle del ferrocarril con la 5 de mayo; esta calle desde el centro del municipio hacia la colonia de Los Dicios.
- El movimiento peatonal y automovilístico sigue siendo muy constante
- Descarga de pasajeros
- Ambulantes de comida.
- Los cruces peatonales no están muy ordenados y resulta poco peligroso ya que las banquetas están invadidas y tienen un desnivel.

### Intersección B:

- Calle ferrocarril con la calle Independencia.
- Una calle muy transitada y conforme al aforo peatonal también es de las que se puede tomar muy en cuenta para el rediseño de los elementos que se tienen aquí.
- Para el automóvil solo tiene un sentido que va hacia el centro y se integra también hacia la carretera federal.
- Los ciclistas suelen tener más precaución que cualquier otro usuario.

### Intersección B1:

- Une las calles Zaragoza con la calle del ferrocarril
- Se encuentra un movimiento menos frecuente entre ciclistas y peatones.
- El automóvil sigue siendo dominante y esta calle se dirige hacia El moral.
- No existe señalética y el peatón y ciclista deben cruzar con precaución.

### Intersección C:

- Agustín Lara, Calle Cuauhtémoc y el patio de la estación son las uniones que tiene esta intersección tiene prioridad el automóvil, por último, el peatón y los ciclistas
- No hay semáforos y no existe comodidad para los usuarios. d
- Inclusive para los automóviles suele ser un poco complicado la entrada y salida al patio de estación.
- Es importante esta intersección por la calle Agustín Lara y porque del patio de estación salen muchos autos que impiden el paso del peatón.
- También porque es la incorporación de la calle Cuauhtémoc.

### Intersección C1:

- Mujica y calle del Ferrocarril, este cruce tiene mucha actividad peatonal y ciclista.

- Los automóviles vienen del centro y vienen en una sola dirección.
- No hay comodidad peatonal ni ciclista
- Estacionamientos en pila que estorba las banquetas.
- Entre semana es muy concurrida por los estudiantes y las personas hacia el centro.

### Intersección D:

- En esta intersección tiene protagonismo el automóvil.
- No hay muchos accesos que vengan de la unidad habitacional Mártires o la Morelos y que den hacia el lugar, solamente para los vecinos que están aquí residiendo.
- La demanda peatonal es muy baja por las condiciones malas de la calle por lo que los vecinos de las colonias no la elijen.
- En conclusión los pocos peatones son por los residentes de la calle.

### Intersección D1:

- La última intersección tiene un cruce de colonias, los tipos de cruces en San Martín son importantemente peligrosos porque no dan prioridad al peatón y por qué no tienen condiciones favorables tampoco como un carril para el transporte colectivo y otro para el privado.
- Cuenta con un semáforo, pero ninguno le da lugar a la salida de la calle del ferrocarril a la incorporación de la carretera.

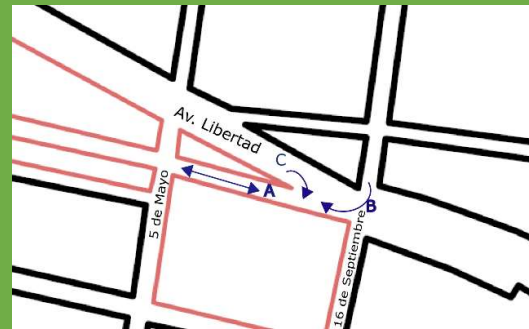
# Aforos.

## Aforo Peatonal

Tabla 3 Resultados de Aforo Peatonal, elaboración propia

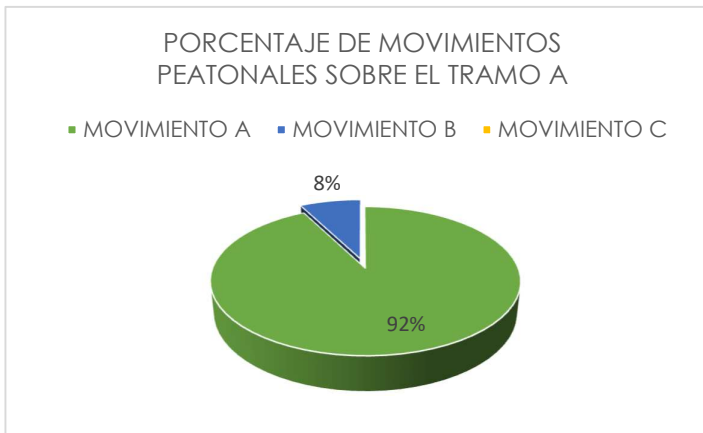
**AFORO PEATONAL**  
**Estudio de movilidad para la**  
**Intervención de la calle del**  
**Ferrocarril**  
 Fecha: 20 de Marzo del 2017  
 Horario: 9:00 am - 9:30 am  
 Levantó: Elizabeth Victoria Luna Zepeda

Referencia:



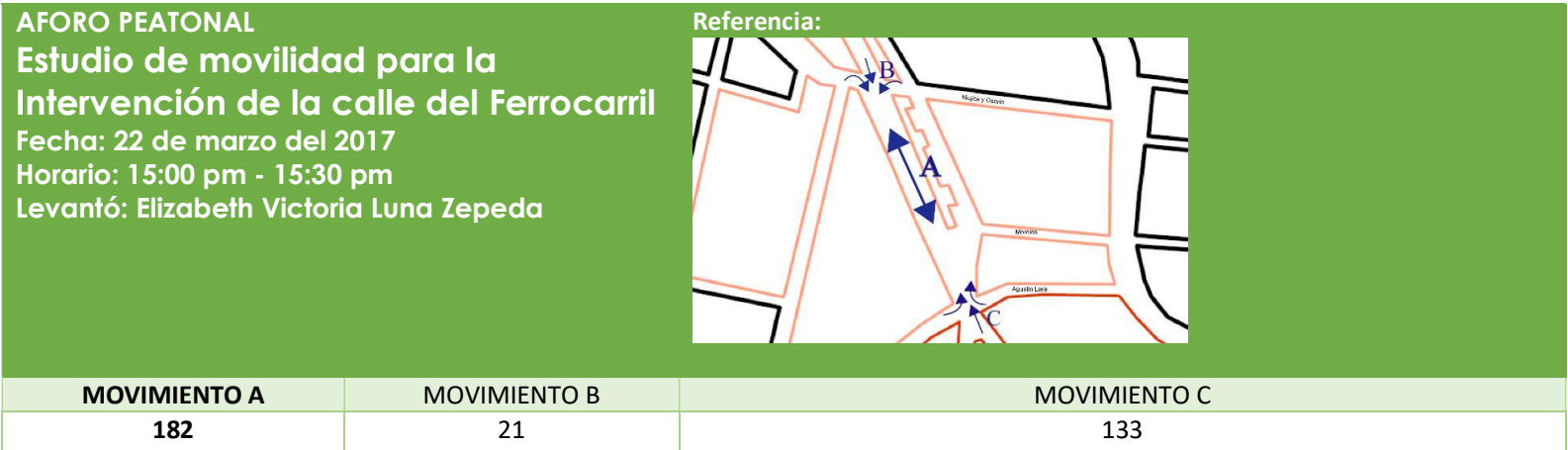
MOVIMIENTO A	MOVIMIENTO B	MOVIMIENTO C
145	12	-

El resultado de los aforos peatonales en las estaciones del tramo A y C marcan un alto contenido de flujo peatonal. Sin duda que esta calle es conductora hacia el centro de la ciudad, pero en algunos puntos queda muerta porque no tiene acceso directo a las colonias como es el caso de la unidad habitacional Mártires 7 de enero o a la colonia Morelos. El análisis del flujo peatonal hace reconsiderar el futuro éxito que tendrá el diseño en cuanto al peatón.

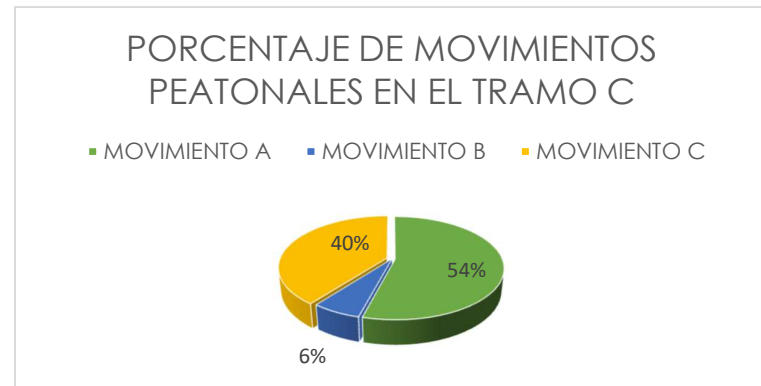


Gráfica 2 Porcentaje de Movimientos Peatonales basados en el aforo, tramo A.

Tabla 4 Resultados de aforo peatonal, tramo C.



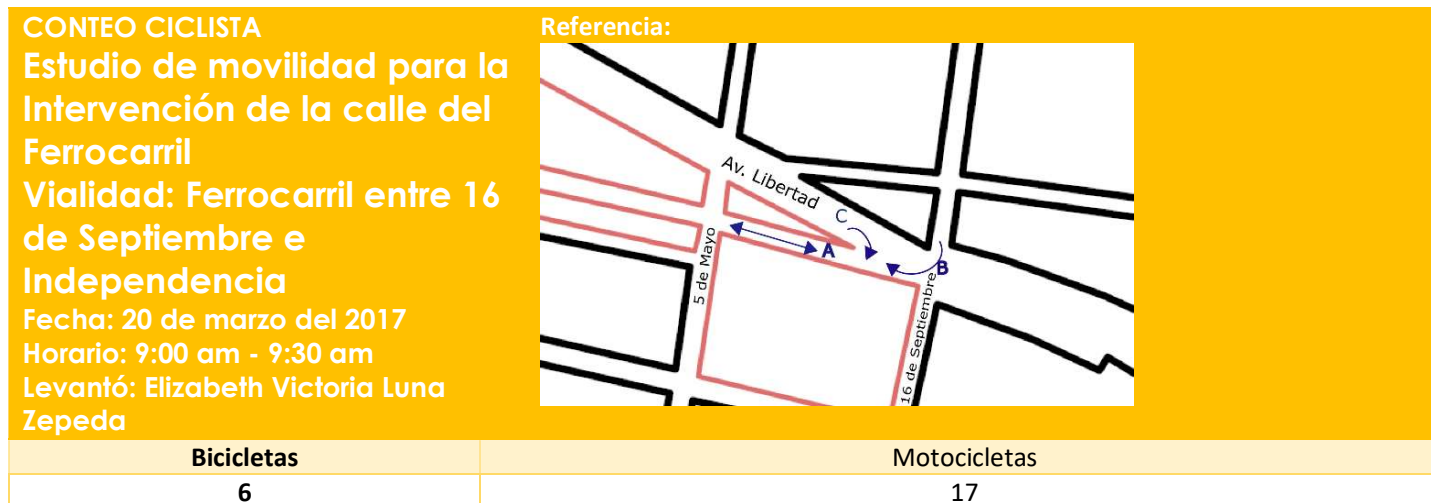
Cabe distinguir que las zonas proyectadas con más urgencia a atender en la movilidad urbana son el tramo que comienza desde la Estrella Roja y las bases de ruta y las perpendiculares a la antigua estación.



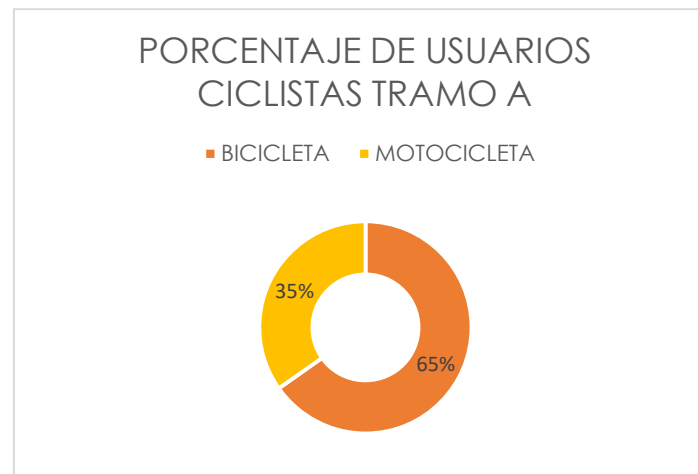
Gráfica 3 Porcentaje de movimientos peatonales en el tramo C mediante el aforo peatonal.

## Aforo Ciclista.

Tabla 5 Resultado conteo de distintos tipos de usuarios ciclistas, tramo A, elaboración propia.

