

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO



LOS CENTROS HISTORICOS Y  
EL SECTOR TERCIARIO.  
CASO: OAXACA, OAX.

(UN ENFOQUE URBANO-REGIONAL Y  
DE IMPACTOS, 1991.)

## TESIS

PARA OBTENER EL GRADO DE  
DOCTOR EN URBANISMO  
PRESENTA

ALEJANDRO CALVO CAMACHO

MEXICO, D.F.



1995

### FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**Synthesis of the Project: Historical Downtown areas and the Service Sector  
Case: Oaxaca, Oax.**

**(An Urban-Regional and Impact approach, 1991)**

The regional, urban analysis made focuses on urban equipment and the function of the activity generated by the service sector in places of patrimonial and historical value.

The goal is to become familiar with the role played by services, commerce, and transportation as producing and transforming agents of the urban downtown space.

In this sense, the general objective is to identify and analyze the structural characteristics and dynamics of the regional population, as well as the physical, functional, and impact characteristics of the urban equipment engaged in activities generated by the service sector in the urban structure of the Historical Downtown area of Oaxaca, Oax. in 1991.

The development of the work confirmed that the structural and functional conditions of the Historical Downtown area of Oaxaca as a hegemonic area on a statewide level. It is conditioned by the structural and functional characteristics of its immediate space and regional setting.

Likewise, it was discovered that the service functions in the service sector contribute negatively in the traffic flow and urban image. The observations made brought to light the fact that loading and unloading operations take place on public thoroughfares that affect traffic flow. The property sheltering service sector activities has no parking facilities of its own and lacks an urban image. Most of them fail to blend in with the urban profile.

In order to evaluate the impacts, reflections were made on the advantages and disadvantages of the service sector concentration. The latter provides

the support thereof, inasmuch as it assumes a local functioning explained through a model entitled "Reactor Model of Service Sector Expansion". This scheme provides us with the rationale of the existence of four cardinal points which run four commercial passageways that create a similar parallel reaction of commercial growth.

The urban equipment existing in the neighboring environs of each passageway is the incentive that attracts the population and represents the reason for the expansion of the service sector.

Finally, the impacts on traffic flow take place starting with the high concentration of service sector activities and the functions they carry out.

This research has allowed progress to be made in the understanding of the complex urban phenomenon posed by Historical Downtown areas. It proves that the regional socioeconomic setting affects structural and functional conditions of urban centers while service sector activities produce impacts, both in traffic flow and in the urban image.

Finally, the study encompasses specific conclusions and proposals, plans, and photographs that compliment the study, in addition to an extensive bibliography. The work constitutes an urbanistic study where conservation of the Cultural Heritage is the major guide of the research.

Alejandro Calvo Camacho

May 1995

# FALLA DE ORIGEN

Síntesis del Proyecto: Los Centros Históricos  
y el Sector Terciario. Caso: Oaxaca, Oax.

(Un enfoque Urbano-Regional y de Impactos, 1991)

El análisis regional y urbano realizado, se enfoca al equipamiento urbano y la función de la actividad que genera el sector terciario en lugares con valores patrimoniales e históricos.

Se busca conocer el papel que juegan los servicios, el comercio y el transporte como agentes productores y transformadores del espacio urbano central.

En este sentido, el objetivo general es identificar y analizar las características estructurales y dinámicas de la población regional, así como las características físicas, funcionales y de impacto del equipamiento urbano dedicado a la actividad que genera el sector terciario en la estructura urbana del Centro Histórico de Oaxaca, Oax. en 1991.

En el desarrollo del trabajo se confirma que las condiciones estructurales y funcionales del Centro Histórico de Oaxaca, como Área Hegemónica a nivel estatal, está condicionada por las características estructurales y funcionales de su entorno espacial inmediato y regional.

Así también se detectó que las funciones de los servicios en el sector terciario contribuyen negativamente en la función vial e imagen urbana, las observaciones realizadas resultaron que existen maniobras de carga y descarga de mercancía en vía pública que afecta la circulación vial, los inmuebles que albergan actividades del sector terciario carecen de estacionamiento propio y en imagen urbana, la mayoría no armoniza con el perfil urbano.

Para evaluar los impactos se reflexionó sobre las ventajas y desventajas de la concentración terciaria, las ventajas se dan a partir de las economías de aglomeración: en Oaxaca, Oax. es la sumatoria del comercio, los servicios y el transporte en donde los mercados centrales y el de abastos juegan un papel fundamental en el desarrollo de la actividad comercial central.

Las desventajas se dan a partir de los impactos negativos que provoca la actividad terciaria en la estructura urbana, siendo esta última el espacio físico de una misma, ya que asume un funcionamiento local explotado y través de un modelo titulado: "Modelo Sector de Expansión del Terciario". Dicho esquema nos

# FALLA DE ORIGEN

explica la existencia de cuatro ejes (puntos cardinales) en los cuales corren cuatro corredores comerciales que crean en forma paralela una reacción similar de crecimiento comercial.

El equipamiento urbano existente en las cercanías de cada corredor es el incentivo de atracción poblacional y representa el motivo de avance del sector terciario.

Por último, los impactos a la función vial se dan a partir de la alta concentración de la actividad terciaria y las funciones que estas desempeñan.

La presente investigación permitió avanzar en la comprensión del complejo fenómeno urbano que presentan los Centros Históricos, comprobando que el entorno socioeconómico regional afecta las condiciones estructurales y funcionales de los núcleos urbanos y a la vez que las actividades terciarias producen impactos, tanto en la función vial como en la imagen urbana.

Finalmente el estudio abarca conclusiones y propuestas específicas, planos y fotografías que complementan el estudio. Además una bibliografía suficiente. El trabajo constituye un estudio urbanístico donde la conservación del Patrimonio Cultural es la guía principal de la investigación.

Alejandro Calvo Camacho

Mayo 1995.

A Rocio mi esposa y a mi hijo  
Alexis por todas aquellas horas  
que no tuvieron mi plena atencion y  
por enseñarme dia a dia lo que es el  
amor.

En el estudio tuve mis mejores sueños  
y anhelos y en esta familia mi  
inspiracion.

## INDICE GENERAL

	Pag.
Reconocimientos.	
Introducción general.	1
<u>Capítulo I.- El aspecto de la terciarización.</u>	7
I.1.- Introducción.	7
I.2.- Hacia un enfoque de la terciarización.	9
I.2.1.- Conceptos.	9
I.2.2.- Clasificaciones.	11
I.3.- La terciarización como concepto de desarrollo.	14
I.4.- La función terciaria y sus principales efectos de la actividad terciaria.	17
I.5.- A manera de conclusiones.	24
<u>Capítulo II.- La conservación de los Centros Históricos.</u>	27
II.1.- Aspectos de los núcleos urbanos.	27
II.1.1.- Conceptos básicos.	27
II.1.2.- La frontera del espacio central.	30
II.2.- Una lucha por la protección y conservación.	32
II.2.1.- Normas y políticas internacionales.	32
II.2.2.- Una postura de preservación urbana.	36
II.2.3.- Principios y reflexiones para intervenir en un Centro Histórico.	39
II.3.- Aspectos de la urbanización en Centros Históricos.	42
II.3.1.- El caso Europeo.	42
II.3.2.- El caso Latinoamericano.	44
II.3.3.- El caso de México.	47
II.4.- A manera de conclusiones.	49
<u>Capítulo III.- Estudio de caso: Oaxaca y su ámbito regional y metropolitano.</u>	52
III.1.- Estructura y funcionamiento regional.	52
III.1.1.- Características regionales.	53
III.2.- Características regionales. Los Valles Centrales como una área de influencia inmediata.	64

III.2.1.- Dinámica y distribución de la población.	64
III.2.2.- Condiciones económicas.	65
III.2.3.- Infraestructura de apoyo a las actividades económicas.	68
III.3.- La ciudad de Oaxaca de Juárez y su importancia como núcleo central.	71
III.3.1.- Distribución de la población metropolitana 1990.	71
III.3.2.- Volúmen y ritmo de crecimiento.	72
III.3.3.- Generación de empleos y sectores económicos.	73
III.4.- Estructura y funcionamiento del Centro Histórico	76
III.4.1.- Historia de la dinámica de población.	76
III.4.2.- Estructuras urbanas.	78
III.4.3.- Zonificación de uso del suelo.	80
III.5.- A manera de conclusiones (comprobación de hipótesis)	83
<b><u>Capítulo IV.- Estudio de caso: El Centro Histórico de Oaxaca, Oax. y su relación con la actividad terciaria.</u></b>	<b>86</b>
IV.1.- Levantamiento y características del inmueble terciario (problemática).	86
IV.1.1.- El comercio (mayoreo, menudeo y mercados)	86
IV.1.2.- La oferta de los servicios.	97
IV.1.3.- Transporte público urbano.	102
IV.2.- Patrimonio histórico y el sector terciario.	108
IV.2.1.- La historia urbana.	108
IV.2.2.- La traza urbana.	112
IV.2.3.- Estructura eclesiástica y arquitectura civil.	114
IV.2.4.- Estructura de barrio.	120
IV.3.- La estructura física urbana y el sector terciario.	126
IV.3.1.- El paisaje urbano.	127
IV.3.2.- Vialidad y transporte (inventario de la red vial primaria y secundaria, vialidad peatonal).	129
IV.3.3.- Uso del suelo (comercial, servicios, habitacional y mixto).	134

IV.4.- A manera de conclusiones.	138
<u>Capítulo V.- Impactos del sector terciario en la estructura urbana del Centro Histórico de Oaxaca.</u>	143
V.1.- Ventajas y desventajas de la concentración del terciario.	143
V.2.- La estructura urbana y el inmueble terciario.	144
V.3.- Reflexiones a considerar.	146
V.4.- Los impactos del sector terciario en la función e imagen urbana.	147
V.5.- A manera de conclusiones.	152
<u>Capítulo VI.- Conclusiones generales y propuestas específicas de la actividad terciaria en Centros Históricos, Oaxaca, Oax.</u>	155
A) Conclusiones generales.	155
B) Propuestas específicas.	160
 Apéndices estadísticos:	
Apéndice A:	
A.1.- Nombre de rutas del transporte urbano.	
A.2.- Nombre y dirección de instituciones bancarias.	
A.3.- Principales oficinas de gobierno.	
Apéndice B:	
B.1.- Encuesta sobre el número y tipo de vehículos por cruce vial.	
B.2.- Tipo de vehículos clasificados.	
B.3.- Estacionamiento en vía pública y doble fila, por cruce vial.	
B.4.- Cruceos viales importantes.	
Apéndice C:	
C.1.- Resultados de la encuesta de campo por lote y uso del suelo en el área de estudio. Agosto 1991.	
Apéndice D:	
D.1.- Tipología constructiva de los inmuebles terciarios.	
Apéndice E:	
E.1.- La estructura de barrio histórico.	
E.2.- La estructura de barrio actual.	
 Bibliografía general.	
Indice de esquemas.	
Indice de cuadros.	

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

El presente trabajo de investigación, representó un esfuerzo permanente de desarrollo académico, durante los estudios de Doctorado en Urbanismo que ofrece la división de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México y un trabajo de campo realizado en el Estado de Oaxaca, Oax.

No hubiera sido posible la terminación del presente documento sin el apoyo incondicional de personas e instituciones; - en especial del apoyo de mi familia que experimentó a la par conmigo todo el proceso de enseñanza aprendizaje y de estadía en la ciudad de México.

En especial mi agradecimiento sincero al Dr. José Antonio Terrán Bonilla, profesor-investigador de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura de la U.N.A.M. - que fungió como director del trabajo de tesis y sobre todo - que actuó como un amigo. Su apoyo desinteresado y profesional ha sido base fundamental para el cambio de conducta logrado en mí a partir de sus enseñanzas.

Este agradecimiento corresponde también al Mtro. Horacio Landá Castañeda, Coordinador General del programa de Doctorado en Urbanismo en la U.N.A.M., por la asesoría profesional recibida en todo el proceso de estudios y en la revisión acertada del documento tesis.

Así también, fueron importantes las opiniones y comentarios del jurado asignado por la División de Estudios de Posgrado en la revisión del documento tesis: Mtro. en Pdg. y Arq. Jesús Aguirre Cardenas, Dr. Carlos Chanfón Olmos, Mtro. en Arq. Xavier Cortes Rocha, Dr. Fernando Greene Castillo y el Arq. Rafael López Rangel.

De igual forma mi agradecimiento por el apoyo financiero que otorgó el Consejo del Sistema Nacional de Educación Tecnológica (COSNET) y el apoyo de la Dirección General de Intercambio Académico y al Programa de Apoyo a las Divisiones de Estudios de Posgrado de la U.N.A.M. (PADEP).

Asi mismo, expreso mi gratitud a las autoridades del Instituto Tecnológico de Oaxaca, en especial al exdirector Jorge -- Carlos García Revilla y la División de Estudios de Posgrado e Investigación, porque durante el desarrollo de los estudios de Doctorado goce de un permiso de superación docente con el objetivo de elevar el nivel académico en la enseñanza superior y estudios a nivel maestría.

Ofrezco mis disculpas anticipadas por la existencia de alguna omisión involuntaria, mencionando que existen personas -- con valores humanos que apoyaron desinteresadamente mi forma de vida en este lapso de tiempo, para todos ellos mi gratitud.

## INTRODUCCION GENERAL

El presente proyecto de investigación, nace de una inquietud básica profesional por conocer mejor las causas, la dinámica y los impactos urbanos que genera la actividad terciaria (comercio, servicio y transporte) al interior de los Centros Históricos.

Para tal efecto, se ha considerado analizar la estructura y funcionamiento regional a manera de saber como incide el entorno geoeconomico en la problemática urbana que presentan los Centros Históricos. Caracterizando casos europeos, de América Latina y de México, en particular analizamos el estudio de caso del Centro Histórico de la ciudad de Oaxaca de Juárez.

La selección del área de estudio, obedece al conocimiento empírico que se tiene del lugar y del proceso evolutivo que ha presentado su problemática urbana. Así mismo, por las facilidades que como habitante del lugar nos permite recabar información de campo tanto regional como local.

El análisis regional y urbano efectuado, se centra bajo el enfoque del equipamiento urbano y la función de la actividad terciaria, que se dan en lugares históricos de influencia colonial; especialmente en el papel que juegan los servicios, el comercio y el transporte como agentes productores y transformadores del espacio urbano central.

Realmente, son escasos los estudios realizados con este tipo de enfoque, que engloba los tres componentes del terciario, singularmente se trabaja con alguno de ellos.

En este sentido, nos atrevemos a decir que el presente análisis urbano, representa un conocimiento innovador en el estudio del urbanismo moderno y da apertura de incursionar a diferentes líneas de investigación urbana.

Por su parte la actividad terciaria, se define como una actividad basada en el equipamiento urbano que conjuntamente con el suelo, la infraestructura y la vivienda, constituye los componentes físicos básicos para el desarrollo de los centros urbanos.

El equipamiento urbano dedicado a la actividad terciaria se define como un soporte material para la prestación de los servicios y constituye un importante factor de bienestar social y apoyo al desarrollo económico, así como de ordenación territorial y de estructura interna en los centros urbanos.

Dicho equipamiento, tiene una función relevante ya que contribuye en forma directa en la producción y bienestar social de la población, mediante la creación de las condiciones que permiten el desarrollo de la fuerza de trabajo.

Por otra parte, el estudiar los Centros Históricos, hoy en día, ha representado una importancia prioritaria, tanto nacional como internacionalmente. Las acciones que realizan las autoridades municipales en estos lugares, manifiestan en muchos casos el desconocimiento de los valores patrimoniales, ya que afectan notablemente su integridad y lo que es peor aún, la posibilidad de su integración.

En un Centro Histórico se localiza la expresión más antigua de una sociedad urbana que se plasma en: su traza urbana, en sus edificios y en sus costumbres; las que no solamente contienen valores urbanísticos y arquitectónicos, sino también un valor social y económico que es necesario conocer y rescatar.

Esto ha traído como consecuencia la necesidad de estudiar los problemas urbanos que los aquejan y plantear alternativas viables de solución que permitan recuperar sus valores históricos y ese equilibrio ancestral de funcionalidad, belleza, armonía y humanismo que los caracterizaba, y que además soporten respuestas a las crecientes necesidades de una sociedad cambiante.

Desde este punto de vista, se muestra el presente proyecto de investigación en tesis doctoral, cuyo objetivo principal es identificar y analizar las características estructurales y dinámicas de la población regional, así como las características físicas, funcionales y de impacto del equipamiento dedicado a la actividad terciaria en la estructura urbana del Centro Histórico de Oaxaca, para el año de 1991.

Se busca avanzar en la comprensión de que el entorno geoeconómico refleja las condiciones estructurales y funcionales de los núcleos urbanos y a la vez las actividades terciarias producen impactos, tanto en la función vial como en la Imagen Urbana del lugar. Ello nos permitirá ir componiendo el complejo fenómeno urbano que presentan estos singulares espacios urbanos.

De esta forma, se conformaron dos hipótesis centrales de estudio, esto es:

a) "Las condiciones estructurales y funcionales del Centro Histórico de Oaxaca, como área hegemónica a nivel estatal, esta condicionada por las características estructurales y funcionales de su entorno espacial inmediato y regional".

b) "La alta concentración de la actividad terciaria, así como sus características físicas y de funcionamiento del Centro Histórico de Oaxaca, coadyuvan al deterioro de la función vial y a la imagen urbana del lugar".

Respecto a la primera hipótesis, consideramos que los Centros Históricos no se pueden analizar ~~se~~ par-se, sino que tienen una ingerencia directa con su entorno, tanto en su contexto estatal como también regional.

En el caso de la segunda hipótesis, consideramos necesario conceptualizar lo que es función e imagen urbana a partir de la actividad dedicada al sector terciario, debido a que cada vez, toman mayor importancia en el juego de las fuerzas que dan origen a la urbanización de los Centros Históricos y a los impactos que se ocasionan en su estructura urbana.

La metodología empleada en esta investigación se da a partir del análisis de información recabada en campo, tanto regional como local, datos tales como: distribución de la población y desarrollo regional, infraestructura, perfil económico, equipamiento y servicios urbanos, tipos de comercio (mayoreo, menudeo y mercados), servicios terciarios y hasta rutas de transporte urbano (autobuses públicos urbano), entre otros.

El primer capítulo, presenta el aspecto de la terciarización, donde se plantea un marco teórico-conceptual.

En este capítulo se discute un enfoque del terciario bajo diferentes conceptos de economía urbana y se propone una definición y clasificación del terciario, acorde a las necesidades conceptuales de la investigación.

Así también, se analiza la actividad terciaria como un proceso y concepto de desarrollo que es inevitable detener y que además repercute deafavorablemente en el espacio urbano central.

Esta exposición teórica-conceptual debe ser tomada como una de las posibles interpretaciones teóricas de lo que esta ocurriendo en la realidad en los Centros Históricos; es una interpretación que a nuestro parecer permite captar la complejidad del fenómeno urbano.

El capítulo dos, recopila una serie de definiciones de "Centro Histórico", la naturaleza de los mismo y sus límites. Se analiza el porqué de sus conservación de estos lugares, insertándonos en las normas y políticas de salvaguardar y rescatar los valores patrimoniales de la humanidad, se efectúa un compendio de lo más importante efectuado por organismos de interés universal.

Retoma especial importancia en este capítulo el cómo deben de estudiarse los Centros Históricos, retomando para ello los principios y reflexiones escuchados en conferencias, seminarios y cursos del tema.

Una tercera parte del capítulo se dedica a dar una visión general de las características de urbanización de los Centros Históricos en Europa, América Latina y el caso de México.

La intención, es ubicar la posición actual de nuestros Centros Históricos en marco universal, que a pesar de tener muchos elementos en común presentan grandes diferencias.

Los Centros Históricos en el caso de nuestro país se estudian limitadamente, se conoce poco de ellos, la mayoría de los enfoques hasta ahora realizados se basan en la restauración de monumentos históricos y arquitectónicos, pero se ha dejado de lado el aspecto urbanístico, los agentes que lo forman y los efectos que estos producen en la estructura urbana, siendo esto, una parte importante para conocerlos mejor.

El siguientes capítulo, presenta el estudio de caso de Oaxaca y su ámbito regional y metropolitano. Al caracterizar al estado en sus aspectos de infraestructura, dinámica y distribución poblacional, el perfil económico, el equipamiento y los servicios urbanos; permitirá conocer su estructura y el rol principal que juega y de esta manera inferir su funcionamiento, detectando el grado de centralidad que asume la capital de la entidad.

Así mismo, el conocer las características regionales, tales como: la dinámica y distribución de la población, las condiciones económicas, en la región de los Valles Centrales, lograremos conocer la influencia directa que ejerce un área de influencia inmediata a la ciudad de Oaxaca de Juárez, ello permitirá analizar los nexos del funcionamiento regional y determinar la atracción hegemónica que presume.

El análisis de la ciudad de Oaxaca de Juárez y su importancia como núcleo central, permitirá determinar las funciones propias "funciones urbanas" que tienden a concentrar población y cuya importancia relativa, dependerá de la concentración misma de estas funciones y de la capacidad de atender la demanda generada por su dinámica económica.

Por otra parte se busca caracterizar la estructura y funcionamiento del Centro Histórico como la unidad de estudio central, indentificando básicamente la dinámica poblacional y los diferentes usos del suelo, de tal manera que nos permita encontrar un mayor sustento y claridad para suponer con veracidad de que la estructura y funcionamiento del área central es reflejo de la dinámica y estructura de su entorno geoeconómico.

El siguiente capítulo, centra su atención en el Centro Histórico de Oaxaca y su realidad terciaria. El capítulo se divide en tres partes principales; el levantamiento y características del inmueble terciario, el patrimonio histórico y su relación con la actividad terciaria y por último, la estructura física urbana.

En el capítulo número cuatro se busca definir la cantidad, centralidad, fisonomía y funcionamiento de la actividad terciaria en el área central. Dicho lugar representa un valor histórico patrimonial que se busca, en esta parte, remarcar a manera de sobrelevar la importancia que tiene el Centro Histórico de Oaxaca.

Así mismo, se caracterizará la estructura urbana y su dinámica, de tal forma que nos asegure que la actividad terciaria son la causa de los efectos negativos urbanos que están deteriorando el Centro Histórico. Este capítulo servirá de preámbulo para medir los impactos en la función vial e imagen urbana.

Para poder realizar el análisis del anterior capítulo, fue necesario realizar un levantamiento de campo en el Centro Histórico de Oaxaca, que consistió en un inventario de 3288 lotes en 258 manzanas, clasificando y analizando dicha información.

El capítulo V, profundiza en la temática de los impactos de la actividad terciaria en la estructura física urbana del Centro Histórico de Oaxaca, para lo cual se analizan las ventajas y desventajas de la concentración del terciario, lo que da como resultado la creación de un modelo titulado "Modelo Reactor de Expansión Terciario en el Centro Histórico de Oaxaca, Oax."; así mismo, surge la necesidad de interrelacionar las variables y definir los efectos de la actividad terciaria en la función vial y en la imagen urbana, lo que se hizo necesario aplicar un levantamiento muestral de campo en cuatro importante cruceros del Centro Histórico, a fin de evaluar sus efectos.

De esta forma, se obtendrán los suficientes sustentos para comprobar la segunda hipótesis central del presente proyecto de investigación.

El último capítulo, presenta las conclusiones generales de la investigación y las propuestas específicas, que sin pretender en absoluto haber llegado a establecer "verdades" o leyes definitivas se reúnen las ideas más importantes que se desprenden de los análisis efectuados por cada capítulo.

Aquí se intenta presentar un panorama global de los avances logrados a través de las conclusiones parciales en una visión general de la problemática urbana actual ocasionada por la actividad terciaria y la influencia del entorno regional en los Centros Históricos y en particular el de la ciudad de Oaxaca de Juárez. Así también, se presenta propuestas específicas que conforman metas y objetivos, su contexto, el enfoque y los medios para su posible aplicación práctica.

Finalmente se proporcionan los anexos correspondiente y un marco bibliográfico. Cabe hacer mención que la bibliografía consultada dista mucho de ser el total del marco bibliográfico presentado y que por la novedad del enfoque se recurrió a bibliografía clásica.

---

---

**CAPITULO I.**  
**EL ASPECTO DE LA TERCIALIZACION**

---

---

## Capítulo I.- El aspecto de la terciarización.

### I.1.- Introducción.

Una de las personas que más han estudiado el proceso de urbanización en América Latina es Richard Morse<sup>1</sup> que ha resumido la tesis de terciarización como sigue: "Se ha aceptado por años que ha medida que los países latinoamericanos se urbanizan e industrializan, aumenta la proporción de personas en las categorías de terciario (servicios), en relación a las que se encuentran en el secundario y que dicho incremento es más rápido que en los países que se industrializaron en el siglo XIX.

Lo anterior se emplea para indicar que la urbanización en estos países, "excede" a la industrialización, ya que la mano de obra liberada de las ocupaciones rurales, sobrepasa la capacidad que tiene el sistema para generar empleos en el sector secundario.

Lo que subyace en las diferentes discusiones sobre el proceso de terciarización es un intento por comprender un problema fundamental del desarrollo; el desajuste entre la oferta y la demanda de las fuerzas de trabajo de las áreas rurales y urbanas.

La tasa de crecimiento de la población, las condiciones de empleo en las zonas rurales, el proceso de industrialización dentro de un contexto capitalista, la modernización, la migración rural-urbana, la urbanización y la formación de los mercados de trabajo en las ciudades, son aspectos que se encuentran relacionados en la interpretación del crecimiento del sector terciario.

En las zonas rurales, es particularmente cierto que los jóvenes entran a participar directamente en la actividad laboral y que debido a la insuficiencia de tierra, falta de asesoría técnica e infraestructura...etc. vuelven más difícil la absorción de la fuerza de trabajo y por tanto incita la migración a la ciudad.

---

<sup>1</sup> Morse, Richard M. "Recent Research on Latin American Urbanization; a Selective Survey with Commentary", en Latin American Research Review, núm. 6. 1965 p.17.

Otro aspecto, es el término "modernización" que según Harley<sup>2</sup>, alude a un aumento del conocimiento de la vida, más allá de las fronteras del lugar de residencia u origen.

El aumento en la red de comunicaciones y transporte ha permitido que hasta las áreas más aisladas entren en contacto con otras partes del territorio. Los medios de comunicación, como la radio y la televisión, proveen una mayor diseminación de la información y la mayor movilidad geográfica de la población al producir aumento de los contactos personales que tiene la gente con quienes habitan en otros lugares. Esto permite que la "modernización" contribuya a que los individuos tomen conciencia de las condiciones de vida en otras partes, ello estimula la emigración a zonas con oportunidades económicas relativamente mayores, en especial las áreas metropolitana<sup>3</sup>.

Los migrantes, al no encontrar trabajo en la actividad primaria (agricultura), busca en la actividad industrial (secundario), en donde se encuentran con diferentes obstáculos, por ejemplo: credenciales, cartas de recomendación, escuela primaria terminada, etc. requisitos que dejan fuera del sector a muchos migrantes por lo que recurren a la actividad de servicios (sector terciario).

En este sector, existen pocos requisitos y hay una mayor elasticidad de absorción; ser empleo doméstico o poner un negocio de ventas ambulantes, requiere de mínima experiencia y capital. Por ello los migrantes se concentran en este tipo de actividad.

Para introducirnos en el tema del terciario, se procede a conceptualizar y clasificar al sector, especificando su relación con los Centros Históricos.

---

<sup>2</sup> Los aspectos que permiten aproximarnos al conocimiento de las causas de la existencia y crecimiento del sector terciario, son, manejadas (a mi juicio) con rigidez teórica por Browning L. Harley, en "Algunos Problemas del Proceso de Terciariización en América Latina". Libro de las "Ciudades Latinoamericanas" en Morse Richard, Volumen I, II.

<sup>3</sup> Se retoma el fenómeno de emigración a las ciudades y al interior de ellas en zonas con mayor oportunidad de empleos producto de alta concentración del terciario (entre otros aspectos). Para mayor profundidad del tema véase "Análisis de Economía Urbana" de Hirsch Z. Werner en Introducción a la Geografía Urbana. Instituto de Administración Local. Madrid 1980.

Este enfoque parte de la consideración de que el sector terciario se establece bajo un proceso de desarrollo. En la actualidad este proceso de indicios de no tener su crecimiento dinámico y constante.

## I.2.- Hacia un enfoque de la terciarización.

### I.2.1.- Conceptos.

Las actividades terciarias juegan un papel económico importante en las áreas históricas, por los diferentes tipos de servicios que se ofrecen a la sociedad, por ejemplo: las acciones de gobierno, hoteles y diversiones, lavanderías y tintorerías, además diversos servicios de reparación y servicios domésticos, entre otros.

También, se consideran en la actividad terciaria los servicios profesionales, tales como: médicos, abogados, arquitectos, ingenieros, etc. Dada la heterogeneidad de los diferentes servicios, no ha sido posible aún, establecer alguna afirmación sobre el terciario como un todo.

Se han realizado algunos esfuerzos para identificar algunos rasgos comunes de la actividad terciaria, por ejemplo: Fuchs<sup>5</sup> afirma "...que la mayoría de estas actividades son ejecutadas por trabajadores de cuello blanco, la mayor parte de ellos son de trabajo intensivo y con un trato directo con el consumidor.

Por su parte, Malcolm J. Mosley<sup>6</sup> considera la actividad terciaria al servicio que proporciona la infraestructura urbana, por ejemplo: el abastecimiento de agua, la energía eléctrica, las vías de comunicación, etc. y también a los servicios personales, tales como: distribuidor comercial, gerente de ventas servicios privados de educación y salud, etc.

El anterior concepto, refuerza el concepto inicialmente formulado. Malcolm, pretende examinar el grado en el que es deseable la concentración espacial (enfoque que se retoma para los Centros Históricos) de la inversión, a fin de alcanzar un entendimiento económico a causa de la actividad terciaria.

---

<sup>4</sup> Harley L. Browning en "Algunos problemas del...op.cit. 415

<sup>5</sup> Fuchs, Victor R. "The Service Economy National Bureau of Economic Research. Nueva York, 1968 p.16.cit.retomada del artículo de Harley L. Browning...p.415.

<sup>6</sup> Véase "Centros de Crecimiento en la Planificación Espacial". Nuevo Urbanismo. No 24, capítulo 4, p.p 99-125.

Por su parte, Carty Mc. y J. Lindberg conceptualiza al terciario como un trabajo empleado que satisface necesidades de la sociedad a través de un contacto personal con el consumidor<sup>7</sup>; además propone que el terciario es importante en la producción ya que considera que al darle valor agregado a las materias primas, coadyuva a elevar la utilidad de la producción.

Los autores mencionados anteriormente, coinciden en que la actividad terciaria sea vista como apoyo a la producción ya sea mediante la manufactura como a la prestación del servicio que satisfagan directamente a la sociedad. Aún cuando algunos de los precursores del pensamiento económico moderno (especialmente los fisiócratas del siglo XVIII) se inclinaron a considerar improductiva la presentación de servicios.

Así, encontramos frecuentemente en los primeros escritos sobre geografía económica, frase como: ocupación improductiva de la tierra, o indicaciones semejantes de que las personas que prestan servicios no son realmente productoras, en el mismo sentido en que lo son las que cultivan las tierras o trabajan en las minas o en las fábricas. Sin embargo, esas distinciones hace mucho tiempo que desaparecieron. Actualmente, ya se habla de la geografía de servicios como parte integrante de la geografía de la producción.

En este sentido, coincidimos al considerar que la actividad terciaria per-se no es incluida como una actividad productiva sino más bien como parte del proceso productivo<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Estos autores, también realizan una noción del terciario sobre el contacto directo y personal con el consumidor. Mencionan que la tecnología moderna ha invalidado estas últimas nociones y que debemos estar preparados para enfrentarnos con muchos servicios que, de hecho, se convierten en artículos por hacerlos más susceptibles de almacenamiento y transporte. Véase "Introducción a la Geografía Económica". pág.126-146. También Véase "Centros de crecimientos...op.cit.cap.3 Centros Urbanos y la difusión de las innovaciones. p.p 77-94.

<sup>8</sup> Un ejemplo es el proceso agroindustrial el cual se desarrolla en tres etapas principales: Suministro de materias primas, transformación o valor agregado y comercialización. En esta última etapa es donde participa la actividad terciaria. Véase El Plan Nacional de Desarrollo Agroindustrial SARH 1982.

En sí, el concepto de terciario, implica innumerables aspectos y variables inherentes al mismo. En el presente proyecto no se pretende llegar a una definición puntual y mucho menos manejarlo como una totalidad, sino dejar abierta la discusión bajo la firme convicción de que utilizar el concepto de terciario puede ser útil en el análisis de cuestiones urbanas. Así, como establecer clasificaciones o categorías homogéneas a manera de permitir un entendimiento más específico de este sector.

Veamos a continuación, algunos intentos para clasificar la actividad terciaria.

### I.2.2. Clasificaciones.

Browning L. Harley<sup>9</sup> rescata algunos intentos para subdividir el sector terciario en pos de una clasificación analítica, sin llegar a establecer una idea definitiva que represente la heterogeneidad de dicho sector, por ejemplo: la subdivisión que hace la CEPAL de los servicios en cuatro categorías: servicios básicos, comercio y finanzas, gobierno, otros servicios y actividades no definidas. Sin embargo no tienen mucho sentido, si se utiliza para realizar análisis comparativos.

Mamalakis Marcos<sup>10</sup> (Lima, Perú. 1970), también subdivide al sector terciario en varias categorías, su significación lo conforma las once funciones que atribuye a varios sectores (ocho de los cuales se relacionan con los servicios), dichas funciones son: transformación de la calidad, transmisión de información, función monetaria y enriquecimiento cultural y religioso.

Los sectores son: comercio, transporte, banca, salubridad, educación, gobierno, comunicaciones y servicios personales. Al respecto se pueden hacer algunos cuestionamientos sobre las funciones y su significado, por ejemplo: si la manutención y el mejoramiento de calidad son realmente distintos.

---

<sup>9</sup> Véase el artículo "Recent trends in Latin American Urbanization" en Annals of the American Academy of Political and Social Science. No. 316 marzo 1969. p.p. 111-120.

<sup>10</sup> Mamalakis, Marcos. Urbanization and Sectoral Transformation in Latin America, 1950-1965, Center Discussion Paper 24, University of Wisconsin-Milwaukee, 1970.

Paul Singer<sup>11</sup>, reconoce que es necesario ocuparse de la heterogeneidad del sector y divide al terciario en tres partes: servicios de producción (comercio, transporte, comunicación y almacenamiento), servicios de consumo colectivo (gobierno, educación salubridad y otros servicios sociales) y servicios de consumo individual (profesionales, servicio doméstico y reparaciones). Este análisis, tuvo su importancia para el caso de Brasil y que desde nuestro punto de vista faltó una relación lineal en la propuesta.

En el caso mexicano, el estudio de Clark W. Reynolds<sup>12</sup> establece una reflexión interesante "el sector de servicios es algo así como un enigma...muchos niveles de productividad son colocados bajo la categoría de servicios y los diferentes requerimientos de capital y trabajo hace que sea imposible una generalización sobre el desarrollo del sector terciario".

Lo que se observa, es la dificultad de relacionar el crecimiento de los servicios específicos con la expansión de otros sectores, por ejemplo: la agricultura y la industria. Por lo tanto, Reynolds atribuye la tendencia mexicana a los factores del crecimiento del turismo.

Así también, tomamos en cuenta la división del terciario que realiza M.A. Katouzian<sup>13</sup> en tres niveles de análisis; servicios complementarios, nuevos servicios y viejos servicios. El problema en su esquema es que no intenta asignar sistemáticamente todas las ramas de los servicios a sus categorías.

---

<sup>11</sup> Singer Paul, "Forca de trabalho e emprego no Brasil, 1920-1969. CEBRAP. San Pablo, 1971.

<sup>12</sup> Véase "La Economía Mexicana". 20 centenario. Estructura y Crecimiento. Universidad de Yale, 1970.

<sup>13</sup> Katouzian, M.A. "The Development of the Service Sector": a new approach", en Oxford Economic Papers, núm.22 noviembre 1970. p.p. 362-382.

Otra clasificación del terciario que generaliza al sector, es la que establece Carty Mc. y Lindberg B. James<sup>14</sup> que analizan al sector a partir de la importancia de las fuentes de empleo en los Estados Unidos de Norteamérica y que para su estudio más bien se guían por la tradición más que por la lógica.

Los sistemas tradicionales de clasificación, como la clasificación industrial Estándar, separan típicamente ciertas actividades importantes de servicio, les colocan nombres y las estudian como categorías principales de producción. Otras actividades de servicio, que no pertenecen a esas categorías principales separadas, pero no se hace lo mismo con servicios tales como, los asociados a la salud y a la educación.

En la práctica, este último grupo de servicios misceláneos se ha llegado a conocer (muy ilógicamente) como "los servicios" simplemente. Otras categorías "principales", como el comercio y las finanzas son tratadas independientemente. Al respecto cabe resaltar el tratamiento conjunto de la salud con el transporte a pesar de que ambos están fuertemente correlacionados.

Lejos de proponer una clasificación del sector terciario<sup>15</sup> que generalice y contemple la propia problemática de categorizar el sector, nos permitimos (para efectos del presente proyecto de investigación), retomar algunos conceptos de los autores anteriores, ello permitirá establecer los límites de estudios.

---

<sup>14</sup> Clasificación basada en el Censo de Población de los Estados Unidos, 1960. Resumen. Características Generales, Sociales y Económicas, cuadro 92. En el cuadro estadístico pág.137 se hace la noción de que la clasificación parte de un análisis de la importancia relativa de las diversas clases de servicios ya que en ese entonces el 25.9% del empleo estaba en los servicios, el 6.6% en la agricultura, el 1% en la minería y el 27.1% en la fabricación. No hay duda de que las industrias de servicio señaladas comprenden un sector muy importante de la economía norteamericana. Es indudable que estos porcentajes hayan aumentado sobre todo en la industria del servicio.

<sup>15</sup> Se ha considerado retomar algunos criterios de clasificación de los "servicios". INEGI 1991. La gran diversidad de servicios obliga a separarlos en cuatro sectores, se acuerdo a la similitud del tipo de servicio prestado y con la importancia creciente que van prestando algunos de ellos: a) Servicios comunales y Sociales, b) Especializados, profesionales y técnicos; c) De restaurantes y hoteles; y d) De esparcimiento, recreativos y deportivos, reparación y mantenimiento. Doméstico y servicios personales diversos.

Para tal efecto, se consideró pertinente considerar las siguientes clasificación del terciario, esto es: los servicios básicos, son aquellos que prestan un servicio colectivo indispensable (transporte, gasolina, educación y salubridad), así como el comercio (mayoristas, minoristas y mercados); los servicios complementarios que como su nombre lo dice complementan una actividad personal (banca y diversiones cine, teatros y gimnasios); los servicios públicos resaltamos su importancia en las oficinas de telégrafos y correos y principales oficinas de gobierno; y por último los servicios turísticos principales (hoteles y restaurantes).

La anterior clasificación, delimita el estudio del sector terciario en el presente proyecto y que como cualquier otra clasificación es discutible, pero se realizó bajo la perspectiva de los diferentes autores anteriormente mencionados y sobre todo por ser el equipamiento más representativo para el tema que nos ocupa, así como el tener en cuenta sus posibles impactos en la problemática de la función vial e imagen urbana del Centro Histórico de Oaxaca.

### I.3.- La terciarización como concepto de desarrollo.-

La importancia de los servicios en los Centros Históricos es evidente como lo es la infraestructura; en conjunto, se incrementa de forma notable la inversión pública, provocando con ello una revitalización económica del área central.