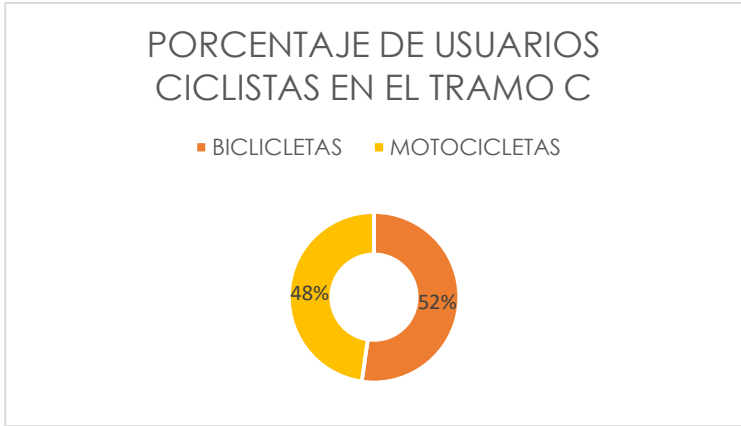
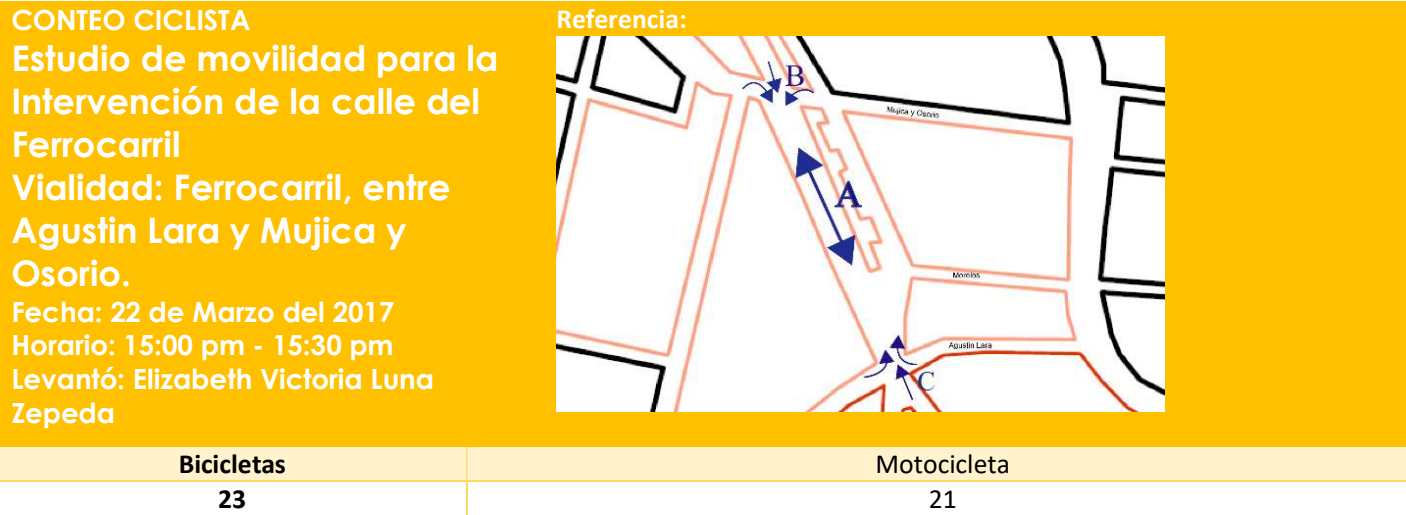


Conteo Ciclista: Los variantes usuarios son mayores en la estación, las causas son la inseguridad en ciertas horas las que conducen al peatón y al ciclista a no pasar por allí ni utilizar por confianza esta vía. El tramo se va alimentando desde la última sección (tramo D), pero todo depende también de la accesibilidad que tiene el lugar de origen. Por ejemplo: los usuarios que vienen de la colonia El Carmen se ven un tanto afectados, ya que el cruce que existe para ingresar al tramo es peligroso por su prioridad al automóvil y con una velocidad más acelerada. Por caso distinto, en el tramo de la estación si existe mayor transporte con bicicleta, pero el hacinamiento de peatones y vehículos no propicia su uso pleno. De lado del Asta bandera el uso de bicicletas también es elevado, más sin embargo la prioridad es la del automóvil.



Gráfica 4 Porcentaje de usuarios ciclistas en el tramo A según el conteo, elaboración propia.

Tabla 6 Resultados del conteo ciclista en base al tramo C. Elaboración propia.



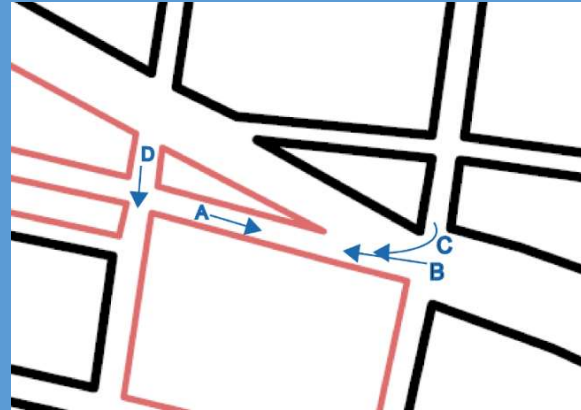
Gráfica 5 Porcentaje de tipos de usuarios ciclistas en el tramo C. Elaboración propia.

## Aforo Vehicular.

Tabla 7 Resultados del Aforo Vehicular, tramo A.

**AFORO VEHICULAR**  
**Estudio de movilidad para la**  
**Intervención de la calle del Ferrocarril**  
 Fecha: 20 de Marzo del 2017  
 Horario: 9:00 am – 9:30 am  
 Levantó: Elizabeth Victoria Luna Zepeda

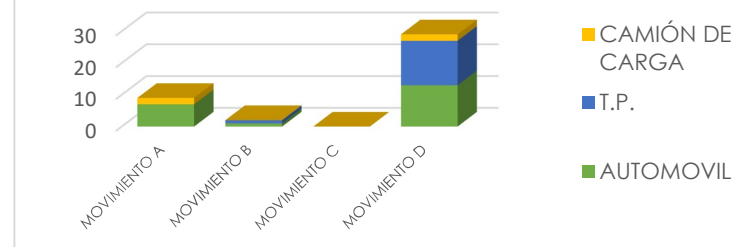
Referencia:



Tipo de Vehículo	Movimiento A	Movimiento B	Movimiento C	Movimiento D
<b>Automóvil</b>	7	1		13
<b>Transporte Público</b>		1		14
<b>Camión de carga</b>	2			2

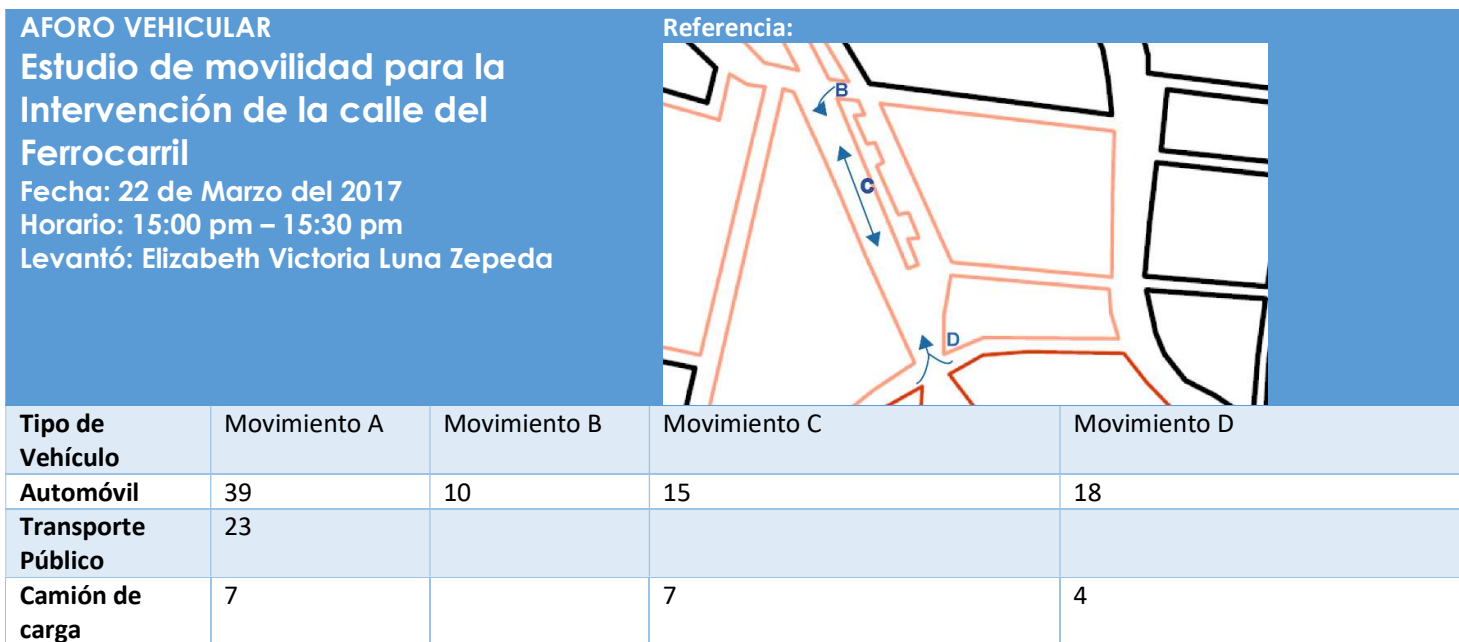
Como está descrito anteriormente el uso vehicular que circula en los alrededores de la calle tiene una prioridad muy importante para el habitante, lo que hace que los cruces se vuelvan en cierto modo un elemento a evaluar más detenidamente. Pero la actividad que genera el impacto directo es cuando encontramos autos que se desplazan dentro de la calle. Para evaluar correctamente la situación, con una poca demanda vehicular, en el diseño se podría emplear una propuesta que alojara también la disponibilidad de atravesar con un auto la calle con un acceso controlado.

### AFORO VEHICULAR SEGÚN SUS TIPOS EN EL TRAMO A

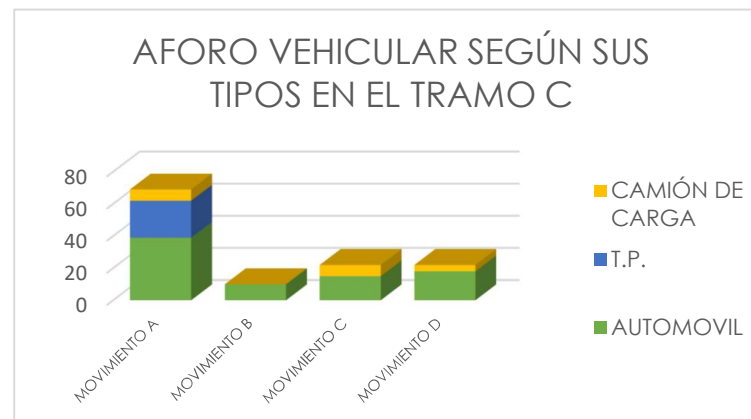


Gráfica 6 Resultados del Aforo vehicular según sus clases: tramo A. Elaboración propia.

Tabla 8 Resultados del aforo vehicular en el tramo C, elaboración propia.



Sin embargo, solo se encontró esta situación en las paradas de autobuses, en la estación del ferrocarril. Así se permite una identidad distinta en cada tramo según las necesidades expuestas a continuación.



Gráfica 7 Porcentaje de usuarios vehiculares según su clase en el tramo C. Elaboración propia.

## Conclusiones de los aforos:

Tabla 9 Tabla de Conclusiones por tramos en base a los aforos. Elaboración propia.

### Tramo A:

Propuesta que tome en cuenta un rediseño de parada de autobús, ciclo vía y peatón ya que estas son las necesidades inmediatas para la accesibilidad, así como la inclusión de mobiliario, y de elementos que ayuden al sector con discapacidad.

### Tramo B:

Los usuarios principales; bicicleta y peatón. El peatón más dominante es el de la vivienda, y también un acceso controlado del automóvil.

### Tramo C:

Usuarios principales: bicicleta, peatón y el acceso de los automóviles, aunque suele ser estrecha esta arte de la ruta, conviene agregar elementos que se sienta apertura y seguridad como el mobiliario.

### Tramo D:

Sus usuarios principales son el peatón y el vehículo por el cruce que tenemos al final, existe una necesidad de calidez en la zona y de mobiliario urbano, así como una parada de autobús.

# SINTESIS GENERAL DEL DIAGNOSTICO

Tabla 10 Síntesis general del diagnóstico, componentes naturales. Elaboración propia. COMPONENTES NATURALES

ANALISIS	DESCRIPCIÓN
Pendiente muy suave en el recorrido de la calle.	Es fácil recorrer la calle, mientras que en temporadas de lluvia, debido a que es una zona de valle los escurrimientos se dirigen hacia el centro y en algunas ocasiones se estanca en el patio de la Estación y se distingue erosión de suelo provocada por el agua, en ciertas partes.
El suelo tiene una composición ligera.	Las características naturales del suelo facilitan el asentamiento, y favorecen el crecimiento de las plantas en temporada por la humedad, que se acumula en él.
Clima templado	Como dentro de San Martín el clima es templado favorece el desarrollo de ecosistemas diversos, tenemos plantas distintas como palmeras y encinos que tienen buena resistencia climática. Respecto al usuario, el clima no afecta tanto al recorrido de la ruta.
El asoleamiento y vientos dominantes generan un microclima dentro de la calle	La ventilación de la calle entra por las calles adyacentes. El asoleamiento es cubierto con las construcciones en las horas de mañana y tarde.

Tabla 11 Síntesis del diagnóstico componentes artificiales. Elaboración propia.

COMPONENTES CONSTRUIDOS	
ANALISIS	SINTESIS
<p>La secuencia espacial de sitios de interés comercial y educativo sobre la calle.</p> <p>Equipamiento</p>	<p>Hacen conexión estos distintos lugares y ayuda a que el usuario se desplace ya sea en un recorrido largo o corto, sobre la misma calle del Ferrocarril. El centro, la central de camiones, la universidad, los comercios del patio de la estación, etcétera.</p>
<p>Elementos urbanos que distinguen la temporalidad o historia del sitio.</p> <p>Percepción de seguridad</p>	<p>Las corrientes arquitectónicas de los 70`s no definitivamente están grabadas dentro de este recorrido. Hay que resaltar que también tenemos Patrimonio edificado con una corriente de estilo colonial y que también sirve como identidad del Municipio de Sn. Martin.</p>
<p>Contrastes en las escalas.</p> <p>Percepción de seguridad.</p>	<p>En cada tramo existe un contraste de las escalas de las edificaciones que hacen tener una sensación de caminar entre muros realmente grandes y muy bajos. Abundan los macizos y en menor parte los vanos.</p>
<p>Ambulantes</p>	<p>El problema no precisamente se expande en toda la calle, pero se encuentra en los tramos que tienen cruces con otras vialidades que se dirigen al centro; el tramo A y el tramo C.</p>

ANALISIS	SINTESIS
<p>Estacionamiento informal más cercano a la zona centro.</p> <p>Estacionamientos</p>	<p>Tanto Servicio de Transporte Público como Privado hacen un uso invasivo del espacio público. Mientras más cercano estén al centro, más invasivo suele ser. Los usuarios suelen venir de zonas cercanas. Este efecto se encuentra más en la zona cercana a la entrada de San Martín, que es del lado del Estrella Roja y el tramo del Patio de la Estación</p>
<p>Los servicios públicos como agua, drenaje y luz dentro no funcionan íntegramente.</p> <p>Equipamiento</p>	<p>El agua en el municipio de San Martín es privatizada, por lo que el mantenimiento a jardines o sustentos de ellos solo es favorecido por las propiedades naturales de la zona. El drenaje es un sistema que no da abasto por las zonas inundables. Y por último los servicios de alumbrado en la calle son nulos.</p>

# ANALISIS FODA Y SINTESIS POR TRAMO.

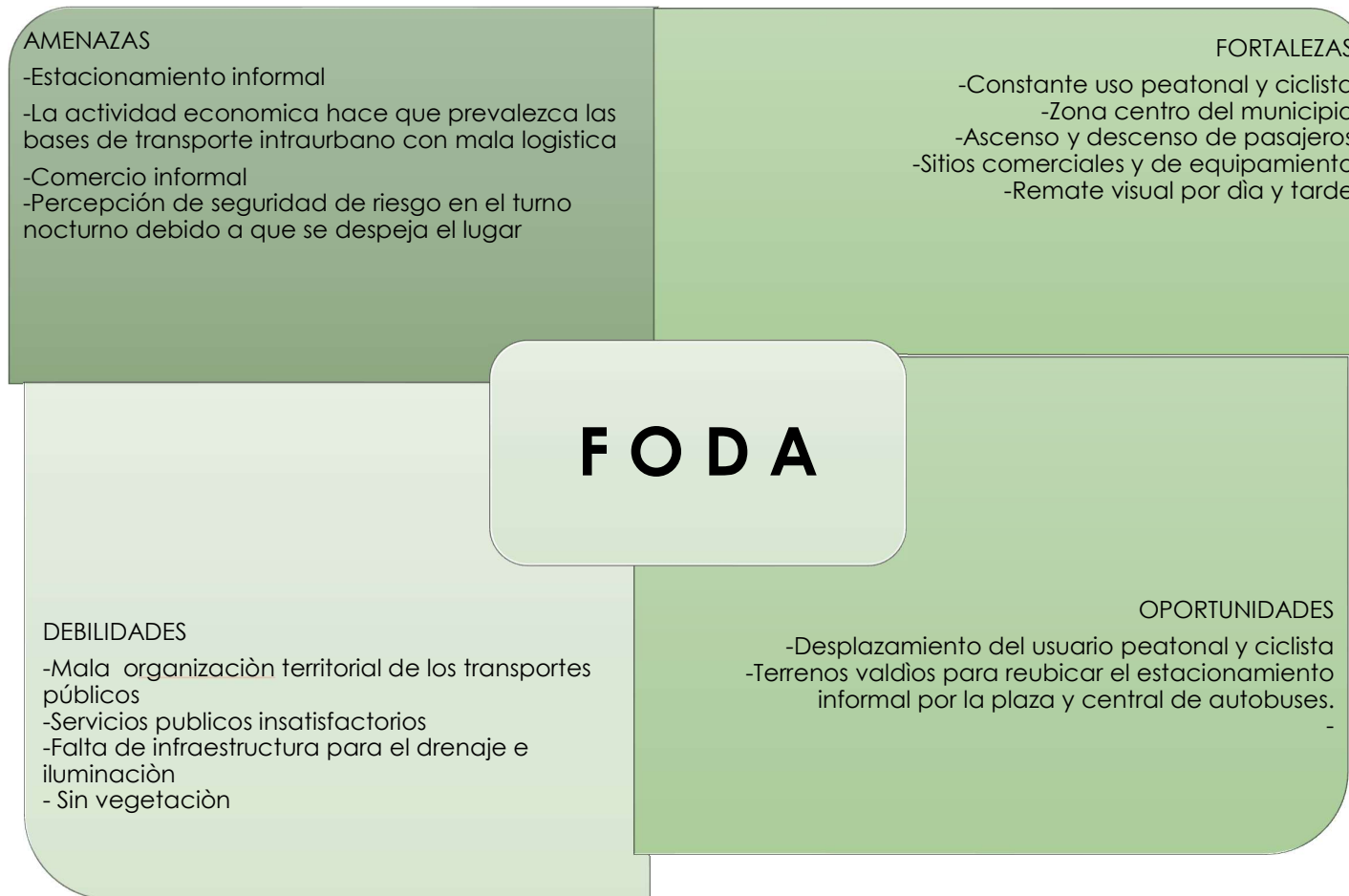


Tabla 12 Matriz FODA para el tramo A. Elaboración propia.

Tabla 13 Síntesis del diagnóstico tramo A.

**ANÁLISIS**

**DESCRIPCIÓN**

**EXISTE Poca accesibilidad para el peatón y el vehículo particular**

Las estaciones de transporte público no tienen un orden de qué porción de la calle podrían utilizar, así que dificultan el acceso libre del vehículo particular e incómodo para el usuario peatón y ciclista.

**Los ambulantes del primer tramo se encuentran en calles adyacentes.**

No están precisamente sobre la calle, sino que se encuentran en las calles adyacentes por lo ya mencionado antes; el desorden de las estaciones del transporte público.

**Hay dos clases de estacionamientos en esta sección: el del transporte público (base) y el del automóvil en particular**

Aparte del estacionamiento no ordenado del transporte público, al principio del tramo está un estacionamiento de automóvil privado.

**El ambiente social no es plenamente seguro en las horas nocturnas.**

Debido a que la zona es mayormente comercial, la actividad cesa en horas de la noche, produciendo un ambiente de percepción de seguridad menos acogible a partir de las 9 PM.

**El confort que ofrece la calle es el clima, pero físico no es pleno**

No existe un confort al caminar por el lugar, ya que los obstáculos son las paradas de T.P. más sin embargo el lugar propicia sombras para el calor en el día

**Equipamiento, comercio, y falta de mobiliario urbano**

Las estaciones de autobús, los hitos y el mobiliario que este caso no existe (una parada de T.P. formal) reúnen características que dan mucha actividad a la zona.



Tabla 14 Matriz FODA para el tramo B, elaboración propia.

Tabla 15 Síntesis del diagnóstico: tramo B.

ANALISIS	DESCRIPCION
<b>EN ESTA ALTURA LA CALLE TIENE BAJA DEMANDA PEATONAL</b>	EN COMPARACIÓN CON EL TRAMO ANTERIOR DONDE EXISTE UNA ACTIVIDAD ECONOMICA MÀS ACTIVA, SOBRE ESTA SECCIÓN QUE SOLO ENCONTRAMOS USO HABITACIONAL Y TERRENOS VALDIOS. EXISTE MENOR DEMANDA DE MOVILIDAD. EN LA ESCALA HABITACIONAL LOS HABITANTES UTILIZAN PORTONES Y ENTRADAS PEQUEÑAS DEBIDO A LA FALTA DE VITALIDAD.
<b>NO HAY COMERCIO INFORMAL</b>	EL TRAMO SOLO TIENE COMERCIO AL POR MENOR Y NO PRESICAMENTE SOBRE ESTA VIALIDAD, SINO QUE SON CALLES VECINAS.
<b>LOS ESTACIONAMIENTOS EN PILA Y ESCASOS</b>	LOS APARCAMIENTOS PERTENECEN A LOS HABITANTES Y SE ACOMODAN EN PILA. ACTUALMENTE NO HAY RESTRICCIÓN QUE LES DETENGA REALIZAR ESTO A PESAR DE QUE NO ES ACCESIBLE. TAMBIÈN ES INDISPENSABLE PARA LAS CASAS QUE NO TIENEN SU GARAGE FORMAL.
<b>UN PUNTO IMPORTANTE DE PERCEPCION DE SEGURIDAD, YA QUE ES UN TRAMO PELIGROSO</b>	SE COMPORTA COMO UNA CALLE MUY PELIGROSA POR SU FORMA EN CURVA, ANGOSTURA, ESCALA ALTA DE LAS CONSTRUCCIONES Y FALTA DE SERVICIOS DE ALUMBRADO.
<b>EQUIPAMIENTO</b>	SOLO ENCONTRAMOS UN INSTITUTO ACADEMICO. EN ESTE TRAMO EXISTEN PREDIOS DESOCUPADOS QUE PODRIAN SER PROPUESTOS PARA ALGUN EQUIPAMIENTO O USO ESPECIFICO QUE TENGA ESPACIO ABIERTO Y NO SE VUELVA INSEGURO.

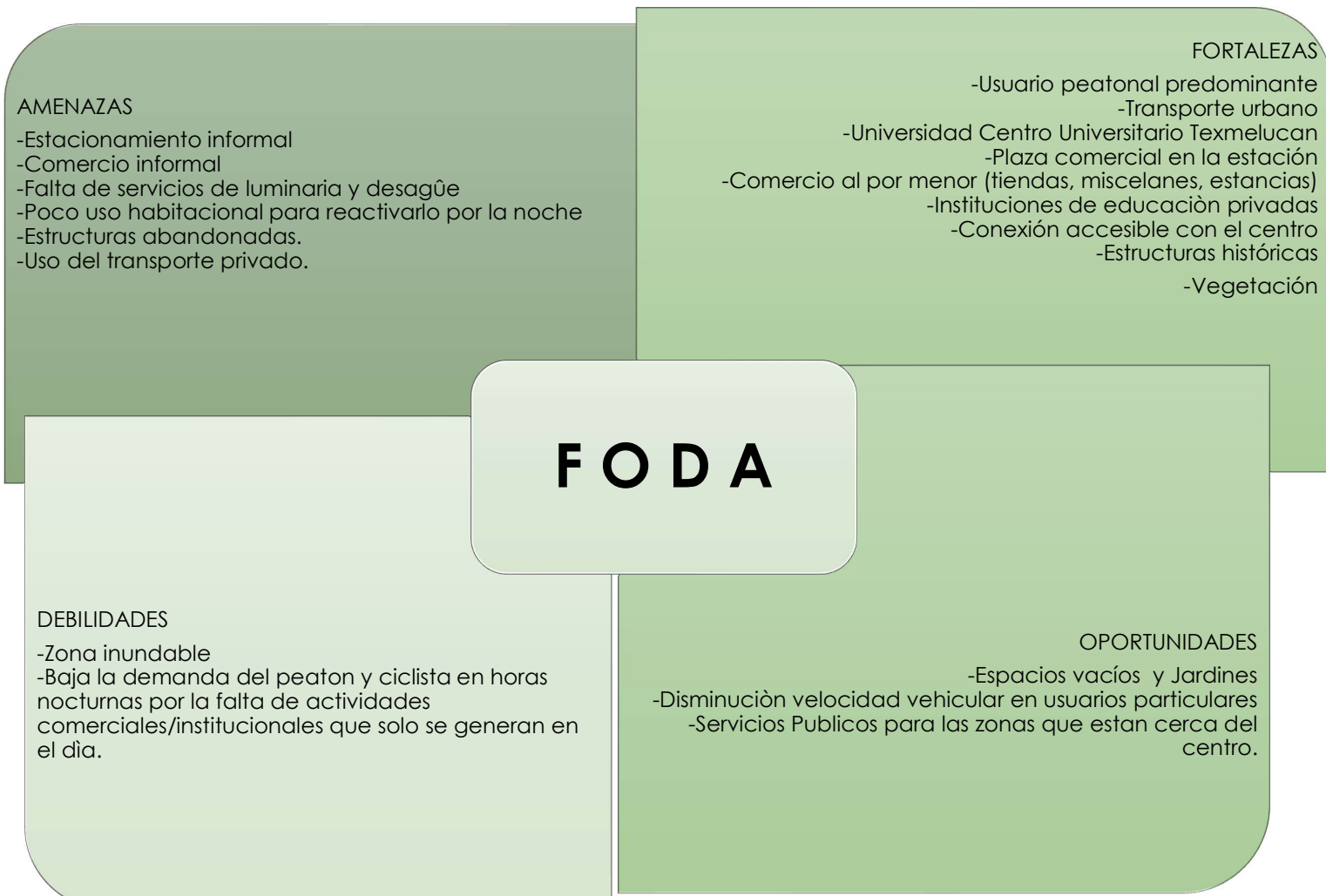


Tabla 16 Matriz FODA del tramo C.

Tabla 17 Síntesis del diagnóstico tramo C.

ANALISIS	DESCRIPCION
<b>MAYOR USO PEATONAL EN CALLE MUJICA Y OSORIO Y SOBRE LA CALLE DEL FERROCARRIL A LA ALTURA DE LA PLAZA COMERCIAL</b>	UN ARTERIA MUY IMPORTANTE QUE ALIMENTA NUESTRA CALLE DE PROYECTO EN LOS 3 TIPOS DE USUARIOS ES LA CALLE DEL CARRIL DE SAN MIGUEL O MUJICA PORQUE ESTA CONECTA CON LAS DISTINTAS COLONIAS Y EL CENTRO.
<b>ZONA DE COMERCIO FORMAL E INFORMAL</b>	LA PLAZA DE LA ESTACION ES LA QUE BRINDA MAYOR ATRACCION COMERCIAL. IGUALMENTE EXISTE COMERCIO INFORMAL QUE SE ESPECIFICA TERRITORIALMENTE EN EL CRUCE DE ESTAS CALLES, MUJICA Y DEL FERROCARRIL. SON COMERCIOS DE FRUTAS Y VERDURAS LOS CUALES SE HAN ESTABLECIDO SIN PERMISOS DE LAS AUTORIDADES.
<b>ESTACIONAMIENTO FORMAL POR PARTE DE LA PLAZA E INFORMAL.</b>	EL VEHICULO PRIVADO QUE ACTUALMENTE ESTA ATACANDO LA CALLE, ES EL DE LAS PERSONAS QUE NO DESEAN INGRESAR SU AUTO PARA NO PAGAR LA HORA EN LA PLAZA. LOS ESTUDIANTES ESTAN HACIENDO USO DEL AUTOMOVIL, HA CRECIDO SU DEMANDA Y ACTUALMENTE LOS DEJAN EN PILA SOBRE LA VIALIDAD A EXCEPCION DE LOS DIAS EN EPOCAS DE LLUVIA
<b>POCA PERCEPCION DE SEGURIDAD</b>	LA PERCEPCION DE SEGURIDAD EN ESTE LUGAR VARIA, YA QUE CUANDO LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS, EDUCATIVAS Y CULTURALES SE DETIENEN EL LUGAR SE CONVIERTE UN AMBIENTE VISIBLEMENTE RIESGOSO.
<b>EL CONFORT ES DEFICIENTE</b>	LAS CARACTERISTICAS DE CALLE; INUNDACIONES, FALTA DE ACERA Y MOBILIARIO, SON PRECISAMENTE

## EQUIPAMIENTO

LAS QUE HACEN QUE ESTE TRAMO TENGA UN CONFORT DEFICIENTE.