Toda comunidad urbana, debe poseer además de un plan social un programa que, entre otras cosas, incluya medidas para incrementar una serie de posibilidades asequibles para la vida y el trabajo en todo el abanico de gentes y familias de diferentes composiciones e ingresos... y en cooperación con el adecuado gobierno local<sup>16</sup>, proporcionar un espectro completo de bienestar social y sanitario, de formación vocacional, recreativo, cultural, comercial y otros servicios esenciales a una comunidad equilibrada.

---

<sup>16</sup> Por ejemplo; un gobierno verticalmente integrado controla una serie de operaciones diferentes con una política unificada, para la producción de integrantes que entran en el suministro de un servicio bajo una misma política unificada. Si una unidad gubernamental suministra una serie de servicios que complementan las otras, existe circularidad. Un gobierno integrado en forma horizontal circula y controla varias unidades que proporcionan servicios complementarios con una política unificada. Véase "Análisis de Economía Urbana de Hirsch Z. Werner. p. 460.

Lo dicho anteriormente, bien puede ser un concepto de desarrollo<sup>17</sup> orientando fundamentalmente por el comercio básico, servicios personales y cubrir necesidades públicas gubernativas de los residentes en las ciudades.

En este sentido, podemos destacar que la mejora y aumento de los servicios en el área central lo hace más atractiva para la inversión privada en pos de lograr una mejor eficiencia<sup>18</sup>, al respecto cabría la pregunta ¿quién debe producir qué servicios? para lo cual es claro especificar que el gobierno es el indicado para proporcionar todos los servicios públicos con la opción de privatizar lo que a sus intereses crea necesario.

De éste modo se fomenta la competencia y probablemente se incrementa la eficiencia, vista esta última como un aspecto del bienestar social (desarrollo) en áreas centrales.

Por otra parte, la existencia y aumento del terciario en los Centros Históricos nos conduce al concepto de "centro de negocios", en un sentido lo suficientemente amplio como para incluir en él la gestión pública, política y administrativa.

El centro se convierte en un ámbito de decisiones sobre todo por la presencia de una red informal de relaciones basada no sólo por el contacto directo sino por una comunidad con existencias cotidianas<sup>19</sup>.

El centro de decisiones no es la expresión espacial de la burocratización sino más bien de intervenciones terciarias que señalan un nivel de desarrollo urbano con funciones de distribución y producción que se van dando a partir de los intercambios sociales. Los Centros Históricos, albergan todo lo concerniente a esta distribución y producción de bienes y por ende del contenido social, en un intercambio de ideas que se dan ahí, en el centro, como una expresión del medio ambiente.

---

<sup>17</sup> Entendemos por este concepto a todas aquellas actividades que se ejecutan por compensación y que satisfacen necesidades humanas.

<sup>18</sup> Véase "La Ciudad Central y su Desarrollo "en New Towns in Towns. p.p 90-94.

<sup>19</sup> "La Cuestión Urbana". Castells Manuel. p. 262.

Otro enfoque para conocer la importancia del sector terciario en los lugares centrales son las economías de aglomeración<sup>20</sup>.

Estas representan un potente factor de estímulo para el crecimiento económico ya que genera ventajas de localización, de escala y de urbanización que en conjunto reactiva la actividad económica del lugar "incluyendo un desarrollo económico".

Las ventajas de la concentración espacial no sólo existen en el sector privado, sino también en sectores combinados públicos y privados o en reglamentados, tales, como la transportación y los servicios públicos. A medida que se diversifique y se con entre la actividad terciaria generará más demanda, mayor número de empleos y movilidad poblacional, ello repercutirá de forma general en mejores niveles de vida.

Esto se refleja, porque entre más y mejores puestos de trabajo aumenta la demanda de servicios. Mejores servicios personales hacen que la fuerza de trabajo sea más productiva como por ejemplo; los programas educativos y la formación profesional.

Unos servicios de mejor calidad pueden aumentar la capacidad económica de una ciudad central. La provisión de tales servicios origina, a su vez, puestos de trabajo que pueden ser ocupados por trabajadores, es decir, la provisión de servicios no sólo contribuye a mejorar la calidad de vida urbana, sino también es una forma de crear fuentes de empleo<sup>21</sup>.

Existe una estrecha conexión entre el desarrollo económico y el sector terciario, pero escasos estudios y ningún programa de desarrollo de los Centros Históricos, nos muestran análisis sobre las condiciones de estimular interrelaciones beneficiosas entre empleo y servicios.

---

<sup>20</sup> Para definir el concepto citamos a Robison "Son las ventajas o el menor costo de producción se realiza principalmente en un sólo lugar". Para complementar el concepto, consideramos a los factores que constituyen la economía de localización y economía de urbanización. Robison, cita en Unikel Luis y Garza Gustavo "Análisis demográfico de la urbanización en México 1972, p. 34. también véase "Economía Urbana", "Economía de aglomeración y el estímulo del crecimiento" pp. 127-155.

<sup>21</sup> Véase Carty H...op.cit.p. 182.

Las dificultades inherentes y complejidades son tales que haría falta un programa ininterumpido que pudiera planificar con antelación, autoridad y con recursos, las necesidades de servicio y de trabajo de forma suficientemente detallada.

Por otra parte, así como las economías de aglomeración que tienden a la conveniencia y reactivación económica del lugar, también existen deseconomías de aglomeración, vistas éstas como un resultado de los aumentos en el costo de la vida y de los salarios, el alza en el valor de los materiales locales en condiciones de rendimiento decreciente, las demoras y los mayores costos en los transportes, el aumento del valor de los terrenos y de los alquileres<sup>22</sup>.

El presente proyecto, tan sólo retoma algunos de los anteriores aspectos, sin incluir los costos provocados por la aglomeración urbana, más bien se incursiona en la expectativa de contar con demandas suficiente y en su caso puede existir una competencia de tiendas especializadas. La extensión de estas actividades hacia otras localidades menores produce el comercio mayoritario. Con frecuencia estos mayoristas ocuparán un espacio en un mercado reconocido, al lado de los minoristas que pueden comprarles. Así también, se va formando una especialización de tiendas minoritarias que adquieren sus propias características y reputaciones<sup>23</sup>.

#### 1.4.- La Función y los principales efectos de la actividad terciaria.

La función de la actividad terciaria se matiza en sí misma por el conjunto interrelacionado de la infraestructura con el capital, el espacio físico, la organización y la mano de obra.

---

<sup>22</sup> Organización de las Naciones Unidas. "Planificación de la ubicación industrial". Rev. Industrialización y Productividad; boletín 13. Naciones Unidas, Nueva York 1969, p. 16.

<sup>23</sup> Un ejemplo claro se presenta en la ciudad de México, D.F. cuyas calles centrales ya se caracterizan por la especialización de productos homogéneos agrupados en tiendas (locales) especializadas. Esta concentración trae economías de aglomeración, es decir, facilita la comparación de precios, calidades y sobre todo variabilidad de artículos de un mismo género necesaria e importante para el consumidor, este ofrecimiento hace atractiva la venta y por ende aumenta la demanda.

Esta actividad terciaria se caracteriza por una lógica de funcionamiento de la ciudad, reflejo del sistema sociopolítico, económico del lugar y de una lucha constante de intereses entre los diferentes agentes involucrados, es decir; comerciantes, empresarios, obreros y consumidores. Todos ellos contenidos en un mismo espacio social.

Sin pretender englobar un fenómeno tan completo, nos limitamos a conocer la lógica específica del funcionamiento del inmueble terciario y sus posibles efectos en la estructura urbana, bajo un marco teórico general, esto es: ¿ cómo surge el comercio al mayoreo y menudeo ? ¿ cuáles son las características de los mercados y de los servicios ? ¿ qué efectos de imagen urbana provocan los autobuses del transporte público ?

Sobre el aspecto del comercio, existen pocos residentes de una ciudad que realizan sus compras directamente con el fabricante o el agricultor. El consumidor no visita a cada fabricante de cada artículo, sería inconveniente e ineficiente.

El tipo de comercio, varía según el tamaño de la ciudad, por ejemplo; una tienda especializada generará una capacidad competitiva en función de que existan otras tiendas especializadas. Esto se presenta en ciudades con gran número de habitantes, ya que presenta una capacidad de demanda muy atractiva y suficiente.

La extensión de éstas actividades, hacia otras localidades de menor número de habitantes, provoca el comercio mayoritario. Con frecuencia estos mayoristas ocupan un espacio en un mercado reconocido, al lado de los minoristas que pueden comprarles. Así también, se va formando una especialización de tiendas minoritarias que adquieren sus propias características<sup>24</sup>.

Por su parte, el mayorista realiza para el minorista una función similar a la que realiza el minorista para el público, exepcto que tendrá en mayor medida que conceder créditos como una práctica normal. Todos los fabricantes y distribuidores, pueden aplicar restricciones a la oferta, por ejemplo: pedidos sólo cuyo valor alcance cierta suma específica.

---

<sup>24</sup> Un ejemplo claro se presenta en la ciudad de México, D.F. cuyas calles centrales ya se caracterizan por las especialización de productos homogéneos agrupados en: Tiendas (locales) especializadas. Esta concentración trae economías de aglomeración, es decir, facilita la comparación de precios, calidades y sobre todo la variabilidad de artículos de un mismo género necesario e importante para el consumidor, este ofrecimiento hace atractiva la venta y por ende aumenta la demanda.

El mayorista cae en dos categorías; al contacto y los que surten a "domicilio" con un plazo de pago. Obtienen pedidos mediante el envío de catálogos y el empleo de agentes o representantes. Es claro suponer que el mayorista o distribuidor maneja más capital en gastos de instalación de personal y de almacenamiento.

Para el caso del minorista, existen diferentes niveles; desde un pequeño que acude a los almacenes que venden al contacto, donde compra cantidades pequeñas y a precios ligeramente menores (necesidad de un capital prestado y por el cual pagará intereses), hasta un minorista que pueda tener toda su mercancía a crédito y venderla en gran parte antes de pagarla. En ello tiene que ver las características del producto, ya que algunos son lentos y no recuperan su costo durante algún tiempo. Hay costos de inventarios (almacén) y de la depreciación de la mercancía, sobre todo si son perecederos o estacionales y sujetos a los cambios de las modas.

Una necesidad primordial del minorista son las instalaciones que ocasionan rentas e impuestos formando parte importante de los costos. Este enfoque cambia cuando el hombre o la mujer combinan el uso de la tienda con el hogar, involucrando -incluso- a los miembros de la familia; en el caso de ser dueño del inmueble, queda protegido por las alzas en las rentas y las jornadas de trabajo se vuelven más variables.

En el caso de los mercados los puestos suelen ser estructuras frágiles que pueden desmantelarse rápidamente todos los días.

En el caso de un mercado cubierto, existen, características especiales, por ejemplo; existen protección de la inclemencias del tiempo es probable que se compartan ciertos gastos comunes.

Las desventajas se observan en su falta de mantenimiento y en su diseño contextual (falta de estacionamientos) así como en su funcionamiento, ya que estos inmuebles generan problemas de mayores conocimientos de la función y los principales efectos que provoca la actividad terciaria, en la estructura urbana de los Centros Históricos.

Por otra parte, los servicios administrativos (oficinas) muestran una lógica interna de funcionamiento, sobre el tema, Lewis J.<sup>25</sup> clasifica en "oficinas de clientes" a las que acuden el público en general a realizar alguna transacción de servicios sobre un mostrador, por ejemplo: los bancos, correos, seguros, telégrafos y oficinas de pago de impuestos.

La clasificación va de acuerdo a la clase de contacto que se tiene con el público, la razón es obvia, no se justifica que una oficina de clientes se encuentre en la cima de una montaña. Tampoco se justifica la localización de una oficina pequeña en medio de un centro comercial a menos que la actividad de ésta oficina esté esencialmente conectada con el centro.

Hay oficinas, cuya localización no necesariamente requiere de una centralidad ya que su función puede ser a base de comunicación telefónica, fax u otros medios de comunicación<sup>26</sup>. Por el contrario, existen oficinas cuya localización central es vital por la atracción de los clientes y por la comodidad que les otorga su ubicación central.

La gran controversia sobre la localización central puede ser el personal, ya que al separar las funciones de "mostrador" y "restringida" puede ser causa de una separación de localizaciones. Si las rentas centrales son altas en comparación con la periferia, es posible que los costos de las comunicaciones sean menores que los costos de las rentas. En el caso del gobierno se debe ver la accesibilidad del público y la creación de sucursales. Las actuales localizaciones centralistas de éstas oficinas crean afectos de aglomeración humana y participan en la conflictividad vehicular del lugar central, preferentemente por la falta de estacionamientos propios.

Por otra parte, el transporte público de pasajeros lo podemos clasificar de la siguiente manera: ferrocarriles, autobuses, taxis y automóviles privados.

---

<sup>25</sup> Economía Urbana Lewis Parry J. p.p. 137-142.

<sup>26</sup> El sector cuaternario o de alta tecnología permitirá a muchos comercios y oficinas funcionar desde lugares alejados del núcleo urbano, por ejemplo: los movimientos bancarios, compra de artículos diversos, reservaciones y compra de boletos, entre otros.

Esto se podrá realizar desde el hogar a través de un sistema de redes intercomunicados a base de la computación o la fibra, en Sutz p. 31 Revista Interamericana de Planificación, Vol. XXIV. No.95 Julio-Septiembre de 1991.

Llamaremos transporte público colectivo, al servicio de pasajeros, no en el sentido de que son propiedad de alguna dependencia pública o sean prestados por ella, sino en el sentido de que todo el mundo tiene el derecho a usar cualquier clase particular de servicio y vehículo.

En el caso de los autobuses de transporte público (elemento de estudio del presente proyecto de investigación) son empresas privadas, que tratarán de obtener el máximo de ganancias, un autobús ocioso genera costos, ocupa espacio y se deteriora con el tiempo. El uso efectivo del autobús además de la mano de obra y combustible generará los ingresos necesarios para cubrir los costos y esto estará en relación a las rutas rentables según horario y demanda de los usuarios.

Generalmente la demanda, está en función de la centralidad de la actividad terciaria lo que obliga a la mayoría de las empresas de transporte a saturar de líneas la parte central, participando activamente en el congestionamiento vehicular.

El participar en el congestionamiento vehicular, entre otras causas, produce una disminución considerable de la velocidad y provoca un viaje duradero, lo que nos lleva a la acumulación de humos, tóxicos, ruidos, pérdida de horas hombres y costos en combustible <sup>27</sup>.

El uso privilegiado de la calle, para los autos y el comercio establecido, ha degradado sensiblemente el ambiente pero no sólo deteriorando el aire, sino contaminando con ruido, agregando pavimento y concreto, eliminando vegetación así como rompiendo la imagen urbana propia (tradicional), pero sobre todo trastocando las relaciones sociales propias que la calle permitía por ser su escenario fundamental<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Para profundizar en el tema de los efectos que provoca el transporte público en el medio ambiente, véase "Servicios urbanos de Andrea.COLMEX. CERFE. 1991.

<sup>28</sup> Véase el artículo "Ambiente, Calidad, de Vida y Transporte Urbano" de Navarro Benítez Bernardo, artículo en revista "Ciudades" No.8 titulada Centro Históricas. Revista Trimestral. Edit. Red Nacional de Investigación Urbana. México, 1990.

Otro aspecto que coadyuva a la congestión vehicular es la falta de estacionamientos, altorando el congestionamiento en tres formas; estacionamiento en calles estrechas, en doble fila y en focos locales de intenso tráfico<sup>29</sup>.

Por otra parte, los efectos del terciario también se dan en cuanto a la tipología constructiva del inmueble, reflejo de la imagen urbana de la ciudad.

La aparición del terciario ha acelerado el proceso de transformación de los Centros Urbanos, en ciertos casos la calle cambia totalmente la fisonomía. La calidad urbana se pone de manifiesto ya que nada puede ser auténtico, las fachadas del terciario se observan bajo la añoranza del encanto de las pequeñas construcciones, frente al surgimiento de las formas brutales del urbanismo moderno, de una arquitectura pobre, plagada de anuncios publicitarios que destruyen la imagen de antaño.

La atracción de las calles se debió tanto a la calidad arquitectónica de sus inmuebles, en su mayoría bastante modestos pero con el sello de la historia y del tiempo, también a la coexistencia armoniosa de sus diferentes actividades que respondían a las necesidades de sus habitantes originales<sup>30</sup>.

En los Centros Urbanos, cada arquitectura debe adaptarse al orden de la estructura total, es decir, a la escala, el tipo de construcciones, el lenguaje arquitectónico para formar una unidad armónica con las construcciones ya existente.

---

<sup>29</sup> Véase "Las incognita del tráfico urbano" Ceccarelli P., Rozzi R... p.p. 139-268.

<sup>30</sup> Véase las diferentes ponencias que presentan el libro "El Peatón en el uso de las Ciudades". Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico. No.11 sep. 1980. En esas ponencias se da una idea de lo que representa la imagen urbana en ciudades Iberoamericanas. Así también véase "La Imagen de la Ciudad". Sica Paulo, el cual se refiere al significado del espacio y saber que el espacio es una parte integral de nuestras funciones...p.27. Para mayor profundidad del tema, véase el significado del espacio en "Aspectos Humanos de la Forma Urbana". Rapoport Amos. p.27.

Así también, los cambios estructurales o fachadas de inmuebles terciarios, no deben estorbar la concepción del espacio urbano<sup>31</sup> sino más bien completarla, en el caso de que no exista tal concepción, habrá que organizarla mediante un planeamiento nuevo. El inmueble fuera del contexto incluye una injustificación de su función y la forma constructiva correspondiente del inmueble. Es inadmisibles que desgarré la estructura urbana (imagen urbana) y cree un vacío espacial social a su alrededor.

No cabe duda que al analizar esta temática, tengamos que hacer mención de la necesidad de la arquitectura de integración<sup>32</sup>. Como una forma de diseñar y construir un inmueble que armonice con su entorno arquitectónico y de las dificultades que implica la construcción de un parecido entre edificios próximos pertenecientes a distintos estilos y épocas.

### 1.5.- A manera de conclusiones.

El aspecto de la terciarización va ligado al proceso de urbanización, ya que la industrialización por sí misma, es incapaz de absorber toda la mano de obra que se libera de las ocupaciones rurales.

---

<sup>31</sup> "El Espacio Urbano". Krier Rob. Proyectos de Stuttgart. La Perdida del Espacio Urbano en el Urbanismo del siglo XX. p.p.66-86. También véase "Planificación del Sitio" de Lynch Kevin. "Standars para Prever Comercios". p.265.

<sup>32</sup> Surge toda una teoría sobre la arquitectura de integración en cuanto a la armonización entre edificios antiguos y modernos, sus ejemplos provienen exclusivamente de Europa y América. Esta arquitectura solo se preocupa de los problemas visuales, no pretende en ningún caso, juzgar la estética absoluta de los diseños ni su capacidad para cumplir las funciones a las que están diseñados o a la relación con su naturaleza. El objeto de la arquitectura de integración es enseñar dentro de nuestras posibilidades a crear relaciones coherentes y visualmente a fines entre los edificios. No pretende hacer una crítica de los mismos ni un estudio de su historia arquitectónica. Lo que se busca como una nueva arquitectura con el entorno armónico en el aspecto visual, para ello se requiere habilidad, un talento de artista y una libertad creadora. Para mayor profundidad en el tema se recomienda ver, "La arquitectura de Integración". Armonización entre edificio antiguos y edificios modernos. Brolin Brent. CEAC. Barcelona 1984. Introducción y conclusiones. Así también "Inclusión de la Arquitectura Contemporánea en los Centros Históricos" con sede en la Ciudad de Aguascalientes el 23 de febrero de 1991.

El crecimiento del sector terciario, se encuentra asociado a un desajuste entre la oferta y la demanda de la fuerza de trabajo entre las áreas rurales y urbanas, pero además, por las tasas de crecimiento poblacional, los procesos de industrialización y desempleo, la modernización, la migración rural-urbana y la formación de los mercados de trabajo en las ciudades.

Después de una cuidadosa revisión teórica-conceptual (Fusch Víctor, Bruning L. Harley, Carty Mc., Linderg J., Mamalaski Mario y Morse Richard), en cierta forma coinciden que el sector terciario propicia beneficios sociales, que se derivan del crecimiento económico y donde el equipamiento tiene una función relevante, ya que contribuye en forma directa en la producción y bienestar social de la población mediante la creación de las condiciones que permitan el desarrollo de la fuerza de trabajo.

La actividad terciaria forma parte de un sector de la economía que a diferencia del sector primario (agricultura), y el secundario (la industria), se refiere a los servicios, el comercio y el transporte. La actividad terciaria permite un empleo capaz de proporcionar ciertos satisfactores a la sociedad a través de un contacto personal con el consumidor.

El sector terciario ~~per-se~~ no es considerado como una actividad productiva sino más bien contribuye en forma directa a la producción y que tanto el equipamiento terciario, conjuntamente con el suelo, la infraestructura y la vivienda, constituyen los componentes físicos de base para el desarrollo de los centros urbanos.

Dada la heterogeneidad de la actividad terciaria-como concepto- no se logra efectuar una afirmación del terciario como un todo, lo que permite con flexibilidad efectuar un intento de clasificación.

Para efectos de la presente investigación se clasifica la actividad terciaria en: servicios básicos, complementarios, público y turísticos; los inmuebles seleccionados fueron: transporte, gasolineras, educación, salubridad y el comercio (bajo el criterio de ser servicios indispensables; en segundo, la banca y los cines, teatros y gimnasios (ya que complementan una actividad); en tercero, resaltamos por su importancia básica de comunicación a las oficinas de telégrafos, correos y oficinas de gobierno; por último, los servicios turísticos, tales como: restaurantes y hoteles.

Esta clasificación, funcionó con gran éxito ya que nos permitió evaluar con gran delimitación las variables del objeto de estudio.

El concepto de terciarización, se da como un proceso de desarrollo inevitable, y permitió enfocar el estudio en el control de la actividad propia del inmueble.

La actividad terciaria en Centros Históricos funciona como un concepto central de negocios que incluye aspectos básicamente económicos, pero también de gestión pública, política y administrativa.

Las economías de aglomeración, presentan otro enfoque de estímulo del crecimiento económico del lugar central. Las ventajas de localización, de escala y de urbanización, reactivan la actividad económica del lugar, provocando un "desarrollo económico".

Por su parte, la función de la actividad terciaria se conjuga con el capital, el espacio físico, la organización y la mano de obra que además caracteriza una lógica de funcionamiento de la ciudad, reflejo del sistema político y socioeconómico del lugar y de una lucha constante de intereses entre los agentes involucrados, en este caso son: comerciantes, empresarios, autoridades, trabajadores y consumidores.

Los principales impactos de la actividad terciaria que se dan en los centros urbanos, se visualizan a partir de las mismas características teóricas del inmueble terciario. Su mecanismo de acción, afectan el funcionamiento en la estructura urbana, participando activamente en la mala imagen urbana y los conflictos vehiculares de los lugares centrales, acelerando con ello el proceso de transformación y la pérdida de los valores patrimoniales.

Por su parte, los Centros Históricos por la alta concentración de infraestructura, el capital, el espacio físico, la organización y la mano de obra, estimula las economías de aglomeración, creando un funcionamiento propio de la ciudad, reflejo de un sistema socio-político y económico del lugar, así como de una lucha constante de intereses entre los diferentes agentes involucrados, esto permite la reactivación la actividad económica.

---

---

**CAPITULO II**  
**LA CONSERVACION DE LOS CENTROS HISTORICOS**  
**(UN MARCO TEORICO-CONCEPTUAL)**

---

---

## CAPITULO II.- La conservación de los Centros Históricos.

### II.1.- Aspectos de los núcleos urbanos.

#### II.1.1.- Conceptos básicos.

¿ Qué son los Centros Históricos y porqué existen ?  
Actualmente el área central de una ciudad es la parte más importante de ella, la más antigua y la que se caracteriza por la concentración del uso del suelo<sup>1</sup>.

Las razones de su existencia, obedecen meramente a cuestiones históricas, concentrando nuestra atención a sus características funcionales, causas y remedios de sus problemas urbanos actuales.

Los Centros Históricos se han definido como: "todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo"<sup>2</sup>.

Por otra parte, Giuseppe Campos Venuti<sup>3</sup>, se refiere a los Centros Históricos como aquellos asentamientos urbanos (grandes y pequeños), que se formaron antes del desarrollo industrial capitalista, prácticamente antes de la unidad de Italia.

El modelo de crecimiento de esos años, favoreció la transformación de los tejidos históricos, realizada generalmente con la apertura de las nuevas calles, en cuyos márgenes los antiguos edificios derribados fueron sustituidos por otros de dimensiones mucho mayores.

Luego se añadió el crecimiento externo, prevaleciendo sobre la transformación interna, y en los márgenes de las ciudades históricas (después de haber derribado sus murallas).

---

<sup>1</sup> El término es generalmente identificado con área urbana. Se refiere al área dedicada al uso urbano de la tierra en relación al territorio. Se le asocia al núcleo urbano como el elemento primordial. Diccionario de Planeación (un ensayo conceptual) Blake J. Arturo. Edit. Edicol. México. 1982.

<sup>2</sup> Documento final del "Coloquio de Quito" Proyecto Regional del Patrimonio Cultural.PNUD,UNESCO.QUITO 1977

<sup>3</sup> Urbanismo y Austeridad.Giuseppe Campos Venuti.Siglo XXI de España. Editores,S.A. 1981.pp.160-196

Bajo esta perspectiva, la cuestión de los Centros Históricos, nace del intento de superar la visión "monumental" de la salvaguardia, proponiendo la nueva visión "ambiental"; no más edificios aislados, como testimonios incomprensibles fuera del conjunto arquitectónico que los circunda, sino una continuidad de edificios, cada porción de la cual es indispensable para la comprensión de las otras y por tanto se conserva contextualmente.

De este modo, el mismo término de "Centro Histórico" se propone como alternativa el ya superado de "monumento".

Por su parte, Enrique Hardoy y Mario de los Santos<sup>4</sup>, señalan que los Centros Históricos son "áreas de valor cultural y arquitectónico que forman parte de un área metropolitana o ciudad de considerable población, que poseen complejas y diversificadas funciones y una densidad demográfica importante.

Un Centro Histórico, constituye el área central de la aglomeración urbana de antigua fundación que ha experimentado el creciente impacto de la urbanización en este siglo. Podemos notar que en algunas de ellos, éste proceso provocó su paulatina destrucción.

Entre algunos aspectos importantes, se muestran los siguientes: densificación de las áreas centrales y especulación de la tierra urbana.

Cabe mencionar, en el caso de México, existen Centros Históricos que hasta hace pocas décadas, mantenían un gran homogeneidad física y que la traza y volumetría de los distritos centrales de éstas ciudades, no fueron rotas por el rápido crecimiento de las últimas décadas.

Los núcleos urbanos hispanos, basaban la ocupación de territorios a partir de leyes que contenían criterios a seguir para aprobar su fundación, los cuales se sintetizan así: a) ubicación; b) jerarquía, y c) sitio.

---

<sup>4</sup> El Impacto de la Urbanización en Centros Históricos Latinoamericanos. Capítulo I.1 PNDU-UNESCO, Lima Puru. 1981. pp.25

<sup>5</sup> Un ejemplo son los casos de: Morelia, Querétaro, San Luis Potosí, Guanajuato y Oaxaca, han tenido un rápido crecimiento poblacional, hace treinta años ninguna de ellas tenía más de 70 mil habitantes, actualmente todas tienen una población mayor a los 250 mil habitantes. Ensayo: El Impacto del Comercio en Centros Históricos de México. (Un estudio comparativo). Ponencia presentada en la II Conferencia Internacional de Protección al Patrimonio edificado en la ciudad de Guanajuato. Junio 1992.

La ubicación se refería a un emplazamiento estratégico; eran los puntos destinados a la defensa (por lo mismo se mantenían en manos de la Corona). La jerarquía estaba regida por el siguiente esquema: ciudad metropolitana, ciudad sufragánea o diocesana, villa y lugar.

Los genéricamente denominados "pueblos" solían aspirar al título de "ciudad", status honorario que permitía acoger autoridades eclesiásticas y civiles, con las implicaciones consecuentes de recaudación fiscal. En cuanto al sitio, el desglose de requisitos se resume a la seguridad, higiene y abundancia de recursos<sup>6</sup>.

Con el término "traza" se indicaba en la jerga urbanística de la colonia el área o cuadrícula central de la ciudad. La traza se diferenciaba de los "barrios" que circundaban a los centros hispanos o formaban las parcialidades de los centros indígenas.

En el equipamiento urbano se distinguieron tres grupos: 1) el núcleo central o poder cupular, integrado por la iglesia mayor, casas de cabildo, plaza mayor, casas reales y cárcel; 2) la red en que se expande y reproduce el núcleo interior sobre el tejido urbano, mediante iglesias y plazas parroquiales, colegios, iglesias-hospitales, etc. o de los poderes grupales y estamentarios, y 3) la red, mezclada parcialmente con la anterior, tiende a ser ubicada hacia la "periferia", como las caleras, batanes, núcleos barriales, etc. o de los poderes disgregados.

La Plaza Mayor es el elemento germen de la ciudad y el núcleo central de los "equipamientos del poder". Esta tiene el papel de aglutinar y organizar el núcleo en su totalidad; es el espacio de partida para los emplazamientos restantes y está indentificado a distancia por el volumen de la Iglesia Mayor, que funcional y simbólicamente se combina con el Ayuntamiento.

En la legislación urbana que en las Ordenanzas de Felipe II iban dirigidas a los pobladores españoles, fueron asentadas disposiciones concernientes a comercios y su localización central, a bienes de propios (terrenos y construcciones de usufructo municipal regenteados por el cabildo) y a los hospitales.

A partir de la etapa de la colonia ha aumentado vertiginosamente la cuestión urbana en estos lugares hispanos. Su transformación se ha hecho patente, sobretudo desde la aparición del automotor. Actualmente estas áreas centrales presentan condiciones deterioradas de la imagen urbana tradicional, rompiendo las relaciones sociales, aspecto fundamental de aquellos escenarios.

---

<sup>6</sup> Véase "Urbanismo y Morfología de las ciudades novohispanas" de Eloy Méndez Sáinz. Edit. Universidad Nacional Autónoma de México y Universidad Autónoma de Puebla. México 1988. p.73-116

A partir de ello, podemos arriesgarnos a definir los Centros Históricos mexicanos como: capitales estatales o provinciales, centros de servicios de extensas regiones, lugares con amplios valores arquitectónicos, urbanísticos y culturales, heredados del pasado. Es una zona que provee, la principal imagen urbana de su historia, de sus habitantes. Encierra espacios urbanos heterogéneos que representan la llave de la vitalidad urbana. Es un lugar que provee una infraestructura concentrada para transacciones económicas y sociales, lo hace el distrito central de negocios más importante de la región.

Hasta aquí, se interpretó un panorama general de lo que es un Centro Histórico y haber mostrado el valor y la importancia que éstos espacios guardan como testigos de la evolución de los pueblos y que estamos obligados a conservar. Para ello, es necesario dar a conocer la naturaleza de los mismos.

A continuación, otro aspecto que es importante para conocer y ubicar el objeto de estudio, es el conocimiento o criterios utilizados para limitar físicamente los Centros Históricos.

#### II.1.2.- La frontera del espacio central.

En los tiempos de la colonia, se les llamaba "términos" a los ámbitos jurisdiccionales o franjas territoriales asignados a una unidad municipal.

Alrededor del área central cuadrículada, la traza, cuyas manzanas eran a su vez seccionadas en solares, se establecía el ejido. El área de la unidad de fundación se ordenaba con cerca de 30 kilómetros cuadrados. Si bien los límites del casco urbano no se precisaban ni los de las franjas adyacentes, se daban las proporciones (predios rectangulares, proporción 2:1), criterios de reparto y distribución.

La unidad social o comunidad también se precisaba en 30 vecinos españoles (cabezas de familia) para su fundación. El contorno de la unidad territorial llegaba teóricamente hasta donde tocaba los límites de otras unidades municipales.

Podemos notar que existía una coherencia organizativa que prefiguraban los asentamientos en lo general. La característica principal de este modelo es el trazo de las franjas espaciales con distribución diferencial<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Ibidem p. 72

En épocas más rescientes, para delimitar un Centro Histórico, se han utilizado criterios de tipo físico espacial y relativamente homogéneo, que determina un perímetro dentro del cual se halla una concentración de edificios construidos durante los períodos históricos arquitectónicamente relevantes de la ciudad.

Los límites suelen ser calles o avenidas de tránsito rápido, accidentes topográficos, huellas de antiguas construcciones históricas o simplemente la devastación del antiguo tejido urbano y la destrucción de la continuidad edilicia por una arquitectura de ruptura que muchas veces es mediocre e individualista.<sup>8</sup>

Las áreas históricas, no tienen necesariamente una continuidad espacial, ya que su estructura suele ser la de un área central o subárea de conjuntos históricos de relativa proximidad al área central misma.

La definición limítrofe de un Centro Histórico es importante ya que involucra una asignación de recursos y una toma de decisiones generalmente políticas que "benefician el lugar".

La legislación que define un Centro Histórico no es extensiva a los aspectos físicos de los barrios, en cuanto estos tienen una importancia comunitaria marcada, aunque contenga edificios y espacios abiertos modestos y sin expresiones monumentales, pero que constituyen expresiones arquitectónicas y urbanísticas dignas de consideración.

En resumen, los criterios para definir los límites de un Centro Histórico no son precisos y muy a menudo parecen haber sido ampliados o restringidos con bastante elasticidad. El principal y único criterio, parecer ser; una jerarquía en el tiempo, es decir, el límite establecido por la presencia de edificios coloniales y su área inmediata.

Una crítica a el concepto anterior, es que al parecer el tiempo en algún momento se detuvo y que las secuencias visuales, los espacios, la arquitectura, las fachadas y el equipamiento poscolonial, no formara parte del patrimonio cultural de nuestro presente.

Esta actitud, en buena parte sustentada por la legislación sobre monumentos históricos, orientada a proteger elementos del pasado y no elementos posteriores.

---

<sup>8</sup> El Impacto de la Urbanización en los Centros Históricos..op.cit.cap.1 y 3.

En el caso de México, los criterios utilizados para delimitar un Centro Histórico por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) son el de considerar un área que involucre básicamente construcciones de valor histórico, así como espacios de valor cultural.

De ésta manera se define una zona "A" denominada zona monumental y que corresponde a la parte central con mayor valor arquitectónico; un límite "B" que circunda la primera zona y que involucra un área perimetral. La suma de ambas áreas, conforman el área llamada Centro Histórico".

## II.2.- Una lucha por la protección y conservación.

### II.2.1.- Normas y políticas internacionales<sup>9</sup>.

La ONU y sus instituciones especializadas con sede en Nueva York, reconocen los derechos y deberes de los habitantes del mundo y particularmente en la Carta de San Francisco el 26 de Junio de 1945, en la cual surgen las normativas y políticas sobre la arquitectura y urbanismo de las ciudades.

En Noviembre del mismo año en Londres por acuerdo intergubernamental al amparo del artículo 57 de la carta de las Naciones Unidas, surge la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)<sup>11</sup>.

Esta organización velará, según su constitución, por la conservación y protección del patrimonio universal, además efectuará tratados y convenciones internacionales para efectos protectores y conservadores.

La UNESCO con sede en París, recibe colaboración de diversas organizaciones internacionales no gubernamentales que agrupan instituciones, naciones o individuos de distintos países especializados en diversos campos de la ciencia y la cultura.

---

<sup>9</sup> Para la ciudad de Oaxaca. La zona "A" llamada zona monumental se conforma de 2.38 km<sup>2</sup>. La suma total del Centro Histórico es de 5.55 Km<sup>2</sup>. El área de estudio abarca la zona monumental.

<sup>10</sup> Notas retomadas de López Jean J.: Normativa...

<sup>11</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). United Nations Educational Scientific and Cultural Organization.

Entre estas organizaciones se encuentra el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) cuyo origen fué el II Congreso de Arquitectos y Técnicos en Restauración de Monumentos de Venecia en 1964.

Por otra parte, <sup>la</sup> conferencia de Atenas dió ideas principales; al respecto fueron las siguientes: admisión al principio de conservación de monumentos y obras de arte del pasado por la importancia que revierte a la comunidad de los pueblos, principio que exige la solidaridad y colaboración internacional de los poderes públicos y técnicos; respeto a los vestigios del pasado sea cual fuese la civilización o la época a la que pertenecieron.

Cabe mencionar la crítica a la Carta de Atenas<sup>12</sup> en su manifiesto político que desarrolla puntualmente la doctrina funcionalista de los arquitectos modernos y que se ha convertido como un recetario puntual, vaciada de ideología en cuanto al reparto equitativo de las plusvalías resultantes de los trabajos de interés común.

Otro importante convenio, fué el de la Haya de 1954 en el cual surge un ámbito jurídico de protección de monumentos históricos precisamente por el riesgo de destrucción por acciones bélicas y conflictos armados.

Por otra parte, España recoge la exposición de motivos de la convención de la Haya y en 1960 considera que la conservación del patrimonio cultural tenga una protección internacional<sup>13</sup>, definiendo por primera vez a los núcleos urbanos como "centros monumentales".

La carta de Venecia en 1964, adopta nuevos criterios y aportaciones de la conservación. Define en su artículo No 1 el concepto de monumento histórico que comprende la creación arquitectónica de un conjunto urbano y rural que testimonia una civilización particular significativa. Se refiere no sólo a las grandes creaciones sino también a las obras modestas que han adquirido con el tiempo una significación cultural.

---

<sup>12</sup> Es una crítica que realiza López Jéan J. que a nuestro juicio es un tanto imparcial, ya que a pesar de todo, la carta de Atenas fué un documento importante en su época y marco el inicio de real urbanismo en Europa.

<sup>13</sup> Véase "La Defensa Jurídica y Social del Patrimonio Cultural F.C.E. México, 1976... en paquete didáctico... Terán Bonilla José A. op.cit. 64.

En su artículo No 14, menciona que los sitios monumentales deben ser objeto de cuidados especiales a fin de salvaguardar su integridad y asegurar su saneamiento, arreglo y valorización. Los trabajos de restauración y conservación que en ellos se efectúen deben inspirarse en los principios enunciados en los artículos precedentes.

En cuanto a las asociaciones internacionales de carácter continental o regional y a partir del Convenio Cultural Europeo en 1954 se inició una etapa de estudios, consideraciones y políticas referentes a las ciudades con características históricas.

En esta convención se estipuló que cada estado tomaría las medidas oportunas para salvaguardar el patrimonio cultural en Europa.

En 1960 la Comisión Cultural y Científica, derivada de la UNESCO, preparó un informe sobre la defensa y los valores patrimoniales de los sitios y conjuntos históricos. El campo de acción se enfocó básicamente a la restauración de monumentos, lo que produjo una orientación selectiva hacia lo monumental.

En el año de 1975 surge la Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico en cuyos objetivos destacan los siguientes: otorgar a la conservación del patrimonio histórico, cultural e inmobiliario el lugar que se merece dentro del contexto de la planificación urbana y regional; integrar en los planes de ordenación urbana y territorial el marco de bienestar comunitario a fin de dirigirse hacia una "conservación integral".

En este sentido, la "conservación integral"<sup>14</sup> solicita una promoción de los métodos, técnicas y competencias interdisciplinarias sobre la restauración y rehabilitación. Una crítica a esta postura es la discriminación total de construcciones menores que no por ello dejan de tener algún valor histórico-cultural.

En el año de 1976 en Amsterdam, al seno del Consejo de Europa se resaltan dos objetivos principales: la integración de un conjunto de monumentos y edificios con características afines y la revitalización de inmuebles antiguos abandonados, para darles un uso social o para la vivienda, considerando la revitalización de su estructura interna y conservando cuidadosamente sus elementos de interés cultural.