TRAMO QUE TIENE UN EQUIPAMIENTO MÁS PRODUCTIVO, YA QUE CONECTA AL CENTRO, TIENE INSTITUTOS ACADÈMICOS Y UNA PLAZA COMERCIAL. ESTA ES LA RAZON POR LA DISTINGUIDA ACTIVIDAD DIARIA.



Tabla 18 Matriz FODA del tramo D.

Tabla 19 Síntesis del diagnóstico tramo D.

ANALISIS	DESCRIPCION
<p><b>AL IGUAL QUE EL TRAMO B ESTE TRAMO SE COMPORTA DE MANERA MUY PASIVA RESPECTO A MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.</b></p>	<p>LA MOVILIDAD ESTA DENTRO DE ESTE TRAMO ES MUY PACÍFICA DE USUARIOS PEATONALES, TRANSPORTE PÚBLICO Y CICLISTA. LA ACCESIBILIDAD SE VUELVE INCOMODA PORQUE NO EXISTEN TANTOS ELEMENTOS QUE ATRAIGAN.</p>
<p><b>ESTACIONAMIENTO PARA USO HABITACIONAL</b></p>	<p>LOS ESTACIONAMIENTOS QUE SE LOCALIZA DENTRO SOLO ES PARA EL USO HABITACIONAL</p>
<p><b>PERCEPCION DE SEGURIDAD RIESGOSA</b></p>	<p>LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN ESTE TRAMO TANTO EN EL DÍA COMO EN LA NOCHE ES RIESGOSA, YA QUE NO EXISTE MUCHO MOVIMIENTO QUE LA FAVOREZCA.</p>
<p><b>FALTA EL ELEMENTO DE CONFORT</b></p>	<p>ES CASI NULO CONFORT POR QUE ES UN CORREDOR ESPACIOSO, TRANQUILO Y CON VEGETACIÓN SILVESTRE. LAS ENTRADAS DE LAS CASAS SE ENCUENTRAN MUY DISPERSAS.</p>
<p><b>EQUIPAMIENTO</b></p>	<p>AUNQUE EL EQUIPAMIENTO NO TENGA ACCESO SOBRE ESTA VIALIDAD, TENEMOS AL FINAL DEL RECORRIDO UN CENTRO DE DESARROLLO SOCIAL (CECEM) Y UNA PLAZA QUE FUNCIONA COMO HITO PARA LA PARADA DE AUTOBUSES FORÁNEOS.</p>

CAPITULO III.

PROPUESTA

Consecuente del análisis del diagnóstico de la calle del ferrocarril y la matriz FODA, está demostrado que el problema urbano que presenta, es por la falta de implementación de servicios públicos que den vida a su desplazamiento y terrenos baldíos con una vocación especial dependiendo de cada tramo.

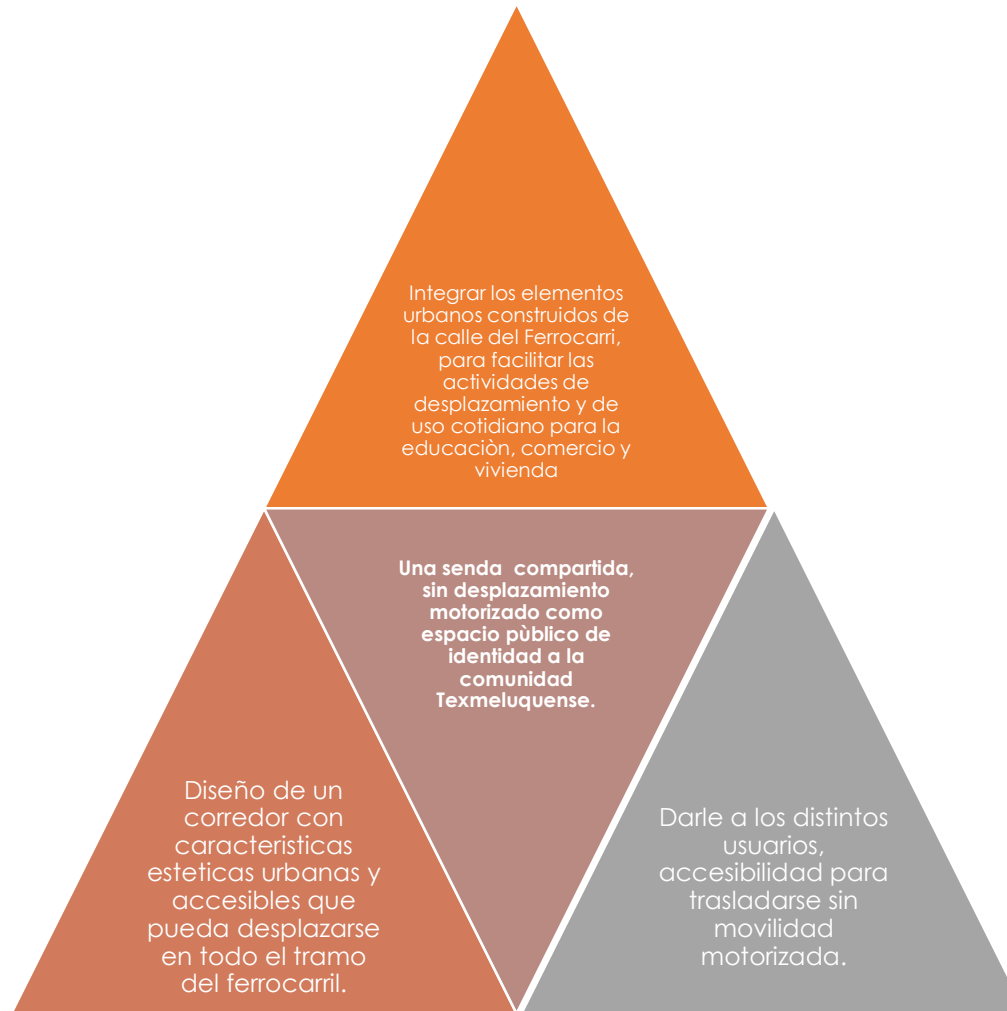
Los resultados nos encaminan a corredor compartido; que tenga al alcance de los vecinos de distintas edades y capacidades a las estancias y formas de desplazamiento sobre los destinos de la calle y colonias colindantes.

En el desarrollo de esta propuesta se vieron involucrados seis temas primordiales que se hacían constantes en los tramos: movilidad y accesibilidad a la nueva propuesta de la senda compartida, para que todos los usuarios tengan alcance; el comercio informal que se encontraba en el primer y tercer tramo donde se opta por dar un lugar específico o por aumentar su ingreso a través de la factibilidad de servicios en donde se encuentran; estacionamientos es una situación que va más allá del diseño, nos demuestra que la ciudad está en desarrollo y que tiende a crecer más, sin embargo, la limitación del automóvil a espacios públicos también conduce a una característica de valorización del peatón y la comunidad en núcleo; percepción de seguridad que de seguridad al usuario de usar este corredor así como el confort para todo el público y equipamiento que produce el flujo deseado en la vialidad.



*Imagen 34 La redensificación de edificios industriales, como la Ex Fábrica del Pilar es un principal actor para la rehabilitación de la calle.*

## CONCEPTO DE LA PROPUESTA.

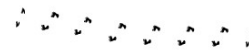


## Programa de Necesidades.

Tabla 20 Programa de Necesidades Urbanas.

	Días de Plaza (domingo, lunes, martes)		Entre semana: (miércoles cambia por el permiso para los ambulantes)		Fines de Semana.	
	DÍA	NOCHE	DÍA	NOCHE	DÍA	NOCHE
<b>Tramo A</b>	-Carga y descarga del transporte público -Estacionamiento del Transporte Público -Ambulantes	- Sólo desplazamiento con automóvil por inseguridad	-Carga y descarga del transporte público -Estacionamiento del Transporte Público -Flujo peatón/ciclista -Ambulante	-Los ambulantes se retiran a las 8:30 -Recolección de basura -Mejoramiento de la luminaria	-Carga y descarga del transporte público -Estacionamiento del Transporte Público -Flujo peatón/ciclista	-Escaso uso para desplazarse en una escala muy chica (Calle a calle) -Luminaria
<b>Tramo B</b>	-Desplazamiento de peatón/ ciclista -Entrada y salida de las casas -Instituto educativo como principal aportador del flujo peatonal	-Solo desplazamiento a escala menor automóvil/peatón -Estacionamiento de casa -Luminaria	-Desplazamiento de peatón/ciclista -Entrada y salida de las casas -Instituto educativo como principal aportador del flujo peatonal	-Desplazamiento escala menor automóvil/peatón -Estacionamiento para las casas -Luminaria	-Desplazamiento de peatón/ciclista -Estacionamiento de casas y otros -Locales comerciales en las casas.	-Estacionamiento para las casas -Luminaria
<b>Tramo C</b>	-Desplazamiento peatonal/Ciclista -Estacionamiento para automóviles particulares -Estacionamiento para los alumnos	-Desplazamiento peatonal -Ambulantes -Luminaria -Mobiliario urbano	-Desplazamiento peatonal/ciclista -Estacionamiento de automóviles de plaza y universidad -Actividades comerciales	-Ambulantes -Desplazamiento peatonal -Luminaria -Mobiliario	-Desplazamiento peatonal/ciclista/ automóvil - Actividades comerciales -Ambulantes -Actividades recreativas -Reunión -actividades de reposo	-Desplazamiento peatonal -Ambulantaje -Luminaria -Mobiliario
<b>Tramo D</b>	-Recorridos peatón/ ciclista/ automóvil -Estacionamiento para las casas -Parada de camiones	-Estacionamiento de casa -Estación Taxis -Parada camiones	-Recorridos peatón/ ciclista/ automóvil -Estacionamiento para las casas -Parada de camiones	-Estacionamiento para casa -Estación de Taxis.	-Recorridos peatón/ ciclista/ automóvil -Estacionamiento para las casas -Parada de camiones	-Estacionamiento para casa -Taxis

## PLANO CONJUNTO DE INTERVENCIONES



- Senda compartida con uso peatonal

- Destinos y Rutas para la ciclo vía principal

- Principales nodos con intervención de diseño

- Lotes de cambio de uso de suelo

- Estacionamientos

- Sitios de aparcamiento Bicicleta Publica

- Sentido vehicular

Ilustración 68 Plano Esquemático del Plan de Rehabilitación para la Calle del Ferrocarril.

# Estrategias Generales

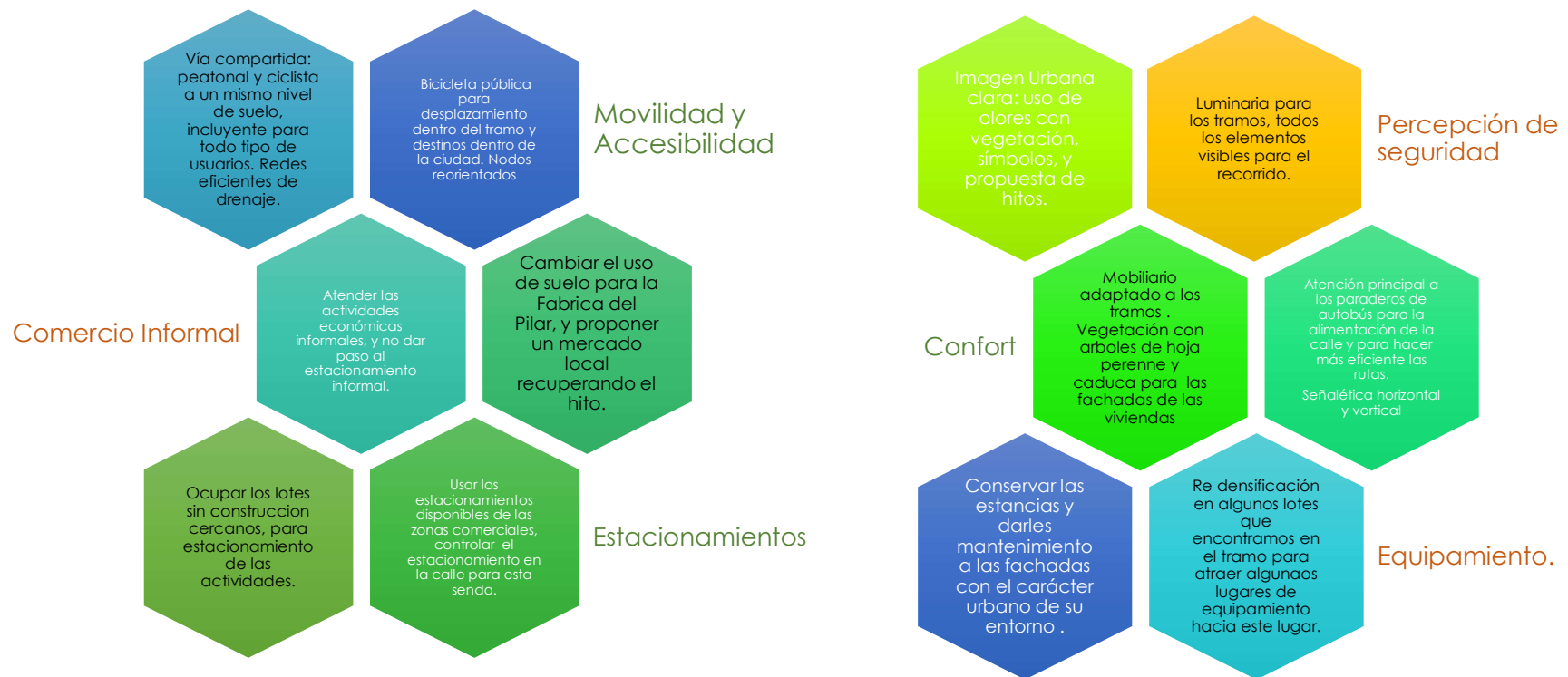


Ilustración 69 Ejes y estrategias generales para la rehabilitación de la calle del Ferrocarril.

## Estrategias de diseño para la Movilidad y Accesibilidad

- El concepto principal es jerarquizar principalmente al peatón sobre todos los usuarios que se desplacen dentro de este recorrido. (ITDP, 2012)
  - Para ayudar al tránsito del espacio peatonal dentro del espacio público de la calle, se pretende un mismo nivel para la calle dirigida a los usuarios de distintas edades y condiciones físicas.
  - Usar relieve y cambio en el suelo, y vegetación para detener el acceso a los automóviles, y a la vez disminuir velocidades para el acceso ciclista. (ITDP, 2012)
  - Añadir botones a las calles adyacentes antes de cruzar la calle del Ferrocarril, para reducir la velocidad de los vehículos.
  - Integrar un sistema de señalamiento horizontal y vertical en los nodos, y en distintas áreas del desplazamiento de este recorrido.
  - Sistema de bicicleta pública con costos para su misma inversión y que fomenten el uso de ese recorrido, permitiendo su desplazamiento a las vialidades adyacentes y creando un sistema de movilidad en el centro de la ciudad, más eficiente.
  - Rediseño de los nodos principales sobre el tramo, integrando el paso a nivel y dando el carácter principal al peatón.
- Sistema de desagüe para toda la calle, con una dirección hacia el río Cotzala por su cercanía con el lugar y escurrimiento natural.

## Estrategias de diseño para el Comercio Informal.

- Dado que el comercio informal nos ayudará a activar el uso en distintas horas, se pretende mediar la orientación a partir de la vegetación del lugar.
- Junto con el punto de percepción de seguridad y confort; se puede incrementar mobiliario especial para comercio informal, que también, facilite la oportunidad de tener ambulantes controlados en horas de la noche para reforzar esa percepción de inseguridad en horarios nocturnos.
- El ambulante permite el desplazamiento peatonal más que el estacionamiento informal. Ya que el principal concepto del corredor es para incrementar el usuario peatonal y ciclista; la estrategia de los ambulantes permite mantener la calidad del piso del corredor, teniendo control en la velocidad y acceso de los automóviles, o eliminando parcialmente el acceso, de acuerdo con los vecinos.
- Frente a la estación del ferrocarril está la ex Fábrica del Pilar, la cual será rediseñada junto con su uso de suelo para un mercado que atienda los barrios de la colonia Mártires, Lindavista y Álvaro Obregón, además albergue una porción de estos ambulantes que se encuentran como obstáculo sobre Mujica y Osorio.

## Estrategias de diseño para los Estacionamientos

- Dentro de la calle se encuentran 4 tipos de estacionamientos que se deben atender de manera especial dando una alternativa a cada uno. En primera está el estacionamiento del transporte público: que se integrará un modelo de parada en bahía dentro del lote que se encuentra en la segunda manzana del tramo A para mejorar sus condiciones físicas, y darle prioridad al transporte público. Sobre esta calle, solo accederá libremente el T.P. con un acceso de la calle Independencia y una salida por la calle 5 de mayo.
- El segundo es el área de carga y descarga de transporte privado en la Plaza de la Estación; que se va a reorientar para poder ingresar por las calles adyacentes Morelos y Mujica para no obstruir nuestra calle principal en un horario nocturno como en el caso del centro de la ciudad de Puebla.
- El tercer tipo de estacionamiento es el del uso por el día sobre la calle como el estacionamiento en pila que tenemos enfrente del Centro Universitario Texmeluquense; este tipo de estacionamiento se va a reacomodar con el lugar que ya existe en la plaza y el de la esquina de la calle Agustín Lara para la mayor accesibilidad al automóvil sobre esa vialidad.
- Y el cuarto tipo de estacionamiento que proviene de las casas-habitación, se verá resguardado y controlado con los distintos elementos mobiliario y vegetación ya que conocemos que no existe gran demanda.

## Estrategias de diseño para la Percepción de Seguridad.

- Como idea principal, que invita al usuario recorrer este espacio, se encuentra la calidez de la imagen urbana que se percibe con la intervención de cada elemento construido, edificios, casas, bardas, vegetación.
- Se preservarán los remates visuales a grandes distancias, controlando la escala de las construcciones; y a cortas, el manejo de colores junto con luminaria claros que iluminen las fachadas escondidas de la calle.
- Otro punto es remarcar las costumbres que tenemos en cada tramo, y prolongar su actividad en ese espacio con mobiliario, mantener los usuarios con un carácter social, manteniendo en calidad el Patio de la Estación y su jardín vecino como parque de bolsillo.
- Integrar en los tramos que no hay mucha actividad Equipamiento según su deficiencia con grandes espacios abiertos que aporten luz a la senda.
- La iluminación de la vialidad: para darle carácter a cada tramo, ya sea resaltando las fachadas de la Estación, La Fábrica del Pilar, bardas y casas; o lámparas sobre la calle dependiendo el tramo para asegurar este espacio público en el horario nocturno. (Minguez Martinez, Martí Ciriquian, Vera Moure, & Meseguer Galicia, 2013)

## Estrategias de diseño para el Confort

- El confort es uno de los elementos integrales que se compara al servicio y aspecto que tiene el Carril de San Miguel con sus sombras y anchura de banquetas. Integrar mobiliario de botes de basura, bancas y luminaria cada 100 metros para el uso del espacio público en todos los tramos, junto con la vegetación no tan alta podemos utilizarlo como obstáculo vehicular o como favorecedor del espacio.
- Para los ambulantes un espacio dedicado la ex fábrica del pilar que también puede conservar el ruido, y contaminación dentro de esta zona.
- En los tramos de más actividades 1 y 3 adaptaremos un entorno con bancas que inviten al usuario a descansar u observar.
- En el tramo de La Estación se propone un Mirador situado en la Ex Fábrica del Pilar, ya que se crea un remate visual por la tarde con los volcanes y el ocaso.
- Las paradas es un elemento muy importante, ya que estas generan en un porcentaje la vitalidad de la calle y se priorizarán para los usuarios, en este orden jerárquico peatón-ciclista-automóvil.
- La vegetación se alternará con macetones que tengan vegetación no muy alta. La flora con aptitud solo será de clima templado, ornamental y aromático para contrarrestar los efectos de las actividades que se realicen.
- Los anuncios y letreros no tendrán mayor vista que la fachada original de la casa y se usará la paleta de colores para el proyecto de Imagen Urbana en Texmelucan en el año 2015-2016.
- Los espacios vacíos y jardines que existen, se van a intervenir para darle más calidad al diseño del espacio: el parque de los niños en el primer tramo, y los parques y jardines del tramo C.
- En los tramos C y D, fachadas para mural de expresión urbana comunitaria; esto también ayudará a que se sienta cálido el entorno.
- Se priorizará el confort a las entradas importantes que tenemos sobre la calle; en un carácter peatonal. Poniendo reductores de velocidad y también asistiendo la banqueta de las calles vecinas.
- El cuanto a señalamiento se unificará el diseño para todo el tramo; tomando el tema del señalamiento del centro del municipio.

## Estrategia de Diseño para el Equipamiento.

- Ya que se va a mejorar la secuencia espacial urbana y como en el punto anterior; remodelar las fachadas que tiene el equipamiento comercial, sus estacionamientos, entradas, salidas; a fin de ver accesible y estético el acceso a esta calle.
- La utilización de las zonas de esparcimiento que tenemos en el tramo B y C y como propuesta para uso de suelo habitacional, comercial o de servicios.
- También una alternativa es diseñar espacio públicos en las zonas de esparcimiento mediante acuerdos con el gobierno para hacer zonas de área verde abiertas a todos los usuarios: parques. (Bazant S., 2013)

## Estrategias Tramo A.



Ilustración 70 Plano Conjunto Tramo A, elaboración propia.

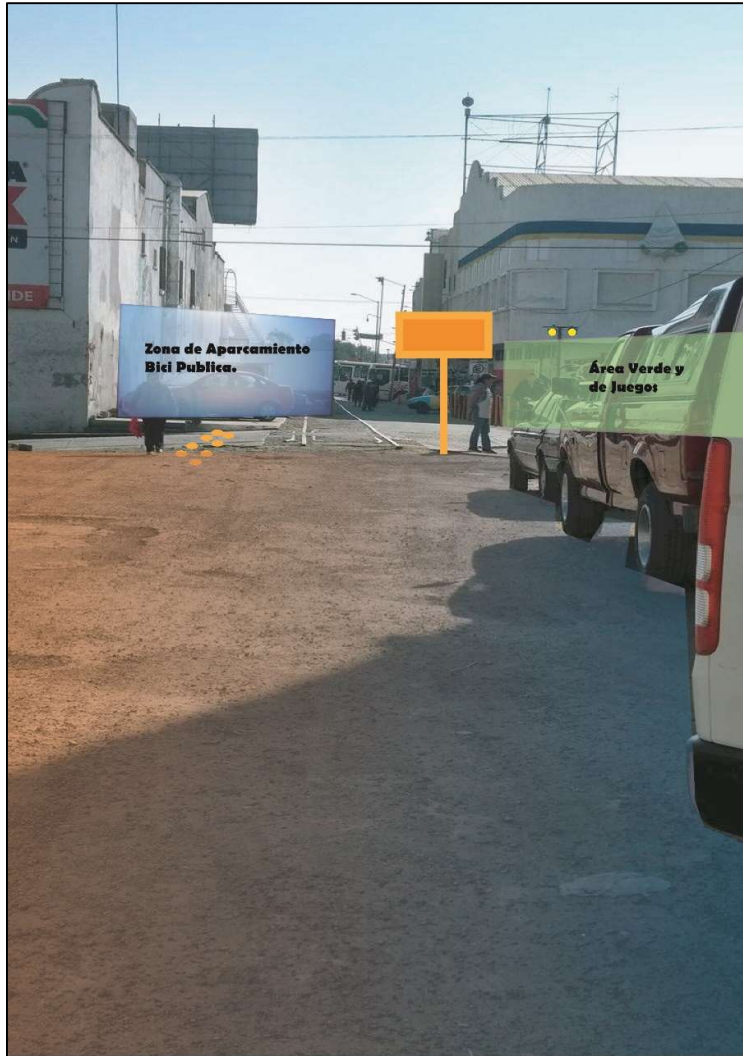


Ilustración 71 Áreas de Intervención sobre el tramo A.

- Por la primera manzana, se implementa una estación de bici pública como invitación al desplazamiento ciclista a algún destino en la ciudad.
- Se atiende la parada de los independientes en bahía.
- Un área verde de arbustos y árboles de altura media, para cortar la escala de las construcciones en la segunda manzana:
  - Palma Phoenix
  - Cerco abelia
  - Evonimo
- Extensión y colocación del área de juegos junto al estacionamiento del Ta`Barato.
- Un área destinada para las paradas de autobús foráneas, en forma de bahía.
- Se implementa el señalamiento vertical con la ubicación dentro del tramo; y horizontal para la prevención del desplazamiento.
- Se implementa mobiliario urbano (estancias de basura, bancas, aparcamiento de bicicletas en la bahía del T.P., luminaria) para darle más accesibilidad y seguridad al desplazamiento de este tramo.

## Estrategias Tramo B



Ilustración 72 Plano Conjunto Tramo B.



Ilustración 73 Perspectiva de colores sobre el tramo B.

- En el tramo con carácter habitacional, la propuesta principal es el equipamiento de alumbrado sobre la calle, así como el sistema de captación pluvial.
- En la primera manzana, integración de árboles de altura media para sombra y calidez al cortar el ancho de la calle.
- El tratamiento del pavimento con un entramado en ondas pegadas a las fachadas que tengan una textura más rocosa: piedra de bola.
- Una paleta de colores (ya mencionada) para las fachadas que están dentro de estas manzanas, propiciando una sensación de calidez y luminosidad.

- El polígono amarillo de la segunda manzana es un predio con vocación para alguna escuela, o equipamiento de servicio.
- Por último una isla verde para un hito, antes del nodo de la estación para darle identidad la calle.

# Estrategia Tramo C



Ilustración 74 Plano Conjunto tramo C

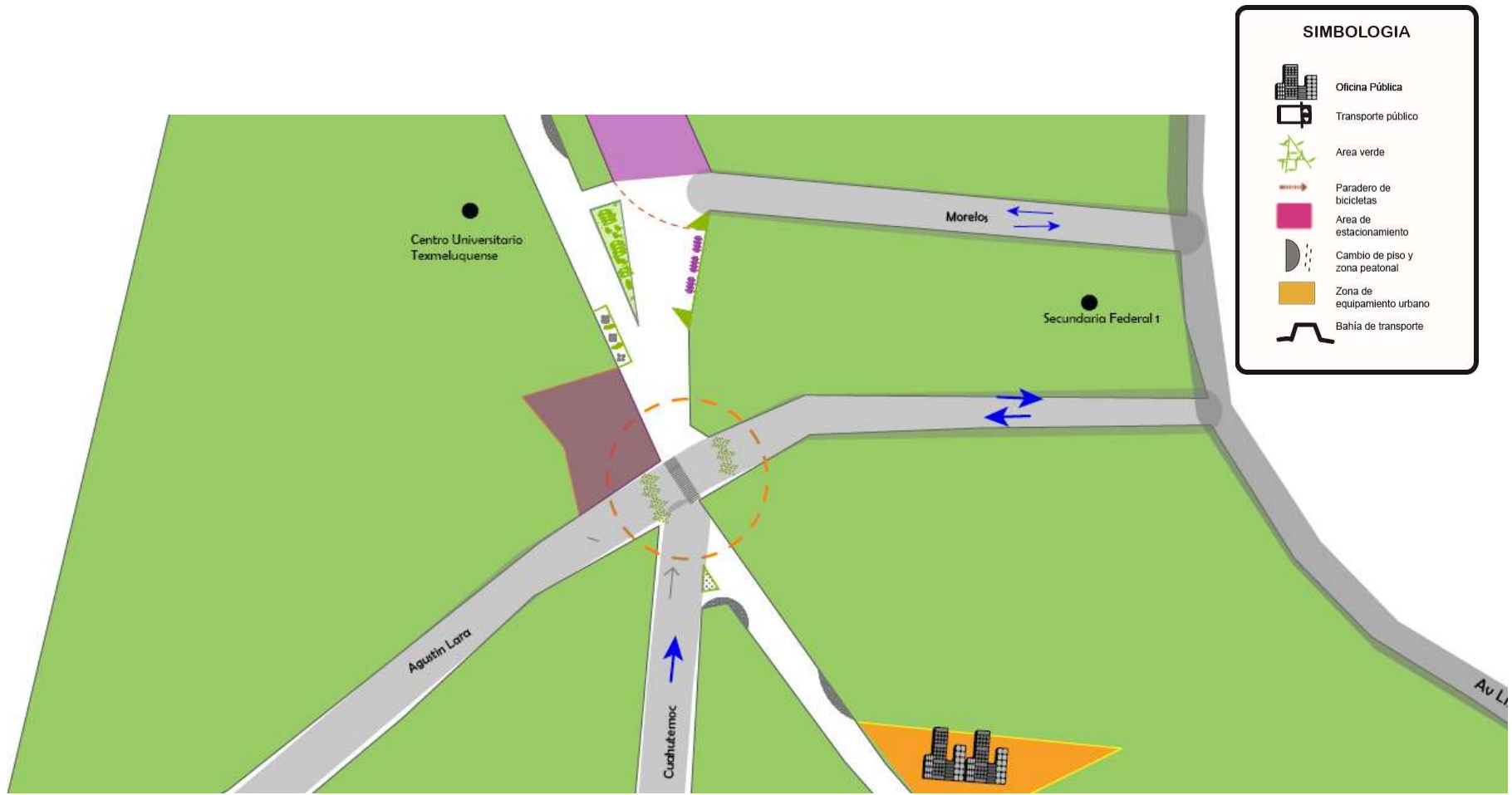


Ilustración 75 Primera sección de Diseño- Tramo C.