Así mismo, en las reuniones del Comité de Ministros de Europa, responsables de la Ordenación Territorial, adoptaron dos resoluciones especiales que consideramos fundamentales: a) una renovación urbana en un concepto de desarrollo urbano bajo la

---

<sup>14</sup> Véase Problemas Teóricos de la Restauración UNAM. Posgrado. Chanfón Olmos Carlos. 1985

hipótesis de que el alza del precio del suelo urbano conduce al remplazo del tejido urbano existente y genera el aumento de las actividades comerciales lo que a su vez provoca la expulsión del habitante hacia lugares periféricos; b) la segunda es la participación popular en el proceso de ordenación territorial<sup>15</sup> ya que ello contribuye a preservar la identidad colectiva<sup>16</sup>.

En el caso del continente americano los avances al respecto no se hicieron esperar, surgen normativas y recomendaciones para las ciudades históricas, específicamente en su patrimonio arquitectónico con características peculiares en sus dimensiones, población y niveles de urbanización<sup>17</sup>.

En el año de 1977 surgen las Normas Técnicas de Quito o también llamada Carta de Quito<sup>18</sup> con una excesiva extensión del texto, en el que se destaca el concepto de "puesta en valor" entendida mas hacia la rentabilidad de la propiedad por usos comerciales más que a la importancia del "monumento" como uso colectivo y de atracción turística. Surge en ese mismo foro una definición de Centro Histórico, considerado como "todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo"<sup>19</sup>.

Esta definición, modifica sustancialmente las anteriores visiones internacionales y se añade que los Centros Históricos no sólo son patrimonio cultural de la humanidad sino que pertenecen en forma particular a todos aquellos sectores sociales que los

---

<sup>15</sup> La participación de los habitantes es fundamental desde el momento en que se definen las metas propuestas. Un programa de rehabilitación y desarrollo de un Centro Histórico, se verá entorpecido si sus habitantes no tienen interés. Véase Hardoy Jorge. "Notas para una estrategia regional de rehabilitación de áreas históricas" Revista Habitación. 1985.

<sup>16</sup> Cualquier tipo de bien cultural es expresión y producto de la actividad humana, la materialización de esta actividad se manifiesta en toda su amplitud en el caso de arquitectura, y más aún en el de las ciudades. Véase "Protección de patrimonio cultural urbano", de Díaz Berrio Fernandez Salvador. INAH 1986 págs. 14-27.

<sup>17</sup> Entendamos por nivel de urbanización, a los diferentes avances en el proceso de la concentración y el incremento en el tamaño de la concentración de la población en puntos centrales del espacio, dando lugar a un incremento en la proporción de la población urbana. Véase Diccionario de Planificación... op. cit. 352

<sup>18</sup> Coloquio sobre la Preservación de los Centros Históricos ante el crecimiento de las ciudades contemporáneas. Ecuador Quito, marzo 1977.

<sup>19</sup> Véase E. Hardoy... op. cit. 92

habitan.

Esta reflexión fue resultado de una posición cultural de élite concretada en medidas y acciones aisladas que no resolvieron los problemas socio-urbanos de los Centros Históricos por no considerar las necesidades y problemas de sus propios habitantes.

La evolución universal de las normas que rigen la protección y conservación de los Centros Históricos permiten visualizar la importancia de los mismos por la comunidad internacional y además nos permite entender la dinámica especulativa que a través del tiempo han sido víctimas y para que los países a su interior se preocupen aún mas por la protección y conservación de éstos lugares.

#### II.2.2.- Una postura de preservación urbana.

Existe la necesidad de preservar(a la par de la "funcionalidad" los valores simbólicos, físicos e históricos de los Centros Históricos. Es necesario conservar la herencia cultural que forma parte de nuestra identidad y que día a día se destruye<sup>20</sup>.

Las razones esenciales para preservar los Centros Históricos son de índole cultural, aunque pueden agruparse motivos sociales y económicos. Sabemos que una ciudad testimonia la evolución de la comunidad<sup>21</sup>.

Muchas facetas de las formas pasadas de la vida social y transformaciones técnicas, pueden leerse privilegiadamente en las construcciones y en la trama urbana, cuya permanencia atraviesa largos períodos<sup>22</sup>.

El valor de las obras arquitectónicas y urbanísticas pueden dar una historia de la cultura o una historia social.

Las razones anteriores, nos indican que el habitat del hombre debe conservar su historicidad, evitando la unicidad temporal que implica un empobrecimiento de la vida social y una anulación de la identidad de grupo.

---

<sup>20</sup> Véase "La destrucción de un legado urbanístico español". Chueca Goitia. Madrid, España CALPE 1977. Colección Boreal No.11.

<sup>21</sup> Véase el "Mito de la cultura urbana" en Manuel Castells. La cuestión urbana. p.95 y el espacio de consumo p.176

<sup>22</sup> Véase "Hacia una nueva arquitectura... Terán Bonilla José A. op.cit.32.

La destrucción premeditada e irresponsable de los Centros Históricos constituye una forma de suicidio cultural <sup>23</sup>.

El monumento arquitectónico y el conjunto urbanístico son una síntesis de acciones acumulativas de los hombres y por eso es la prueba física de su expresión cultural. Ello explica la identidad del hombre con su ciudad y el sentimiento de pertenencia <sup>24</sup>.

La identificación está dada por el conjunto de valores simbólicos-culturales que constituyen nuestra memoria y que inevitablemente se vinculan con testimonios tangibles <sup>25</sup>, con sentido de pertenencia, incluyendo las capacidades tecnológicas que relaciona al hombre con su paisaje urbano <sup>26</sup>.

La preservación de los Centros Históricos contribuye a la autoconciencia cultural que forma parte de la identidad de la comunidad local y nacional.

La preservación urbana, tratará de mantener la significación de los sitios ya sea que se exija o no la supervivencia de todos los elementos significantes. Estas acciones se pueden orientar hacia el pasado o hacia el futuro dentro de un contexto meramente socio-histórico <sup>27</sup>.

En la actualidad nos enfrentamos a Centros Históricos con enormes carencias sociales en materia de: vivienda, equipamiento e infraestructura, en un rápido proceso de concentración y renovación edilicia sin una adecuada consolidación. En circunstancia opuesta a las características europeas en el tema de población y demanda de vivienda satisfecha.

---

<sup>23</sup> Véase el "Impacto de la urbanización...op.cit.cap.1 y 3

<sup>24</sup> Véase Chanfón Olmos Carlos...op.cit.54.También se recomienda ver "La ideología urbana"en Manuel Castells p.91.Véase ibidem."La simbólica urbana"p.256

<sup>25</sup> Es la doctrina que sugiere Henry Paul en su capítulo II.Urbanismo, Ciencias Humanas y Planificación.Editorial colección Labor.Barcelona 1976,pp.89-105

<sup>26</sup> El avance tecnológico a cambiado el paisaje urbano de las ciudades,por ejemplo la vida industrial en un paisaje de chimeneas y grandes edificios,talleres y bodegas.Véase "El aspecto exterior" G.Chabot en Ciudades.1985.p.13.Para mayor profundidad,véase "Nuevas Tecnologías y redefinición del espacio urbano-regional.Nelson Prato Barbosa.p.49 en Revista Interamericana de Planificación.Volúmen XXIV No 95 Julio-Sep.1991.

<sup>27</sup> Véase "La conservación de los Centros Históricos Urbanos en Período de Evolución.Una Guía de Gestión.Coloquio Internacional de las ciudades del Patrimonio Mundial.Quebec-Canada.Junio-Julio 1991.

En este sentido, la preservación urbana de los Centros Históricos debe partir de una óptica cultural que no puede desprenderse de un desafío social. La preservación del patrimonio histórico-cultural debe ser ahora por la recuperación de la dignidad del hombre que asume una plenitud cultural.

No sirven recetas de lugares opulentos, sin angustias sociales y de organizaciones adecuadamente estructuradas. Debemos dar respuestas desde nuestra idiosincracia, desintegración social y economías informales a problemas de dramática urgencia.

La preservación urbana implica conocimiento de despojos espaciales dados por las fuerzas de mercado y cuestiones políticas. La primera sustituye al habitante por el comerciante lo que implica no sólo la alteración física del centro, sino que destruye la estructura social y económica que le da vida.

La segunda fuerza (la política), es aquella que apropiándose de los espacios públicos, transforma su sentido, ya que comúnmente la preservación urbana parece tener como condicionantes la ausencia del término habitante.

Por otra parte, cuando hablamos de conservar monumentos aislados, las tareas parecen claras, difíciles pero claras. En cuanto nos referimos al Centro Histórico, nos enfrentamos a una problemática diferente y compleja que no sólo tiene un cambio de escala, además aparecen nuevos elementos, tales como: la traza urbana, la edificación menor, las actividades sociales y económicas, etc., cuando de lo que se trata es de la necesidad incuestionable de salvaguardar nuestro patrimonio histórico, como parte de un proyecto en la búsqueda de la identidad <sup>28</sup>.

Esta búsqueda de identidad, recuperación de los niveles de vida, pertenencia de la población a su habitad y las manifestaciones de una escala comunitaria de vida, son valores que obtenemos con el rescate y la conservación de nuestros Centros Históricos. No separemos la participación social de la población como la palanca decisiva de la preservación urbana de los mismos <sup>29</sup>.

En lo que respecta a la defensa del patrimonio, muchas de las veces se cede ante los incentivos económicos. De ésta manera la preservación como meta puede tener un carácter meramente declarativo, aceptándose mientras no afecte intereses personales concretos. En el caso contrario se defiende el esquema de salvar "monumentos" u obras aisladas y se justifica la pérdida del tejido urbano en aras de un pretendido "progreso".

---

<sup>28</sup> Chanfón Olmos Carlos...op.cit.

<sup>29</sup> véase "Notas para una estrategia regional de rehabilitación de áreas históricas". Hardoy Jorge. 1980-1981. La participación de la población y la actitud de los gobiernos.

La falta de convicción para aplicar una política eficaz no meramente pasiva en diversas ciudades, las dificultades en la ejecución de los planes y ordenanzas proteccionistas, marcan una de las realidades operativas más difíciles, en estos casos <sup>30</sup>.

Un aspecto importante que señalar en la preservación urbana y conservación de los Centros Históricos es el rescate de las diferentes reflexiones que sobre estos se han adquirido en los diversos foros nacionales e internacionales, consideradas para comprender mejor e intervenir en un Centro Histórico.

### II.2.3.- Principios y reflexiones para intervenir en un Centro Histórico <sup>31</sup>.

Durante mucho tiempo, se ha tratado de hacer conciencia sobre la importancia de conocer lo relevante de conservar nuestros Centros Históricos, y se ha caído en repeticiones y a veces en situaciones inherentes al caso estudiado.

Como una aproximación al entendimiento de los Centros Históricos, para su posible intervención, se mencionan a continuación algunos principios básicos para optar a intervenir en un Centro Histórico.

"La madurez de un pueblo, radica en la conciencia de su memoria histórica"<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> La destrucción de los Centros Históricos no responde a necesidades del verdadero desarrollo social, sino a especulaciones inmobiliarias. Al respecto de esto último se recomienda ver a... F. Indovina "El Desplazamiento Inmobiliario". Bloque Inmobiliario. p. 237. Edit. Gil Gustavo. 1977

<sup>31</sup> Reflexiones retomadas de diferentes foros nacionales e internacionales a lo que el autor asistió en eventos recientes, por ejemplo: primer seminario sobre "Turismo como elemento de recuperación de Centros Históricos". Oaxaca, julio 1991. Primer seminario del Centro Histórico de la ciudad de México. Noviembre 1991. III Conferencia Internacional sobre la Conservación de Centros Históricos y Patrimonio Edificado. Guanajuato. Julio de 1991. Primera reunión de Arquitectos Revolucionarios de la ciudad de Puebla. Especulación y destrucción del Centro Histórico, Noviembre de 1992... entre otros.

<sup>32</sup> Un lema retomado de la placa alusiva que se ubica en la entrada principal del inmueble donde funciona el Consejo del Centro Histórico de la ciudad de México.

- Es necesario identificar las características particulares que otorgan a los sitios urbanos históricos su importancia y asegurar que constituyan la base para elaborar los medios necesarios destinados a su protección y mejoramiento.

- Es indispensable utilizar un procedimiento sistemático de inventario para investigación y evaluación, a fin de asegurar que los sitios urbanos individuales sean evaluados de acuerdo a criterios comunes.

-Es fundamental utilizar los resultados de la evaluación de los sitios en el marco de un "plan de conservación" que identifique el grado de protección acordado a ciertos sitios.

-Es conveniente integrar los objetivos del patrimonio a otros objetivos socioeconómicos legítimos en la planificación de la conservación.

-Se buscará mecanismos apropiados para lograr la participación de la colectividad desde el comienzo del proceso de conservación, haciendo énfasis en los programas de educación y de formación para todos los sectores de la población.

-Es necesario asegurar que la evaluación financiera en las propuestas de soluciones alternativas que afecten a los conjuntos históricos, tengan en cuenta el valor social y patrimonial acordes a los valores comerciales tradicionales.

-Es básico, estimular a los gobiernos nacionales y regionales a utilizar los medios legales y financieros de que disponen para crear un clima favorable para la conservación a nivel local.

-Por último, la necesidad de reconocer que cada problema de conservación es único y exige medidas adaptadas a los valores espaciales y circunstancias de cada lugar.

Una vez que los "profesionales" de la ciudad o región conozcan bien los principios expuestos, pueden constituirse normas apropiadas para la formulación y aplicación de planes de acción.

Aunado a este planteamiento es necesario brindar las siguientes reflexiones a manera de ser consideradas por aquellos que se involucran en la intervención de los Centros Históricos, esto es: a) El Centro Histórico es la memoria de un pueblo. La destrucción física de algún sitio del área central, sería como la enfermedad o mutilación del cuerpo humano.

En la medida que el individuo goce de plena salud podrá cumplir mejor sus funciones, de igual manera un Centro Histórico. b) El Centro Histórico, debe verse como un monumento único y no por los monumentos aislados que contiene. Este monumento total está indisolublemente, unido al valor social de la población que los habita<sup>33</sup>.

c) Los Centros Históricos son a la vez un residuo del pasado y un anticipo del futuro, deben preservarse como acto de respeto hacia los antecesores del actual desarrollo y como un acto de fe en un desarrollo alternativo aún inexistente, pero que es culturalmente necesario y técnicamente posible, a pesar del sistema de intereses vigente.

d) Los Centros Históricos no pueden ser analizados per-se, es necesario considerar su entorno geoeconómico a nivel de estado, región y de la ciudad misma. Se enmarca como una hipótesis que al conocer las principales características físico-sociales y económico-demográficas del territorio, permitirá entender los rasgos estructurales y funcionales del área central, así como comprender las presiones exógenas que soporta y de la cual ha sido producto a lo largo de su historia<sup>34</sup>.

e) Los Centros Históricos deben de conservarse bajo la óptica de ser un recurso no renovable. El daño causado es irreversible e inremediable, de ahí radica la sutileza en la forma de decisiones que sobre ellos se aplique<sup>35</sup>.

f) Los Centros Históricos deben ser polifuncionales, lugares vivos de día y de noche, deben brindar armónicamente e higiénicamente los servicios a usuarios y habitantes conservando sus rasgos típicos heredados de la historia. Un Centro Histórico para nosotros (dice Francisco Maza) "ya no se trata de salvar nuestro arte prehispánico, colonial o moderno para atracción turística, sino además, para nuestro decoro, para salvarnos ante la historia y el futuro"<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> Postura que planteó el arq. Pier Luigi Cervelatti en su participación en el primer seminario. "El Turismo como elemento de recuperación de los Centros Históricos" Oaxaca, abril 1991.

<sup>34</sup> Un estudio geográfico no puede limitarse a la ciudad misma, es necesario interrelacionarlo con su entorno regional. Véase G, Chabot op.cit. 19

<sup>35</sup> Véase la postura de Chabot... y la ponencia titulada "La necesidad de protección y reanimación de las ciudades históricas en el marco del desarrollo regional, Arq. Gazzola Piero.

<sup>36</sup> Véase los "20 puntos para actuar en los Centros Históricos". Colección Somo-Sur "Centros Históricos de América Latina". Colombia 1991. tomo X, p. 23.

g) Por último, reflexionar sobre el modelo ideal de un Centro Histórico. ¿Qué tipo de Centro Histórico queremos? La respuesta hay que buscarla en los propios habitantes, en su participación y en el compromiso contraído por las autoridades responsables.

¿ Existe un modelo ideal?, éste lo será en la medida que sea funcional y ofrezca mejores niveles de bienestar.

Todo lo anterior se puede resumir en cinco variantes a considerar: voluntad política, viabilidad financiera, viabilidad técnica, organización operacional y gestión por parte de la comunidad.

## **II.3.- Aspectos de urbanización en los Centros Históricos.**

### **II.3.1.- El caso europeo.**

En el caso de Italia, los Centros Históricos se formaron antes del desarrollo industrial capitalista, prácticamente antes de la unidad de Italia, sobre ellos y entorno a ellos, ha crecido rápidamente en el último siglo una estructura urbana, una red de ciudades bastante densa en cada región<sup>37</sup>.

En los primeros años favoreció la transformación de los tejidos históricos con la apertura de nuevas calles en cuyos márgenes los antiguos edificios derribados fueron sustituidos por otras dimensiones mucho mayores. Posteriormente se añadió el crecimiento externo, prevaleciendo sobre la transformación interna y en los márgenes de las ciudades históricas, después de haber derribado las murallas, se fueron formando concéntricamente nuevas y sucesivas periferias.

El desarrollo de las ciudades, en forma de mancha de aceite no se detuvo, sin embargo el deterioro de los Centros Históricos se daba a partir del crecimiento dimensional exterior y las presiones

---

<sup>37</sup> Véase "La Cuestión Urbana". en Castells Manuel...op.cit. cap. 1, 2 y 3. También véase "Nuevas ciudades de la antigüedad hasta nuestros días". Erwin y Galatay. cap.3 ciudades coloniales. págs. 41-67, también se recomienda ver "Historia del urbanismo, el siglo XVI de Guidoni Enrico y Marino Angela. Instituto de Estudios de Administración local 1, 2 y 3a parte.

internas que ello ocasionaba<sup>38</sup>.

En éste sentido, los Centros Históricos en el modelo Europeo ve su naturaleza a partir de la triple transformación de los mismos. El primero de carácter morfológico, refiriéndose a la arquitectura antigua, sustituida por la contemporánea; la segunda, de carácter funcional, que tendía a transformar la ciudad antigua, sede de todas las funciones urbanas hasta entonces, en un sector de la ciudad dedicado preferentemente a actividades terciarias, por ejemplo: administración, finanzas, créditos, seguros y comercio especializado... etc.; el tercer tipo de transformación, de carácter social es el referente a la expulsión hacia la periferia de los estratos de población económicamente más débiles.

Las tres transformaciones estaban estrechamente relacionadas, en cuanto que la selección social era precisa para llevar a cabo la transformación funcional, mientras que esta última hacia necesaria la sustitución de la arquitectura. Se trata de un típico modelo capitalista de crecimiento urbano, que corresponde a los estímulos de la división territorial del trabajo y que podríamos llamar "europeo"<sup>39</sup>, comparándolo con el "americano", en el que la zona interior (la downtown) se degrada progresivamente en beneficio de las zonas más extensas, hasta que la fuerte reducción de los valores inmobiliarios del antiguo centro no permite ya el nuevo impulso funcional de la zona en sentido direccional.

Las instalaciones terciarias son cada vez más preponderantes. Queda, además el hecho que la "historicidad" de los centros europeos ofrece a la total degradación y a la sucesiva sustitución total una resistencia que los centros americanos no históricos no llegan a plantearse, ya que no solamente es superestructural y no depende únicamente de la defensa de la arquitectura histórica, sino también estructural, debida a la diferencia del régimen inmobiliario capitalista europeo<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> Se presentan nuevas formas de crecimiento urbano en la actualidad, esto se define por los agentes productores del espacio... véase "Los agentes urbanos inmobiliarios", cap. III p. 61 Jorge Legorreta. "La autodestrucción de vivienda en México". El caso de las ciudades petroleras. Centro de Ecodesarrollo, 1984.

<sup>39</sup> véase "El Marxismo, el estado y la cuestión Urbana". Lojkin Jean. Siglo XXI. 1981. Cap. 2.11. "Los límites capitalistas de la urbanización, p. 146.

<sup>40</sup> Véase "El Problema de los Centros Históricos" de Piccianato Giorgio. G.G 1983 y también: Urbanismo y Austeridad"... op. cit.

Otros dos ejemplos típicos en Europa es el caso de París y Viena: el centro de París fue una ciudad histórica, medieval y barroca que por su antigua solidaridad de sus habitantes, es a menudo la sede de una serie de manifestaciones violentas en contra del régimen.

A partir de finales del siglo XIX se realizan en París algunos cambios en su actividad urbana, se construye un sistema articulado de servicios públicos, desde los mercados generales hasta los cuarteles, para ello se abren nuevas calles y se construye una red ferroviaria uniendo puntos importantes bajo un significado económico y político. Todo ello se realiza cortando el tejido urbano existente, sumando nuevas partes a la ciudad ya construida.

La nueva burguesía comercial comienza a disgregar y a expulsar los estratos populares que los habitan. La reconstrucción se dió a través de la iniciativa privada justificando el significado económico y político.

En el caso de Viena, con sus actividades administrativas, sobrepasó las murallas durante el siglo XVIII. Un Centro Histórico con una tipología particular, condicionada por los edificios de la corte y por las propiedades eclesiásticas que dos siglos precedentes se expulsaron a los artesanos y comerciantes, así como las viviendas populares. En ese instante se introduce un nuevo modelo de innovación, el centro es aislado con las demás partes.

El desplazamiento de algunas funciones representativas transforman los usos de los edificios aumentando su valor. Los edificios nuevos acaban con los viejos ya que la ley capital recupera los valores de renta congelados, esto no se cumple por completo.

El Centro Histórico de Viena, mucho más que el de París se hallan a salvo<sup>41</sup>.

### II.3.2.-El caso latinoamericano.

Los Centros Históricos de los países de América Latina son comunmente distritos centrales de áreas metropolitanas de distinto tamaño que poseen testimonios arquitectónicos del pasado<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> El problema de los Centros Históricos...op.cit. 2 y 3a parte.

<sup>42</sup> Véase "Notas para una estrategia regional de rehabilitación de áreas históricas, en Impacto...op.cit.

Sus límites oficiales de la gran mayoría, coinciden con los distritos centrales de ciudades fundadas en la colonia ya que actualmente tienen un carácter plurifuncional, inclusive con rango de capitales nacionales, por ejemplo: La Habana, Lima, Buenos Aires, Santo Domingo, Panamá y México, entre otros.

Entre los centros regionales, encontramos a: Cartagena, Córdoba y el Salvador, entre otros.

En la localización de las ciudades coloniales influyeron en gran medida los grupos indígenas que llegaron a formar la primera red de asentamientos humanos coloniales de América Hispánica, pero sólo en el caso de México, Cholula y Cuzco el asentamiento humano se produjo en la traza prehispánica del lugar.

Urbanísticamente, los Centros Históricos de América Latina son una expresión de la teoría y práctica urbana de España y Portugal, algunos conservan su traza urbana y reflejan una expresión de estilos y formas imperantes entre fines del siglo XVI y las dos primeras décadas del siglo XX. Actualmente subsisten ejemplos de la arquitectura eclesiástica y militar.

La rápida urbanización de las últimas décadas, inició una real destrucción de sus lugares centrales y con ello la pérdida de sus funciones tradicionalmente más dinámicas<sup>43</sup>. Esto trae consigo cambios en los usos del suelo, el abandono de numerosas viviendas y la transformación de los espacios públicos.

En los años 50s se observa un movimiento de reapropiación de la ciudad por las inversiones extranjeras sobre todo en el sector turismo<sup>44</sup>, el comercio y la industria ligera.

Por su parte, las funciones comerciales y administrativas se fueron desplazando desde el casco histórico, tanto ministerios como oficinas de gobierno.

---

<sup>43</sup> Las formaciones sociales existentes en América Latina, fueron destruidas, físicamente o desintegrada socialmente en el período de la conquista. Las nuevas sociedades nacieron y se desarrollaron bajo el signo de la dependencia. Véase problemas comunes a... Instituto Hispanoamericano y el Instituto Nacional de Bellas Artes, 1980. p. 61-65.

<sup>44</sup> Alentados por la experiencia Europea de la "industria sin chimeneas" la recuperación de las áreas históricas para el consumo del "turismo cultural" los primeros intentos fueron en Puerto Rico y Guatemala: el primero potenciaba un turismo "interno" y el segundo la tendencia a una "ciudad museo".

En los años 60s el Centro Histórico se muestra en vías de deterioro, aún ocupado por funciones comerciales y administrativas, alternando con vivienda precaria y antiguas mansiones tugurizadas, dominando el uso comercial en el área central <sup>45</sup>.

En las décadas siguientes, surge la relación dialéctica entre trama y monumento, entre símbolo y función<sup>46</sup>, éste enfoque se articula en dos direcciones; una a través de la remodelación de los sectores históricos que implicó la inserción de edificios nuevos con características formales particulares y la otra; al identificar los diferentes centros con elementos particulares que nuclea visualmente la imagen de cada sector de la ciudad.

Algunos espacios simbólicos requieren rediseño en terminos de integración urbano-arquitectónico<sup>47</sup>.

En este sentido y a manera de reflexión, los Centros Históricos de América Latina son áreas homogéneas que confieren identidad a los habitantes, sus actuales expresiones edilicias significan no solamente las transformaciones funcionales de las áreas centrales, sino la absorción de antiguos poblados sub-urbanos que de núcleos satelites quedan englobados en las nuevas metrópolis, tal es el caso de la delegación de Coyoacán en la ciudad de México y en Baruta o Petaré en la ciudad de Carácas.

Casos de grandes metrópolis, como México, Buenos Aires, Brasil o Venezuela, donde los habitantes reconociendo la idea de centralidad y de la presencia de un Centro Histórico "mantienen" valores culturales con el riesgo (siempre presente) de perder significado de identidad en buena parte de sus habitantes.

Algo similar sucede en Lima, donde los habitantes de mayores ingresos se han trasladado a sectores residenciales periféricos, es el caso de Miraflores, San Juan, Isidro, Chorrillos...que pierden el contacto de referencia con el área central.

---

<sup>45</sup> Una de las manifestaciones del urbanismo americano es la "centralidad" que conforma los núcleos generadores urbanos, en torno a una plaza central de la cual partían calles y estructuraban manzanas y solares. Véase "Centros Históricos de América Latina". Colección Somos-Sur... op.cit.

<sup>46</sup> Véase "Estructuras, función y símbolo en la Habana Socialista" Segre... en Tendencias arquitectónicas y Caos Urbano en América Latina. Gili Gustavo. México, 1986 p. 57.

<sup>47</sup> Se da un deterioro urbano en virtud de formaciones económico sociales capitalistas... en Tendencias Arquitectónicas... op.cit. 63

Sus esporádicas visitas son consideradas como un viaje "a Lima", mostrando la pérdida del sentido de pertenencia. Así, los barrios "altos" o del Rimac que alguna vez conformaron la expresión vital de la antigua capital virreinal están hoy tugurizados, abandonados y en rápido proceso de degradación, excluido de las preocupaciones existenciales del sector de los mayores recursos económicos.

Cuando no interviene dinámicamente el estado se da una pérdida irreversible perdiendo paulatinamente la identidad aglutinante de toda la comunidad.

### II.3.3.- El caso de México.

La extraordinaria expansión urbana a partir de los años 40s como consecuencia del éxodo rural y la migración intra-urbana desde el centro a la periferia de las ciudades mexicanas, ha impactado en las áreas centrales de muchos estados, sobre todo en la degradación de la arquitectura histórica de patrones funcionales y de cambios en la estructura social. Esto fué consecuencia de dos procesos contrapuestos: la aparición de edificios "modernos" de funcionamiento comercial o administrativo (terciario) y otro en la existencia de vivienda tipo vecindad<sup>48</sup>.

Este fenómeno se puede atribuir al desequilibrado desarrollo económico, social y político. Las normas culturales y los patrones de comportamiento tradicionales, juegan un papel importante ya que ha "logrado" detener, en algo, el avence vertiginoso del comercio y la administración.

Actualmente, se observa que el emplazamiento central se ve amenazado por la ampliación de funciones terciarias (CBD)<sup>49</sup> en sustitución con la vivienda, se nota la expulsión de los habitantes hacia la periferia. Sin embargo, los Centros Históricos de ciudades medias mexicanas representan un uso del suelo actualmente mayoritario en el aspecto de la vivienda <sup>50</sup>. Aún así, queda latente

<sup>48</sup> En muchos núcleos de población en la época de la colonia se ha ido desarrollando bajo la influencia de la "modernidad" con notorias disparidades entre sectores. Véase Caso Iberoamérica en "La rehabilitación de Centros Urbanos, aspectos comparativos entre América Latina y la Península Ibérica. Gormsen E., Klein R., Woll W. 1988. También véase "Las Ciudades Mexicanas en la última década del Siglo XX. UAM. 1989.

<sup>49</sup> Distrito Central de Negocios (Central Business District)

<sup>50</sup> Una posible estrategia para enfrentar la rehabilitación de la vivienda en los Centros Históricos es la participación directa de los habitantes con la asesoría técnica pertinente, para que las autoridades faciliten créditos blandos. Ello implicaría un papel protagónico del municipio y una política de vivienda dirigida a

la adquisición masiva de inversionistas comerciales para apoderarse de todo el espacio central.

Así también, la influencia de la "modernización" crea notorias disparidades entre los sectores. A pesar de ello nuestros Centros Históricos continúan representando el centro político y eclesiástico de antaño.

Tras el caos de la revolución se produjo en la década de los 30s y 40s una vuelta hacia la herencia cultural nacional, sobre todo en el sentido de la arquitectura colonial<sup>52</sup>. Existen intervenciones significativas en la imagen de la ciudad tradicional con altos edificios destinados a bancos, hoteles y funciones de gobierno.

Es notorio este proceso en ciudades, tales como: León, Chihuahua, Monterrey y la ciudad de México, en donde los edificios se elevan por encima de las catedrales<sup>53</sup>.

En contrapartida se ha mantenido el gradiente tradicional centro-periferia tanto en la arquitectura heredada como en la estructura social y económica de las ciudades pequeñas y medianas mas alejadas.

Estos lugares históricos representan centros de regiones importantes y capitales de estado, son lugares pintorescos con un amplio valor patrimonial y actualmente "descubiertos" para el turismo, es el caso de: Aguascalientes (fundada en 1575), Campeche (1540), Durango (1621), Guanajuato (1554), Guadalajara (1542), Morélia (1542), Oaxaca (1521), Puebla (1531), Querétaro (1532), San Luis Potosí (1592), Tlaxcala (1519-1524), Veracruz (1519), Mérida

---

rehabilitar construcciones existentes.

<sup>51</sup> La polémica entre conservadores e innovadores es inconsistente y gratuita porque solamente "moderno" quien conserva los centros antiguos y solamente quien planifica en sentido "moderno" conserva los centros antiguos. Postura que compartimos. Véase Fusco Renato de ,Arquitectura como Mass Medium, Barcelona 1970. Colección Argumentos pp.122-197

<sup>52</sup> Véase "El crecimiento de las ciudades en el desarrollo estabilizador (1940-1970) en la planeación de la ciudad de México... Logros y contradicciones p.243 Daniel Hienaux en una década de Planeación Urbano-Regional en México 1978-1988. Colmex 1989.

<sup>53</sup> Véase Los ensayos de Edwad Gomsen. Instituto de Geografía. Universidad de Mainz Alemania, "Cambios en la Zonificación Socio-económica de ciudades hispano-americanas con referencia especial a los Cascos Coloniales", en Revista Interamericana de Planificación (55-56), núm.14 pp.144-155

(1542) y Zacatecas (1548).<sup>54</sup>

Existen otros Centros Históricos de menor tamaño con amplio valor histórico-arquitectónico, por ejemplo: Taxco (1534), Pátzcuaro (1534), San Cristóbal de las Casas (1538), San Miguel Allende, entre otros.

Al Hablar de Centros Históricos en México, tenemos que sumar la incidencia de factores variables, como son las culturas, los diferentes climas, las diferencias económicas y políticas, las comunicaciones, los significados y los tamaños, en este último aspecto sobresale el Centro Histórico de la ciudad de México<sup>55</sup>.

En este sentido y aún con la diversidad de tamaños, los Centros Históricos mexicanos cumplen actualmente un uso de suelo polifuncional. La recuperación de estas áreas a partir del concepto cultural-social, implica una adecuada inserción de los mismos en las políticas de desarrollo urbano. Esta articulación requiere de una realidad que muestra un agudo proceso de la expulsión de la población y su transformación en zonas predominantemente terciarias.

Por tanto, la recuperación de las áreas centrales implicará un cuidadoso manejo de estructuras antiguas, el repoblar áreas "muertas", permitirá recuperar la vitalidad y permitirá desafiar la recuperación del patrimonio en su dimensión social.

#### II.4.- A manera de conclusiones.

Los Centros Históricos son lugares con amplios valores culturales arquitectónicos y urbanísticos heredados del pasado. Es una zona que prevee la principal imagen urbana de su historia y de sus habitantes.

Los Centros Históricos son áreas con espacios urbanos heterogéneos que representan la vitalidad urbana. Es un lugar que prevee una infraestructura concentrada para las transacciones económicas y sociales, lo hace el distrito central de negocios más importantes de la región.

---

<sup>54</sup> Programa "Ciudades Coloniales" Fonatur, 1991.

<sup>55</sup> El Centro Histórico de la ciudad de México, declarado en 1987 para la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad. Este presenta diversos fenómenos en cuanto al uso del suelo y la problemática general. Circulan más de 2.5 millones de vehículos con graves problemas de congestionamiento vial, principalmente en el Centro Histórico de la Ciudad de México". de Villalobos Javier, en Centros Históricos de América Latina. Colección Somo-Sur...op.cit. p. 32-43.

Por su parte, la creación de los mismos radica en su triple transformación (caso europeo): morfológico, referido a la arquitectura antigua sustituida por la contemporánea; funcional, que tiende a concentrar las actividades terciarias y social, que tiende a la expulsión de los habitantes centrales hacia la periferia.

Estas transformaciones residen bajo un típico modelo capitalista del crecimiento urbano que ha destruido y reconstruido los Centros Históricos, emplazando los edificios demolidos o modificados por otros nuevos que de muy diversas formas imitan el entorno, pero responden siempre a las exigencias funcionales y sociales de las clases dominantes.

Su naturaleza no se agota en la estructura física. El patrimonio arquitectónico de estos lugares esta indisolublemente unido al valor social de la población que los habita. Bajo esta perspectiva, los Centros Históricos son a la vez un residuo del pasado y un anticipo del futuro.

En cuanto a sus límites físicos, se ha concluido que los criterios para definirlos no son precisos y muy a menudo parecen haber sido ampliados o restringidos con bastante elasticidad.

Por otra parte, se gesta una lucha constante internacional por defender el patrimonio histórico-cultural de las ciudades, las normas y políticas internacionales inician todo un movimiento universal para rescatar los valores tradicionales de estos lugares.

Los foros que más sobresalen es la Carta de Atenas en el año de 1931 de la cual surge un tratado internacional para la protección del arte y la historia; la Carta de las Naciones Unidas en el año de 1945 en la que se deriva la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) que velará por la conservación y protección del patrimonio universal, incluyendo los monumentos de interés histórico; y finalmente destacan las conclusiones de Quito en el año de 1977 donde se llega a un concepto común para definir que son los Centros Históricos y al acuerdo de que forman parte de un patrimonio cultural de la humanidad y en forma particular a todos aquellos sectores sociales que los habitan.

A partir de esta postura, en la reunión se acordó que se deben preservar no sólo el inmueble sino la calidad de vida y de la sociedad que los habita.

En esa misma corriente se destaca la importancia de la identidad del hombre y el sentimiento de pertenencia con su área central. Esta identificación se da por el conjunto de valores simbólico-cultural que constituye nuestra memoria histórica y que se vinculan con testimonios tangibles.

En la actualidad, nos enfrentamos a Centros Históricos con muchos problemas urbanos, las políticas hasta ahora impuestas caen en repeticiones y en mucha de las veces en situaciones inherentes al caso aplicado. Al respecto se brindan principios básicos y reflexiones para conocer e intervenir de manera mas efectiva un Centro Histórico, entre los más importantes tenemos: utilizar procedimientos sistemáticos de inventario, investigación y evaluación, a fin de asegurar que los criterios urbanos sean evaluados por criterios especializados y sociales.

Así también la necesidad de integrar los objetivos del patrimonio a otros objetivos socioeconómicos legítimos en la planificación de la conservación y preservación urbana.

Entre las reflexiones mas importantes, tenemos: el Centro Histórico debe verse como un monumento único y no por monumentos aislados, deben de preservarse bajo la óptica de ser un recurso no renovable. El daño causado es irreversible e inremediable. Así también no pueden ser analizados por-se, es necesario considerar su entorno geoeconómico a nivel de estado, región y la ciudad misma.

Por otra parte el marco global de las características funcionales de los Centros Históricos nos señala (en el caso de Europa) una triple transformación: morfológico, funcional y social.

En América Latina, la rápida urbanización de las últimas décadas, inició una real destrucción de los Centros Históricos, las causas principales fueron: el descuido, la falta de inversión y medidas básicas de protección.

Se han perdido las funciones tradicionales mas dinámicas con los consecuentes cambios de suelo. El inevitable deterioro de estos lugares son un reflejo de la pobreza de sus habitantes y de la postergación de sus necesidades básicas.

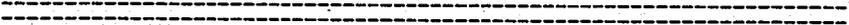
En el caso de México se observa un emplazamiento central fuertemente amenazado por la ampliación de las actividades terciarias en sustitución de la vivienda, se ha constatado que los Centros Históricos de ciudades medias (0-500 mil habitantes) conforman un uso de suelo mayoritario correspondiente a la vivienda que a la par con sus espacios polifuncionales y de actividad turística hace de estos espacios ser lugares todavía "vivos".



**CAPITULO III**

**ESTUDIO DE CASO: OAXACA Y SU AMBITO REGIONAL Y METROPOLITANO.**

**(UN ENFOQUE DE ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO REGIONAL)**



### Capítulo III.- Estudio de caso: Oaxaca y su ámbito regional y metropolitano.

#### III.1.- Estructuras y funcionamiento regional.

La estructura y funcionamiento regional es un concepto que nos sirve para definir cómo los procesos económicos, sociales y políticos, definen áreas con diferentes niveles de desarrollo y atracción en los espacios regionales.

Al caracterizar el estado en sus aspectos de infraestructura de comunicaciones y transporte, su dinámica y distribución de la población, el perfil económico, el equipamiento y servicios urbanos; permitirá conocer su estructura y el rol principal que juega y, de esta manera inferir su funcionamiento, detectando el grado de centralidad que asume la capital de la entidad.

Así mismo, el conocer las características regionales, tales como: la dinámica y distribución de la población, las condiciones económicas, en la región de los Valles Centrales, lograremos conocer la influencia directa que ejerce un área de influencia inmediata a la Ciudad de Oaxaca de Juárez, permitirá analizar los nexos del funcionamiento regional y determinar la atracción hegemónica que se procede.

El análisis de la ciudad de Oaxaca de Juárez y su importancia como núcleo central, permitirá determinar las funciones propias "funciones urbanas" que tiendan a concentrar población y cuya importancia relativa dependerá de la concentración misma de estas funciones y de la capacidad de atender la demanda generada por su dinámica económica.

Por otra parte, se busca caracterizar la estructura y funcionamiento del Centro Histórico como la unidad de estudio central, identificando básicamente la dinámica poblacional y los diferentes usos de suelo, de tal manera que nos permita encontrar un mayor sustento y claridad para suponer con veracidad de que la estructura y funcionamiento del área central es reflejo de la dinámica y estructura de su entorno geoeconómico.

Se trata de comprobar una de las hipótesis centrales del presente proyecto de investigación, siendo esta la siguiente:

"Las condiciones estructurales y de funcionamiento del Centro Histórico de Oaxaca, como área urbana hegemónica a nivel estatal, esta condicionada por las características estructurales y funcionales de su entorno inmediato y regional".

Para llevar acabo esta identificación, la presente investigación se ha apoyado en la información estadística del INEGI, información documental, oficial y trabajos académicos; así como de información primaria obtenida de la aplicación de encuestas dirigidas tanto a autoridades como informantes calificados.

### III.1.1.- Características regionales.

#### 1.- Localización, comunicaciones y transportes.

El Estado de Oaxaca se localiza en la parte sureste de la República Mexicana, tiene una superficie total de 95,364 kilómetros cuadrados, conforman el 4.85% del territorio total del país, siendo el 5to. Estado más grande. En su superficie se distribuyen 30 Distritos políticos subdivididos en 570 municipios<sup>1</sup>.

En cuanto a comunicaciones, el Estado cuenta con una red carretera de 12,800 kilómetros, de las cuales las pavimentadas totalizan 2,700 kilómetros en su mayoría de tipo federal. Las seis carreteras principales, que completan 2466 kms., se distribuyen de la siguiente manera:

1).- La Carretera Federal No 190 ó Panamericana con una longitud de 611.5 kms., procede de la ciudad de México y atraviesa todo el Estado hasta la frontera con el Estado de Chiapas, 2).- Carretera Federal No. 125, con una longitud de 332 kms., une las poblaciones de Huajuapán de León con la región de la Costa, 3).- La Carretera Federal No 131, con una longitud de 463.2 kms., une las poblaciones de Tehuacán, Puebla con la ciudad de Oaxaca y sigue su trayectoria hacia la región de la Costa, 4).- La Carretera Federal No 175 con una longitud total de 474.3 kms., atraviesa el Estado transversalmente de la región del Papaloapan a la región de la Costa, 5).- La Carretera Federal No 185 ó transísmica con una longitud de 120.8 kms. y la Carretera Federal No 200 ó Costera del Pacífico con una longitud de 464.3 kms.

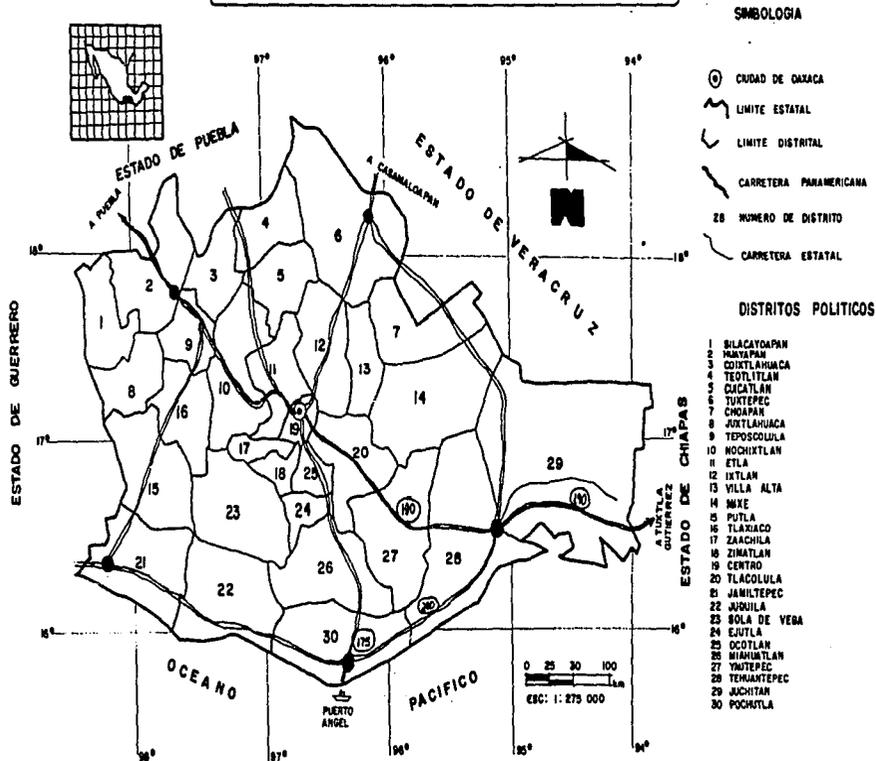
Dada las características orográficas del Estado, la cantidad de municipios y la dispersión de las comunidades no ha sido posible un avance sustancial en la red caminera que permita una comunicación adecuada con los principales centros de población y pueda sustentar en buena medida el desarrollo integral del Estado para incorporarlo a nuevos estadios de bienestar y de progreso.

---

<sup>1</sup> Véase Luis Rodrigo Álvarez. Geografía General del Estado de Oaxaca. Editores Carteles. 2a edición aumentada y actualizada. Oaxaca 1994.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTORICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No.1 LOCALIZACION DEL ESTADO DE OAXACA



En la actualidad uno de los principales obstáculos para la integración nacional son las dificultades de acceso que se tiene a nivel estatal. Sin embargo, la capital del Estado se encuentra comunicada con los principales centros urbanos estatales y nacionales.

En particular, la carencia de caminos, desfavorece el enlace de las zonas productivas con los mercados que se ubican dentro y fuera del Estado<sup>2</sup>.

El Estado de Oaxaca, también está comunicado por vías aéreas, para operar cuenta con tres aeropuertos completamente equipados con radar y pistas iluminadas de 2450 metros, ubicados en la ciudad de Oaxaca, en Puerto Escondido y Santa María Huatulco. Este último aeropuerto tiene una pista de 2700 metros de largo y 45 metros de ancho capaz de recibir aviones de mayor tamaño.

Actualmente se llevan acabo 8 vuelos diarios a la ciudad de México, 3 a Sta. María Huatulco y 1 a Puerto Escondido.

La red ferroviaria del estado comprende tres rutas con cinco ramales con una longitud de 600 kilómetros, la principal ruta es México-Puebla-Tehuacán-Oaxaca. Diariamente circulan en el Estado aproximadamente 40 locomotoras y 700 vagones, los que mueven una carga de 30,000 toneladas.

Debido al alto costo de la transportación por carreteras, que depende de un elevado consumo de hidrocarburos, el ferrocarril resulta una alternativa rentable.

En cuanto a telecomunicaciones, los principales centros urbanos del Estado cuenta mínimamente con los servicios de telégrafos, correos y teléfono. Cabe destacar la concentración telecomunicativa que guarda la capital del Estado, ya que brinda servicios de: telégrafo, correo, teléfono, estaciones de microondas, telex y fax, radiodifusoras, televisión y prensa.

El análisis que se desprende de la infraestructura para el desarrollo e integración territorial es la necesidad de una infraestructura básica que dinamice la economía, genere empleos, que haga atractiva y rentable las inversiones, posibilitando un funcionamiento de las actividades productivas y del comercio.

---

<sup>2</sup> Las vías de comunicación (las carreteras) han sido las iniciadoras de unidad e intercambio regional. Véase Santos M. "Quelques problèmes de grandes villes dans le pays sous-développées" en Labasse, Jean, La Organización del Espacio. Elementos de Geografía Aplicada. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid 1973.

Sin ella, la modernización de los sectores, el incremento de la productividad y la competitividad serán poco factibles.

La infraestructura existente en Oaxaca mantiene rezagos ocasionados por la falta de planeación, insuficiencia financiera y coordinación institucional, que aunado a las condiciones orográficas, la dispersión de las unidades productivas, de los asentamientos humanos y la falta de intergración de las actividades productivas, son limitantes que dificultan su construcción, mantenimiento y, en consecuencia, el progreso.

Dado este problema, existen gran cantidad de poblaciones sin comunicación y otras están más integradas a otros Estados, lo que muestra una débil integración territorial al interior y un factor limitante de desarrollo.

Cabe destacar, que la actual infraestructura señala una comunicación nodal con la capital del Estado.

## 2.- Dinámica y distribución poblacional.

La población total del Estado, según el XI Censo General de 1990 es de 3,072,000 habitantes y en 1993 se estima en 3,300,000 habitantes. El Estado presenta un aumento poblacional anual aproximado de un 12%, lo que significa que cada diez años, la masa poblacional está aumentando entre un 23 al 28%.

De las 7,210 localidades que tiene la entidad, se pueden clasificar en base a la población, de acuerdo a Luis Unikel, de la siguiente forma: 7,156 localidades de tipo rural (1 a 4,999 habitantes); 38 localidades de tipo mixto-rural (5,000 a 14,999 habitantes); 4 localidades de tipo mixto-urbano (10,000 a 14,999 habitantes) y 12 localidades de tipo urbano (15,000 y más habitantes).

El área urbana comprendida por la ciudad de Oaxaca y su zona conurbana, contiene una población de 331,247 habitantes<sup>3</sup>, ha sido calificada como la "ciudad grande" por tener más de 100,000 habitantes.

---

<sup>3</sup> El área de conurbación o también llamada la Zona Metropolitana de la ciudad de Oaxaca, integra un total de 18 municipios y cubre un área urbanizada de 6755.82 has. Véase "Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de la ciudad de Oaxaca, 1994.

La proyección poblacional censal al año 2000<sup>4</sup> nos muestra que la población de la ciudad de Oaxaca de Juárez, ascenderá 462,058 habitantes, casi triplicando su población en un período de 30 años.

Esto permite verificar la hegemonía poblacional que representa a nivel estatal la capital del Estado.

Al analizar la evolución poblacional (1970-1990) de los principales centros de población de la entidad, se detectó que 12 localidades pasarán de rurales a mixto-rural; 3 localidades pasarán de mixto-urbano a urbano; 4 permanecerán como rurales; 5 pasarán de mixto-rural a mixto-urbano; 5 localidades permanecen en el rango mixto-rural y 6 en el rango de urbanas<sup>5</sup>

El Estado de Oaxaca es considerado uno de los Estados más ruralizados del país, ya que el 78.2% de sus habitantes se localizan en localidades menores a los 5,000 habitantes. Es por ello, que la entidad se caracteriza por su población indígena<sup>6</sup>.

El Instituto Nacional Indigenista calcula una población de 1,727,206 habitantes de origen indígena y reconoce oficialmente 16 grupos étnicos, distribuidos en todo el territorio oaxaqueño.

La idiosincracia de estos grupos, fomenta en sus relaciones socioeconómicas su modo tradicional de producción y forma parte de la estructura dual de la sociedad oaxaqueña.

En análisis, el Estado de Oaxaca se muestra con una población más de tipo rural, así lo conforman las 7,198 localidades con menos de 15,000 habitantes y el 78.2% de sus habitantes en localidades menores a los 5,000 habitantes. Tan sólo 12 localidades son consideradas urbanas, entre ellas sobresale la ciudad de Oaxaca considerada la única como ciudad "grande" ya que tienen más de 200 mil habitantes y que según la proyección poblacional continuará hasta el año 2000 o más siendo la única ciudad grande; esto significa que la ciudad de Oaxaca seguirá representando el asentamiento urbano de mayor magnitud en la entidad y por ello el de mayor atracción social.

---

<sup>4</sup> Información INEGI, CONAPO. Proyecciones de la población de México por entidades federativas 1980-2010, México, 1985.

<sup>5</sup> Véase los rangos de población en Luis Unikel. "El Desarrollo Urbano de México". Colmex. México 1970.

<sup>6</sup> Véase Oaxaca Demográfico. Consejo Estatal de Población. 1993 pp.27-30.

Se espera comprobar que las características rurales de su población se refleja en una dinámica espacial del Centro Histórico.

### 3.- Perfil económico.

#### 3.1.- Integración y diversificación de las actividades económicas económicas'.

En el Estado se encuentran 75,000 hectáreas beneficiadas por los diferentes tipos de riego. Esta superficie aumentó por la construcción de grandes obras como la presa Cerro de Oro, bordos y pozos en todas las regiones.

La superficie de la agricultura de temporal es dividida en el Estado por la Secretaría y Recursos Higráulicos en siete distritos temporales o de desarrollo rural con sus respectivos calendarios de siembra y adaptados a los diferentes climas de las regiones.

La problemática detectada son principalmente: los bajos rendimientos de los cultivos de temporal, básicamente maíz, frijol y trigo, la escases y mala distribución de las lluvias, la ineficiencia de los insumos agrícolas, falta de organización de productores, baja eficiencia en las prácticas de riego, falta de capacitación de productores, insuficiente infraestructura higráulica y la tenencia de la tierra.

La producción pecuaria que comprende la cría, engorda, explotación y uso de toda clase de especies animales, reporta a nivel estatal, la existencia del 1,308,813 bovinos, 865 000 porcinos, 1,206,000 caprinos, 464,000 ovinos, 44,000 caballos y 80,000 asnos.

La problemática principal es: la falta de forraje, el sobrepastoreo, la falta de control de zoonosanitario, falta de control en el proceso reproductivo y suplemento alimenticio, inadecuada organización, infraestructura de baja funcionalidad y la falta adecuada de planeación.

---

<sup>7</sup> Plan Estatal de Desarrollo 1986-1992. Gobierno Constitucional del Estado de Oaxaca. Véase también Geografía General del Estado de Oaxaca, de Luis Rodrigo Alvarez. Edit. Cartales, Oaxaca 1994. Véase también Planes de Desarrollo Regionales, Gobierno del Estado 1986-1992.

En la producción forestal, el Estado cuenta con un potencial considerable. Las zonas productoras de madera de coníferas (oyamel, pino y encino), se extiende a lo largo de las Sierras Madres y Sierra Atravezada. Las maderas tropicales abarcan las zonas costeras. Actualmente en el Estado se registran 3,106,569 hectáreas arboledas que se pueden subdividir en 2,146,906 de bosques de coníferas y 960,050 de selvas.

Los problemas que afectan al sector forestal son: la falta de claridad en las concesiones y convenios de explotación, incendios, tala immoderada, falta de módulos para la industrialización de la madera, falta de asesoría técnicas agrícolas tradicionales (roza y quema) que a su vez provoca erosión y la incidencia de plagas.

La producción pesquera en el Estado es de diversa y suficiente variedad. La zona económica estatal se extiende 184,000 kms<sup>2</sup>, contando con 41,040 km<sup>2</sup> de plataforma continental, 16,000 km<sup>2</sup> de aguas de litorales y lagunarias y 126 has. de aguas estuarinas. Además se dispone de 96,400 has. de aguas interiores.

Los problemas principales son: el cierre de las bocanarras, la destrucción de lugares tradicionales para la pesca, el incumplimiento de las disposiciones marcadas por la Ley de Pesca y el intermediarismo.

La actividad minera es efectuada por 22 centros mineros en que se extraen minerales metálicos y 13 en que se obtienen no metálicos. El problema principal es la falta de maquinaria especializada para la extracción e infraestructura caminera.

Por su parte, la industria de transformación abarca principalmente cinco ingenios azucareros, empresas o cementos Cruz Azul, 36 empresas diseminadas para la distribución de cal, seis empresas de mozaicos y azulejos, 33 empresas productoras de mezcal, dos empresas para la obtención de triplay, 14 plantas embotelladoras, una empresa de cerveza, 12 pequeñas empresas de estructura metálicas, dos empresas de carrocías y una refinera de petróleo.

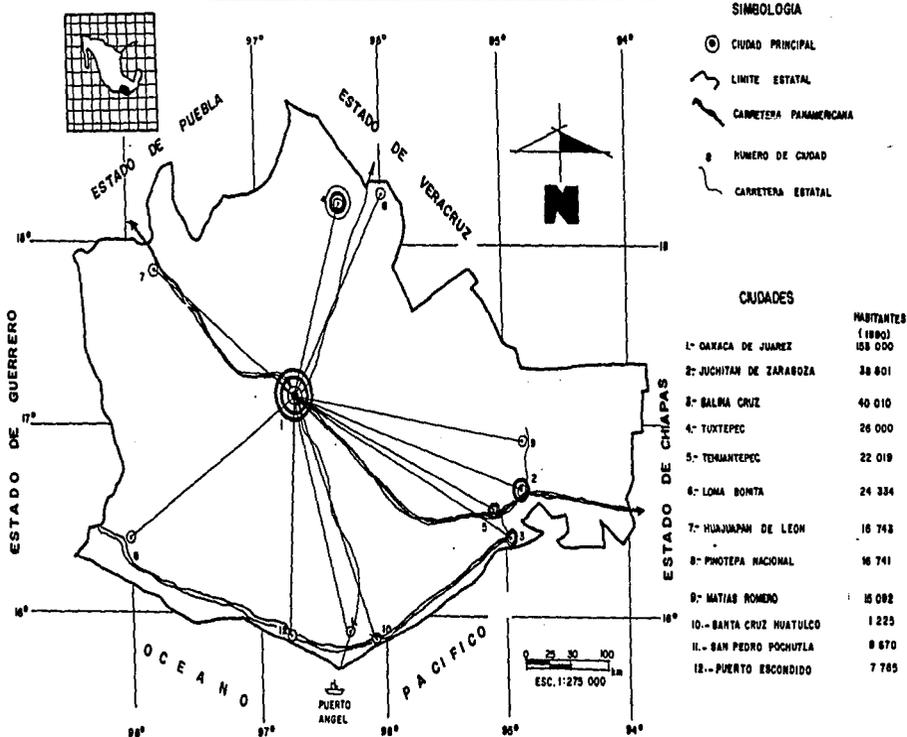
En sí, la entidad no es considerada como industrial, ya que no cuenta con grandes hornos y producciones industriales importantes, exceptuando el complejo petroquímico ubicado en la región del Istmo.

La actividad comercial en el Estado a diferencia de otras entidades, se reduce a la distribución de productos naturales del Estado o de otros Estados. Existen casi cerca de 20,000 establecimientos comerciales de todos tamaños que cubrían 92 giros diferentes, vendiendo y comprando al mayoreo y menudeo.

Cabe destacar que las sedes mayores del comercio de localizan en los más importantes centros urbanos de la entidad, estos son: la ciudad de Oaxaca de Juárez, San Juan Bautista Tuxtepec, Salina Cruz, Juchitán de Zaragoza y Huajuapán de León.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTÓRICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No. 3 PRINCIPALES CIUDADES DEL ESTADO DE OAXACA



El turismo en la entidad es una de las más importantes en la República Mexicana, es una de las principales fuentes del Estado, dado por sus bellezas naturales, playas y la riqueza de sus vestigios arqueológicos. Actualmente existen 278 atractivos turísticos, en 67% corresponde al folklor y cultura, 27% a los atractivos naturales y 6% otros.

La afluencia turística señala que el 87% de los visitantes son de origen nacional y el 13% de tipo extranjero<sup>8</sup>

El análisis a considerar es que el Estado muestra una diversidad de actividades económicas, el mayor porcentaje es dedicado a la actividad agrícola, la problemática presentada ha permitido la emigración de los trabajadores oaxaqueños a otros lugares, de este modo se descapitalizan la mano de obra; la actividad pesquera, forestal y minera, a pesar de su problemática, representa un gran potencial natural para la entidad.

El sector manufacturero es incipiente a razón de los ingenios, la producción de cemento y el complejo petroquímico ubicado en la región del Istmo, la cervecera y agroindustrias en la región del Papaloapan. El Estado carece de grandes hornos o fabricación de maquinaria pesada, por lo que se ubica como entidad no industrial.

Sin embargo la mayoría de las transacciones comerciales y de distribución son controladas por la capital, por lo cual desprende su importancia económica.

Por su parte, la actividad turística representa en el Estado un gran potencial debido a su atracción natural y arqueológica.

Cabe destacar que a diferencia de sus playas, los vestigios arquitectónicos localizados en las inmediaciones de la ciudad de Oaxaca atrae a muchos visitantes nacionales y extranjeros, lo que permite la reactivación de la economía oaxaqueña, ya que gran parte de los ingresos a la entidad y de la ciudad es dado por el sector turismo; esto significa el esfuerzo de la infraestructura turística y el mejoramiento de los servicios urbanos locales.

La región de la Costa presenta el complejo turístico de Bahías de Huatulco, así también los atractivos de Puerto Escondido.

### 3.2.- Generación de empleos y comportamiento migratorio<sup>9</sup>.

La PEA registrada en 1990 en el Estado, registra a 775,844 personas, que representaban el 39% del total de los mayores de 12 años. El 53% de la misma, se ubicó en actividades agropecuarias y el 16.4% y 28.3% en los sectores secundarios y terciario, respectivamente.

<sup>8</sup> Gobierno Constitucional del Estado de Oaxaca. Delegación de Turismo Estatal. Fonatur 1990. Plan de Desarrollo 1986-1992.

<sup>9</sup> Véase Oaxaca Demográfico. Consejo Estatal de Población de Oaxaca. Oaxaca 1993.

Por otra parte, el número de desocupados registrados por el Censo de 1990, ascendió a 21,539, que representaban el 2.7% de la población económicamente activa. Las regiones que representan mayor desocupación son las que a su vez, observan un mayor desarrollo económico: el Istmo y los Valles Centrales con 5,310 y 5,001 personas respectivamente.

De la población ocupada en 1990, el 24.8% declaró no recibir ingresos; el 28.2% recibía menos de un salario mínimo mensual; el 25.7% de uno a dos salarios mínimos. De esta manera, el 88% de la población ocupada en Oaxaca gana menos de 3 salarios mínimos al mes. A nivel nacional, el 26.5% de la población ocupada no recibe ingresos o recibe menos de un salario mínimo: en Oaxaca esta cifra incluye al 53% de la población ocupada.

Respecto al comportamiento migratorio, de acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Migración en Areas Urbanas, levantada entre 1986 y 1987, el Estado de Oaxaca se encuentra entre las primeras cinco entidades de procedencia de los migrantes que se dirigen hacia las áreas metropolitanas de las ciudades de México, Puebla, Orizaba y Veracruz<sup>10</sup>.

Además, Oaxaca se clasifica como una entidad de fuerte expulsión de población. Cabe hacer notar, que de los municipios que la componen, sólo 31 (5.4%) son de fuerte atracción, se incluye principalmente la ciudad de Oaxaca de Juárez y 33 (5.8%) de débil atracción. En cuanto el resto: 64 (11.22%) se clasifican como de equilibrio; 100 (17.5%) como de débil expulsión y 342 (60%) como de fuerte expulsión. Estos muestra la existencia de una notable incidencia migratoria.

El análisis se desprende de que la PEA de mayor porcentaje (53%) es dedicada a la agricultura, lo que conforma sus características poblacional de tipo rural; la PEA en el sector terciario es de 28.3%, esto significa la importancia del comercio y los servicios que se localizan principalmente en los núcleos urbanos y es en estos lugares donde se registra un desempleo mayor: esto se debe a la gran concentración poblacional que absorben.

El comportamiento migratorio de la entidad se confirma porque el 88% de la población ocupada recibe menos de 3 salarios mínimos, siendo este insuficiente para sus mínimos estandar de vida. Lo anterior se afirma porque el 66% de los municipios muestran una

---

<sup>10</sup> Para profundizar mas sobre el tema se recomienda ver el proyecto titulado "Estudio de Migración de Trabajos Oaxaqueños a los Estados Unidos de América". Convenio Tecnológico de Oaxaca y la Comisión for the study of International Migration and Coperative Economie Developrient, 1990.

fuerte expulsión poblacional, sólo el 5.4% de los municipios son de fuerte atracción, entre los que se incluye la ciudad de Oaxaca.

#### 4.- Equipamiento y servicios públicos".

El equipamiento básico para lograr un mínimo bienestar social y reducir la pobreza extrema son la salud y la educación.

En cuanto a la salud, se estima que los servicios formales potenciales pueden atender al 90% de la población. Sin embargo, tal infraestructura presenta deficiencias y carencias de recursos humanos, equipamiento, insumos, conservación y mantenimiento, por lo que la calidad del servicio no es deseable, lo que contribuye a que el número de usuarios, en la práctica, haya representado menos del 50% en 1990.

Los derechohabientes de la seguridad social representan el 24% de la población total, cifra de las más bajas del país. La medicina privada dispone de 1,566 médicos y 91 establecimientos y en 17 organizaciones se agrupan 378 médicos tradicionales.

Por otra parte, el desarrollo económico del Estado y el crecimiento poblacional, han hecho que la demanda educativa en todos los niveles haya superado a la matrícula de los servicios educativos. Oaxaca desde hace tiempo es considerada como uno de los Estados con mayor rezago a nivel nacional. En 1991, la atención a ésta cubrió 53% del total de la población. El nivel de escolaridad promedio fue de 4.6% años, que ubica todavía como uno de los Estados con más atraso en el país.

El equipamiento educativo tenemos; en educación primaria se cuenta con 4,540 planteles, nivel secundaria con 812 escuelas, en educación especial 154 planteles, en educación superior y posgrados existen 16 universidades y tecnológicos, la mayor parte de ellas ubicadas en la ciudad de Oaxaca de Juárez.

En cuanto a los servicios públicos, es importante reconocer que se han dado avances significativos en la dotación de agua, alcantarillado, drenaje y electricidad. Sin embargo, el crecimiento, la dispersión poblacional y la falta de recursos, han mermado el impacto positivo de estos logros, persistiendo aún un gran déficit.

La red de agua entubada en el Estado atiende sólo al 58.1% de la población; esto significa que más de 1.2 millones de personas carecen de este servicio.

---

" Véase Plan Estatal de Desarrollo 1992-1988. Gobierno Constitucional del Estado de Oaxaca.

El servicio de alcantarillado tiene una cobertura de casi 900 mil habitantes, esto significa que cinco de cada seis personas en la entidad no disponen de él.

Las viviendas con drenaje aumentarán de un 16.5% a un 29.9% en el período 1970-1990, apesar de cual existe un gran déficit.

El servicios eléctrico abarca 76.1% de las viviendas, siendo el de mayor cobertura. Paralelo la servicio doméstico, es necesario modernizar y ampliar la capacidad de la red de electrificación para usos industriales, alumbrado público y comercial.

Los servicios de agua entubada y potable, drenaje, alcantarillado y electricidad resultan de mayor prioridad para asegurar a mediano plazo el bienestar social de la población.

Analizando los anteriores datos, constatamos que el Estado muestra cifras de salud, educación, infraestructura y servicios urbanos muy por debajo de la media nacional. En este sentido se vuelve más atractiva la ciudad capital para los migrantes, ya que les permitan elevar sus condiciones de vida.

### III.2.- Características regionales. Los Valles Centrales como un área de influencia inmediata.<sup>12</sup>

Algo propio del paisaje oaxaqueño es la gran cantidad de sierras o conjuntos de montañas que atraviezan — a nuestro Estado de un lado a otro. Lo montañoso del territorio de Oaxaca forma regiones distintas entre sí con características muy particulares.

Oaxaca se divide en ocho regiones: la Cañada, la Costa, el Istmo, la Mixteca, la Sierra Sur, la Sierra Norte, Tuxtepec o Papaloapan y los Valles Centrales.

#### III.2.1.- Dinámica y distribución de la población.

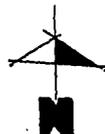
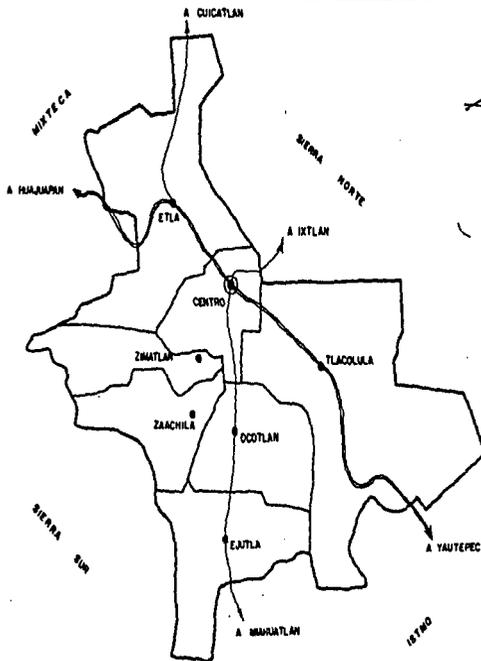
La población en la región representa el 23.8% de la población total del Estado, es la región con mayor número de habitantes del Estado.

---

<sup>12</sup> Véase Programa de Desarrollo Regional de los Valles Centrales 1986-1992. Véase también Perfil Sociodemográfico de la región de los Valles Centrales. INEGI 1990.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTORICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No.4 DISTRITOS DE LA REGION VALLES CENTRALES



SIMBOLOGIA

- CIUDAD DE OAXACA
- CABECERA DISTRITAL
- LIMITE REGIONAL
- CARRETERA PANAMERICANA
- CARRETERA ESTATAL



ESC. 1: 1000 000

El ritmo de crecimiento de la población en la última década fue de 3.07 superior al promedio estatal.

La distribución de la población al interior de la región se concentra en el distrito del Centro con un 47.6% de la población regional, dicha población se concentra en 21 municipios y el 54.4% está dispersa en los 100 municipios restantes. La población urbana supera a la rural, puesto que el 52% de la población total está en localidades de más de 5000 habitantes.

### III.2.2.- Condiciones económicas.

La diversificación de las actividades económicas en los Valles Centrales muestra cambios sustanciales en los sectores primarios y secundario, sin embargo, el sector terciario manifiesta un crecimiento importante.

En el sector primario se absorbe el 31% de la Población Económicamente Activa (P.E.A); el sector secundario alcanza el 21% y el sector terciario ocupa el 46% de dicha población.

Las actividades principales son: el aspecto forestal cuya producción en 1993 representó el 1.13% del volumen total en el estado, destaca el sector turismo por la importancia que guarda con respecto al desarrollo de la economía regional, la afluencia de visitantes representó en 1993 el 40.18% respecto al total estatal.

La actividad industrial en 1990, representó el 45.6% del total de establecimientos industriales registrados a nivel estatal; en el comercio y abasto se registró una actividad que representó el 17.78% del sector comercial respecto al estado y el 20.41% del abasto efectuado a nivel estatal.

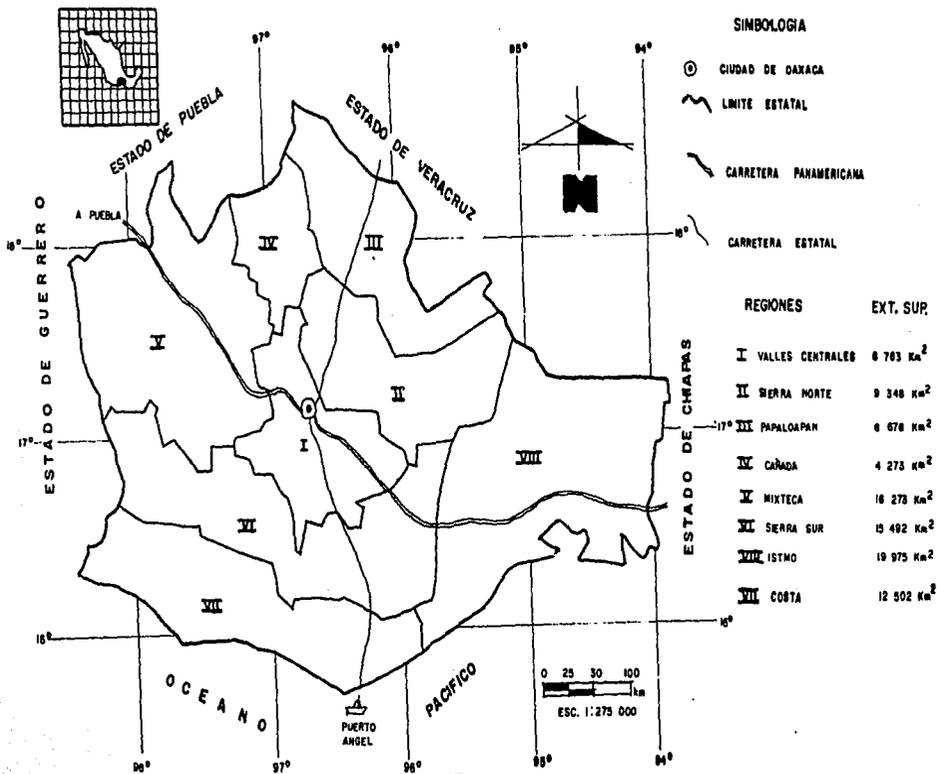
La artesanía en la región ocupa un 32.14% del total estatal.

Por su parte, la capacidad organizativa de la región se representa por las diferentes organizaciones sociales con que cuenta, por ejemplo: las 202 organizaciones productivas distribuidas de la siguiente forma; 65% al sector agrícola, el 18% lo ocupa los sectores industria, comercio, abasto y artesanías; el 6% representa al sector de comunicaciones y transportes y el 11% representa a los ocho sectores acuicultura, forestal, pecuario, frutícola, minería y servicios.

Las ventajas económicas de la región por su localización es fundamentalmente importante, ya que se ubica la capital del Estado, siendo esta el área urbana de mayor comunicación a nivel estatal.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTORICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No2 DIVISION REGIONAL DEL ESTADO DE OAXACA



SIMBOLOGIA

- ⊙ CIUDAD DE OAXACA
- ~ LIMITE ESTATAL
- CARRETERA PANAMERICANA
- CARRETERA ESTATAL

REGIONES EXT. SUP.

REGIONES	EXT. SUP.
I VALLES CENTRALES	6 793 Km <sup>2</sup>
II SIERRA NORTE	9 348 Km <sup>2</sup>
III PAPALOAPM	6 678 Km <sup>2</sup>
IV CAÑADA	4 273 Km <sup>2</sup>
V MIXTECA	16 273 Km <sup>2</sup>
VI SIERRA SUR	15 492 Km <sup>2</sup>
VII ISTMO	19 975 Km <sup>2</sup>
VIII COSTA	12 502 Km <sup>2</sup>

En la generación del empleo, la región registró en 1990 un 40.5% de la Población Económicamente Activa (P.E.A). el 97.5% de dicha población esta ocupada, resultando un porcentaje de desempleo del 2.5%.

En lo que respecta a la inversión pública en 1992 se observó un crecimiento del 2.85% en la relación al año anterior. En 1993 la inversión pública autorizada por fuente de financiamiento en la región tiene un crecimiento del 35% con respecto a 1992 y constituye el 17.85% de la inversión total del Estado.

La participación en la economía regional se da a partir del valor bruto de la producción en los Valles Centrales que representó el 23.36% respecto al total estatal. Así también, el producto de la región representó el 18.82% del total estatal.

### **III.2.3.- Infraestructura de apoyo a las actividades económicas.**

La infraestructura para las comunicaciones y transportes presentan las siguientes características: de los 10,603.3 km. de carreteras troncales, alimentadoras y caminos rurales reconocidos, se deduce que el 12% de carreteras troncales le corresponden a la región.

Se cuenta con un aeropuerto con tendencias a elevarlo a nivel internacional, existen otras tres aeropistas, las cuales requieren un mantenimiento constante.

En cuanto a vías ferroviarias se encuentra cinco estaciones de pasajeros y carga que comunican a la ciudad de Oaxaca con la ciudad de México, actualmente este medio de transporte presenta grandes deficiencias.

Las telecomunicaciones en la región se encuentran distribuidas en catorce puntos de servicios anotados, se dispone también del servicio de seis fax públicos. La ciudad de Oaxaca cuenta con todos los servicios de telecomunicaciones desde el servicio postal hasta la telefonía vía satélite.

La infraestructura para la producción en la región, se ve limitada por el débil desarrollo social y crecimiento económico que se genera en su interior que condicionan tanto la distribución, como el aprovechamiento integral de sus riquezas naturales potenciales.

En el análisis de los Valles Centrales, notamos que es la región que mayor población tiene y su ritmo de crecimiento fue superior que la media estatal, esto significa una fuerte concentración poblacional a la cual sirve la ciudad de Oaxaca.

Esta presión que sufre se remarca en el 47.6% de la población del distrito del centro que se concentra en 21 municipios, el resto de la población se distribuye en los 100 municipios restantes. Sin embargo esta población también tiene acción en la ciudad de Oaxaca debido al sistema de mercado regional.

El sistema de mercado constituye un valor económico-social importante; consiste en la apertura de un mercado-tianguis tradicional, cada día de la semana en cada cabecera municipal sólo del distrito del centro. Es frecuente observar a turismo nacional e internacional asistir a estos mercados tradicionales.

El día de mercado en la ciudad de Oaxaca es el día sábado, al cual asisten personas de los 121 municipios aledaños e inclusive de otras regiones del estado (Sierra Norte y Sierra Sur).

La misma reacción de atracción al mercado de Oaxaca se refleja en los demás mercados, conformando así el sistema de mercado regional<sup>13</sup>.

El ámbito geográfico de esta actividad en la ciudad de Oaxaca, influye directamente en el Centro Histórico por las actividades comerciales extras que realizan los usuarios, de esta forma se intensifica el uso del suelo y se agravan los problemas urbanos.

La diversificación de las actividades económicas en la región, acapara en un 46% la PEA, superior a los sectores primario con 31% y secundario con 21%. Esto significa la importancia de los servicios y el comercio que guarda la región, repuntando su situación en el área central del Centro Histórico, debido a que la mayoría de los servicios y el comercio se sitúan en este lugar.

Cabe señalar que el aspecto comercial y de abasto en la región, carece de una infraestructura adecuada, que aunado a la escasa organización y la falta de mecanismos modernos de comercialización<sup>14</sup>, incentiven un mayor dinamismo mercantil en toda la región.

La importancia de los Valles Centrales se da a partir de la participación en el producto interno bruto que representó el 23.36% respecto al total estatal. Así también la inversión pública que registró el 18.82% del total estatal. Esto demuestra la dinámica económica de la región mayor a las demás regiones.

---

<sup>13</sup> Véase Desempleo y subempleo rural de los Valles Centrales. María Luisa Acevedo Conde. Edit INAH. Oaxaca 1982.

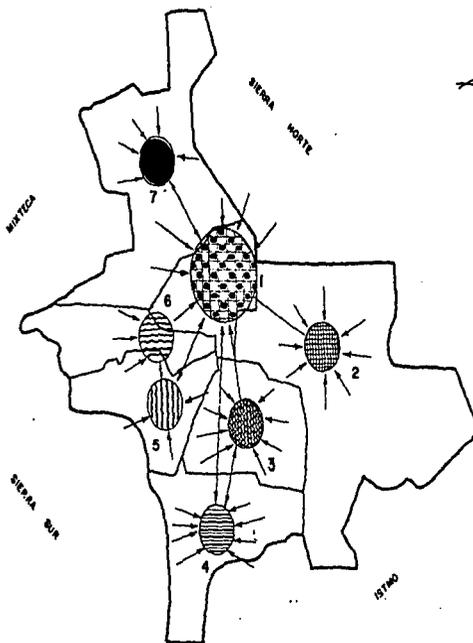
<sup>14</sup> Véase el artículo: "Ontogestión y Desarrollo". La tradición autóctona contemporánea de ontogestión y solidaridad cósmica de Robert Vachón. Suplemento catorcenal No 3. El Nacional. Febrero 1992.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTORICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No 5 SISTEMA DE MERCADO EN VALLES CENTRALES

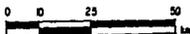


ESTADO DE OAXACA



SIMBOLOGIA

- 1.- MERCADO PRINCIPAL CD. DE OAXACA (DIA SABADO)
  - 2.- MERCADO SECUNDARIO TLACOLULA (DIA DOMINGO)
  - 3.- MERCADO SECUNDARIO OCOTLAN (DIA VIERNES)
  - 4.- MERCADO SECUNDARIO. EAVTLA (DIA JUEVES)
  - 5.- MERCADO DEPENDIENTE. ZAACHULA (DIA JUEVES)
  - 6.- MERCADO DEPENDIENTE. ZIMATLAN (DIA MIERCOLES)
  - 7.- MERCADO DEPENDIENTE. ETLA (DIA MIERCOLES)
- INFLUENCIA MERCANTIL



ESC. 1:1000 000

Las comunicaciones y el transporte presentan un panorama suficiente, sin embargo la calidad de los caminos cuentan con poco mantenimiento. En la región la orografía se da menos rigurosa que en el resto del estado, existen ligeras pendientes y valles lo que permite una mejor comunicación.