Ilustración 76 Segunda sección de Diseño- Tramo C.

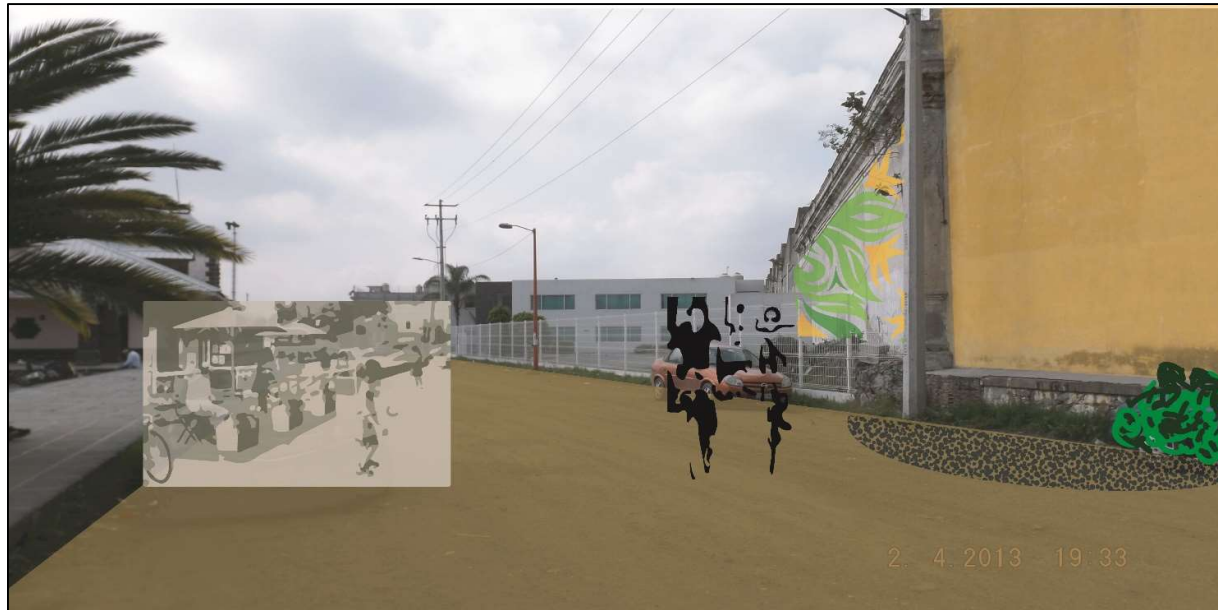


Ilustración 77 Elementos importantes para el tramo C.

- En el cruce se modificó el acceso y evacuación a los vehículos, solo por la Calle Morelos para el estacionamiento de la plaza de la Estación, omitiendo entrar por la calle Agustín Lara.
- Se implementó un estacionamiento al costado por la vialidad Agustín Lara para no agotar el de la plaza, ya que también se propone un cambio de uso de suelo para la Ex Fábrica del Pilar.
- Se utiliza el espacio del aparcamiento sobre la calle para instalar Parklets, con mesas, aparcamientos de bicis y vegetación. (UDLAP, 2014)
- En el espacio que está en la oficina Willow, se propone un parque de bolsillo con juegos, donde los rieles del tren se reciclen para poder poner barras para patinar.
- Se implementa una estación de bicicletas públicas en este tramo por ser de alta demanda.
- La Fábrica del Pilar se propone como un nuevo mercado local, mediado con vegetación y mobiliario para controlar los ambulantes fuera, así como las estructuras de la oficina de los Willow y la del Antiguo Cinema.
- Un parque/jardín de bolsillo para descanso con pérgolas y plantas colgantes, teniendo esta zona más despojada

y relajada que del lado de la Universidad, situado en la segunda manzana.

- Se propone un mirador en la terraza de la Fábrica del pilar: porque se considera que es una vista estratégica del centro hacia todos los puntos de la ciudad, y sin ningún obstáculo hacia el oriente y poniente.
- Al igual que los otros tramos, las fachadas, el alumbrado, mobiliario y macetones por en medio de la calle con vegetación pequeña y variante según las necesidades. (ARCHITECTS, SCHULZE , SCAN DESIGN, & GREEN FUTURES)

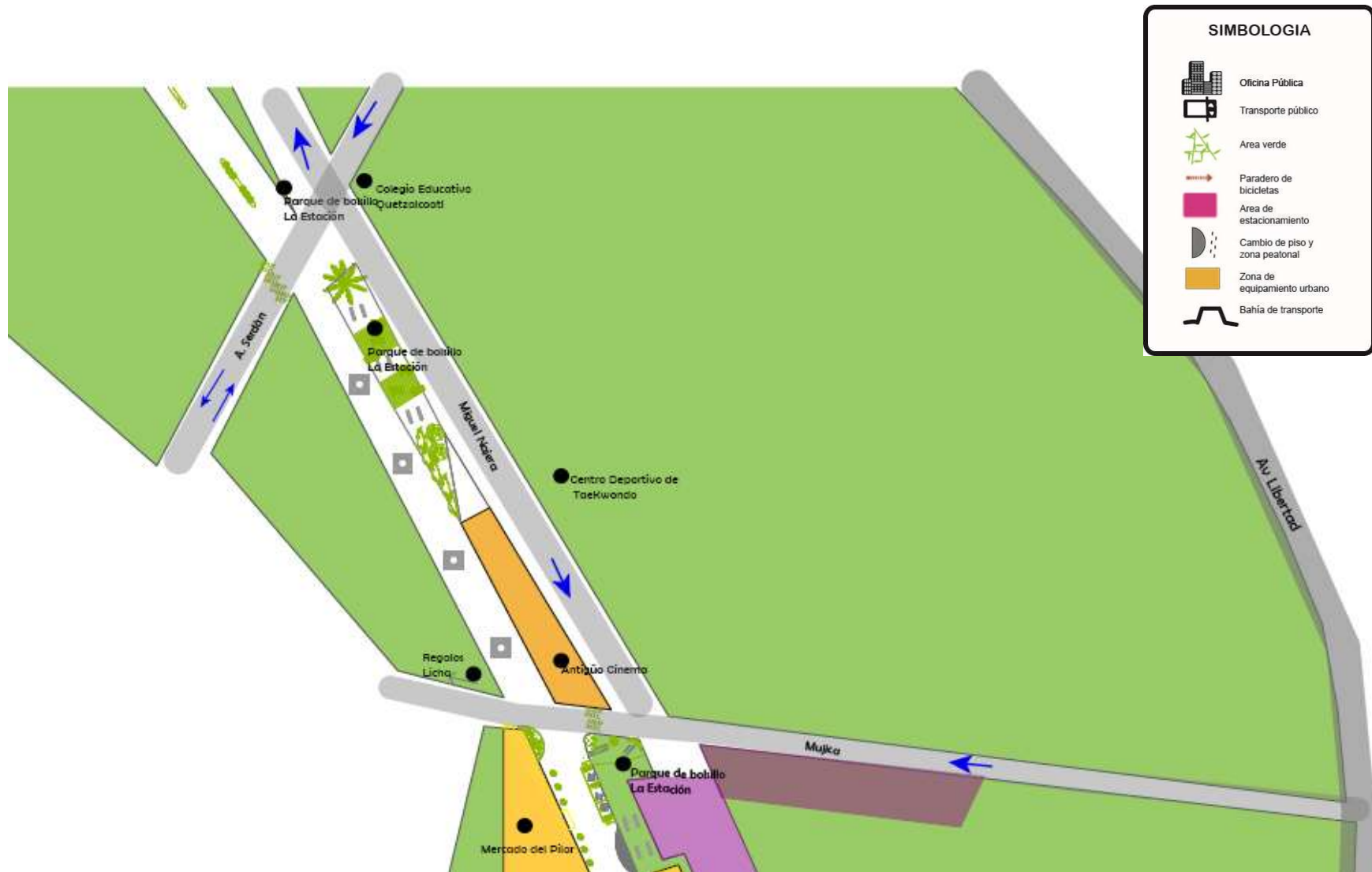


Ilustración 78 Tercera sección para el tramo C.

## Estrategias Tramo D.

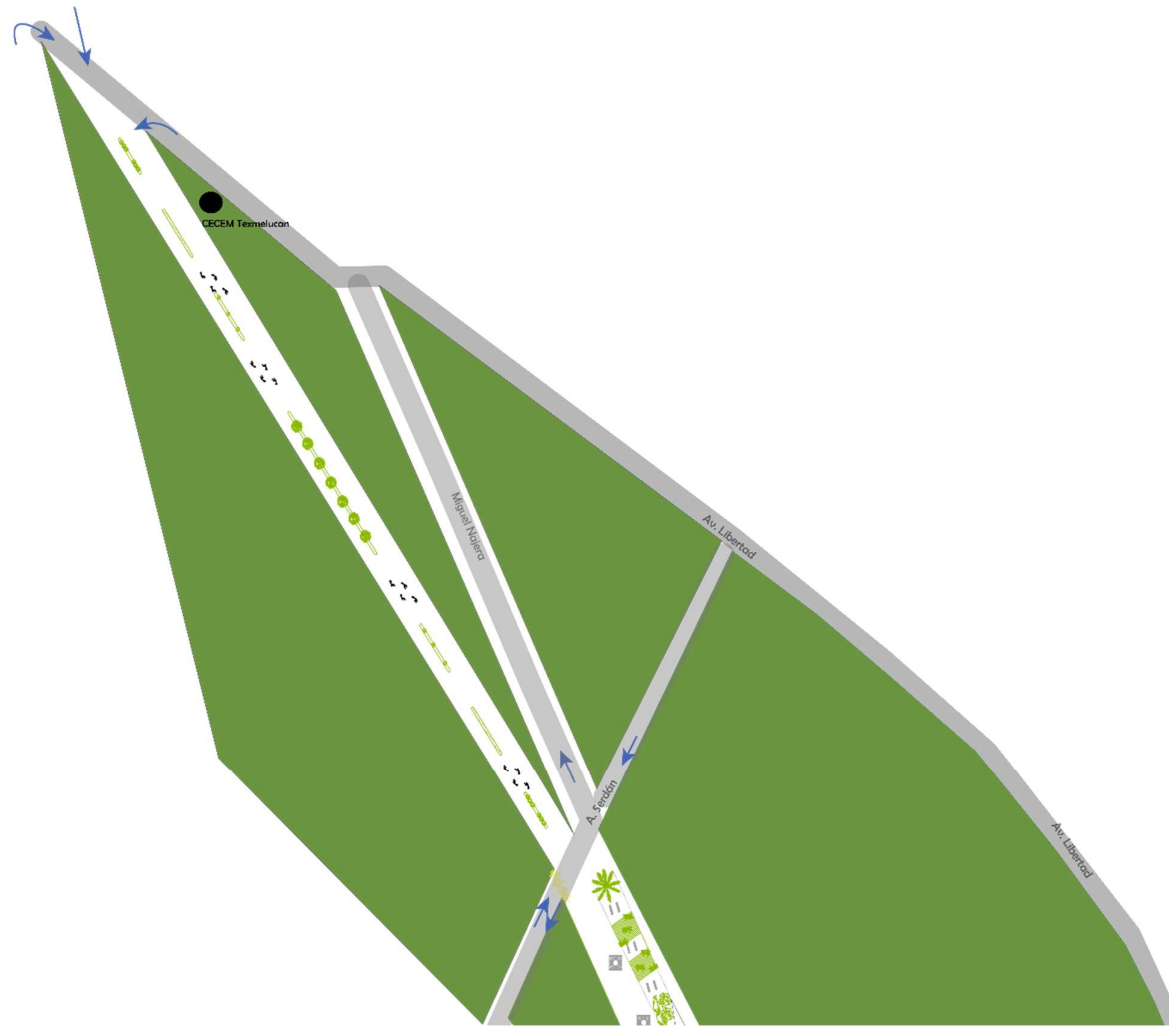


Ilustración 79 Plano de conjunto Tramo D.