Cabe aclarar que la infraestructura para la producción se ve limitada por el débil desarrollo social y crecimiento económico que se genera.

### III.3.- La ciudad de Oaxaca de Juárez y su importancia como núcleo central <sup>15</sup>.

#### III.3.1.- Distribución de la población metropolitana 1990.

La zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca agrupa a 18 municipios de cuya población el 99% residía en asentamientos que fueron considerados como conurbanos, esto es, la población del área urbana fue de 328,463 habitantes. El resto 0.9% (2,784 hab.) de los habitantes de estos municipios se encuentra dispersos en 7 localidades ubicadas fuera del área urbana.

El municipio del centro del sistema metropolitano, Oaxaca de Juárez, es la mayor concentración demográfica, alberga al 65% de la población total de la zona con 213,985 hab. en 1990.

Son dos municipios colindantes (Sta. Lucía del Camino 29,122 hab., Sta. Cruz Xoxocotlán 30,762 hab.) y concentraron a la mayor parte de la población metropolitana, agrupando en su conjunto al 83% de la población total, siendo estos los únicos municipios que presentan características urbanas de acuerdo al tamaño de su población.

El 60% de las unidades municipales guardan todavía características rurales, por lo que su integración al área urbana no se ha consolidado.

Podemos notar que la ciudad de Oaxaca de Juárez junto con dos municipios conurbanos albergan al 83% de la población conurbada esto significa la alta concentración poblacional espacial que ejerce presión sobre los usos de suelo central, independientemente de la presión poblacional ejercida a nivel regional.

---

<sup>15</sup> Véase Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbana de la Ciudad de Oaxaca. Dirección General de Obras Públicas del Gobierno del Estado de Oaxaca. 1994.

### III.3.2.- Volúmen y ritmo de crecimiento.

La población de la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca ha presentado un crecimiento continuo desde 1940, ritmo que recuperó una vez terminados los efectos demográficos de la Revolución Mexicana, pasando su población de 52,989 habitantes a 331,247 habitantes en 1990.

Se puede notar que los incrementos de la población por década han seguido en términos globales, una tendencia ascendente, siendo los incrementos absolutos por décadas cada vez mayores. El incremento mayor que se registra se da entre 1980 y 1990, en que el 37% de la población fueron nuevos pobladores.

Es importante destacar que la zona ha mostrado una fuerte capacidad de retención y absorción de población, en un Estado que se ha caracterizado por su bajo nivel de retención poblacional.

Esta situación se puede observar en la participación de la zona, dentro de los incrementos poblacionales que se han verificado a nivel regional y a nivel estatal.

Las tasas anuales de crecimiento registrada entre 1940-1990, en los diferentes niveles comparados, indican que la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca es la única que ha registrado ritmos crecientes más acelerados durante estas cinco décadas, con tasas muy por encima de la tasa natural de crecimiento, mientras que a nivel regional sus tasas de crecimientos global la sitúan por debajo de la tasa natural, con saldos migratorios que la clasifican como una región expulsadora de población, lo que que significa que la zona metropolitana está recibiendo flujos migratorios de la región de los Valles Centrales y que el crecimiento observado a nivel regional se debe en gran medida a los incrementos verificados en esta zona metropolitana.

La intensidad de crecimiento se ha incrementado en la última década tanto a nivel regional como a nivel estatal, lo cual coincide con el hecho de que el Estado de Oaxaca en su conjunto parece mostrar, de acuerdo con los resultados del último censo, un aumento en su capacidad retentiva de población y por otra una mayor fuerza de atracción demográfica en la aglomeración metropolitana.

Sin embargo es necesario dimensionar este crecimiento, ya que la ciudad de Oaxaca de Juárez históricamente ha sido el centro demográfico y económico, más dinámico dentro del rango de las ciudades medias<sup>16</sup> del país durante los años sesenta.

El proceso de crecimiento demográfico indica que la ciudad de Oaxaca de Juárez se han concentrado la mayor parte de los incrementos por décadas entre 1980 y 1990 fue del 46%.

La dinámica observada significa que hasta 1980 se ha dado un crecimiento repartido entre los diversos municipios con una fuerte polarización de Oaxaca.

### III.3.3.- Generación de empleos y sectores económicos.

La zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca mostró una clara tendencia hacia la terciarización de su economía en los últimos veinte años, esta dinámica económica se advierte a través de la evolución de los indicadores económicos de la PEA, de las unidades económicas y del producto interno bruto.

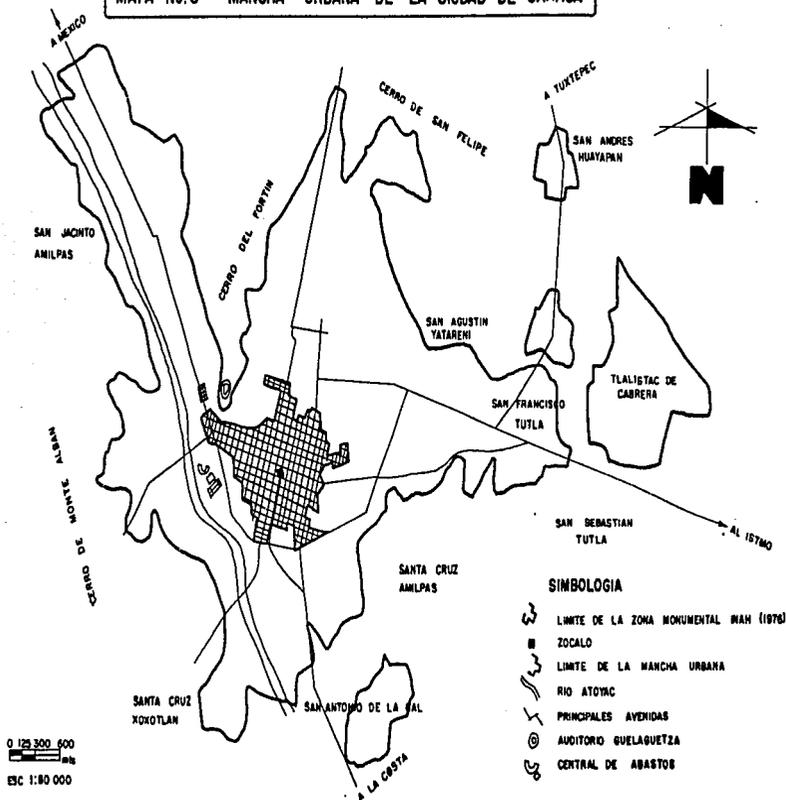
La población ocupada en el sector terciario pasó de ser el 55% en 1970 al 70% en 1990. Por el contrario, el sector secundario disminuyó su participación en dos puntos porcentuales, variando del 25% al 23%.

---

<sup>16</sup> Según CONAPO, las ciudades medias son aquellos asentamientos humanos que se ubican en un rango de población entre los 50 mil y un millón de habitantes.

PROYECTO: LOS CENTROS HISTORICOS Y EL SECTOR TERCIARIO. CASO: OAXACA, OAX.

MAPA No.6 MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE OAXACA



La diferencia marginal del sector secundario y el incremento importante del sector terciario, corresponde a la caída vertical de la PEA agrícola que se desplomó en medida en que se incrementarán los servicios y el comercio.

Podemos encontrar una explicación de lo anterior en relación a la generación de empleos respecto al crecimiento de la población.

En este sentido, la economía de la zona mostró capacidad para absorber al situarse la tasa de crecimiento de la PEA en un 4.8% contra un 4% de la tasa de crecimiento demográfica.

Por su parte, los municipios que son urbanos han decrecido francamente su PEA primaria acompañado de una fuerte terciarización y una disminución paralela de la población ocupada en el sector secundario.

En gran medida, esta evolución responde a que una parte significativa de la población de la zona metropolitana trabaja en la ciudad de Oaxaca, si bien se ha producido también una tendencia hacia la diversificación de actividades económicas en los diferentes municipios. Posiblemente ha transitado de ser municipios con fuerte especialización productiva en el sector agrícola a otro con mayor diversificación económica pero tendiendo hacia la terciarización.

Los sectores económicos que mas crecieron fueron el de servicios y el de comercio, con poco mas del 100% de incremento, mientras que el sector manufacturero creció apenas 15%.

El sector de mayor participación en 1988 fue el comercio que concentra el 63% de las unidades, mientras que el de servicios concentró al 30% y el de manufacturas al 8% en 1985.

En términos globales, el sector secundario mostró una evolución negativa, ya que su participación porcentual en unidades económicas descendió en 6%. Esto contrasta con el comportamiento del sector terciario, el cual mostró en cambio una dinámica positiva, incrementando su participación porcentual del 59% al 62% en comercios y del 26% al 29% en unidades de servicio.

La dinámica de la estructura productiva de la zona metropolitana tiende hacia una mayor dependencia de actividades comerciales y de servicios, consolidándose la tradición económica que la ciudad de Oaxaca ha mantenido por largo tiempo.

El predominio de Oaxaca de Juárez es evidente en todos los sectores de actividad. Aquí se genera el 87% del PIB global y se concentra el 92% del total de unidades económicas, proporción que ha tenido a aumentar entre 1976 y 1988.

Así mismo, notamos que existen fuertes diferencias urbanas entre los municipios conurbanos y la ciudad de Oaxaca, lo que indica una tendencia con dos vertientes, por un lado, Oaxaca de Juárez, consolidándose cada vez más como el centro de las actividades económicas del conglomerado metropolitano marcándose el desequilibrio intersectorial de su estructura productiva al depender de manera creciente a las actividades comerciales y de servicios, particularmente del turismo y por otra, el resto de los municipios metropolitanos, que están evolucionando hacia una creciente terciarización, particularmente comercial.

### III.4.- Estructuras y funcionamiento del Centro Histórico<sup>17</sup>

#### III.4.1.- Historia de la dinámica poblacional.

En el censo de 1940 se registró una población total de 29,360 habitantes, mientras que la población de la ciudad en 1889 era inferior por 264 habitantes. Si bien lo largo de este período de casi 50 años la población total fue variada, como mas adelante lo veremos.

Es importante señalar ahora que la estructura urbana de la colonia permaneció igual 40 años después de concluido el libro "Oaxaca en el Centenario" de Andrés Portillo en 1909.

Este fenómeno particular de Oaxaca que evidencia un ritmo lento de crecimiento contribuye a caracterizar las funciones actuales de su Centro Histórico, donde se integran tanto las funciones de servicios, comercio y es asiento de los poderes ejecutivos, legislativo y judicial del estado.

En el año de 1982 se introduce el ferrocarril, incorporando a la ciudad de Oaxaca y a la región de los Valles Centrales con el desarrollo económico nacional. En ese entonces se consolidó la estructura urbana heredada de la colonia.

---

<sup>17</sup> Véase el Plan Parcial de Centro Histórico de Oaxaca. 1986. Véase también el Reglamento General del Centro Histórico para la Protección del Patrimonio Cultural del Municipio de Oaxaca de Juárez, Oax. Periódico Oficial No 18 del 30 de Abril de 1994.

En el años de 1884, se instaló el alumbrado eléctrico y en 1887 se inicia el servicio de tranvías urbanos. En 1889 se entuba el agua. La importancia de estas obras, permitió la articulación interna de la ciudad, que aunada a la topografía del lugar y sus obstáculos naturales permitió definir sus límites y su desarrollo espacial.

La población crece en 1889-1910 de 29,038 a 38,011 habitantes, a pesar del incipiente desarrollo industrial, se ejerce una actividad mercantil a través del ferrocarril, de esta forma la ciudad refuerza su papel de centro comercial y de servicios.

El movimiento revolucionario 1910-1917 significó un desgaste poblacional, las epidemias y los terremotos en 1931, provocó que la población decreciera a 27,792 habitantes.

A partir de la década de 1940-1950 se da una tasa de crecimiento del 6.3% y de 1970-1980 de 3.8% que es cuando la población llega a 154,223 habitantes. En este período se rebasan los límites de la traza colonial, llegando a conurbar hasta 12 municipios.

La población del Centro Histórico en 1978 fue de 59,545 habitantes y para 1987 la población estimada fue de 76,700 habitantes. Entre las principales causas de crecimiento poblacional, están las siguientes: a) el crecimiento de las colonias periféricas, b) los asentamientos en las faldas del cerro del "Fortín", c) la existencia de un mayor hacinamiento en las viviendas existentes.

Por otra parte, la densidad bruta alcanzada en el área de estudio, cuya superficie total es de 575 has., es de 134 habitantes por hectáreas, con niveles mayores en el sector central donde se llega a 150 hab./ha.

En este sentido, se puede estimar que la población total en el sector central no registrará variaciones significativas en los próximos años ya que, por un lado, un incremento importante sólo se podría presentar si se inicia un proceso de demolición y edificación de viviendas plurifamiliares, aumentando con ello el índice de hacinamiento.

La apertura constante de nuevas áreas de uso urbano en la periferia de la ciudad, indica que mientras esta vía de acceso a la vivienda no se elimine, los dos procesos de densificación mencionados no se presentará en el corto y mediano plazo.

A corto plazo, no se prevee un decremento significativo de la población, debido a que el ritmo de cambio en los usos del suelo es lento. Actualmente se da un proceso de uso de suelo mixto, en una mezcla de uso habitacional con comercio.

### III.4.2.- Estructuras urbanas.

#### 1.- Infraestructura.

Un problema grave que enfrenta la ciudad de Oaxaca es la dotación de agua potable. Para el almacenamiento y la distribución del líquido, la ciudad dispone de 18 tanques de almacenamiento, con una capacidad aproximada de 17,250 mts<sup>3</sup>. Actualmente existe un déficit de 576 l.p.s.. El Centro Histórico es cubierto por este servicio, no así a la mancha urbana ya que solo cubre al 70%.

El sistema de drenaje y alcantarillado es de tipo mixto y cubre el 45% del área urbana total. El Centro Histórico totalmente es cubierto por este servicio. Esta red de alcantarillado presenta deficiencias en su funcionamiento, debido a la reducción de los diámetros en relación a la demanda.

El alumbrado público tiene una cobertura del 90% de la mancha urbana. En el área central se le a dado preferencia de cantidad y diseño, principalmente en lo que concierne a la zona monumental que cubre 238 manzanas.

Parece no tener problemas serios de falta de infraestructura el Centro Histórico, los problemas se van obteniendo a partir del avance de las actividades terciarias. Las necesidades de infraestructura cada vez son mayores, haciendo ineficiente la infraestructura ya instalada.

#### 2.- Vialidad y transporte.

Existen ejes principales que cruzan el Centro Histórico, dando acceso a las zonas de mayor concentración comercial y de servicios de la ciudad. Actualmente no existe un libramiento que distinga el tráfico pesado y el tráfico local, lo que sobrecarga las vialidades primarias.

La vinculación del sistema vial con el sistema de transporte presenta dificultades en el área central, donde las acciones transversales reducidas de la vialidad se ven disminuidas por el estacionamiento vehicular y doble fila, así como de paradas constantes del transporte público urbano, entre otras causas.

La vialidad peatonal es mínima, cubre las calles perimetrales de la Plaza de Armar, Alameda-Atrio de la Catedral y el corredor turístico sobre la calle Macedonio Alcalá. Este último andador obstaculiza el flujo vehicular de forma transversal.

En cuanto al transporte, el centro de la ciudad concentra el 51.7% de los viajes que se realizan diariamente en toda la ciudad, al igual que el 90% de las rutas del transporte urbano, lo que significa una de las causas de congestiónamiento en la zona central.

Existen tres empresas del transporte urbano que conforman 275 unidades, cada autobús traslada 987 pasajeros diariamente lo que representa un índice de ocupación por autobús de 1.5 que en comparación con la medida nacional de 1.25 significa un sobrecupo.

Las rutas del transporte carecen de una adecuada planificación, la mayoría de sus recorridos son irregulares y complicados, lo que dificulta el traslado de los usuarios, se suma el desequilibrio en el número de y el mal estado de estas, lo que repercute en la calidad del servicio y del medio ambiente.

Se cuenta con dos terminales centrales de primera y segunda clase. La terminal de autobuses de primera clase ha rebasado su capacidad, por que sus dimensiones no son suficientes para el movimiento de vehículos y pasajeros que realiza, no cuenta con estacionamiento ni área de taxis. La terminal de segunda clase presenta un problema de sobre cupo y una única vía de acceso directo a las carreteras, participa notablemente en la problemática de congestión vehicular.

El transporte colectivo urbano y suburbano encuentra su terminal en la misma zona del mercado de abasto, al igual que la terminal de segunda clase. Estos servicios se suman a los conflictos vehiculares del área central.

El problema de la vialidad d transporte en el Centro Histórico es grave, entre las causas más importantes de cantidad de vehículos automotores respecto a la oferta de vialidad. El diseño original de la vialidad y la traza colonial fue realizado para circular carretas, la dimensión de las calles y el tamaño del casco urbano se han visto rebasados por el automor.

Actualmente no existe un control de acceso por tamaño y función del vehículo, falta de planificación en el desarrollo del transporte urbano local y foráneo y una acción ininterrumpida por acciones de carga y descarga de mercancía provocada por las acciones terciarias.

Todo ello provoca la paulatina destrucción del medio construido, deterioro de la imagen urbana y del medio ambiente del medio, que necesariamente debe ser rescatado.

### **3.- Equipamiento.**

El Centro Histórico de la ciudad de Oaxaca, concentra el equipamiento urbano que da servicio a su entorno urbano. El equipamiento mas reciente, mantiene una relación con el comercio y el desarrollo del turismo.

El equipamiento educativo registra 21 planteles oficiales y 4 escuelas particulares en educación primaria, 10 secundarias, 7 de enseñanza media superior, 3 a nivel superior y 2 facultades de la universidad. Independientemente del tamaño de las instalaciones se

presenta una concentración del 84%, lo que provoca un desequilibrio que genera problemas de flujo y congestión de tránsito. La aglomeración de escuelas no se justifica ya que existen importantes carencias de establecimientos en las colonias periféricas.

El equipamiento de salud registra la existencia de la Cruz Roja y 5 dependencias y 2 clínicas de la Secretaría de Salubridad y Asistencia (S.S.A), además se consolida un núcleo de consultorios médicos privados.

El equipamiento comercial se refleja en la existencia de 9 mercados públicos con deficiencias y deterioro de la imagen urbana, la central de abastos que se ha convertido más en un elemento desintegrador que un elemento positivo para la valorización del Centro Histórico.

En el caso específico de los establecimientos comerciales, el 80% está dentro de la categoría de comercios de barrios de carácter familiar, adjunto a la vivienda.

Por otra parte, el equipamiento de administración y justicia, el Centro Histórico concentra a nivel estatal los servicios de administración de seguridad y justicia, que no opera con la eficiencia requerida por no contar con el personal suficiente ni las instalaciones adecuadas, tanto por su tamaño como su ubicación.

El área central es así mismo, asiento de un gran número de oficinas de carácter federal, estatal y municipal.

El Centro Histórico de Oaxaca contiene el equipamiento que solventa su entorno inmediato y aún más su entorno regional y estatal. La gran concentración del mismo, provoca funciones urbanas que participan en el congestiónamiento peatonal y vehicular del lugar.

Hasta ahora, el gobierno ha permitido adaptar equipamiento sin que cumpla con los requisitos mínimos de estacionamiento, inclusive deteriorando la imagen urbana. Esto puede ser posible por la fuerte presión que se ejerce en los usos del suelo central ya que sabemos la rentabilidad que ello ocasiona.

#### III.4.3.- Zonificación de usos del suelo.

Como expresión del proceso de concentración del equipamiento y los servicios en el Centro Histórico se ha consolidado una mezcla de usos de suelo para comercio, equipamiento administrativo, habitación y turístico.

Son cuatro grandes zonas que conforman la organización de los usos de suelo: a) zona central.- se forma de 66 manzanas con un índice de ocupación del 75%, siendo este el más alto en comparación con las demás zonas. La estructura de la zona se caracteriza por el núcleo central a partir de las plazas (zócalo, alameda y atrio central), ahí se alojan las instalaciones de los gobiernos estatal

y municipal, los inmuebles religiosos y monumentales más sobresalientes y las oficinas de los organismos sociales y políticos más importantes del Estado.

**La zona b) anillo intermedio.-** Comprende la zona circundante al sector central, con un total de 84 manzanas localizadas al interior de la estructura histórica de la ciudad. En ella predomina el uso del suelo tipo mixto, es decir, uso habitacional y comercio. La actividad comercial y de servicios se ha expandido hasta esta zona. El coeficiente de ocupación varía desde 5% al 75%. Actualmente se presenta un fenómeno comercial que sustituye la vivienda tipo vecindad en miniplazas comerciales. De este modo se está sustituyendo el uso del suelo habitacional por el comercial. Se espera que en un mediano plazo reduzca considerablemente la población que habita esta zona.

**La zona c) periferia habitacional.-** Abarca la mayor parte del ámbito del Centro Histórico, con 300 manzanas, su uso mayoritario es la habitación con vivienda tipo popular, especialmente en la zona poniente y en las faldas del cerro del "Fortín" con un coeficiente de ocupación que va de 25% al 50%.

**La zona d) Instalaciones de uso especial.-** Se incluye los equipamientos y espacios abiertos que por sus dimensiones y función constituye elementos especiales de usos del suelo, esto es:

**1.- Zona deportiva.-** Se localiza al noreste del centro, ocupa una superficie de 20 has. que junto con las instalaciones educativas, las oficinas administrativas y el comercio, conforman una concentración de equipamientos a nivel regional.

**2.- Central de Abasto y terminal de camiones.-** Ocupa un área total de 23.5 has., al poniente del Centro Histórico y alojan las actividades comerciales y de transporte más importante de la ciudad, impactando con esto tanto los usos del suelo de las zonas circundantes como las vialidades primarias y locales de toda el área circundante. Esta área específica es la que creemos que refleja fielmente las características populares de la población regional.

**3.- Cerro del Fortín.-** Es una reserva ecológica que guarda equipamientos como el Auditorio Guelagueta, el Observatorio y Planetario y un mirador sobre la carretera panamericana que bordea al cerro y separa el área urbanizada con el Centro Histórico, cuenta con una superficie total de 64 has. y es el espacio abierto más importante de la zona, a la vez que representa un remate visual de los ejes norte y poniente del Centro Histórico.

En general, los anteriores equipamientos regionales, con las instalaciones universitarias localizadas al sur del límite del Centro Histórico, conforman un bordo de elementos construidos y naturales que lo rodean y encierran, definiendo sus dimensiones y delimitando su estructura; la cual abarca 575 has.



Es posible determinar zonas más específicas y detallarlas, sin embargo creemos suficiente señalar en forma global la zonificación mencionada, debido a que existe el suficiente sustento para explicar que dicha zonificación es producto de la acción ejercida por su área de influencia inmediata y regional.

### III.5. A manera de conclusiones (comprobación de la hipótesis).

Al analizar la estructura y funcionamiento a nivel estatal se ha constatado que Oaxaca es diverso y heterogéneo. Oaxaca es uno de los Estados con menor desarrollo económico del país. Factores geográficos, históricos y políticos, entre otros, han retrasado su crecimiento, impidiendo potencializar económicamente los variados recursos con que cuenta. De esta manera podemos decir que el Estado de Oaxaca esta pobre pero no es pobre, debido a que en su pluralidad esta su riqueza.

La estructura y funcionamiento estatal, en lo que se refiere a las comunicaciones y transporte, se basa en una comunicación central hacia las regiones del Estado, el problema orográfico de la entidad y las 7,210 localidades distribuidas en 570 municipios, la insuficiencia presupuestal, ha afectado negativamente los diferentes sectores productivos, sobre todo en cuanto a la comercialización, de esta manera ha impedido la comunicación integral que sustente un desarrollo sustancial.

En el perfil económico, refleja que los logros económicos no han sido sólidos para superar los obstáculos estructurales por los que atraviezan los diferentes sectores productivos.

La PEA que mayor porcentaje registró esta en las actividades agrícolas, pecuaria, silvícola y pesquera con el 53% de la misma, lo que refuerza el tipo rural de la mano de obra en la entidad,

Es posible deducir por este hecho, la dinámica y características rurales-populares en la zona del mercado de abasto en el Centro Histórico de Oaxaca.

La PEA en el sector terciario es del 28.3%. El sector de los servicios presentan un gran dinamismo; destaca la actividad turística, ha mostrado desde hace varios años una tendencia creciente en la economía y es la que mayor cantidad de ingresos genera al Estado. De hecho el equipamiento existente en la zona centro del Centro Histórico de Oaxaca es de tipo turístico, es el área que más hectáreas abarca, reflejo de la importancia terciaria que soporta a nivel regional.

El comportamiento migratorio de la entidad se da en dos facetas; primero el Estado de Oaxaca se encuentra entre las primeras cinco entidades de procedencia de los migrantes que se dirigen hacia otras áreas metropolitanas. La segunda que la ciudad

de Oaxaca se inscribe en el 5.4% de los municipios con gran atracción poblacional. Esto se refleja en el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Oaxaca y los asentamientos irregulares que se dan en la zona del cerro del Fortín (límites del Centro Histórico).

La carencias de equipamiento que muestra el estado, principalmente de salud y educación, hacen de la capital un núcleo de atracción; la educación media y superior y de posgrado son equipamientos que se dan en el Centro Histórico, la fuerte demanda que existe formula una dinámica estudiantil importante en el lugar.

Por su parte, los servicios públicos y la infraestructura en el Estado no ha ampliado suficientemente su cobertura, lo que provoca disminución en los niveles de vida. Este ha sido un factor para incentivar la migración.

En cuanto a las características regionales, de los Valles Centrales, también encontramos sustentos que se reflejan en la estructura y funcionamiento del Centro Histórico, esto es: la región de los Valles Centrales contiene la mayor población regional y su ritmo de crecimiento fue superior que la media estatal, esto significa una fuerte concentración poblacional a la cual sirve la ciudad de Oaxaca.

Esta presión que sufre se remarca en el 47.6% de la población existente en el distrito del centro que se concentran en 21 municipios, el resto de la población se distribuye en los 100 municipios restantes. sin embargo esta población también tiene acción en la ciudad de Oaxaca debido al sistema de mercado regional.

El sistema de mercado constituye un valor económico-social importante; en la ciudad de Oaxaca, dicho sistema se da el día sábado, al cual asisten personas de los 121 municipios aledaños e inclusive de otras regiones del estado (Sierra Norte y Sierra Sur).

El ámbito geográfico de esta actividad en la ciudad de Oaxaca, influye directamente en el Centro Histórico por las actividades comerciales extras que realizan los usuarios, de esta forma se intensifica el uso del suelo y se agravan los problemas urbanos.

La diversificación de las actividades económicas en la región, acapara en un 46% la PEA, superior a los sectores primarios con 31% y secundario con 21%. Esto significa la importancia de los servicios en el área central del Centro Histórico, debido a que la mayoría de los servicios y el comercio se sitúan en este lugar.

Cabe señalar que el aspecto comercial y de abasto en la región, carece de una infraestructura adecuada, que aunado a la escasa organización y la falta de mecanismo modernos de comercialización, incentiven un mayor dinamismo mercantil en toda la región.

La importancia de los Valles Centrales se da a partir de la participación en el producto interno bruto con el 23.36% respecto al total estatal y la inversión pública que registró el 18.82% del total estatal. Esto demuestra la dinámica económica de la región mayor a las demás regiones.

En el caso de la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca, observamos que 18 municipios conurbados, ejercen una influencia inmediata en el Centro Histórico de Oaxaca; este soporta la acción de 328,463 habitantes.

El volumen y ritmo de crecimiento poblacional del área metropolitana de la ciudad de Oaxaca registró su mayor incremento absoluto en la década 1980-1990. Esto lógicamente aumenta los porcentajes de uso de suelo del Centro Histórico (zona centro 75%).

La población ocupada en el sector terciario fue de 70% en 1990 ya que el grueso del comercio, servicio y transporte se da en el Centro Histórico de Oaxaca (zona centro y anillo intermedio).

Los sectores económicos que más crecieron fuerón el de servicios y el de comercio, con poco más del 100%, esta dinámica económica que se da en la zona metropolitana, consolida la tradición económica que el Centro Histórico a mantenido por largo tiempo.

Al interpretar las características y funcionamiento del Centro Histórico de Oaxaca es con el hecho de corroborar aún mas, que su situación actual es reflejo de la estructura y funcionamiento de su entorno inmediato y regional.

La evolución en su dinámica poblacional a al canzado una desindad de 150 hab./ha. en una superficie de 575 has. Cabe aclarar que existe una población flotante bastante representativa. Dada las presiones exógenas y el avance vertiginoso del terciario el uso habitacional a disminuido.

La infraestructura es sufuciente pero dada la demanda es necesario ampliar su capacidad.

La vialidad y el transporte muestra un grave problema de congestionamiento vial, dadas las características de la vialidad, el aumento del vehículo automotor y la falta de planeación del transporte urbano colectivo y foráneo, entre otras causas.

Así también se ha confirmado la existencia de equipamiento de tipo regional ya que genera fuerte atracción social.

Por lo tanto y con todos los argumentos anteriores confirmamos la hipótesis de que efectivamente la estructura y dinámica poblacional de un Centro Histórico es un reflejo fiel de las características y funcionamiento de su entorno inmediato y regional y buscar la solución de su problemática urbana en estas fuerzas exógenas que lo alimentan.

---

---

**CAPITULO IV**

**ESTUDIO DE CASO: EL CENTRO HISTORICO DE OAXACA, OAX.  
Y SU RELACION CON LA ACTIVIDAD TERCIARIA.**

---

---

#### Capítulo IV. - Estudio de caso: El Centro Histórico de Oaxaca y su realidad terciaria.

En el presente capítulo, se busca definir la cantidad, centralidad fisonomía y funcionamiento de la actividad terciaria en el área central. Dicho lugar representa un valor histórico patrimonial que se busca remarcar en esta parte, a manera de sobreelevar la importancia que tiene el Centro Histórico de Oaxaca, el cual se ve amenazado por el avance vertiginoso de la actividad terciaria.

Así mismo, se caracterizará la estructura urbana y su dinámica, de tal forma que nos asegure que la actividad terciaria (comercio, servicios y transporte) son la causa de los efectos negativos urbanos que están deteriorando el Centro Histórico. Este capítulo servirá de preámbulo para medir los impactos en la función vial e imagen urbana.

En conjunto se tratará de verificar la segunda hipótesis central del presente proyecto de investigación la cual se resume de la siguiente manera: " La alta concentración de la actividad terciaria (comercio, servicios y transporte), así como sus características físicas y funcionales, coadyuvan al deterioro de la función vial e imagen urbana del lugar."

Para obtener la información necesaria se recurrió a una encuesta de campo que consistió en el levantamiento de un censo urbano, consistente en el registro de uso en 3288 lotes, clasificando y analizando la información.

Para remarcar el valor patrimonial del Centro Histórico se recurrió a revisar bibliografía especializada que aunque escasa, permite visualizar su riqueza urbano-arquitectónica.

#### **IV.1.- Inventario y características del inmueble terciario.**

##### **IV.1.1.-El comercio ( Mayoreo, Menudeo y Mercados)**

La presente investigación considera que el comercio es la negociación que se realiza comprando, vendiendo o permutando mercancías con el único objetivo de lograr una utilidad o ganancia, para ello se establece una comunicación interpersonal a partir de un establecimiento comercial formal.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Al mencionar comercio formal, nos referimos a los locales comerciales con registro oficial. Negocios que pagan sus respectivos impuestos. En el presente estudio no se analiza la economía informal, es decir, a los vendedores ambulantes y que de alguna

El comercio para (efectos de estudio) lo hemos clasificado en tres variantes: Mayoreo, Menudeo y Mercados.

El comercio al Mayoreo es un negocio de intercambio de productos y bienes materiales mayoritarios, comunmente se conforma de bodegas de almacenamiento y distribución de mercancías; los vehículos que utiliza son desde camionetas de media tonelada hasta camionones tortón de doble rodada incluyendo los trailers de 12 toneladas.

El comercio al Menudeo, también se considera un negocio de intercambio con la venta de productos tipo familiar-doméstico. Existe un intercambio de productos y bienes materiales de tipo minoritario.

Por su parte, los Mercados como un negocio se presentan bajo una infraestructura de tipo colectivo, donde se ofertan diversos productos perecederos y no perecederos.

#### A) Comercio al mayoreo.

La localización de los inmuebles comerciales que se dedican al mayoreo, tienden a la centralidad (véase mapa No 8).

Notamos que la mayoría del inmueble terciario se localiza en el cuadrante surponiente, ahí se ubican los mercados tradicionales de Oaxaca ( Benito Juárez y 20 de Noviembre) cubriendo un corredor comercial hasta el mercado de abastos y la central de autobuses de segunda clase. De hecho esta es el cuadrante de mayor actividad comercial en el Centro Histórico.

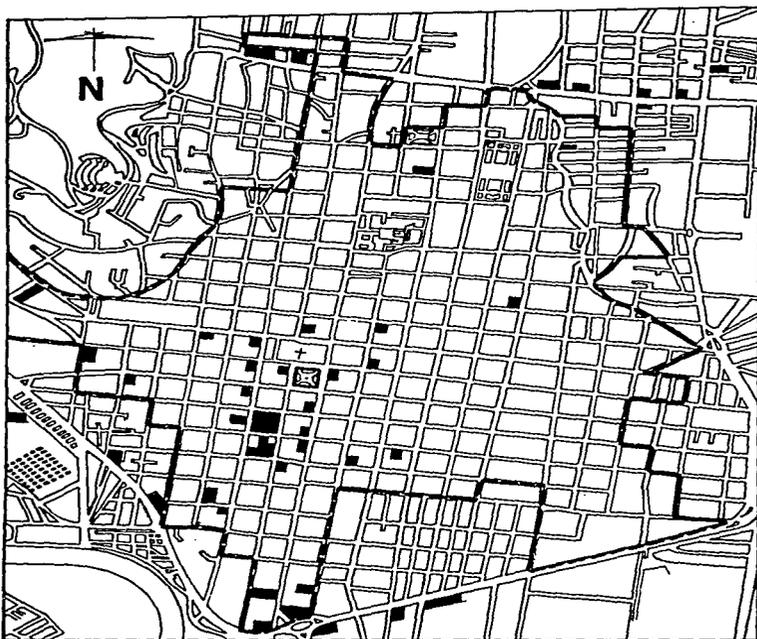
El demás inmueble al mayoreo se localiza en la periferia norte y sur, comunmente son inmuebles que tienen que ver de alguna forma con la actividad automotriz; otra característica de localización de estos inmuebles es la cercanía a los accesos por carreteras federales.

De los 36 inmuebles considerados en el inventario <sup>2</sup>, calculamos que el 25% se dedican a la venta de aparatos electrodomésticos, el 19% a la venta de muebles y artículos para el hogar, el 16.6% a las ferreterías y materiales para la construcción, el 13.8% a los supermercados, el 8.3% a refaccionarias y venta de automóviles y el 5.5% a la venta de libros.

---

manera participan en la imagen urbana y en la función vial.

<sup>2</sup> Encuesta de campo, agosto 1991. (véase el apéndice )



**OAXACA**

FUENTE: INFORMACION DE CAMPO / AGOSTO 1991

**MAPA No. 8**

**LOCALIZACION DEL COMERCIO AL MAYOREO**

**SIMBOLOGIA:**

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  COMERCIO AL MAYOREO



UN EJEMPLO DE VIVIENDA REACONDICIONADA PARA USO DEL INMUEBLE TERCIA-  
RIO. (FOTO 1991)



CASA HABITACION TRANSFORMADA EN USO COMERCIAL "PLAZA ANTEQUERA"  
EN EL CENTRO HISTORICO. (FOTO 1991)

A partir de estos cálculos, notamos que el mayor porcentaje de los inmuebles terciarios son para las mueblería, estas para su funcionamiento requieren maniobras de carga y descarga aún no controladas por las autoridades municipales, así también el demás inmueble terciario requiere de acciones de abasto y distribución de mercancía, esto afecta considerablemente la función vial.

Respecto a las características constructivas, el inmueble al mayoreo representa, en su generalidad, una total discordancia al contexto urbano histórico, es decir, a la volumetría, color, textura, alturas y vanos, por ejemplo los edificios de "Sear", "Montajes" y el supermercado "Blanco"<sup>3</sup>, muestran una volumetría mayor al contexto, son edificios de hasta cinco niveles de altura, sus fachadas contienen materiales de vidrio y colores llamativos, no contienen vanos, ya que su diseño arquitectónico es de tipo caja cuadrada.

Un fenómeno comercial que hoy en día tiende al mayoreo o a la diversificación de ventas, es la creación de " Miniplazas Comerciales ", transformando la vivienda de tipo vecindad en negocios centrales lucrativos. Esta transformación surge de la especulación del suelo y de la reducción de costos que implica apoderarse del inmueble en un estado físico de abandono.

Los esplendidos patios de esas casuchas deterioradas, sirven a la postre como pasillos de recepción y tránsito de consumidores que se dan cita en estos lugares.

Las características generales de esta modalidad comercial se enfocan a un tipo de consumidor de ingresos medios-altos reflejo del lujo con que se equipan, en un recorrido general por el Centro Histórico observamos un caso: la "Plaza Alameda" que cuenta con ocho locales comerciales, discoteque y una sala de cine <sup>4</sup>.

Esta mini plaza comercial se localiza a una cuadra de la Alameda central y de la iglesia de Catedral; el no contar con estacionamiento vehicular propio y realizar maniobras de abasto, provoca un impacto urbano importante en la vialidad pública

---

<sup>3</sup> Datos obtenidos a partir de la observación en la encuesta muestral en cruces viales de la ciudad. Para mayor información véase el capítulo IV.4 del presente estudio.

<sup>4</sup> Este tipo de plazas comerciales avanzan con relativa rapidez, sus características de tamaño son inferiores a las comúnmente conocidas en la ciudad de México (Perisur, Coyoacán, Universidad...) El concepto más apropiado es el de "Miniplaza comercial".

Este fenómeno de expansión comercial, genera dos reflexiones a considerar: primero, la disminución de uso de suelo habitacional con sus respectivas consecuencias y, segundo una alternativa de restauración inmobiliaria.

Actualmente existen 12 microplazas comerciales distribuidas en la parte central y se espera que a través del tiempo, tiendan a aumentar.

#### B) Comercio al menudeo.

Los resultados de la encuesta de campo aplicada a los 3288 lotes en el área central, fueron los siguientes: 1018 lotes inventariados, corresponden a un inmueble terciario con actividad comercial al menudeo, representando el 30.96% del uso total. Ello muestra una gran diferencia en relación al 1.09% que representó el comercio al mayoreo<sup>5</sup>.

Con el recorrido de campo, hemos observado que las características de ventas del inmueble terciario en cuenta a la actividad comercial al menudeo, son el reflejo de los estratos socioeconómicos del consumidor observables en cada zona, por ejemplo: en la parte surponiente o mercado de abastos y central camionera de segunda clase, la venta de las mercancías son para consumidores de las áreas urbano-rurales de las regiones circundantes.

Otras observaciones, en el mismo sentido, es la interconexión funcional del inmueble terciario en combinación con la vivienda, para ello, se realizan constantemente readaptaciones comerciales, por ejemplo: cocheras transformadas en locales comerciales y de exposición, pasillos utilizados como mostradores y plantas bajas utilizadas para exposiciones mercantiles.

Lo dicho anteriormente va ligado a una sobrevivencia familiar mas que a un logro excesivo de ganancia económica<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Trabajo de campo. Análisis de la encuesta aplicada al Centro Histórico de Oaxaca. Agosto 1991.

<sup>6</sup> La organización familiar se ve favorecida al combinar los espacios de vivienda y trabajo. El jefe de familia permanece mas tiempo cerca de su núcleo familiar e interactúa con su comunidad y vecinos. El mismo productor tiende a vender sus propios productos, lo que peculiariza el uso de suelo urbano en toda ciudad novohispana. Véase "La Transformación Social en México, 1875-1910" Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 98. Así también véase Aguirre Gonzalez Angulo. "Artesanado y ciudad a finales del siglo XVIII. México, C.F.E. 1983. Colección Sep-80 p. 49

En cuanto a su localización (véase el mapa No 9) la tendencia es centralista, a mayor cercanía del núcleo central, mayor el número de establecimientos, sin embargo el grueso del comercio al menudeo se localiza en la parte surponiente con una clara tendencia hacia el mercado de abastos y la central camionera de segunda clase.

Entre este lugar y los mercados centrales de la ciudad se reafirma la existencia de corredores comerciales que día con día consolidan este tipo de uso del suelo.

Por otra parte, la actividad externa del inmueble dedicado al comercio al menudeo, también genera maniobras de carga y descarga a todas horas del día, con esta actitud se participa en el congestionamiento vehicular y peatonal del lugar, provocando un impacto negativo en la imagen urbana.

Cabe mencionar que al respecto la zona "popular" es la que mayormente participa en el deterioro de la imagen ya que las pocas viviendas con valor arquitectónico son protagonistas de las modificaciones que las necesidades comerciales van exigiendo, un ejemplo: la destrucción de vanos y puertas en las viviendas ubicadas en las calles de las "Casas" y J.P. García.

El área popular en cuanto a imagen urbana del inmueble al menudeo, se encuentra desvinculada con la imagen urbana que presenta la zona monumental, aunque físicamente se encuentran ligadas.

Sin embargo, las autoridades de gobierno han realizado una inversión considerable en la zona monumental, así lo constatan las obras de pavimentación, alumbrado público con infraestructura subterránea, alumbrado a monumentos importantes y la creación del corredor turístico. Una explicación de estas acciones es la rentabilidad turística que muestra el lugar, ya que ahí se concentran la mayoría de los monumentos históricos.

En este sentido, se encuentra olvidada la parte surponiente del Centro Histórico, siendo esta la que mayor dinámica comercial al mayoreo y menudeo presenta.

### **C) Características de los mercados.**

En el Centro Histórico de Oaxaca existen siete mercados con similares características funcionales y constructivas.

La localización de estos inmuebles se distribuyen por toda el área central (véase el mapa No 10).

En la parte central se ubican los dos mercados mas importantes de la ciudad: el 'Benito Juárez' y el "20 de Noviembre"; el primero data de principios del siglo XIX con una estructura empleada durante el gobierno porfirista; el segundo, fue instalado y adecuado sobre un hospital anexo al templo San Juan de Dios<sup>8</sup>.

Los dos mercados, centralizan la actividad comercial consolidando un enclave importante de movilidad poblacional y núcleo de expansión comercial.

El aspecto físico de ambos mercados refleja el mal estado en que se encuentran, su decadencia constructiva es significativa y sus fachadas principales son absorbidas por la propaganda de los locales comerciales exteriores, a esta imagen debemos sumar la insuficiencia de áreas para estacionamientos y la falta de lugares exclusivos para las maniobras de carga y descarga de los productos.

En resumen, estos inmuebles participan considerablemente en el deterioro de la imagen urbana y en el conflicto vehicular del lugar. Sin embargo, actualmente son visitados por el turismo nacional e internacional, principalmente por sus productos artesanales, ropa típica y antojitos regionales.

Los mercados en Oaxaca han funcionado como enclaves económicos de cobertura regional. El sistema de mercado regional ha sido un aliciente del consumidor por la diversificación de los productos que se ofrecen y por el dinamismo económico que producen<sup>9</sup>.

En este tipo de mercado, tipo "tianguis", los indígenas ofrecen sus productos a los consumidores urbanos o de otras regiones. Se efectúa una vez por semana en cada uno de los distritos del centro.

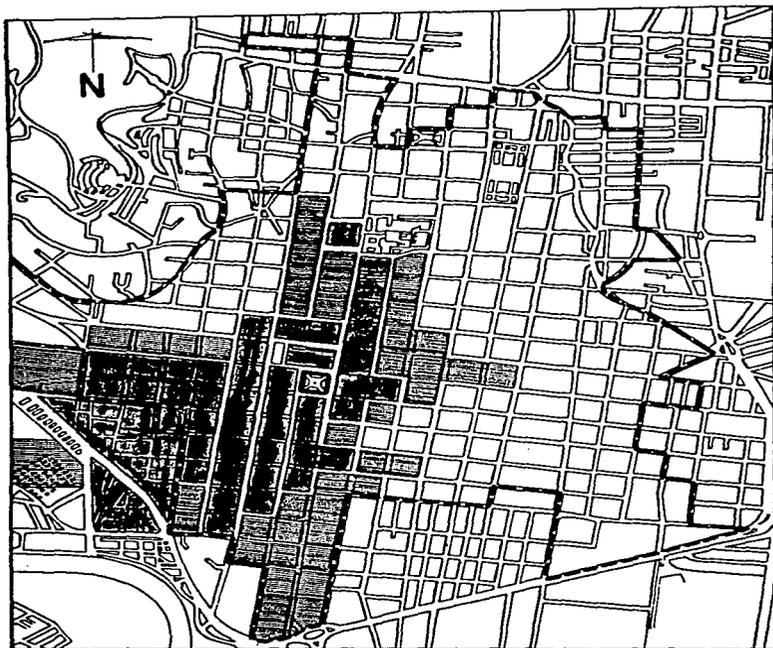
En la ciudad de Oaxaca se celebra el día de plaza los días sábados, pero ya es característico que los días Martes se concentren vendedores foráneos con mercancías especializadas, esto es, venta de mariscos, fruta y verdura; los días jueves se vende flores y ropa.

---

<sup>7</sup> Para mayor profundidad véase Arquitectura Porfirista. La colonia Juárez de Segura Jauregui Elena. Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco. Editorial Tilde 1990.

<sup>8</sup> El templo de San Juan de Dios se llamó así por la orden hospitalaria que la fundó allá en Granada España en 1538. Véase a Velasco Perez Carlos. "Oaxaca, Patrimonio Cultural de la Humanidad". Gobierno del Estado 1991. pp 41-45.

<sup>9</sup> Véase "Mercados de Oaxaca". Diskin, Martín y Scott Cook. Colección presencia No.12 México, D.F.. Instituto Nacional Indigenista. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Primera reimpresión 1989.

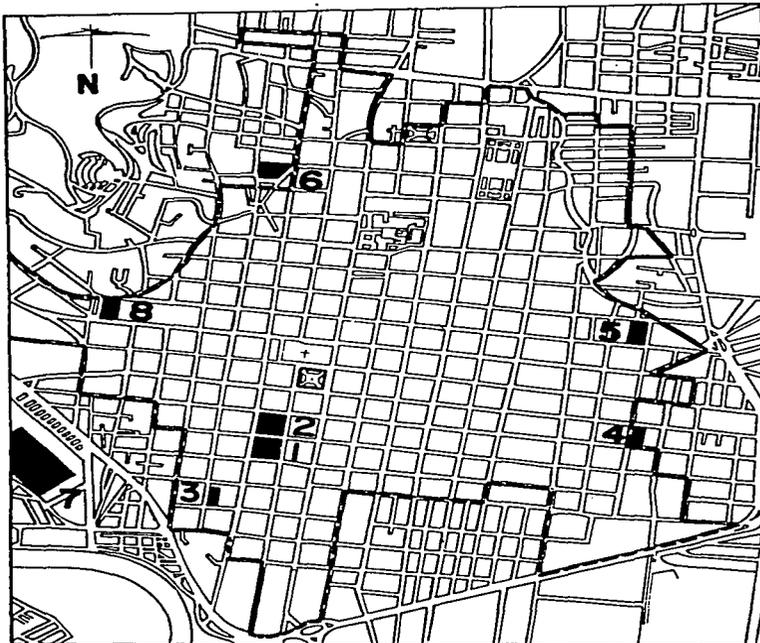


**OAXACA**

**MAPA No 9 LOCALIZACION DEL COMERCIO AL MENUDEO**

**SIMBOLOGIA**

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  AVANCE DEL COMERCIO AL MENUDEO
-  CONSOLIDACION



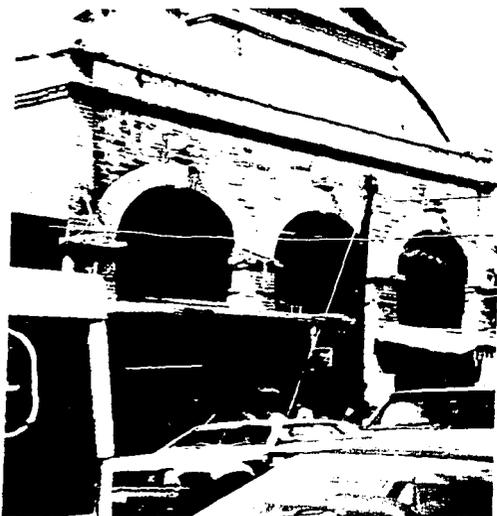
MAPA No. 10

LOCALIZACION DE MERCADOS

SIMBOLOGIA

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  MERCADOS

- |   |                 |   |                 |
|---|-----------------|---|-----------------|
| 1 | 20 DE NOVIEMBRE | 5 | LA MERCED       |
| 2 | BENITO JUAREZ   | 6 | SANCHEZ PASCUAS |
| 3 | ARTESANIAS      | 7 | ABASTOS         |
| 4 | LA NORIA        | 8 | EL MARQUESADO   |



CARACTERISTICAS EXTERIORES DEL  
MERCADO CENTRAL "BENITO JUAREZ  
MAZA" CON UNA CONSTRUCCION DE  
PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.  
(FOTO 1991)



La atracción que ejerce el sistema de mercado regional en Oaxaca es importante en la medida de que soporta la acción poblacional de 121 municipios ubicados en los Valles Centrales, esto se refleja en el índice de uso de suelo del área central con 75%, esto significa la necesidad de mayores oferta de servicios públicos.

#### IV.1.2.- La oferta de los servicios.

El presente estudio considera a los servicios como una organización comunitaria y a su personal, que se dedican a satisfacer las necesidades colectivas de una sociedad demandante<sup>10</sup>.

Para efectos de esta investigación se consideró analizar sólo los principales servicios urbanos, bajo el criterio de selección de ser los más representativos para la problemática de la función vial e imagen urbana. La clasificación propuesta fue bajo los conceptos de: básicos, complementarios, públicos y turísticos.

##### A) Servicios básicos.

Los servicios básicos seleccionados fueron: gasolineras, escuelas centralizadas, clínicas y hospitales. En el primer caso existen tres gasolineras en funcionamiento con 10 bombas de suministro, localizadas en el área central.

Cada una de ellas se conforma de un área de lavado y engrasado. Sin embargo es observable que el servicio es insuficiente dado las grandes filas de vehículos que se forman para obtener el abasto necesario del combustible, lo que coadyuva a la problemática vial e imagen urbana del lugar.

Otro inconveniente importante, sobre su localización, es el alto riesgo de accidentes que significa para los mismos conductores y para los peatones del lugar.

Es aconsejable que este tipo de inmueble transfiera sus servicios fuera del área central en un corto plazo.

---

<sup>10</sup> Véase La Ciudad y la Región. Las redes urbanas en Pierre George. Geografía urbana 1982. págs. 250-287. "Servicios", m. (lat.servitium) organización personal y destinados a satisfacer necesidades del público o de alguna entidad social o privada en... Diccionario ideológico de la lengua española. Cita tomada de "Turismo" De la Torre Oscar. Cultura Económica. México 1980.

En cuanto al inmueble educativo, existen actualmente 21 planteles oficiales y 4 particulares a nivel básico, 10 secundarias técnicas y 7 de enseñanza media superior, 3 a nivel superior y dos facultades de la Universidad Benito Juárez.

Independiente del tamaño de los inmuebles, se estimó una concentración del 84%, lo que provoca un desequilibrio espacial al saber que en colonias periféricas no existe el servicio educativo.

El problema de la dinámica escolar, radica en la aglomeración urbana que genera sus funciones, sobre todo en horas de entrada y salida ya que se observan continuos congestionamientos vehiculares por las paradas en doble fila, todo ello contribuye a los conflictos de tránsito y a la imagen urbana del área central.

El equipamiento de salud localizado en el área central, provoca aspectos disfuncionales de flujo vehicular, las entradas y salidas constantes de las ambulancias y la falta de estacionamiento propio, dificultan las maniobras médicas y participan al conflicto vehicular del lugar.

Entre los inmuebles de salud mas representativos en el Centro Histórico tenemos los siguientes: la Cruz Roja, el hospital "Canseco Landeros", clínica de Salubridad y Asistencia y el hospital "Molina", este último de carácter privado.

#### **B) Servicios complementarios.**

Los inmuebles seleccionados son: bancos, cines, teatros y gimnasios.

Respecto a la estructura bancaria, existen 17 inmuebles bancarios concentrados en la parte central de la ciudad (véase el mapa No 11) y apéndice A-2. Las funciones propias del inmueble permiten ser núcleos de alta atracción de población. El 100% de los inmuebles bancarios, carecen de estacionamientos propios lo que propicia la conflictualidad vial. Así mismo, el 70% de ellos no obedecen a un diseño y calidad constructiva acorde al perfil urbano colonial. Así lo reflejan sus construcciones "modernistas".

Por otra parte, existen 6 cines sin estacionamiento propio con características constructivas discordantes al entorno histórico.

En la misma situación se encuentran los dos gimnasios, uno que pertenece a la Universidad "Benito Juárez" y otro ubicado en la avenida José María Pino Suárez. Tanto los cines como los gimnasios presentan una centralidad alrededor de las cuatro manzanas principales.

Una excepción al aspecto constructivo es el caso del teatro "Macedonio Alcalá" ya que representa una muestra única, en su estilo, de arquitectura civil mexicana, se ubica en las calles de 5 de Mayo y María Morelos. Sin embargo la falta de estacionamiento propio dificulta la circulación vehicular de la zona.

### C) servicios públicos.

Los inmuebles seleccionados son: oficinas de gobierno tanto municipal como estatal, inventariando 31 inmuebles de este tipo. Las características funcionales de estos inmuebles es de alto dinamismo por la atracción poblacional que ejercen, tanto localmente como regional. También ejercen maniobras de carga y descarga de material y que por su centralismo y falta de estacionamientos propios, participan en el conflicto vial.

El 21% de los inmuebles no cumplen con las características adecuadas que armonicen arquitectónicamente con el perfil urbano colonial<sup>11</sup>.

### D) servicios turísticos<sup>12</sup>.

Los inmuebles seleccionados son: los hoteles y restaurantes de mayor importancia central. Son seis los hoteles seleccionados: el Presidente, el Señorial, el Francia, el Misión, el Virrey, el Riviera y el Monte Alban.

Los restaurantes analizados son cinco: el Catedral, el Mesón, el Vitral, el Vasco y La Flor de Oaxaca.

En cuanto los primeros, se localizan en un radio de las tres manzanas centrales. La problemática presentada es que tampoco cuentan con estacionamiento propio, lo que permite realizar maniobras de ascenso y descenso de clientes en doble fila, participando con ello en los conflictos viales.

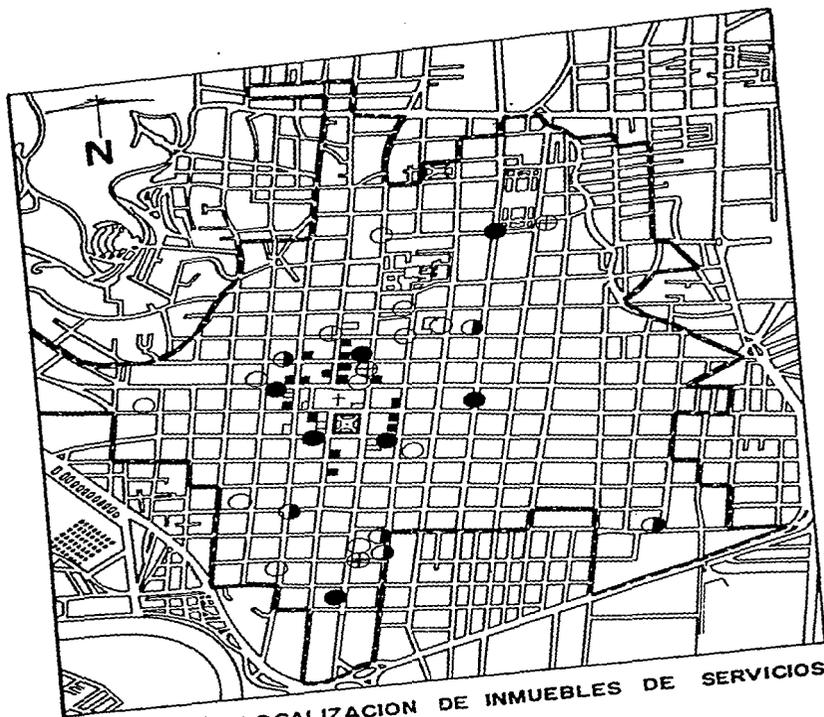
Respecto a su imagen urbana mas del 50% no cumplen con los requisitos mínimos de integración al entorno colonial.

En el caso de los restaurantes de igual forma no cuentan con estacionamiento propio y cuatro de ellos no se integran al entorno colonial.

---

<sup>11</sup> Un ejemplo son las oficinas de teléfonos de México cuyas características constructivas son de bloque de concreto sin ningún diseño acorde al entorno colonial, su gran volumetaria agrede la imagen urbana del Centro Histórico.

<sup>12</sup> La relación de los servicios con el turismo se clasifican en: específicos o inmediatos, comunes o inmediatos. Véase "El Turismo, Fenómeno social de De la Torre Oscar. Edit. Fondo de Cultura Económica. México 1980 p.p. 40-50.



**OAXACA**

**MAPA No. II LOCALIZACION DE INMUEBLES DE SERVICIOS**

**SIMBOLOGIA**

 LIMITE DEL CENTRO HISTORICO

 ZOCALO

 PLAZA MAYOR

 ESCUELAS

 CINES

 BANCOS

 HOTELES

 SALUD

 GIMNASIOS



LA ENTRADA Y SALIDA DE ESTUDIANTES A LOS INMUEBLES EDUCATIVOS, NOTE-  
SE LA PROBLEMATICA VEHICULAR Y PEATONAL QUE GENERAN. (FOTO 1991)



EL SERVICIO DE GASOLINERIAS EN EL CENTRO HISTORICO PROVOCA MALA IMA-  
GEN URBANA Y CONGESTIONAMIENTOS VIALES. (FOTO 1991)

Cabe considerar que este tipo de inmueble funciona actualmente en un espacio reducido (Centro Histórico) y que por la magnitud de sus funciones no responde a las necesidades de espacio que requiere para su buen funcionamiento<sup>13</sup>.

En este sentido, el área central se a visto afectada por la concentración de actividades terciarias que se generan en la misma ciudad.

De alguna manera ha crecido (metafóricamente) el cuerpo desmesuradamente y la cabeza ha quedado del mismo tamaño, creándose un desequilibrio patológico que afecta el funcionamiento vial e imagen urbana del Centro Histórico de Oaxaca.

#### **IV.1.3.- El Transporte público urbano.**

La descripción del transporte público urbano (autobuses) se limita al interior del Centro Histórico sin perder de vista la íntima relación con el entorno urbano, es decir, con la totalidad de la mancha urbana y el área conurbada.

El transporte público es un tipo de transporte colectivo que se da en el Área Central y forma parte de un servicio público administrado por intereses particulares. Además es un componente principal del sector terciario.

A continuación se describen las rutas, las unidades de transporte, las empresas, retardos y velocidades promedio del transporte público<sup>14</sup> en el Centro Histórico de Oaxaca.

#### **A) Características del transporte público urbano.**

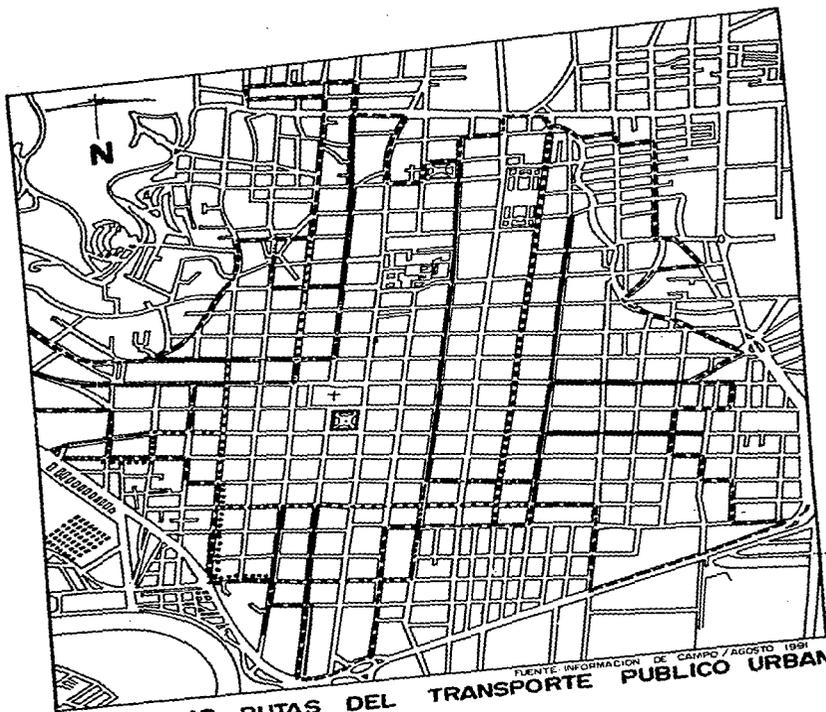
Existen 41 rutas en la ciudad de Oaxaca de las cuales 32 circundan y atraviesan en su recorrido el área central<sup>15</sup> (véase mapa No 12). Las rutas de autobuses, frecuentemente son modificadas por los choferes sin que exista un control al respecto, lo que provoca concentración de rutas, principalmente en la parte surponiente de la ciudad, ello se debe a la atracción que ejercen

---

<sup>13</sup> En el caso de los hoteles en la ciudad, actualmente se tienen 130 inmuebles que representan un total de 3628 cuartos. Sector estatal 1991.

<sup>14</sup> Otros aspectos que no se consideran en el presente estudio son: tipos alternos de transporte, comportamiento y número de usuarios, aspectos políticos, jurídicos, administrativos, organización y educación vial.

<sup>15</sup> Observación a partir del mapeo de rutas en trabajo de campo y gabinete. Agosto 1991.



**OAXACA**

MAPA No. 12 RUTAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO

FUENTE: INFORMACION DE CAMPO / AGOSTO 1991

**SIMBOLOGIA**

— LIMITE DEL CENTRO HISTORICO

ZC ZOCALO

+ PLAZA MAYOR

— 2-3 RUTAS

— 3-5 RUTAS

— 6 y + RUTAS

el siguiente equipamiento: el mercado de abastos, la central de camiones foráneos (2a clase), los sitios de taxis foráneos y la terminal del ferrocarril Oaxaca-México<sup>16</sup>.

La concentración de rutas, permite identificar siete áreas de conflicto vehicular (véase mapa No 13) observese como en las zonas sureste y noroeste del Centro Histórico se concentra el número de rutas<sup>17</sup>.

La problemática detectada es compleja, parte de las características viales, la concentración del equipamiento y el total de las actividades terciarias, lo que origina que poco más del 50% de los viajes converjan al centro de la ciudad, al igual que el 90% de las rutas del transporte urbano. Esto ocasiona conflictos viales en casi toda la zona centro. Se ha observado que las horas pico son de 8:00 a 9:00 hrs, de 14:00 a 15:00 hrs. y entre las 20:00 y 21:00 Hrs.

En relación a la vinculación con el sistema de transporte, la vialidad central de la ciudad, presenta graves problemas ya que las secciones transversales son reducidas (traza colonial) y mas aún disminuye su capacidad vehicular por las constantes paradas de la unidad de transporte, dentro de los carriles utiles para la circulación.

En cuanto a las rutas, se tienen en su mayoría recorridos irregulares y complicados lo que dificulta y retrasa el acceso fácil y rápido de los usuarios. El 90% de las rutas penetran al Centro Histórico y el 100% a la central de Abastos (vecino al Centro Histórico).

Aunado a este, la desequilibrada distribución de unidades por ruta, ocasiona una fluctuación de oferta en rutas de alta demanda y en su caso largos períodos de espera entre autobús en un mismo recorrido.

El estado de conservación de las unidades en su mayor parte es malo, lo que refleja la pésima calidad del servicio prestado.

---

<sup>16</sup> Se le ha considerado área "popular" por ser el lugar de mayor movilidad poblacional de la ciudad y por las condiciones socioeconómicas relativamente inferiores de sus usuarios.

<sup>17</sup> Levantamiento de campo. Agosto 1991. se registrarón rutas, nombres y trayectos de las mismas. Véase capítulo IV.4 del presente estudio.

**B) Empresas del transporte público urbano.**

En la actualidad existen tres líneas del transporte público: la Sociedad Cooperativa de Transporte "Choferes del Sur" S.C.L.; Transportes Urbanos y Sub-urbanos "Guelatao" S.A. y Transportes Urbanos de la ciudad de Oaxaca, S.A.

La participación en número de unidades es: 132, 43 y 110 respectivamente. Las dos primeras empresas operan bajo un mismo control administrativo<sup>18</sup>.

Cada autobús traslada un promedio de 987 pasajeros diarios lo que hace un total de 238,966 pasajeros en las tres líneas, esto da un índice de ocupación por cada autobús de 1.5 siendo la media nacional de 1.15<sup>19</sup>, lo que indica que existe un sobrecupo para atender las necesidades de la población<sup>20</sup>.

Para ajustarse a la media nacional se requerirán 39 unidades adicionales. Las tres empresas del transporte, a pesar de contar con la autorización de rutas, estas generalmente no se respetan; existen continuos sabotajes de rutas a fin de lograr mayores ganancias por viaje redondo.

**C) Velocidades y causas de retardo.**

La variación de velocidad en la circulación vehicular, varía en un rango de 7.1 a 18.2 Km-hr., cuando la velocidad reglamentada es de 30 Km-hr. en la ciudad<sup>21</sup>.

En este sentido, se están violando los artículos 74, 75, 89 y 66 del reglamento de tránsito de la ciudad, en lo referente a la disminución de la velocidad<sup>22</sup>.

En el recorrido total por ruta, logramos detectar que los retardos principales se deben a las siguientes causas: el 13.2% a vehículos en doble fila, no se descarta la posibilidad de que este porcentaje sea reflejo de la función del inmueble terciario; el

---

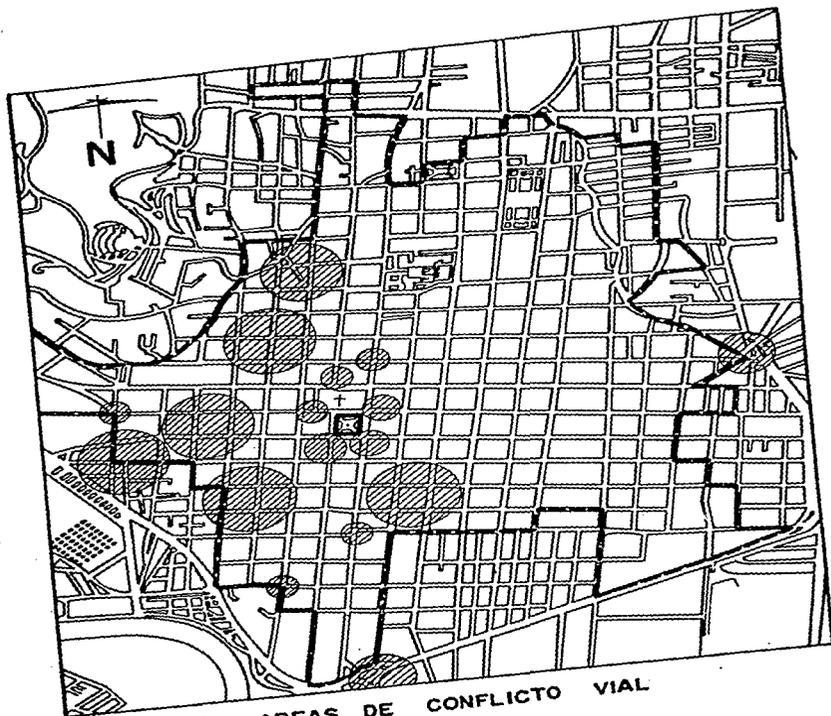
<sup>18</sup> Información oficial. Transito y Vialidad del Estado de Oaxaca. 1991.

<sup>19</sup> Norma S.C.T. 1991.

<sup>20</sup> Proyecto: Estudio de la Vialidad en el Centro Histórico de Oaxaca 1991. Instituto Tecnológico de Oaxaca.

<sup>21</sup> Norma S.C.T. 1991.

<sup>22</sup> Véase Reglamento de tránsito metropolitano del estado de Oaxaca. 1980.



**OAXACA**

**MAPA No. 13 AREAS DE CONFLICTO VIAL**

**SIMBOLOGIA**

- ┌┐ LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
- ▣ ZOCALO
- ⊕ PLAZA MAYOR
- CONFLICTO VIAL



EL MAL ESTADO FISICO DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO PERMITE INCREMENTAR LA CONTAMINACION AMBIENTAL. (FOTO 1991)



EL CONGESTIONAMIENTO DE RUTAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO. (FOTO 1991).

70.5% a retardos por ascenso y descenso de pasajeros; el 11.3% por señales de "alto" y el 5.0% en diversos motivos<sup>23</sup>.

El gran porcentaje de retardos permite suponer que las causas mayoritarias son generadas por el funcionamiento de la actividad terciaria.

Retomando los datos de un estudio de origen y destino, se detectó que el 54% de los usuarios se dirigen a lugares de trabajo; el 40% a capacitación y estudios y un 6% a compras, trámites y diversos<sup>24</sup>.

Esto significa que el Centro Histórico es fuerte atracción de población empleada, básicamente en actividades terciarias.

Por su parte, el estado físico de las unidades de transporte reflejan el mal estado de las mismas, participando activamente en la contaminación ambiental por los humos, polvo y ruido, todo ello coadyuva al deterioro de la imagen urbana.

#### IV.2.- El patrimonio histórico y la amenaza del terciario.

##### IV.2.1. La historia urbana.

El territorio oaxaqueño estuvo poblado durante la época prehispánica por diversos grupos étnicos<sup>25</sup> (zapotecas, mixtecas, aztecas...etc.). Hacia la segunda parte del siglo XV, el emperador azteca "Ahuitzol" estableció diferentes puntos militares de control para vigilar el flujo de las mercancías y el pago de los tributos.

Uno de los puntos de avanzada (de carácter militar) y fundación mexicana más importante se ubicaba a un costado occidental del río Atoyac y se le conocía por Huaxyacac. Lugar que con el paso del tiempo es hoy la ciudad de Oaxaca.

---

<sup>23</sup> Análisis de la información a partir de 3288 lotes de la zona monumental, levantamiento efectuado en Agosto de 1991.

<sup>24</sup> Estudio de campo a partir de una ruta de transporte público suburbana (Nazareno-Oaxaca) Miguel Santana. Tecnológico de Oaxaca. 1991.

<sup>25</sup> Palerm Angel y Wolf Eric ha considerado que el Valle de Oaxaca fue el área clave de Mesoamérica. Véase "El Asentamiento Prehispánico. Geografía y Prehistoria. "Las penetraciones Aztecas y Mixteca y la sociedad Zapoteca al contacto con los españoles". Cap. II en Las Razas y clases de la Oaxaca colonial. Chance K. John. Instituto Nacional Indigenista de Oaxaca", en historia de Oaxaca de Gay Antonio José. tomo I. 1978 Gobierno Constitucional del Estado de Oaxaca p.p. 3-29.

Al arribo de los conquistadores españoles hacia finales de 1521, se celebró en ese lugar la primera misa, la que mas tarde llegaría a considerarse como el acto de fundación de la villa de Antequera el 22 de abril de 1522 y que a la postre sería declarada ciudad por cédula real del emperador Carlos V en el año de 1533<sup>26</sup>.

En 1529 arribo la orden religiosa de Santo Domingo, desplegando una intensa labor evangelizadora y constructiva, así lo refleja la construcción de 29 templos en la región.

En 1535 la ciudad es considerada obispado, pronto tuvo un edificio catedralicio de planta basilical edificado con un material constructivo de cantería verde, destinado a convertirse en "típico" en la fase constructiva de los principales monumentos coloniales.

A principios del siglo XVII, la ciudad de Antequera ya constituía un importante centro regional y de poder comercial. Oaxaca entonces considerada como la tercera ciudad de importancia en la Nueva España (primeramente México y Puebla).

A principios del siglo XVIII la ciudad de Oaxaca ya contaba con seis mil habitantes (véase el mapa No 14), la imagen de la ciudad continuaba siendo la misma, es decir, casas de un nivel con muros anchos, puertas y ventanas elaboradas sobre marcos de cantería verde.

A finales del siglo XVIII, la ciudad se consolidó como sede regional del poder virreinal. La jurisdicción de la alcaldía llegaba hasta el Golfo de México por el oriente y el Oceano Pacífico por el occidente.

Ya, para el siglo XIX la ciudad alcanzaba los 14 mil habitantes (véase el mapa No 14). En la guerra de Independencia, la ciudad desempeño un papel importante; varias acciones tuvieron lugar en la región.

El primero de Junio de 1823 la ciudad de Oaxaca se declaró estado libre y soberano<sup>27</sup>.

En los años de 1847 y 1852 se llevó a cabo (en la administración de Don Benito Juárez) el primer levantamiento geográfico de la ciudad produciendo el primer plano de la ciudad de Oaxaca.

<sup>26</sup> El problema de la fundación, llevaría consigo una abundante legislación urbanística. Tema que remitimos a Benévolo, op. cit. vol. I pp. 626

<sup>27</sup> Véase ..de la Independencia al Porfiriato, la entrada de la "Modernidad" urbana. pp. 239 en Logros y Contradicciones, op. cit. 32

En ese entonces la capital del estado, adoptó el nombre oficial de Oaxaca de Juárez debido al decreto No 4 del Congreso Local, expedido el 10 de Octubre de 1872.

A finales del siglo XVIII en los años 1882 y 1884 la ciudad obtiene grandes beneficios, tales como; el alumbrado público y una nueva nomenclatura de calles<sup>28</sup>.

En el siglo XIX se da una expansión urbana hacia la periferia y se consolidan algunas poblaciones aledañas, tales como: San Martín Mexicapán, Jalatlaco, Xochimilco, el Marquésado y San Juan Chapultepec, entre otros<sup>29</sup>.

La ciudad en aquella época, de 129 has. En esta superficie no estaban consideradas las calles, como tampoco las plazas y plazuelas ni las fracciones de manzana ubicadas en la periferia de la mancha urbana. También fueron excluidas las manzanas destinadas a la agricultura.

Por el norte y noroeste colindaba la ciudad con el pueblo y tierras de Jalatlaco, río del mismo nombre de por medio, y con la hacienda de Cinco Señores al sur con el río Atoyacón la hacienda de la Noria y las labores de Trinidad de las Huertas al poniente con las tierras del Marquésado<sup>30</sup>.

A partir de los años 70s, se observa una fisonomía diferente de la ciudad, las causas principales fueron: el crecimiento demográfico, la inmigración rural y el crecimiento del sector terciario.

El Centro Histórico, obtiene mayor importancia, adquiriendo la declaración de Zona de Monumentos el 20 de Marzo de 1976 y Patrimonio de la Humanidad en Diciembre de 1987.

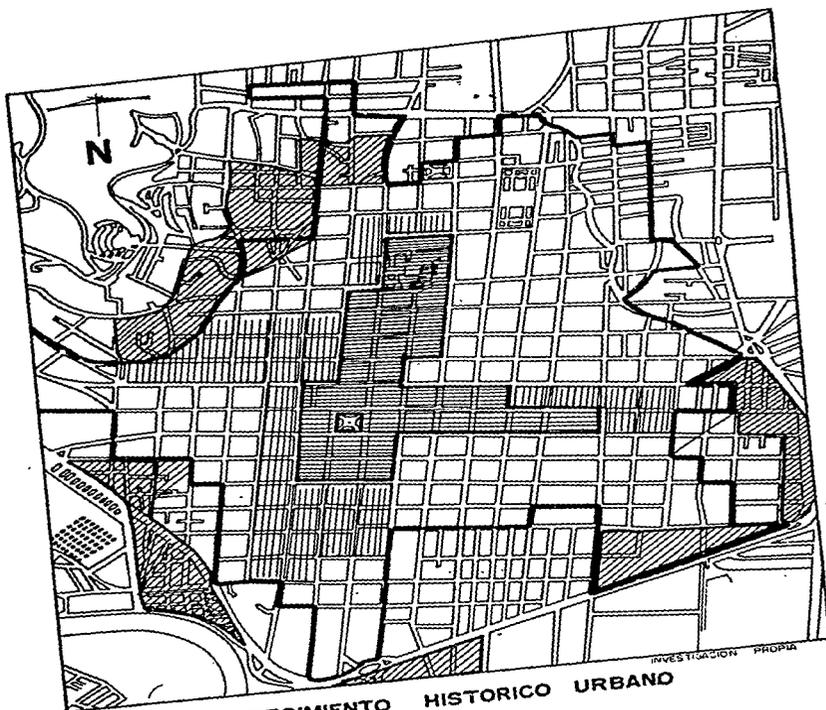
El auge actual de la ciudad de Oaxaca se refleja en el desarrollo del sector terciario y el aumento del turismo. La gran movilidad vehicular que ocasionan estas actividades, ejercen una presión a la infraestructura vial y al uso del suelo que pone en peligro la traza urbana histórica.

---

<sup>28</sup> La información histórica se obtuvo del Plan Parcial del Centro Histórico de Oaxaca 1986-1988. Véase el "Nacimiento del Porfiriismo" cap. XI de la Historia de Oaxaca. Jorge Fernando Iturribarria, 1934 pp. 222-226

<sup>29</sup> A partir de la década de los 40s, se inicia un crecimiento del 6.3% entre 1940-1950 y de 3.8% de 1970-1980 cuando la población llega a 154,223 habitantes. Plan Parcial del Centro Histórico de Oaxaca. 1986-1988.

<sup>30</sup> Plano de la ciudad de Oaxaca, levantado por Juan Manuel Gijón 1803. Retomado del libro La Ciudad de Oaxaca que conoció Morelos. Hugo Altamirano Ramirez. Oaxaca 1992.



MAPA No. 14 CRECIMIENTO HISTORICO URBANO

SIMBOLOGIA

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  SIGLO XVI

-  SIGLO XVII
-  SIGLO XIX
-  SIGLO XVIII
-  SIGLO XX

REDENSIFICACION EN EL CENTRO Y CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA.