- Alternativa de fachadas que no tenían congruencia con el nivel de suelo, para que no se vean afectadas con inundaciones
- Este tramo se dio carácter con vegetación.
- Desagüe pluvial
- Integración de encinos para la anchura de la calle y el control del acceso vehicular.
- El piso con un tratamiento del pavimento de petatillo y de piedra en bola.
- En el Centro de Desarrollo Social CECEM, se propone una entrada sobre la calle del ferrocarril



Ilustración 80 Perspectiva de vegetación tramo D:

## CONCLUSIONES PROPUESTA

**Es mediante un Plan Integral el método con el que pretendemos la mejora al entorno de la calle del Ferrocarril. Ya que, desde el último siglo, (después de la revolución industrial) se han fusionado distintas disciplinas para la observancia del espacio en común, y para sus soluciones. El uso de suelo, en este sitio, se vuelve un rompecabezas histórico; ya que contiene las consecuencias sociales, políticas, ambientales, estructurales y económicos, comportándose de manera evolutiva en este sitio.** ¿Por qué se usa este método en el diseño de estrategias urbanas para el proyecto? Porque **la rehabilitación**, (proceso sinónimo del rescate, restauración y restitución) **efectiva de la calle del ferrocarril en San Martín:** tiene una relación fructuosa comportamiento de la ciudad, que no ha sido fundada desde los principios con criterios intuitivos, **a falta de una carta urbana**, y que ha demostrado deficiencia en la organización política.

Un elemento necesario es el plazo de tiempo que se dedicará a la comunidad en mesas de diálogo, acuerdos y opiniones, de los vecinos y gente que opinen en cambiar el entorno de San Martín Texmelucan para otros fines distintos a las actividades comerciales y las relaciones sociales que actualmente se presentan. San Martín ha crecido, crecerá más si sus habitantes pasarán a tener una responsabilidad compartida.

También se deja abierto este contenido al público, contando con la participación ciudadana; este proyecto puede iniciar con estas estrategias muy básicas y basadas

simplemente en la visión de una sola persona tomando en cuenta parámetros urbanos; pero la aportación y decisión social de la población de Texmelucan, domina en el cambio.

Una aportación profesional que me ha dejado este trabajo de tesis, es que he notado en la aplicación de la sustentabilidad en las decisiones de la ubicación del uso de suelo. Como ya sabemos, el uso de suelo para los asentamientos es indiscutible, porque la naturaleza es favorecedora. Pero en el uso de suelo urbano, existen muchos argumentos que siempre van a verse relacionados de estas cuatro dimensiones: económica, social, política y ambiental. Por ello, invito a las generaciones futuras a una visión más profunda a los principales municipios de cada Estado, como bien sabemos, **el control de su crecimiento territorial y buenas políticas de uso de suelo para cada región siempre van a propiciar calidad de vida en los habitantes.**

Las leyes bien reguladas y monitoreadas para el sistema urbano construido siempre van a tener un buen efecto en todo el entorno. **El proceso de tercerización** (proceso que lleva a la comunidad, a actuar y tomar medidas a partir del comercio) **de la economía en Texmelucan**, se prioriza cada vez más, por las necesidades de los habitantes de comercializar los productos, afectando los problemas existentes dentro del territorio, puesto que no se ha puesto en mesa de diálogo la calidad sostenible de los servicios e infraestructura municipal actual en comparación de las causas irreparables del sistema comercial actual.

Planes integrales como método particular efectivo para los distintos tipos de urbes, localidades, municipios, adicionales a los PMD. En este caso, en la ciudad de San Martín que apunta de manera inmediata la especulación del suelo, y que juntamente con los resultados de la propuesta del plan, satisfagan lo más solicitado: demanda de servicios públicos urbanos, movilidad sustentable, espacios públicos salubres, beneficiando comunitariamente desde un nivel local hasta el nivel municipal.

Reconocer una vez más las actividades sociales, factor importante, consecuente de muchas otras actividades que ha tenido el lugar se deben ir indagando para conocer o encaminar hacia un objetivo sano. En San Martín se explota el uso del automóvil en cortas distancias para usuarios de distintas edades, nos muestra indirectamente la falta de cultura de cuidado del medio ambiente desde sus antepasados. Pero la explotación de los espacios urbanos de calidad puede ser también, símbolo de un capital constante.

El plan Integral abre un espacio público multiusos para esta ciudad, permitiendo ser cada día más consciente de los recursos, espacios y hasta de nosotros mismos que estamos en busca de un ambiente sano y atractivo al alcance de todos.

Los proyectos urbanos de este tipo nos llevan a procesos de gentrificación en la zona, ya que la intervención podría atraer a muchos inversionistas, beneficiando juntamente

con el sector privado a las zonas con mayor atención como acción justa y equitativa.

En Texmelucan han prevalecido cualidades rurales aún a la fecha, que son importantes rescatar, como el comercio local y el reconocimiento de las personas entre sí. Se predice que, siendo parte de la zona metropolitana, podrá tener un crecimiento acelerado por su variedad de recursos económicos, sociales y ambientales. Pero finalizo y remarco como práctica que México debería tomar cíclicamente es observar la actividad social en los espacios y recuperarlos con la mejor alternativa de diseño urbano.

## Anexo Normativa

### Escala Internacional

A través del objetivo 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles de la Agenda 2030, la situación actual en México en el ámbito urbano nos muestran las necesidades urgentes de construir nuevas bases de desarrollo urbano del país; algunos puntos clave que encontramos en el Reporte Nacional de México Hábitat III (GOBIERNO DE LA REPUBLICA MEXICANA, 2013) están específicamente señalados: la especulación y acceso del suelo, vivienda e infraestructura, instrumentos de planeación de la ciudad, ordenamiento del territorio, reformas políticas para la ciudad, bienes y servicios accesibles, movilidad o transporte eficiente, acceso equitativo a las oportunidades de la ciudad, mantenimiento de la biodiversidad social-natural y recursos naturales, equidad de género, seguridad social, dinámicas sociales-económicas-ambientales con rumbo a la sustentabilidad, equipamiento, manejo integral de los Espacios Públicos, entre otros (CEPAL, 2016). Este último ha sido tan importante y emergente como los otros objetivos en México, ha sido un objetivo urbanístico puesto que es un reto el manejo integral de un ambiente urbano de calidad, ya sea una plaza, un parque, o una calle que guíe al habitante de la ciudad, a retomar el tejido social de una manera noble hacia los demás recursos naturales y patrimonio histórico de su rededor. En esta escala, este principal objetivo ha sido punto de partida para inspirar a planes, programas, estrategias, normas e incluso leyes con

### Escala Nacional

Son varios y distintos programas que nos enfocan hacia los Espacios Públicos. Por primera parte con alcance nacional es el Programa de Rescate de Espacios Públicos donde resalta el requerimiento de ciudades seguras con Espacios Comunes suficientes y de calidad; mediante construcción, rehabilitación y mejoramiento de plazas, parques, jardines, áreas recreativas donde se favorezca la accesibilidad a estos lugares para cualquier persona (SEDATU, 2013). Como autor del Programa Nacional tenemos a la SEDATU, que en conjunto con la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, la Dirección General de Rescate de Espacios Públicos (DGREP) y los Gobiernos locales dan paso a la ejecución de los objetivos expuestos por este programa.

El segundo instrumento es el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 en el Objetivo 3 tiene el propósito de "Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes" en la cuál, las actividades relevantes: "Estrategia 3.3 Promover la mejora infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable en coordinación con gobiernos estatales y municipales". (GOBIERNO DE LA REPUBLICA, 2013)

El tercer instrumento es el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 en donde se menciona de la siguiente manera en el apartado de Mexico Incluyente: "un México Incluyente tendrá como objetivo proveer un entorno adecuado para

el desarrollo de una vida digna. Para ello, se plantea dar impulso a soluciones de vivienda dignas, así como al mejoramiento de espacios públicos.” (GOBIERNO DE LA REPUBLICA , 2013)

El cuarto instrumento es el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 que menciona en su Objetivo 4 “Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos...En este sentido, 39% de la población en localidades urbanas señala como algunos de los principales problemas con el transporte público la falta de unidades o que pasan poco (15%), la tardanza del servicio para pasar (14%), delincuencia, inseguridad o robos (8%), y unidades en mal estado o sucias (8%), entre otros. Aunado a la problemática que perciben los ciudadanos respecto al transporte público y a las deficiencias en la planificación de medios de transporte masivos, se encuentra el hecho de que no se han establecido las condiciones para la realización de viajes en medios sustentables como caminar o utilizar la bicicleta. El 14% de la población en localidades urbanas declara no salir a caminar y 50% señala que nunca utiliza la bicicleta para desplazarse a alguna de sus actividades” En el caso de San Martín Texmelucan: existe un rezago de la población al fomento del uso de la bicicleta por parte del gobierno para su desplazamiento. El mismo documento en la Estrategia 1.2 Mejorar los instrumentos en materia de planeación y gestión urbana para fomentar ciudades compactas: la número 6 Fomentar entre los municipios la adopción de lineamientos que regulen la

dotación, calidad y ubicación de áreas verdes y equipamientos, nos habla acerca de la accesibilidad al equipamiento de la ciudad para la mejor calidad de vida de la población. (GOBIERNO DE LA REPUBLICA, 2014)

### Escala Estatal

Dentro de la escala Estatal tenemos estas leyes junto con sus reglamentos que aportan la activación social, conservación ambiental, aceptación económica y de preservación la calle, en la urbe texmeluquense con un impacto a nivel estado.

Ley de Desarrollo Económico Sustentable del Estado de Puebla- 23 de Febrero del 2017

Ley de Agricultura Urbana para el estado de Puebla- 30 de Diciembre del 2013

Ley de Vialidad para el Estado de Puebla- 31 de Diciembre del 2012

Ley de Agua para el Estado de Puebla- 31 de Diciembre del 2012.

Ley de Turismo para el estado de Puebla- 31 de Diciembre del 2010.

Ley para las personas con discapacidad en el estado de Puebla- 12 de Enero del 2009

Ley de Cultura del Estado de Puebla- 12 de Enero del 2009

Ley de Desarrollo Social para el Estado de Puebla- 14 de Diciembre del 2006

Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla – 23 de Marzo del 2003

Reglamento de la Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Puebla- 1 de Diciembre del 2010

Reglamento de la Ley para el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Puebla – 11 de Noviembre del 2009

### Escala Municipal

En el Plan Municipal de Desarrollo hace mención en la Estrategia 1 del eje Desarrollo Urbano Sustentable que se debe “Ejecutar en el municipio la priorización de obras de infraestructura focalizando las vocaciones productivas del municipio” (H. Ayuntamiento de San Martín Texmelucan, 2014). En el mismo eje la Estrategia 3 dice así: “Modernizar las vías de comunicación a destinos turísticos y comerciales del municipio a través de obras emblemáticas”. Junto con estas premisas del PMD se encuentran diversos reglamentos en Texmelucan que se tomaron en cuenta para el diseño de propuestas de integración de la calle del ferrocarril:

Reglamento de Transito para el Municipio de San Martin Texmelucan, Puebla- 2 de Mayo del 2001

Reglamento para el Control de Estacionamiento en la Vía Pública Mediante la Instalación y Operación de Parquímetros Físicos, Electrónicos, Virtuales, Mecánicos, Manuales y/o Implementados por cualquier Tecnología de

la Información, en el Municipio de San Martín Texmelucan, Puebla- 4 de Diciembre del 2014

Reglamento del Consejo Municipal de Turismo en San Martin Texmelucan – 31 de Diciembre 2014

Programa Hábitat, Vertiente General, del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social – 30 de Abril de 2010.

El conjunto de estas normas en distintas escalas, recomienda integrar el espacio publico urbano en la región de Texmelucan, a fin de ser un ejemplo y modelo para ciudades en desarrollo y pequeñas para un parámetro de escala internacional; el desarrollo de ciudades y comunidades sostenibles.

# INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Mapa de la línea de extensión Interoceánica 1912, Museo de los Ferrocarriles Mexicanos .....	8	Ilustración 12 Mapa de ubicación de la calle Morelos en Monterrey Nuevo León, Google maps.....	17
Ilustración 2 Imagen macro de la línea del ferrocarril con el equipamiento más cercano.....	9	Ilustración 13 Imagen de usuario en la calle Morelos, (FOURSQUARE, 2015) .....	17
Ilustración 3 Tramo señalado vía satelital: zonas de ambulantes. Google Earth .....	9	Ilustración 14 Imagen de usuario en la calle Morelos, (FOURSQUARE, 2015) .....	17
Ilustración 4 Línea del tiempo, expone los usos del suelo a través de la historia en el área de estudio.....	10	Ilustración 15 Fachadas dentro de la calle Morelos, distintos usuarios. ....	18
Ilustración 5 Eventos históricos en el lugar de estudio, que aportan cultura al vecindario. ....	10	Ilustración 16 Perspectiva de la Calle Morelos, por usuarios. ....	18
Ilustración 6 Localización del Corredor Regina en D.F., Google Maps. ....	14	Ilustración 17 Fotografías tomadas para la intervención, (Ayuntamiento de Alicante, 2002).....	19
Ilustración 7 Diversas actividades y representaciones en la calle Regina, México Travel Club .....	14	Ilustración 18 Mapa de la Ubicación del Centro de Alicante. ....	19
Ilustración 8 Muro Verde sobre Corredor Regina, (Pàramo, 2015) .....	15	Ilustración 19 Fotografía tomada para la intervención del Plan Integral de Alicante. (Ayuntamiento de Alicante, 2002).....	20
Ilustración 9 Perspectiva nocturna de la calle Regina, Guía del Centro Histórico.....	15	Ilustración 20 Adecuaciones Urbanas al barrio de la Merced en espacio público. (Gobierno Federal CDMX, 2011).....	21
Ilustración 10 Corredor Regina, Guía del Centro Histórico. ....	15	Ilustración 21 Localización del Barrio de la Antigua Merced en la Ciudad de México. (Gobierno Federal CDMX, 2011) .....	21
Ilustración 11 Iluminación para el espacio público calle Regina (Iluminet, 2009).....	16	Ilustración 22 Casa Talavera, recuperación en el plan de la Antigua Merced. (Gobierno Federal CDMX, 2011).....	22
		Ilustración 23 Adecuaciones urbanas del Barrio de la Merced en fachadas. (Gobierno Federal CDMX, 2011).....	22
		Ilustración 24 Plaza de la Alhóndiga, Barrio de la Merced. (Gobierno Federal CDMX, 2011) .....	22
		Ilustración 25 Plano Topográfico en el área de la Calle del Ferrocarril, San Martín Texmelucan. ....	34
		Ilustración 26 Plano de Recursos Naturales y Turísticos en la región centro de Sn. Martín Tex. ....	35
		Ilustración 27 Plano de Estructura Política - Socioeconómica en el área de influencia de la calle del Ferrocarril en Sn. Martín Texmelucan.....	37
		Ilustración 28 Fotografía de venta de la Ex-Fabrica del Pilar, Sn. Martín. ....	38
		Ilustración 29 Plano de la Estructura Política Socioeconómica y el Perímetro de Contención Urbana por el CONAVI. ....	40