#### IV.2.2.- La traza urbana.

Con este término se indicaba en la jerga urbanística de la colonia el área o cuadrícula central de la ciudad. En los asentamientos españoles, traza y ciudad eran sinónimos frecuentes. Traza se diferenciaba de los "barrios", que circundaban a los centros hispanos.

La traza era sujeta técnicamente a los auxiliares del dibujo, regla y compás, y a los de la ejecución, la estaca y la mojonera. De ahí que sean esquemas simples, sin embargo para nosotros es la base fundamental del actual crecimiento físico urbano<sup>31</sup>.

El origen espacial del actual Centro Histórico de Oaxaca, se remonta a la primera mitad del siglo XVI. La disposición y traza de la villa de Antequera (por mandato de Hernán Cortés) se le atribuye a Alonso García Bravo, por considerarse un buen "jumetra" <sup>32</sup>.

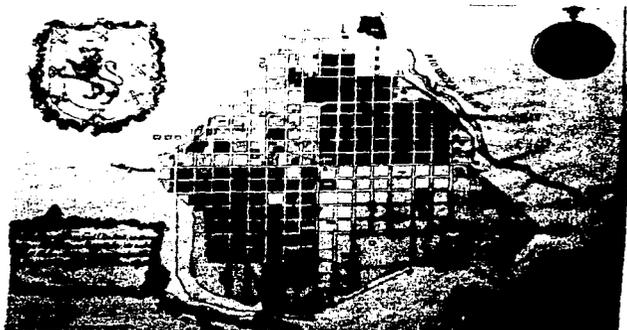
Este alarife y urbanista tenía sólida formación cultural y tecnológica, era amplio conocedor del urbanismo y la arquitectura de Europa.

García Bravo llegó a Antequera en 1529 y seguramente después de analizar y evaluar las condiciones físicas del terreno, comenzó a realizar los trabajos preliminares para el trazo de la ciudad.

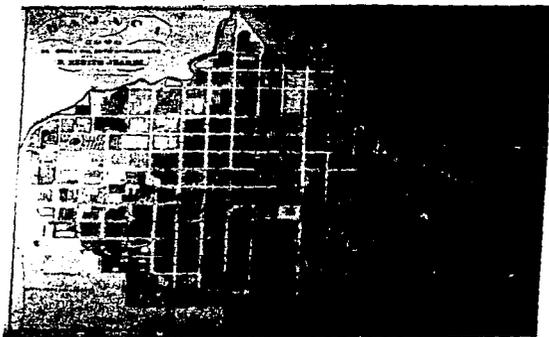
---

<sup>31</sup> Véase Urbanismo y Morfología de la ciudades novohispanas. Eloy Méndez Sáinz. Universidad Nacional Autónoma de México. Universidad Autónoma de Puebla. 1988. p.85-119.

<sup>32</sup> Alonso García Bravo, nació en España en los últimos años del siglo XV; llegó a la nueva España con Francisco de Garay para unirse al grupo de Hernán Cortés. García Bravo, también trazó las ciudades de Veracruz y México en 1524. Este último se apoyó en la traza indígena, formando una villa regular en forma de damero, con manzanas alargadas dispuestas de oriente a poniente, tomando como base el trazo de las calzadas prehispánicas y los espacios abiertos de la plaza central. Desde el inicio, delimitó un área especial para habitación de los españoles en torno al cual habitarían los indígenas. Manuel Sanchez de Carmona. "Traza y Plaza de la ciudad de México en el siglo XVI. Edit. Tilde. También véase Toussain, Manuel. Información de méritos y servicios de Alonso García Bravo, alarife que trazó la ciudad de México. Unam 1956. Consultese Porras Muñoz Guillermo reflexiones sobre la traza de la ciudad de México 1987. De consulta obligada sobre el tema se recomienda consultar: "Alonso García Bravo, trazador y alarife de la Villa de Antequera" de Jorge Iturribarria, en Historia mexicana, vol. VII, No 25. Colegio de México.



LA TRAZA DE LA CIUDAD DE OAXACA (1795). FUENTE: ARCHIVO GENERAL DE LA NACION. (FOTO DE ORTIZ L.)



PRIMER PLANO DE LA CIUDAD DE OAXACA, REALIZADO EN LA EPOCA DE GOBERNACION DE DON BENITO JUAREZ EN 1848. (FOTO DE ORTIZ L.)

En 1529, García Bravo, traza a cordel la ciudad, siguiendo los patrones de la época; "escogió...un punto equidistante entre los rios que cruzan el valle; el Atoyac y el Jalatlaco", definió la plaza central en planta cuadrada y la orientó hacia el norte-sur con una ligera desviación para compensar la iluminación y el soleamiento; las manzanas serían de 100x100 varas.

En igual forma, García Bravo trazo otras ciudades mexicana<sup>33</sup>.

Es importante señalar que la participación de Alonso García Bravo y otros urbanistas, emplearon en su diseño un modelo de estructura urbana de similares características a los Asentamientos Humanos mexicanos, ya que no repitieron los conceptos y formas que habían conocido en España, donde las ciudades importantes eran amuralladas por medidas de seguridad y defensa.

Actualmente la traza del Centro Histórico de Oaxaca mantiene en su mayor parte el diseño de aquella época, existen fuertes presiones sobre la misma por la alta actividad funcional que genera el inmueble terciario, sin embargo estamos convencidos de que todavía por mucho tiempo no se permitan (por parte de las autoridades) los cambios sustanciales por lo cual los oaxaqueños algún día nos recuerda la conciencia.

#### IV.2.3.-Estructura eclesiástica y arquitectura civil.

La estructura eclesiástica del Centro Histórico de Oaxaca (véase el mapa No 15), se remonta al año de 1528 cuando llegaron al sitio los primeros 12 misioneros religiosos de la orden de predicadores de Santo Domingo, fundada en España por los religiosos Dominicos de Guzmán en el año 1216.

El templo y exconvento de Santo Domingo fué la obra más relevante emprendida poco después de la traza de Oaxaca y posiblemente la primera en la que se utilizaron materiales distintos a las obras de menor importancia.

Actualmente es un de los complejos arquitectónicos más bellos de la ciudad.

---

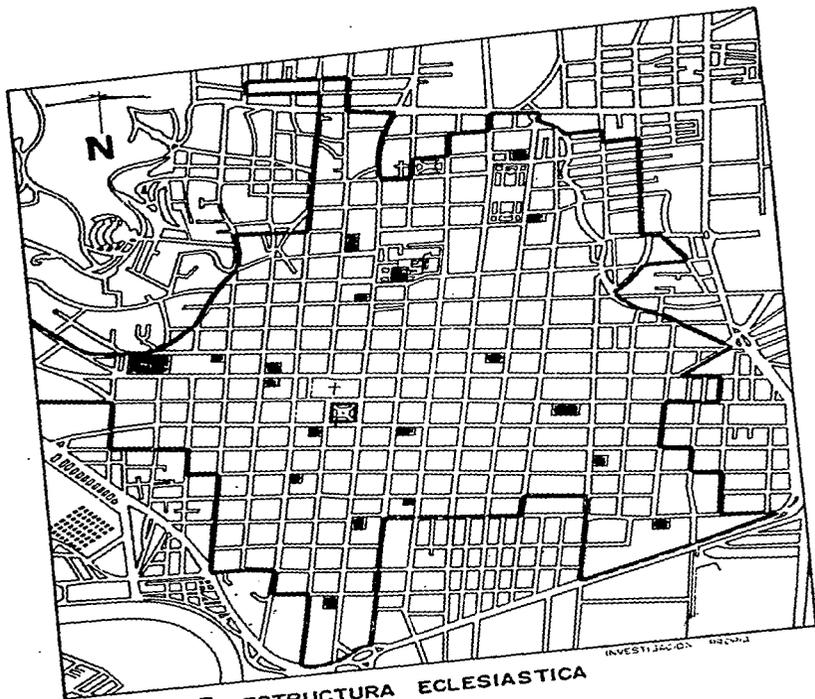
<sup>33</sup> Un ejemplo se puede apreciar para el caso de Puebla, al respecto véase "El modelo probado en Puebla años funcionales en Urbanismo y morfología de las ciudades novohispanas. EL diseño de Puebla de Eloy Méndez Sainz. Unam y Uap 1988. Véase participantes en el trazo y configuración de la ciudad p.38 en Traza y Plaza de la ciudad de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco,



EL ESPLINDIDO TEMPLO DE SANTO DOMINGO DE GUZMAN. CONSTRUCCION DEL SIGLO XVI (FOTO 1991)



LA CATEDRAL DE OAXACA. RECONSTRUIDA EN EL SIGLO XVIII (FOTO 1991)



**OAXACA**

**MAPA No. 15 ESTRUCTURA ECLESIASTICA**

**SIMBOLOGIA**

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCCALO
-  PLAZA MAYOR
-  TEMPLO ECLESIASTICO



TEMPLO DE SAN FRANCISCO Y LA CAPILLA DE LA TERCERA ORDEN.  
SIGLO XVII. (FOTO 1991)



TEMPLO DE SANTA MARIA DEL MARQUEZADO  
SIGLO XVII. CONSTRUIDO EN LA ENCOMIEN-  
DA DE HERNAN CORTES.

TEMPLO DEL CARMEN ALTO. SIGLO XVII.  
EL DIA 16 DE JULIO SE FESTEJA A  
LA VIRGEN DEL CARMEN.

Otra construcción religiosa de gran importancia es la iglesia de Catedral, ubicada frente a la plaza principal y cuya edificación data desde 1535, debió reconstruirse varias veces en el siglo XVIII por los efectos causados por los sismos <sup>34</sup>.

El templo de San Juan de Dios fue considerada la primera catedral de la villa de Antequera y la primera en construirse, ahí se celebró la primera misa por el clérigo Juan Díaz. Algunas características significativas, de este templo, es que carece de atrio y el exconvento aldaño fué sustituido por el actual mercado "20 de Noviembre". Este ejemplo muestra un caso típico de sustitución de uso del inmueble por una actividad terciaria en su época.

Otro templo de gran significado para los oaxaqueños es el dedicado a la virgen de la Soledad, construido en 1695 por Don Pedro de Otalora con una bella portada barroca. Hoy día es la basílica menor donde se venera a la "Patrona de Oaxaca". Actualmente por su arquitectura y decoración interna y externa es uno de los templos mas bellos y notables de la ciudad.

Otros templos que conforman en su mayor parte la imagen urbana monumental del Centro Histórico de Oaxaca, son los siguientes: El templo de San Felipe Neri, levantado en 1633 con una magnífica portada con reminancias de estilo plateresco <sup>35</sup>.

El templo de San Agustín, data del siglo XVIII con una portada estilo barroca.

La Iglesia de San José en 1728; templo y convento de los siete principes del siglo XVIII, actualmente el exconvento cumple una función terciaria ya que alberga la casa de la cultura oaxaqueña.

La Compañía de Jesús, fundada en 1579 y cuyo exconvento es utilizado por el sector terciario, específicamente en su parte externa por locales comerciales.

Otro templo y exconvento es el Carmen Alto, su construcción es de inicio en 1569; templo y exconvento de San Francisco, reconstruido en 1859 con una fachada estilo churigeresco; templo y exconvento de la Merced fundada en 1601; templo y exconvento de la señora de las Nieves, reconstruido en 1766; templo y exconvento de Guadalupe reconstruido en 1884; templo de la Trinidad de las

---

<sup>34</sup> Cuando llegó a la Antequera el segundo obispo de Oaxaca llamado Juan López de Zarate en el año 1537 ya estaba en construcción la catedral de Oaxaca, se derrumbó por los sismos antes de que se terminara el año de 1555 y fue hasta 1560 cuando se comenzó a reconstruir.

<sup>35</sup> Véase el artículo: San Felipe Neri. Sorpresiva talentosa muestra del Nouveau en Oaxaca... de Carlos Lira en Cuadernos de Arquitectura Virreinal. Oaxaca. Unam 1991. pp. 65-81

Huertas, deteriorado por el sismo de 1928; templo de Consolación, construido en 1706 con adobe y techo de tejamanil; templo de Santa María del Marquizado del siglo XVII; templo de la Sangre de Cristo, fundado en 1689; templo de nuestra señora del Patrocinio en 1754; y el templo de San Cosme y Damian con un hospital fundado en 1570, entre otros.

Otro equipamiento religioso a principios del siglo XIX es: Convento de San Agustín; Santa María de los Angeles y los Sites Príncipes, capuchinas indígenas; Nuestra Señora de la Defensa; Santísima Trinidad de las Huertas; Recogidas (cárcel de mujeres); el Sagrario; Palacio Episcopal; Casas Consistoriales; Senado y cárcel; San Felipe Neri; Hospital de San Cosme; Carmen Bajo; Monasterio de Regina Celi; San José y Corazón de Jesús, capuchinas españolas; el Calvario; Sangre de Cristo; Convento del Carmen; Convento de San Pablo Dominicó; Monasterio de Santa Catarina; Convento de Belén; el Patrocinio de María.

Por su parte, la arquitectura civil también participa en la imagen urbana del Centro Histórico de Oaxaca, así lo demuestran los siguientes inmuebles: el actual museo de Oaxaca del siglo XVIII<sup>36</sup>; la casa de Villaraza ocupado por el museo "Rufino Tamayo" construido en el siglo XVIII; el teatro "Macedonio Alcalá" como un ejemplo clásico de la arquitectura mexicana<sup>37</sup>; el Palacio Federal del siglo XVI<sup>38</sup>; el Palacio del Gobierno Estatal, reconstruido en 1775.

Otros edificios de importancia serían: el edificio de la Universidad Benito Juárez, el H. Ayuntamiento de la ciudad y diversas casas particulares con una fachada de estilo colonial y que actualmente son investidas por las actividades terciarias.

---

<sup>36</sup> Actualmente este edificio es considerado un prototipo de la arquitectura oaxaqueña de la época Virreinal. Esta construcción es objeto de una minuciosa restauración por parte del Gobierno del Estado, Diciembre de 1991.

<sup>37</sup> Actualmente se considera (por los críticos del arte) el segundo teatro mejor del país: el primer lugar lo ocupa el teatro "Juárez" en la ciudad de Guanajuato, le sigue en importancia: el teatro "Degollado" en Guadalajara.

<sup>38</sup> "El Palacio episcopal de Oaxaca, de grandes dimensiones fue enmarcado con una fachada que pretende imitar el arte prehispánico, en el siglo XIX". Véase el ex-obispado de Oaxaca. Un caso singular de la arquitectura colonial mexicana, de Víctor Jiménez y Rogelio González. Edit. Tula. México, 1992.

Otros inmuebles de principios del siglo XIX son: Cuartel de Artillería; Cuartel de Infantería; Colegio de Infantes; el Seminario de Santa Cruz; Casa de Correo; Factoría de Tabaco; Colegio de Niñas; Tesorería y Aduana del Estado; Palacio de Congreso y Audiencia; Comisaría; Cuartel de Dragones; el Rastro; las Tenerías y la Alhóndiga.

Otro elemento de consideración que conforma el patrimonio histórico y que con el paso del tiempo, esta perdiendo identidad y además corre el riesgo de desaparecer, es la estructura de barrio.

#### IV.2.4.- Estructura de barrio.

Una de las realidades y amenazas del sector terciario es la destitución paulatina de la estructura de barrio.

La estructura de barrio se origina desde el siglo XVI con la traza urbana y la formación de los cuarteles.

La ciudad en los años 1560 y 1570 con una población de 500 habitantes se vislumbraban conjuntos (gremios) de trabajadores marcados con cierta especialización (herrereros, carpinteros, curtidores, tejedores, albañiles, etc.) producto de las necesidades propias de las construcciones religiosas que se edificaban en esa época. Estos grupos llegarán a formar cofradías que fortalecían su identidad y consolidaban la estructura de barrio.

Los pobladores de los barrios se organizaban para reconstruir y aligerar los daños causados por los sismos. Estas actividades permitían ligar lazos de amistad e identidad propia<sup>39</sup>.

En los últimos años del siglo XVIII cuando la ciudad ya contaba con seis mil habitantes, los barrios se consolidaron, patentizando aún más, su especialización, por ejemplo: en el barrio de Jalatlaco se ubicaban los albañiles, curtidores y zapateros; en el barrio de la Trinidad se establecieron los hortelanos y en el barrio de Guadalupe los textiles...<sup>40</sup>.

La ciudad en aquella época estaba dividida en cuatro "cuarteles mayores" para que el Ayuntamiento pudiera cumplir de manera más eficiente con los servicios que prestaba, como la recolección de basura, la dotación de agua, el alumbrado público y la vigilancia.

---

<sup>39</sup> Véase como ejemplo, el reglamento de la Cofradía de Nuestra Señora de los Gozos y San Gabriel Arcángel. 12 de abril de 1747. Documento No 5. op cit. 67

<sup>40</sup> Véase Ordenanzas para el establecimiento e instrucciones de los alcaldes del barrio de la ciudad de Oaxaca. Estudios de Antropología e Historia. 28 Sep. INHA 1981. También véase "El Barrio de Xochimilco en Oaxaca" de Alberto Bustamante Vasconcelos. Colección de valores de Oaxaca 1989.

Estos cuarteles serían duplicados en 1824 para establecer un mayor control sobre el pago de los impuestos, destinados a la limpieza de la ciudad. Estos cuarteles fueron conocidos como "cuarteles menores".

Aparte de esta división, meramente administrativa, Oaxaca estaba constituida por barrios. La mayor parte de ellos recibía el nombre del templo que estaba en su territorio, lo que habla de la importancia que tenían esos edificios como centros de reunión y como elementos simbólicos para la comunidad; los nombres de los demás barrios tenían que ver con algún accidente del terreno, con la actividad preponderante de sus habitantes, con algún elemento vegetal, con el origen étnico de sus moradores, etc.

Se puede constatar (investigación de campo) que a partir de la localización de cada templo se establece un barrio respectivo (véase mapa No 16) y (apéndice E-1), esto presupone un diseño urbano que contemplaba dos aspectos fundamentales: la escala humana y las necesidades espirituales.

Es notorio que la estructura interna de cada barrio, se conformara con una plaza central, el templo y locales comerciales<sup>41</sup>.

En cambio, la estructura actual de barrio que presenta el Centro Histórico de Oaxaca, contempla una división de ocho barrios (véase el mapa No 17) (apéndice E-2). Podemos notar que el barrio central, ocupa una superficie de 48 hectáreas que representan el 19.8% de la superficie total del Centro Histórico<sup>42</sup>. Este barrio es el que representa la mayor afluencia poblacional y por ello su conflictualidad vial e imagen urbana se ven afectadas en mayor proporción.

---

<sup>41</sup> Una definición de barrio es: la constitución de partes más interiorizadas por el usuario de la ciudad que a partir de ellas reconstruye un mapa cotidiano de forma, tamaño, distancias y extensión. Moreno Morales Jorge, 1989.

<sup>42</sup> Las cantidades y porcentajes de los barrios se derivan del análisis del estudio de campo que el autor realizó en la ciudad de Oaxaca en Septiembre de 1991. Véase el apéndice E-1 y E-2.



EDIFICIO QUE ALBERGA EL MUSEO DE  
OAXACA, CONSTRUCCION DEL SIGLO  
XVIII. (FOTO 1991)

CASA DE LA FAMILIA VILLARAZA, ACTUALMENTE  
ES OCUPADA POR EL MUSEO "RUFINO TAMAYO"  
CONSTRUCCION DEL SIGLO XVIII. (FOTO 1991)



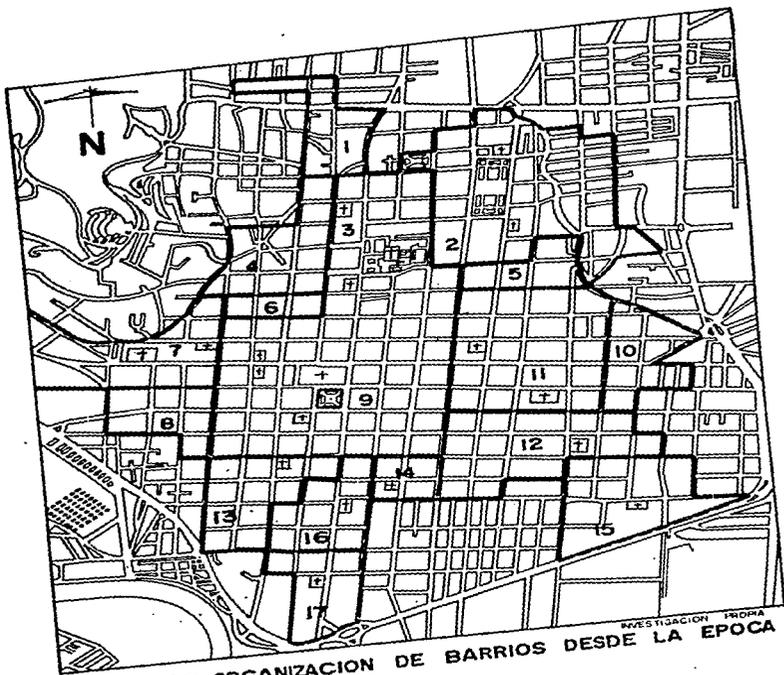


TEATRO MACEDONIO  
ALCALÁ. RECONSTRUI-  
DO EN 1903 .  
( FOTO 1991 )

UNIVERSIDAD "BENITO  
JUÁREZ". ( FOTO 1991 ) .

PALACIO FEDERAL .  
ANTIGUA RESIDENCIA  
DE LA DIOCESIS DE  
OAXACA. ( FOTO 1991 ) .



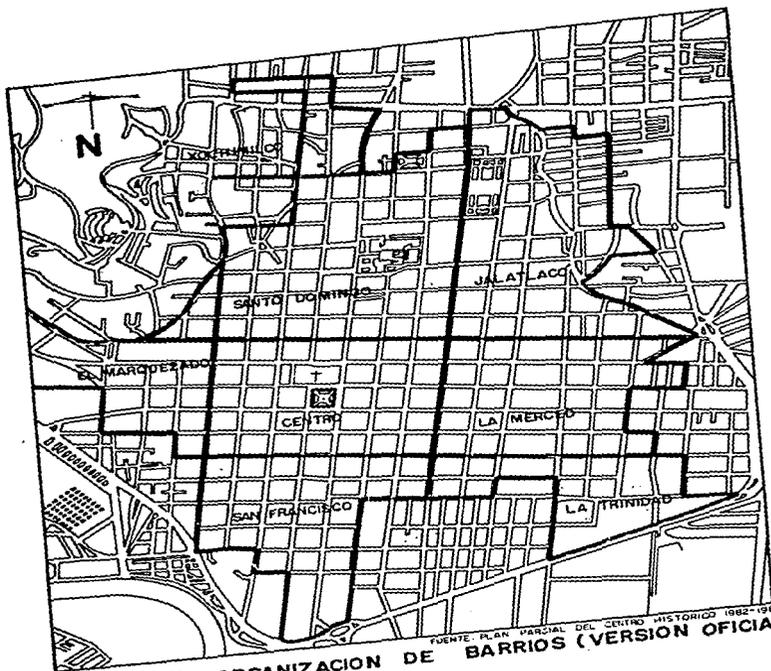


MAPA No. 16 ORGANIZACION DE BARRIOS DESDE LA EPOCA VIRREINAL

SIMBOLOGIA

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCCALO
-  PLAZA MAYOR
- 1 XOCHIMILCO
- 2 GUADALUPE
- 3 SANTO DOMINGO

- 4 CARMEN ALTO
- 5 EL ROSARIO
- 6 CARMEN BAJO
- 7 LA SOLEDAD
- 8 EL PUEBLITO
- 9 CENTRO
- 10 EL POLVO
- 11 LA MERCED
- 12 SIETE PRINCIPES
- 13 SAN JUAN DE DIOS
- 14 LA DEFENSA
- 15 LA TRINIDAD
- 16 SAN FRANCISCO
- 17 CONSOLACION



**OAXACA**

MAPA No. 17 ORGANIZACION DE BARRIOS (VERSION OFICIAL ACTUAL)

**SIMBOLOGIA**

- ⌒ LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
- ☒ ZOCALO
- ⊕ PLAZA MAYOR

El barrio de Santo Domingo se localiza al norte y abarca 34 hectáreas y conforma el 16.5% de la superficie total, las funciones principales del barrio son básicamente de tipo cultural, recreacional, religiosa y turística<sup>43</sup>. Le siguen en tamaño los barrios de Jalatlaco y la Merced. El de menor extensión territorial es el barrio de Xochimilco con el 3.3% de la superficie total.

Actualmente, la estructura de barrio del Centro Histórico de Oaxaca, va paulatinamente perdiendo identidad, una de las causas supuestas es la "modernidad"<sup>44</sup> y otra es el avance vertiginoso del sector terciario.

Con este fenómeno, se expulsa al habitante del área central hacia la periferia, en consecuencia se observan cambios en los usos del suelo, en la imagen urbana, en las tradiciones, la cultura y en la funcionalidad vial del lugar.

La identidad y estructura de barrio corre un gran peligro de desintegración y con ello la pérdida de los valores de identidad y cultura del habitante urbano<sup>45</sup>.

Es necesario rescatar este valor patrimonial, proponiendo el fortalecimiento de infraestructura en los núcleos barriales y a la par, la elaboración y aplicación de programas culturales. Así como la conservación del uso del suelo tipo habitación, mediante un control en el avance del sector terciario.

#### IV.3.- La Estructura física urbana.

La estructura física urbana del Centro Histórico de Oaxaca, está condicionada en su mayor parte por su traza y construcciones históricas. Entre algunos elementos que conforman la estructura física-urbana del lugar se han contemplado tres aspectos: el paisaje urbano, la vialidad y el transporte y el uso del suelo ya que los valores intrínsecos de cada uno merecen ser tratados individualmente y conjuntamente.

---

<sup>43</sup> El templo de Santo Domingo, guarda en su interior una decoración barroca en base a yesería dorada en donde existe un retablo reconstruido en el presente año.

<sup>44</sup> Artículo "Ontegestión y Desarrollo" de Robert Vachón. op.cit. 3

<sup>45</sup> Carlos Chanfón Olmos, op.cit. 65

#### IV.3.1.- El paisaje urbano.

El paisaje urbano de la ciudad esta compuesto por el entorno arquitectónico de los 3385 edificios <sup>46</sup>, de los cuales 1500 poseen un valor histórico-arquitectónico que guardan una unidad formal y volumétrica. A partir de este contexto, emergen los edificios relevantes (monumentos religiosos) con una lógica y coherencia de unidad arquitectónica.

Sin embargo, existen construcciones civiles que no guardan esa armonía y continuidad, la mayoría de ellas se edificaron en décadas pasadas, en donde no existían tantas restricciones constructivas como lo es en la actualidad, algunos ejemplos son: cine "Mitla", el edificio de "Montajes y Maquinaria", el hotel "Marqués de Valle", edificio "Sears", entre otros<sup>47</sup>.

Cabe señalar que el aspecto funcional de estas construcciones, actualmente se enmarcan en el sector terciario pero que sus características constructivas (nivel, color, materiales, vanos...etc.) no armonizan con el perfil urbano colonial.

Otros elementos que afectan el paisaje urbano son los siguientes: el cableado aéreo, postes de luz y teléfonos, la abundante señalización del tránsito vehicular y los anuncios propagandísticos expresados en tableros, mantas y carteles que sin ningún diseño constantemente son expuestas. El número exagerado de propaganda comúnmente invaden el espacio aéreo creando un grave problema de contaminación visual.

---

<sup>46</sup> Sepanal.1974 Plan Parcial del Centro Histórico 1986-1988.

<sup>47</sup> Estas construcciones específicas se han considerado unos verdaderos atentados contra la conservación colonial de Oaxaca, así lo señala el Ing. Alberto Bustamante Vasconcelos en su artículo del día 27 de Octubre de 1985 en el diario local de la ciudad "Carteles del Sur". En el artículo señala que el Lic. Gustavo R. Velasco (presidente entonces de la Sociedad Defensora del Tesoro Artístico de México y director de la escuela de libre derecho se presta a defender a Oaxaca contra un "plano regulador" según el cual, las calles de la capital serán ampliadas 80 cms. para permitir el paso de los automóviles, lo cual supondría la destrucción de las fachadas de muchas construcciones de la época colonial. También menciona que a pesar de las leyes locales existentes en los 30s y 40s se permitió construir el hotel "Marqués del Valle" en los portales de Mercaderes de la plaza central con una altura de seis niveles y a pesar de la ley de planificación y urbanismo para el estado, publicado el 24 de Agosto de 1963, derogada y expedida el 15 de Diciembre de 1965 y publicada el 1 de Enero de 1966. se continuaban construyendo edificios fuera del perfil colonial.



HOTEL "MARQUEZ DEL VALLE"  
UBICADO EN LA PLAZA CENTRAL.  
NOTESE LA VOLUMETRIA DEL  
INMUEBLE. (FOTO 1991).



EDIFICIO "SEARS".NOTESE LA  
DESINTEGRACION DE LA IMAGEN  
URBANA. (FOTO 1991).

Se observa actualmente que se acentúa esta problemática en el entorno de los mercados tradicionales.

Por el lado de los nodos, sendas, secuencias y bordos presenta la siguiente situación: en los nodos principales se encuentra la plaza central (zócalo), los mercados centrales y la catedral; en la parte suroeste se identifican el mercado de abastos y la central camionera de segunda clase; en la parte oeste, resalta el templo de la "Soledad"; al norte, el complejo arquitectónico de Santo Domingo y ; al este, el templo y exconvento de la "Merced".

Las sendas principales son los corredores comerciales que parten del núcleo urbano; uno hacia el mercado de abastos y otro a Santo Domingo, este último formando el corredor "turístico".

Las secuencias visuales son obstruidas por la existencia de los edificios altos que se localizan en la parte central. En cuanto a los bordos, visto como referencias naturales, tenemos el cerro del "Fortín" y el río "Atoyac".

#### IV.3.2.- Vialidad y transporte.

En la actualidad el número y tipo de vehículos a mostrado un avance considerable, así lo reflejan los 45 mil vehículos que circulan en el área urbana de la ciudad de Oaxaca<sup>48</sup>.

Estos vehículos se desplazan en las calles angostas del Centro Histórico, generando problemas para el sistema de flujo vehicular.

La red vial primaria se conforma principalmente por el circuito periférico que rodea las 525 hectáreas del Centro Histórico.

Las partes que conforman el circuito periférico son: al norte; la calzada Niños Héroe de Chapultepec; al sur, las glorietas viales comunmente conocidas como Aeropuerto, Cinco Señores y Lázaro Cárdenas, la calzada Francisco I.Madero y la avenida Eduardo Vasconcelos. (véase el mapa No 18).

Esta vialidad periférica, representa la articulación exterior-interior del área central y además conecta con los principales accesos a la ciudad, como son: al sur, la carretera estatal Oaxaca-Puerto Angel; al oriente, la carretera panamericana No 190 Oaxaca-Istmo y la misma hacia el poniente Oaxaca-México.

La red vial secundaria se conforma de cuatro pares de ejes viales (véase el mapa No 18), que alimentan y circundan un área central de 16 hectáreas de extensión territorial: norte-sur, las calles 20 de Noviembre-Porfirio Díaz, Tinoco y Palacios-J.P. García; sur-norte, la avenida Benito Juárez y Pino Suárez; oriente-

<sup>48</sup> Información oficial.Tránsito del gobierno estatal.1991.



El comercio urbano, como en San Salvador, no está confinado a las zonas centrales, distribución de la actividad económica en el Área Central. (Foto 1991)



Un ejemplo del paisaje urbano estirado en el área de las zonas centrales. (Foto 1991)

poniente, Avenida Independencia y Avenida María Morelos, a la par, las calles de Cristobal Colón e Ignacio Aldama-Ignacio Lopez Rayón.

Los ejes anteriormente mencionados son actualmente arterias densamente utilizadas por el flujo vehicular incluyendo el transporte público.

La falta de planificación en el flujo vehicular como el diseño de la traza urbana permiten visualizar constantes concentraciones motorizadas, específicamente en el área central<sup>49</sup>.

Asi mismo, existen otros ejes secundarios que por su importancia son dignos de mencionarse: norte-sur, las calles de Díaz Ordaz y Crespo, a la par las calles de Fiallo-Reforma y Manuel Doblado-Libres; oriente poniente, las calles de Matamoros-Murguía-Zaragoza-La Noria.

Hoy en día podemos observar que existen flujos vehiculares densos y donde también circulan rutas de transporte público urbano.

Las dimensiones de la red vial se estima en 58 Kilómetros en una superficie total de 258 hectáreas, de las cuales el 17.4% corresponde a la vialidad vehicular, el 3.04% a banquetas, el 0.6% a vialidad peatonal y el resto a áreas construidas.

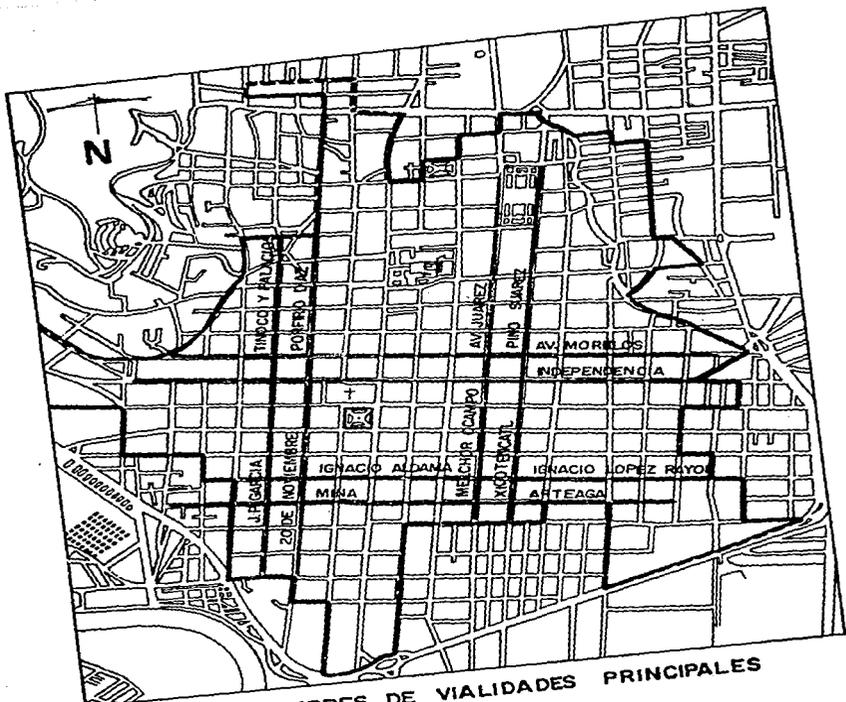
La sección promedio de vialidad es de 8.6 mts. en un rango que varia de 6 a 12 mts. La sección promedio en banquetas es de 1.6 mts. en un rango de 0 a 6 mts. Por su parte el estado general del pavimento es bueno ya que se realizaron obras de pavimentación en el año de 1989.

Por otra parte, los sentidos vehiculares se alternan calle por calle de norte a sur y de oriente a poniente. Sin embargo, podemos notar, algunos casos en que la circulación parte en dos sentidos opuestos rompiendo la continuidad de la vía, esto es: la calle María Bustamante y Arista, Hidalgo y Victoria, Guerrero y Cinco de Mayo, Ignacio Allende y García Vigil, y por último la calle de Gómez Farías y Quintana Roo (véase el mapa No 19); la participación por este motivo es persistente para el conflicto vial.

En este sentido, uno de los dos carriles de circulación es utilizado para estacionamiento público que incluidas las medidas reducidas de las calles en su sentido transversal, las paradas continuas, las dobles filas... (causas de actividad terciaria) participan en la desorganización del tránsito vehicular.

---

<sup>49</sup> Para mayor conocimiento de los impactos que produce el vehiculo en los Centros Históricos se recomienda ver: el artículo Stationnement en quartiers anciens... ou le mirage de la carpe et du lapin, por Bruno Donzet. También véase: tráfico circulación de personas y suministros, coches aparcados por Rudolf Menke pp.58 además calles habitables...convivir con el tráfico por Max Eichenauer, Hans-Henning von Winning-Edgar ...pp.87 en la ciudad peatonal de...Paulhans Peten. edit Gustavo Gili.



**OAXACA**

**MAPA No. 18 NOMBRES DE VIALIDADES PRINCIPALES**

**SIMBOLOGIA**

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  PAR DE EJES VIALES IMPORTANTES



En cuanto a la vialidad peatonal, identificamos tan sólo dos áreas de uso peatonal; el área que conforma la plaza central en unión del templo de catedral y el parque de la Alameda de León y la otra corresponde al "corredor turístico". La primera, ha sido y es protagonista de las festividades cívicas más importantes, de tipo: cultural, religioso y recreativos que se celebran en la ciudad.

La plaza central a partir del año 1985 cerró el paso vehicular en sus cuatro puntos de esquina, ello ha provocado la falta de continuidad norte-sur y oriente-poniente con sus respectivos impactos viales.

Una tercera área de proyecto peatonal se refiere a cuatro cuadras orientadas hacia el poniente sobre la avenida María Morelos (véase el mapa No 20)<sup>50</sup>.

Al respecto, surgen dos reflexiones a considerar: obstaculizar el flujo vehicular en la parte central mediante la apertura de calles peatonales o por el contrario facilitar la entrada y el flujo vehicular; en esta última posición se corre el riesgo de atraer más vehículos al Centro Histórico.

Por nuestra parte, consideramos que la mayor opción es el cierre controlado al paso vehicular con su respectiva alternativa y control vial.

#### IV.3.3.- Uso del suelo.

Por medio de un inventario de campo del uso del suelo por lote en las 238 hectáreas de la zona monumental del Centro Histórico, se detectaron los siguientes tipo de uso del suelo:

---

<sup>50</sup> Programa Nacional de "Ciudades Coloniales" Fonatur y la Secretaría de Turismo, además Obras Públicas del municipio de Oaxaca. Hoy día se lleva a cabo el proyecto de peatonalización del Centro Histórico de Oaxaca, 1992. Al respecto se desconoce si existe un estudio de alternativa vial para el lugar ya que se corre el riesgo de un mayor conflicto vehicular.





EL TAMAÑO "PEQUEÑO" DE LAS CALLES DEL CENTRO HISTORICO, DIFICULTA EL FLUJO VEHICULAR DE AUTOMOTORES "GRANDES". (FOTO 1991)



TIPO DE TRANSPORTE COMERCIAL CIRCULANDO EN LAS CALLES ANGOSTAS DEL CENTRO HISTORICO. (FOTO 1991)  
COMERCIO AMBULANTE Y TIPO DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO. (FOTO 1991).

A) **Uso comercial.**-Como resultado de la encuesta <sup>51</sup>, 1054 lotes corresponden al comercio en sus tres modalidades: menudeo, mayoreo y mercados, que representan el 32% del uso total del suelo.

El comercio al menudeo se observa su concentración en la parte sur-poniente de la ciudad. El comercio al mayoreo se encuentra diversificado y distribuido espacialmente al igual que los mercados (véase el mapa No 21).

En la actualidad no existe un plan que regule el avance del comercio, este se mueve en el libre juego de la oferta y la demanda y en la especulación del suelo urbano.

B) **Uso de servicios.**-Como resultado de la encuesta, 494 lotes se dedican a los diversos servicios que representan el 15% del total de uso, predominan en la parte central de la ciudad con una clara tendencia hacia el norte (véase el mapa No 21).

Un servicio que sobresale por su función y concentración de inmuebles es el bancario, concentrando ocho de los diez bancos que existen en la ciudad y otro por su importancia turística es el hotelero.

Al igual que el comercio, el uso de suelo tipo servicios no cuenta con una planificación espacial que regule el avance y controle sus funciones propias.