Ilustración 30 Plano de la Estructura Física del área de influencia para la Rehabilitación de la calle del Ferrocarril. ....	45
Ilustración 31 Análisis del tramo A. ....	47
Ilustración 32 Inicio del tramo A, rasgos de la vía del tren, Google Maps. ....	47
Ilustración 33 Estrechamiento del tramo B en la segunda manzana, Google Maps. ....	48
Ilustración 34 Esquina de la calle Independencia con el tramo B. Google Maps. ....	48
Ilustración 35 Registro del análisis del tramo B. Elaboración propia. ....	48
Ilustración 36 Tramo C en la esquina Mujica y Osorio, Google Maps. ....	49
Ilustración 37 Perspectiva sobre calle en el tramo C. Google Maps. ....	49
Ilustración 38 Registro del análisis del tramo C. Elaboración propia. ....	49
Ilustración 39 Esquina de la calle A. Serdán del tramo D. Google Maps. ....	50
Ilustración 40 Registro del análisis del tramo D. Elaboración propia. ....	50
Ilustración 41 Visualizando el tramo A antes de su extremo. ....	51
Ilustración 42 Estacionamiento sobre el tramo A enfrente de Ta'Barato. ....	51
Ilustración 43 Segunda manzana del tramo B y su contraste de estilo arquitectónico. ....	52
Ilustración 44 Perspectiva de la descomposición morfológica de la calle del Ferrocarril sobre el tramo B. ....	52
Ilustración 45 Barda con cara de piedra y columnas, repilladas. ....	52
Ilustración 46 Anchura de la calle, dentro del tramo A. ....	52
Ilustración 47 Antigua Estación del Ferrocarril, en el tramo C de la calle del Ferrocarril. ....	53
Ilustración 48 Espacios abiertos sin ocupación, en el tramo C. ....	53
Ilustración 49 Pequeño parque caracterizado por palmeras por atrás de la zona del Antiguo Cinema, tramo C. ....	54
Ilustración 50 Zona inundable enfrente del Centro Universitario Texmeluquense, en el tramo C. ....	54
Ilustración 51 Barda de piedra, atrás oficina Willow. Tramo C. ....	54
Ilustración 52 Fachadas con vegetación silvestre y humedades, sobre el tramo D. ....	55
Ilustración 53 Asoleamiento de mañana para las fachadas. ....	55

Ilustración 54 Tramo D, perspectiva desde el extremo final. ....	55
Ilustración 55 CECEM por fachada trasera en el tramo D. ....	55
Ilustración 56 Imagen Satelital del Cruce A, 16 de Septiembre y Av. Libertad. Google Earth. ....	56
Ilustración 57 Imagen satelital: Cruce A1, 5 de Mayo y Calle del Ferrocarril. Google Earth. ....	56
Ilustración 58 Registro de direcciones viales para cruces en tramo A, elaboración propia. ....	56
Ilustración 59 Imagen Satelital: Cruce del tramo B y C sobre Agustín Lara. Google Earth. ....	57
Ilustración 60 Registro de direcciones viales para cruces en el tramo C, elaboración propia. ....	57
Ilustración 61 Imagen Satelital: cruce Mujica y Osorio en el tramo C. Google Earth. ....	57
Ilustración 62 Imagen Satelital: Cruce final del tramo D, Av. Libertad y calle del Ferrocarril. Google Earth. ....	58
Ilustración 63 Registro de direcciones viales para cruce en dirección del Carril de San Miguel, elaboración propia. ....	57
Ilustración 64 Registro de direcciones viales en el cruce para el Carmen sobre el tramo D. Elaboración propia. ....	58
Ilustración 65 Concepto de la propuesta. (Shjetnan, Peniche, & Calvillo, Principios de Diseños Urbano Ambiental, 2008) ....	82
Ilustración 66 Plano Esquemático del Plan de Rehabilitación para la Calle del Ferrocarril. ....	84
Ilustración 67 Ejes y estrategias generales para la rehabilitación de la calle del Ferrocarril. ....	85
Ilustración 68 Plano Conjunto Tramo A, elaboración propia. ....	92
Ilustración 69 Áreas de Intervención sobre el tramo A. ....	93
Ilustración 70 Plano Conjunto Tramo B. ....	94
Ilustración 71 Perspectiva de colores sobre el tramo B. ....	95
Ilustración 72 Plano Conjunto tramo C. ....	96
Ilustración 73 Primera sección de Diseño- Tramo C. ....	97
Ilustración 74 Segunda sección de Diseño- Tramo C. ....	98

Ilustración 75 Elementos importantes para el tramo C. ....	99
Ilustración 76 Tercera sección para el tramo C. ....	101
Ilustración 77 Plano de conjunto Tramo D. ....	102
Ilustración 78 Perspectiva de vegetación tramo D:.....	103

# INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Análisis de Tramos. ....	47
Tabla 2 Análisis de Intersecciones. ....	58
Tabla 3 Resultados de Aforo Peatonal, elaboración propia .....	61
Tabla 4 Resultados de aforo peatonal, tramo C. ....	62
Tabla 5 Resultado conteo de distintos tipos de usuarios ciclistas, tramo A, elaboración propia. ....	63
Tabla 6 Resultados del conteo ciclista en base al tramo C. Elaboración propia. ....	64
Tabla 7 Resultados del Aforo Vehicular, tramo A.....	65
Tabla 8 Resultados del aforo vehicular en el tramo C, elaboración propia. ...	66
Tabla 9 Tabla de Conclusiones por tramos en base a los aforos. Elaboración propia. ....	67
Tabla 10 Síntesis general del diagnóstico, componentes naturales. Elaboración propia.....	68
Tabla 11 Síntesis del diagnóstico componentes artificiales. Elaboración propia. ....	69
Tabla 12 Matriz FODA para el tramo A. Elaboración propia. ....	71
Tabla 13 Síntesis del diagnóstico tramo A.....	72
Tabla 14 Matriz FODA para el tramo B, elaboración propia. ....	73
Tabla 15 Síntesis del diagnóstico: tramo B.....	74

Tabla 16 Matriz FODA del tramo C.....	75
Tabla 17 Síntesis del diagnóstico tramo C.....	76
Tabla 18 Matriz FODA del tramo D. ....	78
Tabla 19 Síntesis del diagnóstico tramo D. ....	79
Tabla 20 Programa de Necesidades Urbanas.....	83

# BIBLIOGRAFÍA

Alanis, R. (2014). *Milenio*. Obtenido de [http://m.milenio.com/monterrey/Calle-Morelos-solo-uso-peatonal\\_0\\_249575077.html](http://m.milenio.com/monterrey/Calle-Morelos-solo-uso-peatonal_0_249575077.html)

Amador Tello, J. (19 de Febrero de 2014). *REVISTA PROCESO*. Obtenido de *Cultura en la Mira*: <http://www.proceso.com.mx/365358/los-ferrocarriles-el-patrimonio-perdido>

ARCHITECTS, G., SCHULZE, G., SCAN DESIGN, F., & GREEN FUTURES, R. (s.f.). *Adaptive Streets Strategies for Transforming the Urban RightofWay*. En G. ARCHITECTS.

Ayuntamiento de Alicante. (2002). *Ayuntamiento de Alicante*. Obtenido de <http://www.alicante.es/sites/default/files/documentos/documentos/plan-integral-recuperacion-del-centro-tradicional/placentro.pdf>

Bazant S., J. (2013). *Manual de Diseño Urbano*. México: Trillas.

Bolaños Sanchez, A. (2006). *La Jornada*. Obtenido de *La Jornada*: <http://www.jornada.unam.mx/2007/11/02/index.php?section=capital&article=031n2cap>

CEPAL. (2016). *Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Club, M. T. (2013). *Mexico Travel Club*. Obtenido de <http://www.mexicotravelclub.com/corredor-cultural-regina-en-corredor-cultural-regina-distrito-federal>

Comisión Nacional de Vivienda. (Enero de 2015). *MODELO GEOESTADÍSTICO PARA LA ACTUALIZACIÓN DE PERIMETROS DE CONTENCIÓN URBANA 2015*. Obtenido de SEDATU: [http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2015/lineamientos/MODELO\\_PCU\\_ACTUALIZACION\\_2015.pdf](http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2015/lineamientos/MODELO_PCU_ACTUALIZACION_2015.pdf)

Contreras Hernandez, J. (2015). *Texmelucan Blog*. Obtenido de *Cronistas de la ciudad*: [http://texblog-cronistas.blogspot.mx/2009/05/estacion-del-ferrocarril-interoceanico\\_4665.html](http://texblog-cronistas.blogspot.mx/2009/05/estacion-del-ferrocarril-interoceanico_4665.html)

dondecomere. (30 de Junio de 2014). @Dondecomere. Obtenido de <https://dondecomere.net/2014/06/30/el-rescate-de-la-merced/>

E, G. (1998). *CONABIO*. Obtenido de *CONABIO*: <http://www.microrregiones.gob.mx/zap/PDFs/ANEXOCLIMA.pdf>

FOURSQUARE. (2015). Obtenido de <https://es.foursquare.com/v/plaza-morelos/4cb225f7ef1b3704420c4900>

Franco, I. (2009). *Nueva Guía del Centro Histórico de México*. Obtenido de <http://guiadelcentrohistorico.mx/kmcero/cultura/regina-corredor-cultural>

Gobierno Federal CDMX. (2011). *Ciudades Patrimonio*. Obtenido de [http://ciudadespatrimonio.mx/descargables/biblioteca/plan\\_integral\\_de\\_manejo\\_del\\_centro\\_historico\\_de\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico\\_2011\\_2016.pdf](http://ciudadespatrimonio.mx/descargables/biblioteca/plan_integral_de_manejo_del_centro_historico_de_la_ciudad_de_mexico_2011_2016.pdf)

GOBIERNO DE LA REPUBLICA . (2013). *PLAN NACIONAL DE DESARROLLO*. Mexico DF.

GOBIERNO DE LA REPUBLICA . (2013). *Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018*. Mexico, DF.

GOBIERNO DE LA REPUBLICA. (2014). *PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO*. Mexico DF: DOF.

GOBIERNO DE LA REPUBLICA MEXICANA. (2013). *Reporte Nacional Habitat III*. Ciudad de México.

Gobierno Federal CDMX. (2011). *Ciudades Patrimonio*. Obtenido de [http://ciudadespatrimonio.mx/descargables/biblioteca/plan\\_integral\\_de\\_manejo\\_del\\_centro\\_historico\\_de\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico\\_2011\\_2016.pdf](http://ciudadespatrimonio.mx/descargables/biblioteca/plan_integral_de_manejo_del_centro_historico_de_la_ciudad_de_mexico_2011_2016.pdf)

H. Ayuntamiento de San Martín Texmelucan. (2014). *Plan Municipal de Desarrollo*. San Martín Texmelucan.

H. Ayuntamiento de San Martín Texmelucan. (2014). *Plan Municipal de Desarrollo 2014-2018*. San Martín Texmelucan: Gobierno Municipal San Martín Texmelucan.

Iluminet. (2009). *ILUMINET*. Obtenido de <http://www.iluminet.com/regina-la-luz-con-un-fin-social/>

INEGI . (1994). *INEGI*. Obtenido de [http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/920/702825115494/702825115494\\_16.pdf](http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/920/702825115494/702825115494_16.pdf)

INEGI. (2017). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas*. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/denue/>

INEGI. (2017). *Inventario Nacional de Viviendas 2016 bdl*. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/INV/Default.aspx?ll=23.84,-102.18&z=5>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). *INEGI*. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=21>

ITDP. (2012). *Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas*. Mexico .

ITDP. (2012). *Planes Integrales de Movilidad*. Mexico.

Minguez Martinez, E., Martí Ciriquian, P., Vera Moure, M., & Meseguer Galicia, D. (2013). *CLAVES PARA PROYECTAR*

ESPACIOS PÚBLICOS CONFORTABLES. INDICADOR DEL CONFORT EN EL ESPACIO PÚBLICO. Murcia, España.

MXCITY guía insider. (2016). MXCITY. Obtenido de <http://mxcity.mx/2014/12/estas-son-las-zonas-peatonales-mas-bellas-del-d-f/>

Pàramo, A. (3 de Enero de 2015). EXCELSIOR. Obtenido de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/01/03/1000608>

Queriat, P. (1986). DIAGNOSTICO URBANO. En P. Queriat, *DIAGNOSTICO URBANO*. Mèxico : Coordinaciòn de Producciòn Editorial Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlàn.

Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (s.f.). *Manual de O*.

SEDATU . (2013). *Programa de Rescate de Espacios Públicos*. Mèxico.

SEDATU. (2014). *SEDATU*. Obtenido de Programa Habitat 2014: [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5328470&fecha=30/12/2013](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5328470&fecha=30/12/2013)

SEDATU. (2017). *Ciudad Equitativa Ciudad inclusiva*. Obtenido de Calles Completas : <http://ceci.itdp.mx/>

SEDESOL. (2010). *Guía para los Espacios Publicos Urbanos*. Mexico.

SEDESOL. (2013). *Sistema de Apoyo para la Planeaciòn del PDZP*. Obtenido de Catálogo de Localidades: <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/>

Shjetnan, M., Peniche, M., & Calvillo, J. (2008). *Principios de Diseño Urbano Ambiental*. Ciudad de Mèxico: LIMUSA.

Shjetnan, M., Peniche, M., & Calvillo, J. (2008). *Principios de Diseños Urbano Ambiental*. Cd. de Mèxico: LIMUSA.

UDLAP. (2014). *Blog de Udlap*. Obtenido de <http://blog.udlap.mx/blog/2014/02/parklets/>

Viajando en la Historia. (Diciembre de 2016). *Estaciòn Torreòn*. Obtenido de Estaciòn Torreòn: <http://estaciontorreon.galeon.com/index.html>