C) **Uso habitacional.**- Como resultado de la encuesta, 1740 lotes contienen un uso habitacional que representa el 52% del total de uso, esto significa el predominio de la vivienda en el Centro Histórico de Oaxaca, ello presupone que el área central de la ciudad sea un lugar "vivo". Así mismo, se detectaron 170 vecindades <sup>52</sup> que desde la perspectiva del paisaje urbano presenta el toque "provinciano" del lugar.

---

<sup>51</sup> La encuesta duró seis meses con la ayuda de ocho personas en la cual se registró por lote los siguientes aspectos: uso actual, tipo de fachada, cantidad y tipo de rutas de transporte público. Posteriormente se trabajó la información para homogeneizar el tipo de uso de acuerdo a una clasificación propuesta del terciario con lo que obtuvimos los porcentajes de uso del suelo dedicado al comercio, servicios y transporte público. Véase el apéndice C-1.

<sup>52</sup> El 53% de las vecindades localizadas en el Centro Histórico presentan un estado de conservación en malas condiciones; el 47% regulares y ninguna en buen estado. Para mayor profundidad véase "Las Vecindades del Centro Histórico de la ciudad de Oaxaca. Tesis. Maestría en Sociología Universidad Benito Juárez de Oaxaca. José Balderas Gil 1988.

Una política de rehabilitación y conservación del inmueble habitacional detendría el cambio acelerado de este uso a causa de la actividad terciaria.

**D) Uso mixto.-** La distribución espacial de uso de suelo tipo mixto (vivienda, comercio y servicios) se observa en la parte oriente y sur-poniente. El traslape de uso permite la heterogeneidad del lugar y su dinámica movilidad poblacional (véase el mapa No 21)

**E) Zonificación.-** Como resultado del análisis de la encuesta aplicada se clasificó el uso del suelo en el Centro Histórico de la siguiente manera: zona No 1 "popular"; zona No 2 "monumental turística"; zona No 3 "mixta" y la zona No 4 "residencial". (véase el mapa No 22).

El criterio utilizado para la zonificación fue el predominio de uso del lugar. Cabe resaltar que la mayor movilidad poblacional y comercial se da en la parte central con tendencias hacia la parte sur-poniente.

La zona de mayor atractivo turístico es la zona No 2 debido al agrupamiento de los monumentos históricos. La zona No 1 es la representada por los grupos "populares" en una constante movilidad comercial, es el lugar donde confluyen los habitantes de las regiones y municipios aledaños.

Por su parte, la zona No 3 conserva el uso de suelo habitacional entremezclando la actividad comercial y de servicios. La zona No 4 es de aspecto residencial, muestra construcciones de estilos diversos incluyendo el de tipo colonial. Las viviendas muestran una estratificación tipológica acordes a la estratificación socioeconómica de sus propietarios.

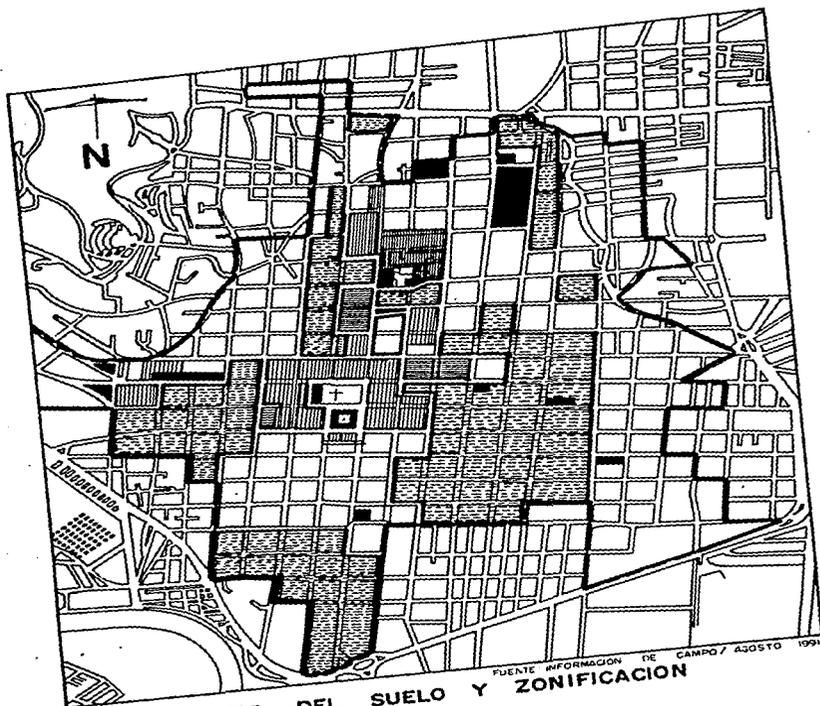
#### **IV.3.4.- A manera de conclusiones.**

El aspecto comercial en el Centro Histórico de Oaxaca, el 31% de los lotes encuestados corresponden al comercio al menudeo a diferencia del 1% que le corresponde al comercio en mayoreo, en este aspecto se observa que las características particulares de este tipo de inmuebles se refleja según las propiedades físicas de la zona.

Por su parte, las características constructivas y de funcionamiento de los inmuebles dedicados a los servicios se ha concluido que los mismos carecen de estacionamientos propios y de espacios para efectuar maniobras de carga y descarga, además de no armonizar constructivamente con el perfil urbano del lugar.

En este sentido el inmueble terciario participa activamente en la imagen urbana y en el conflicto vehicular del área central.

OAXACA

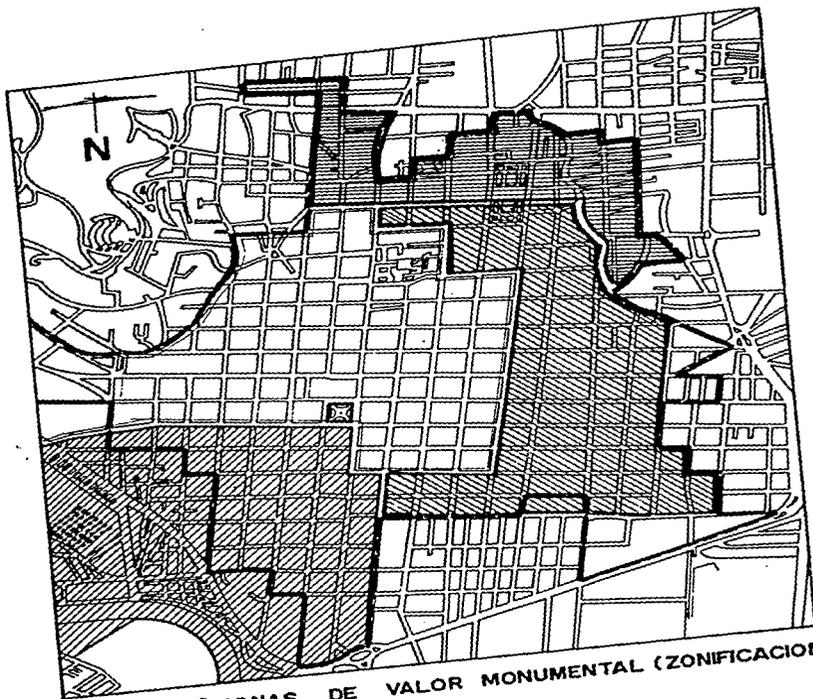


MAPA No. 21 USO DEL SUELO Y ZONIFICACION

SIMBOLOGIA

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  SERVICIOS

-  COMERCIO
-  MIXTO (VIVIENDA, COMERCIO Y SERVICIOS)
-  VIVIENDA
-  AREA VERDE



OAXACA

MAPA No. 22 ZONAS DE VALOR MONUMENTAL (ZONIFICACION)

SIMBOLOGIA

⌚ LIMITE DEL CENTRO HISTORICO

⊠ ZOCALO

⊕ PLAZA MAYOR

▨ ZONA POPULAR

□ ZONA MONUMENTAL

▩ ZONA MIXTA

▬ ZONA RESIDENCIAL

La historia urbana de Oaxaca señala que su desarrollo se debió a la afluencia de las ordenes religiosas, principalmente a la orden de dominicos en el año de 1529 y una segunda a la ubicación estratégica de control para el flujo comercial y pago de los atributos provenientes de centroamérica. Desde esa época hasta la actualidad la ciudad se ha mantenido del comercio y sigue manteniendo su sistema de mercado regional.

En ese mismo año, Alonso García Bravo traza a cordel la ciudad bajo el diseño inicial de dos plazas centrales unidas entre sí por uno de sus extremos. A la fecha del avance del inmueble terciario pone en peligro la modificación de la traza, la cual todavía conserva.

En su estructura eclesiástica y arquitectura civil el Centro Histórico de Oaxaca se muestra como un de los lugares mas bellos del país, así lo demuestran los 17 templos religiosos que aún conserva y los 1500 inmuebles civiles con alto valor histórico-patrimonial.

En cuanto a la estructura de barrio, es un patrimonio histórico que al transcurrir el tiempo ha perdido identidad y posiblemente tienda a desaparecer. El avance del sector terciario y la "modernidad" a reducido de 17 organizaciones de barrio que existían desde la época de la colonia, hasta los ocho que oficialmente hoy día se manejan.

En cuanto a la estructura física-urbana y el terciario destacan tres aspectos interrelacionados: el paisaje urbano, la vialidad y el transporte. El primero se compone de un entorno arquitectónico de los 3385 edificios de los cuales 1500 guardan un valor histórico que justifican una unidad formal y volumétrica.

A partir de este contexto, emergen los edificios religiosos con una lógica y coherencia de unidad arquitectónica. Sin embargo existen construcciones civiles que no guardan esa armonía y continuidad, principalmente son inmuebles de función terciaria.

Respecto a la vialidad y el transporte, existen 41 rutas del transporte público urbano que cruzan diariamente el Centro Histórico que sin ninguna planificación del mismo, participa en los conflictos viales del centro, de igual forma la existencia de 45 mil vehículos particulares y la falta de estacionamientos públicos, todo ello en la utilización de una traza urbana diseñada para una escala humana y no para el vehículo automotor.

La velocidad promedio de 14.5 Km-hr por parte de los autobuses urbanos forma parte del conflicto vehicular, entre las causas de retardo, el 13% corresponde a las dobles filas, el 70% al ascenso y descenso del pasaje, el 11% a señales de "alto" y el 6% restante a motivos diversos.

Una de las principales causas del presente conflicto vehicular es la atracción que ejerce la concentración del inmueble terciario.

Por su parte, la escala peatonal nos conduce a dos reflexiones: obstaculizar el flujo vehicular o permitir su desarrollo, en Oaxaca parece que aplicara la primera a fin de encausar el flujo vehicular fuera del área central.

En el caso del uso del suelo se ha detectado que el 53% corresponde a la vivienda, el 32% al comercio y el 15% a los servicios. Lo que refleja un uso de suelo mayoritario en cuestión de vivienda.

En este sentido se estableció una zonificación, bajo el criterio de uso homogéneo, determinando las siguientes zonas: zona "monumental, turística, "popular", mixta y residencial.

---

---

**CAPITULO V.**

**IMPACTOS DEL SECTOR TERCIARIO EN LA ESTRUCTURA  
URBANA DEL CENTRO HISTORICO DE OAXACA.**

---

---

Capítulo V.- Impactos del sector terciario en la estructura urbana del Centro Histórico.

**V.1.- Ventajas y desventajas de la concentración del terciario.**

Las ventajas de la concentración de las actividades terciarias se observan a partir de las ventajas comparativas y de la economía de aglomeración<sup>1</sup> del lugar central.

Para el caso del Centro Histórico de Oaxaca, la alta concentración del inmueble terciario (véase el mapa No 21) es la sumatoria de la localización del comercio (mayoreo, menudeo y mercados), de los servicios y de las rutas de transporte público urbano.

Otro aspecto que influye directamente en la alta concentración del terciario es el sistema de mercado regional, en donde el mercado de mayor influencia lo representa la ciudad de Oaxaca. Esta actividad concentradora de vendedores aledaños, permite que los habitantes locales y vecinos se surtan de los productos tradicionales del lugar.

En este aspecto, los mercados tradicionales del Centro Histórico (ubicado en las calles de 20 de Noviembre y Miguel Cabrera) juegan un papel motivador de concentración comercial que tiende a conurbarse con el área del mercado de abastos, ubicado en la parte sur-occidente de la ciudad.

---

<sup>1</sup> El término "economías de aglomeración" se emplea para referirse a las ventajas de concentración espacial, que resultan de la escala de toda una zona urbana. Si dos o más artículos pueden producirse más económicamente juntos que separados, las zonas en que se producen, atraerán a los usuarios de ambos... Véase "Economías de Aglomeración", en Economía Urbana de Edwin S. Mills. p.31... op.cit.

La alta concentración del terciario, atrae el flujo de las rutas del transporte público urbano<sup>2</sup>, así lo refleja el 90% de rutas que pasan por el área central<sup>3</sup>.

Una explicación racional de la concentración son los costos e ingresos obtenidos<sup>4</sup>, ya que los transportistas tratarán de obtener un beneficio, de lo contrario no sería redituable su inversión.

En este sentido el presente estudio no contempla el análisis de los costos e ingresos de operación pero es necesario remarcarlo porque es una causa de la alta concentración de rutas en la parte central de la ciudad de Oaxaca.

En cuanto a las desventajas de la concentración del terciario, (tomando en cuenta el enfoque que nos interesa), lo clasificamos en dos aspectos: el funcionamiento vial y la imagen urbana del Centro Histórico.

El presente capítulo busca medir el impacto de las actividades terciarias, tanto en la función vial como en la imagen urbana. Con ello se completará la verificación de la segunda hipótesis del presente proyecto de investigación, la cual dice: "La alta concentración de la actividad terciaria, así como sus características físicas y de funcionamiento, coadyuvan al deterioro en la función vial y en la imagen urbana del lugar".

## V.2.- La estructura urbana y el inmueble terciario.

La estructura urbana es el soporte físico que interactúa permanentemente con la actividad terciaria.

---

<sup>2</sup> El capital que fluye en el área del comercio popular, busca nuevas inversiones provocando un stock creciente de trabajadores especializados y generen economía externas. Véase "Aumentos de la demanda interna de mercado, en análisis de economía urbana de Hirsch Z. Werner. pág.379 op. cit. Así también Mills S. Edwin argumenta que un factor que determina la localización y el tamaño urbano es la proximidad a la transportación interurbana económica. Retomando esta idea podemos considerar que la concentración de la actividad comercial, atrae la confluencia del transporte público, lo que permite ventajas comparativas de acceso y de venta...p.32...op.cit.

<sup>3</sup> Dato obtenido de la encuesta de campo. Agosto 1991.

<sup>4</sup> Por ejemplo: un autobús sin funcionamiento provoca costos indirectos, ya que ocupa espacio y devalorización material, además de no generar ingresos. Si el ingreso (de la operación del camión) es mayor a los costos de la operación, el propietario obtendrá ganancias. Por el contrario obtendrá pérdidas.

Para comprender mejor esta interrelación fue necesario estudiar el comportamiento de la expansión terciaria en el espacio territorial, tratando de identificar los principales elementos motivadores y conductas de avance en el crecimiento del sector terciario.

Para tal efecto, resultó un esquema denominado "MODELO REACTOR DE EXPANSION TERCIARIO" (véase el esquema No 1) para el Centro Histórico de Oaxaca<sup>3</sup>.

La explicación del modelo se da a partir de la existencia de cuatro corredores comerciales que se orientan hacia los puntos cardinales con origen en la plaza central (plaza de armas o plaza mayor) y que actualmente representan las principales vialidades internas de la ciudad.

En la parte sur, se observa un corredor comercial mucho más denso que los otros, probablemente provocado por la atracción que ejerce la localización de escuelas de nivel medio superior y la conexión al acceso de la carretera estatal No 175.

La parte sur-oeste del modelo, indica una saturación del uso del suelo por actividades terciarias. Un fuerte atractivo poblacional, lo representa la existencia del equipamiento urbano siguiente: mercado de abastos, la terminal de autobuses foráneos de segunda clase, la terminal de taxis foráneos y la terminal del ferrocarril.

Este equipamiento se localiza en los límites del Centro Histórico en la parte sur-poniente y que al igual que los mercados tradicionales de Oaxaca que se ubican en la parte central de la ciudad, establecen entre sus distancias un corredor comercial activo.

En la parte oriente se desprende otro corredor comercial con características más de tipo mixto, es decir, con uso del suelo de tipo habitacional y comercial.

Hacia el Norte, se desplanta otro corredor comercial, en el que se encuentra el corredor turístico, en esta parte de la ciudad se localiza la zona monumental que representa el lugar de mayores atractivos turísticos.

La explicación del efecto de reacción que muestra el modelo, se debe a que paralelamente se va activando otro corredor comercial, lo que a su misma vez, motiva la aparición paralela de otro corredor comercial y así consecutivamente.

---

<sup>3</sup> Es posible que este modelo obtenido para el caso de Oaxaca, se repita en otros núcleos urbanos del país, sobre todo con características similares de funcionamiento e imagen urbana, por ejemplo: Morelia, Puebla, Querétaro y Veracruz.



La actividad terciaria avanza en forma radial, ocupando el área central. Actualmente la parte central ya se encuentra saturada por el inmueble terciario <sup>6</sup>.

La tendencia que se presenta en la parte central es la sustitución de la vivienda por el uso terciario, lo que trae un riesgo en los cambios de los usos del suelo y la imagen urbana del lugar.

Por su parte, las características del avance del terciario en la estructura urbana, permite justificar la premisa de que el uso del suelo, es reflejo de las características socioeconómicas de su población regional. Así mismo, la ciudad es un foco de atracción ante la eminente inmigración rural de la entidad y sobre todo de su área central.

### V.3.- Reflexiones a considerar.

A través de la información presentada en el presente proyecto de investigación, hemos constatado que se da un avance vertiginoso de la actividad terciaria en el centro de la ciudad.

Con ello, se esta desplazando el uso del suelo tipo habitación por comercios y servicios. A pesar de que el 53% de uso del suelo es todavía de vivienda. Si se continua con esta tendencia, en un mediano plazo el porcentaje de habitantes en el Centro Histórico disminuirá considerablemente.

Las consecuencias no se haran esperar, tendremos un Centro Histórico si bien activo de día, de noche estará solitario, se empezarán a formar espacios sin "vida", solitarios y peligrosos <sup>7</sup>.

La existencia del corredor "turístico" localizado en la zona monumental, presencia una soledad nocturna cuando antes se observaban a niños jugando pelota. Es indudable la expulsión de los habitantes del lugar.

La creación de este corredor, dentro de su tramo, trajo como consecuencia el cierre de la calle Macedonio Alcalá que corre longitudinalmente de sur a norte. También se cerró la calle de Constitución que corre transversalmente con dirección poniente-orientado. Esto a traído como consecuencia serios problemas de

---

<sup>6</sup> El terciario incluye una combinación de usos del suelo en la que predomina la vivienda. A más acercamiento al origen la vivienda se reduce. (técnica de observación de tipo ordinal). Trabajo de campo Agosto 1991.

<sup>7</sup> Es notorio en el Centro Histórico de la ciudad de México, la soledad eminente del lugar después del cierre del inmueble comercial. Observación directa en Mayo de 1991.

vialidad y transporte, ya que frecuentemente se presentan conflictos vehiculares.

Además se provocó el estrangulamiento de la entrada norte del Centro Histórico ya que en forma paralela se ubica el cerro del "Fortín". La problemática del transporte público se acentuó en esta zona dada la cantidad de rutas que circulaban por el lugar.

La variable transporte urbano, también participa en el congestionamiento vial ya que no existe una adecuada planificación del transporte. En este sentido, se generan altos costos económicos, ambientales y de imagen urbana.

En esta última, la imagen urbana es fuertemente impactada por la actividad terciaria, no es posible admitir que en un área urbana turística existan unidades de transporte urbano en mal estado que generan humos, polvo y ruido; la existencia de maniobras permanente de carga y descarga de mercancías en vía pública y las modificaciones y adecuaciones constructivas a los inmuebles, permiten la destrucción paulatina del Centro Histórico.

Con la finalidad de medir los efectos que produce la actividad terciaria en la función vial e imagen urbana se presenta la siguiente consideración.

#### **V.4.- Los impactos del sector terciario en la función e imagen urbana.**

##### **A) El funcionamiento vial.-**

La traza urbana del Centro Histórico de Oaxaca se encuentra en peligro por la saturación de vehículos que a diario transitan por su red vial. Es una retícula con diseño histórico no apta para las condiciones de flujo vehicular actual, sus angostas calles sufren continuamente las embestidas del vehículo automotor<sup>4</sup>.

Por su parte, la concentración del terciario a sido motivo de atracción poblacional que sumado a las maniobras de carga y descarga de mercancía, al estacionamiento en doble fila, el tamaño del vehículo para el abasto y la comercialización y; la carencia de estacionamientos propios, a propiciado ser parte de la crisis vial que aumenta a medida que se aproximan las horas "pico" (14-16 hrs y 19-20 hrs.)

---

<sup>4</sup> Hoy día las calles del Centro Histórico de Oaxaca resultan angostas, los estacionamientos escasos, generando proyectos que se consideran "geniales" ya que proponen ampliar calles y abrir ejes viales. Afortunadamente se han quedado estancados "para vergüenza de ellos", por la aplicación oportuna de la reglamentación del INAH hacia los Centros Históricos.

Ante tal problemática, surgió la necesidad de realizar una encuesta muestral de campo, para conocer las características de densidad, velocidad y tipo de vehículo que circulan en los cruces más importantes por su afluencia vehicular. Se busca comprobar la incidencia de causas por la actividad terciaria, y de esta forma dar sentido a la hipótesis de estudio inicialmente planteada.

Se realizó una encuesta de campo para conocer los siguientes aspectos: densidad vehicular (número de vehículos estacionados), tipo de vehículos y velocidad promedio.

La densidad vehicular permitirá verificar los conflictos vehiculares que se dan en el lugar de ensayo. La técnica de observación es de tipo nominal en relación a la actividad terciaria.

Asi mismo, el conocer los tipos de vehículos que circulara por el área de estudio, podemos verificar que si corresponden a la actividad terciaria y señalar los inconvenientes que por su tamaño son de difícil circulación.

Por su parte, la velocidad promedio, permitirá conocer la fluidez vehicular del lugar y verificar como perjudica en el resto de los vehículos.

La falta de estacionamientos en el Centro Histórico podemos inducirlo a partir de la aplicación de la presente encuesta.

Para el ensayo muestral se optó por medir cuatro cruces en dos días diferente a la semana (Martes y Sabado) y en donde existen diversos equipamientos terciarios en diferentes tipos de zonas, considerando las más representativas para nuestro caso estudiado.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes: En el cruce No 1, (ubicado entre la avenida Miguel Hidalgo y Victoria) se registro la mayor afluencia vehicular con un total de 2659 vehículos en día Martes y 1450 vehículos el día Sabado.

Los datos mencionados significan el gran dinamismo vehicular que se da en la parte sur-poniente del Centro Histórico, que es el lugar del cruce vial encuestado.

---

9 Encuesta muestral de campo, efectuada en cuatro de los ocho cruces viales más importantes del centro Histórico. Los objetivos fueron: conocer la densidad vehicular del terciario, tipos de vehículo en circulación, número de vehículos estacionados en doble fila, así como la velocidad promedio de fluidez vehicular. Los criterios adoptados para la selección de los cruces viales fueron: La heterogeneidad del equipo terciario existente en cada cruce, seleccionando aquellos de diferentes zonas. Se aplicó la encuesta dos veces al día en dos días a la semana por una semana. Para mayor detalle véase el apéndice B, en el anexo.



TIPO DE FACHADA CARACTERISTICA DEL AREA CENTRAL. (FOTO 1991).



RESTAURACION RESCIENTE DE UN INMUEBLE DEDICADO A LAS FUNCIONES BANCARIAS. NOTESE AL FONDO LA DESINTEGRACION DE LA IMAGEN URBANA. (FOTO 1991).

Por el tipo de vehículo, notamos la abundancia de vehículos particulares (carros compactos) con un total de 1081 vehículos por hora (véase el apéndice B-1 en anexos). Se calculó que el 31.17% de los vehículos observados eran del sector terciario y que la circulación de los mismos aumenta relativamente de las 19-20 hrs en comparación mayor al registro de las 10-11 hrs.

Esto significa que después del uso del vehículo particular, el de mayor importancia es el de uso terciario y que los cruceros de mayor afluencia son los ubicados en la parte sur-poniente, aumentando su intensidad los días Sábado. La causa de este aumento se debe principalmente al movimiento comercial que se genera en el mercados de abastos debido al día de plaza que le corresponde a la ciudad de Oaxaca dentro del sistema regional de mercados.

En síntesis, el conteo efectuado nos indica los siguientes totales, en cuanto a la actividad terciaria se refiere: 1106 vehículos-hr en el crucero No 1; 2255 veh.-hr. en el crucero No 2; 2762 veh.-hr. en el crucero No 3; y 636 veh.-hr. en el crucero No 4.

El crucero No 2 que es el de mayor afluencia vehicular se localiza en las calles de Independencia y 20 de Noviembre, un lugar totalmente central; las características de equipamiento terciario que se localizan en el lugar son: bancos, oficinas administrativas y diversos comercios. Es claro suponer que la función vial es provocado por dicho equipamiento.

En cuanto al tipo de vehículos <sup>10</sup>, sobresalen las camionetas de media tonelada con un total de: 192 veh.-hr. en el crucero No 1; 180 en el crucero No 2; 113 en el crucero No 3 y; 105 en el crucero No 4. Creemos que la afluencia de este tipo de vehículo se debe a la actividad comercial de la zona estudiada.

El número promedio de vehículos pesados (camiones de carga) es de 19 veh.-hr. que por su tamaño, velocidad y permanencia en doble fila participa activamente en el congestionamiento vial.

Así mismo, el transporte público, registró un promedio de 64 autobúss-hr., es decir, a un minuto por unidad con paradas constantes en cualquier parte de la calle, lo que amerita su participación en los conflictos viales.

En las maniobras de carga y descarga y los tiempos que permanecen en doble fila los vehículos destinados a la actividad terciaria, se obtuvieron los siguientes resultados: El crucero No 4 fué el que registro 17 vehículos-hrs en una permanencia promedio de 15 minutos<sup>11</sup>. Se logró apreciar la disminución considerable en

---

<sup>10</sup> Véase Tipos de Vehículos clasificados, en el apéndice B-2.

<sup>11</sup> Véase las gráficas de estacionamiento en doble fila por crucero vial seleccionado. Apéndice B-3 en el anexo.

la velocidad automotora.

Otro aspecto importante en el conflicto vehicular es la velocidad promedio de circulación, la cual registró un promedio de 19 km-hr. siendo el mínimo de circulación aprobado por la S.C.T. de 25 km-hr..

La velocidad lenta detectada en los cruces viales, se debe entre otras causas, a la falta de estacionamientos en la vía pública, lo que provoca la existencia de dobles filas, a las maniobras de carga y descarga, a la cantidad y tamaño de vehículos y las constantes paradas de los autobuses del transporte público urbano.

Finalmente bajo la técnica de observación de escalas ordinales<sup>12</sup> se dió un orden prioritario en cruces viales a partir de su máxima problemática vial, esto es: cruce No 4 que se localiza en un área vecina al mercado central Benito Juárez; el cruce No 1 que se localiza en la parte sur-poniente; el cruce vial No 2 que se localiza en un área vecina a la plaza central de la ciudad y: el cruce vial No 3 que se localiza en la zona monumental.

Los efectos del funcionamiento del inmueble terciario en la vialidad también participa en la imagen urbana negativa del Centro Histórico. En este sentido a continuación se definen algunas reflexiones sobre el impacto del inmueble terciario en la imagen urbana.

#### **B) Los impactos en la imagen urbana.**

La imagen urbana o llamada la imagen de la ciudad es todo el contenido de la escena urbana como: edificación, calles plazas, parques, etc. y sobre todo la población y su movimiento cotidiano ya que constituye un factor determinante del carácter de pueblos y ciudades.

Cuando esta imagen corresponde a un lugar histórico constituye un poblado patrimonial de gran relevancia arquitectónica, esta imagen, su aspecto urbano, se convierte, como ya se dijo, en un atractivo de enorme importancia para el visitante.

---

<sup>12</sup> Las escalas ordinales ordenan los elementos en orden jerarquizados a partir de cálculos efectuados u observaciones e inspecciones directas; una característica de ésta última se utiliza en una encuesta que no necesita la comunicación humana. Para mayor profundidad véase "Las técnicas de Observación" en el capítulo 2.3 Recolección de datos, en Análisis de la Planificación Urbana. Métodos y Modelos de Krueckeberg y Silvers, edit. Limusa 1978. p. 58



TIPO DE COMERCIO FORMAL UBICADO EN LA ZONA DE MERCADOS CENTRALES. (FOTO 1991).



DESTRUCCION PARCIAL DE LAS FACHADAS PARA DAR PASO A LA ACTIVIDAD MERCANTIL. (FOTO 1991).

El patrimonio es el soporte fundamental de una actividad, como el turismo, que estimula notablemente el desarrollo de pueblos y ciudades. Así, además del valor cultural, el patrimonio edificado y su imagen genera recursos que pueden y deben contribuir al cuidado, protección y mejoramiento del mismo<sup>13</sup>.

Hoy en día, el Centro Histórico de Oaxaca representa uno de los más bellos asentamientos coloniales de nuestro país<sup>14</sup>. Actualmente la imagen urbana está en peligro a causa (entre otros aspectos) por el avance vertiginoso del sector terciario.

Las características de construcción y fachadas del inmueble terciario se presentan discordantes a la unidad y perfil urbano<sup>15</sup>.

Dentro de la clasificación del comercio, los mercados centrales muestran un deterioro físico en su estructura y fachadas principales<sup>16</sup>, además los locales comerciales exteriores adolecen de un diseño propio para la propaganda exhibida que provoca una mala imagen.

En cuanto al inmueble comercial tanto al mayoreo como al menudeo, surgió la necesidad de establecer una tipología constructiva en el Centro Histórico de Oaxaca para determinar sus características constructivas y priorizar su valor respecto a la imagen urbana<sup>17</sup>.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:  
el 71% de los inmuebles del terciario se conservan en un nivel de altura y un 25% de dos niveles, esto permite al área central una característica constructiva esencialmente horizontal.

---

<sup>13</sup> Véase La Imagen Urbana en Ciudades Turísticas con Patrimonio Histórico. Manual de Protección y Mejoramiento. Sectur. 1994.

<sup>14</sup> Véase el capítulo IV.2 del presente estudio. p. 108

<sup>15</sup> Entendamos por aspecto discordante del perfil urbano a las construcciones en las cuales se muestran las siguientes características: vanos modificados, materiales modernos, niveles de altura, textura y pintura.

<sup>16</sup> En el año de 1894 se inauguró el mercado "Porfirio Díaz" hoy llamado Benito Juárez Maza, ubicado en la manzana comprendida por las calles de las Casas, Flores Magón, Aldama y 20 de Noviembre, construido por la sociedad inglesa R. Campbell y Cía. la obra se inició en 1893. Plan Parcial del Centro Histórico 1986-1988.

<sup>17</sup> La tipología constructiva consta de ocho tipos formales en valor ascendente, iniciando con aquellos edificios en cuyos elementos arquitectónicos se conservan en una formamás original, hasta aquellos en donde sus elementos ya fueron transformados. Véase el apéndice D-1 en anexo.



COMPARACION DEL TIPO CONSTRUCTIVO Y LA DIFERENCIA DE NIVELES. (FOTO 1991).



NOTESE LA COMPARACION DE TIPO CONSTRUCTIVO Y LA DIFERENCIA DE NIVELES. (FOTO 1991).

Los inmuebles al mayoreo representan en un 70% una discordancia en el perfil urbano colonial, ya que su nivel de altura (3-7 niveles), sobrepasa el corte urbano general; los materiales utilizados son de corte moderno (vidrio y aluminio), los escaparates comerciales, iluminación de neón y anuncios mal diseñados, entre otros, reflejan la mala imagen urbana del lugar.

Una observación que refuerza la primera parte de la segunda hipótesis planteada es la relación que existe entre las características físicas del inmueble terciario con las características funcionales.

En este sentido, se verifica la premisa al dejar claramente explicada la zonificación establecida, es decir, a partir de las siguientes salvedades: la zona monumental es la que representa mayor unidad al perfil urbano, en la zona "popular" existen mezclas de uso del suelo (vivienda y comercio). Es la zona que presenta más discordancia en la imagen urbana pues ahí se da la mayor actividad comercial asociada a los polos de acceso regional y estatal.

Respecto al inmueble bancario destaca su importancia por la centralidad que guardan estos inmuebles y porque son los que más desvirtúan la unidad constructiva del lugar central, el 50% de los mismos no se unen al contexto histórico colonial<sup>18</sup>.

Si queremos recuperar el "equilibrio ancestral" del Centro Histórico de Oaxaca, es necesario llevar a cabo programas de control en el funcionamiento y características constructivas del inmueble terciario<sup>19</sup>.

Es necesario que las autoridades respectivas propongan alternativas de solución para establecer criterios convencionales para la conservación o en su caso modificación del inmueble terciario, para salvar y mejorar la imagen urbana del Centro Histórico de Oaxaca.

#### V.5.- A Manera de conclusiones.

En un Centro Histórico se dan ventajas y desventajas de la concentración de la actividad terciaria; las ventajas se dan a partir de las economías de aglomeración, en Oaxaca es la sumatoria del comercio, los servicios y el transporte en donde los mercados

<sup>18</sup> Se ha confirmado (a través de visitas de campo a otros Centros Históricos del país) que el inmueble bancario al igual que algunos centros comerciales, distorcionan totalmente la imagen urbana del área central. Morelia, Guanajuato, Querétaro, Puebla y León-1991.

<sup>19</sup> El Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) ya cuenta con un marco legal para protección y conservación de los Centros Históricos.

centrales y el de abasto juegan un papel fundamental en el desarrollo de la actividad comercial central.

Las ventajas, se deben a los impactos urbanos que se provocan, en nuestro estudio se enfoca a los efectos en el funcionamiento vial y la imagen urbana.

Por su parte, la estructura urbana, como soporte físico de las actividades terciarias, asume un funcionamiento explicado a través de un modelo titulado Modelo Reactor de Expansión del Terciario, que nos indica la existencia de cuatro ejes (puntos cardinales) en los cuales corren cuatro corredores comerciales que crean en forma paralela una reacción similar de crecimiento comercial.

El equipamiento urbano que existe en las cercanías de atracción poblacional y avance del terciario.

Cabe resaltar que el avance del terciario a partir de su núcleo central se da en forma radial.

Los impactos a la función vial se dan a partir de la alta concentración de la actividad terciaria y las funciones que estas desempeñan. Las maniobras de carga y descarga de mercancía, estacionamientos en dobles filas, vehículos de doble rodada, entre otros aspectos, causan impactos negativos en la función vial, por ejemplo disminuye la velocidad de flujo 19 kms-hrs. cuando la norma indica 25 kms-hr. se comprobó la densidad vehicular la registrar una afluencia vehicular por hora de 2659 vehículos en el cruce muestra. El 31.17% es el resultado de vehículos dedicados al terciario, lo que significa un porcentaje elevado si se considera que el mayor porcentaje de autos compactos son particulares.

Los vehículos pesados se dan con una afluencia de 19 vehículos por hora, lo que significa estropear el flujo vial ya que sus movimientos se vuelven torpes y lentos.

Los vehículos estacionados en doble fila, participan activamente en el conflicto vial, así lo demuestra la permanencia de 17 vehículos por un margen de 15 minutos.

Así mismo, se refuerza la dinámica poblacional en la zona sur-poniente y en la zona central a partir de la afluencia vehicular de tipo terciario recordemos que la parte sur-poniente se da la máxima afluencia comercial del Centro Histórico.

Así también se confirman el impacto negativo de las actividades terciarias en la imagen urbana, de hecho las funciones del terciario participan en el deterioro de la imagen urbana.

En este sentido un 70% de lo inmuebles estudiados, refleja un aspecto discordante a la imagen urbana colonial, tanto en sus niveles de altura, sus materiales de construcción y sus anuncios.

De esta manera, se logró verificar la segunda parte de la hipótesis del estudio ya que la actividad terciaria y las características constructivas de los inmuebles terciarios participan en más del 50% a la desfuncionalización vial y a la imagen urbana.

---

---

**CAPITULO VI.**

**CONCLUSIONES GENERALES Y PROPUESTAS ESPECIFICAS DE LA  
ACTIVIDAD TERCIARIA EN EL CENTRO HISTORICO DE OAXACA, OAX.**

---

---

**Capitulo VI.- Conclusiones generales y propuestas específicas para el caso: Oaxaca, Oax.**

**A).- Conclusiones Generales.**

Las conclusiones generales del presente proyecto de investigación no pretenden establecer verdades o leyes definitivas sobre la temática, simplemente se busca reunir las ideas mas importantes que resultaron de la investigación. Se busca reunir en forma de síntesis las conclusiones parciales en una visión general que permita apreciar la problemática urbana que se ocasiona por la actividad terciaria y la influencia del entorno regional en los Centros Históricos y en particular el de la ciudad de Oaxaca de Juárez.

Sobre el aspecto de la terciarización se ha observado que va ligado al proceso de urbanización, ya que el sector industrial, por sí mismo, es incapaz de absorber toda la mano de obra que se libera de las actividades agrícolas.

El crecimiento del sector terciario, se encuentra asociado a un desajuste entre la oferta y la demandada de la fuerza de trabajo entre áreas rurales y urbanas, pero además intervienen otros factores, por ejemplo: los procesos de industrialización, el desempleo, la modernización, la migración rural-urbana y la formación de los mercados de trabajo en los núcleos urbanos.

De esta forma, el sector terciario se inmiscuye en un sistema social de tipo capitalista, realizando su máxima expresión en los lugares urbanos. El equipamiento terciario por sí mismo contribuye en forma directa al desarrollo económico ya que participa en la producción y bienestar social creando las condiciones que permitan el desarrollo de la fuerza de trabajo.

En este sentido, el inmueble terciario reactiva la actividad económica creando ventajas y deseconomías de aglomeración. Cumple una función fundamental en la estructura urbana que se matiza en sí misma por el conjunto interrelacionado de la infraestructura, el capital, el espacio físico, la organización y la mano de obra. Así surge una lógica de funcionamiento del Centro Histórico, reflejo de un sistema capitalista socio-político y económico en una constante lucha de intereses entre los diferentes agentes involucrados, es decir: comerciantes, autoridades, empresarios, obreros y consumidores.

Por lo tanto el concepto de terciarización se da como un proceso de desarrollo económico inevitable, por lo menos en esta época.

Así mismo, logramos definir, en el aspecto conceptual, que dada la heterogeneidad de la actividad terciaria no se logra efectuar una afirmación absoluta del terciario como un todo, lo que permite con cierta flexibilidad y riesgo efectuar una clasificación del mismo. Sin embargo, opinamos que esta postura obstaculiza los avances e intentos de clasificar, de hecho ya existen clasificaciones elaboradas que funcionan con bastante éxito.

Para efectos de nuestra investigación, la clasificación propuesta (servicios básicos, complementarios, públicos y turísticos), nos permitió evaluar con gran delimitación los equipamientos terciarios de estudio.

Desde esta perspectiva, resulta novedoso el enfoque que trata al sector terciario como un agente transformador del espacio urbano en Centros Históricos. Es una nueva visión de enfrentar el complejo fenómeno urbano de los lugares centrales.

Los principales impactos urbanos que provoca la actividad terciaria se visualiza a partir de las mismas características teóricas del inmueble terciario. Sus mecanismos de acción, aceleran el proceso de transformación espacial y por consiguiente pérdida de valores patrimoniales.

En este sentido, los Centros Históricos son lugares con amplios valores arquitectónicos y urbanísticos heredados del pasado. Es una zona que aporta la principal imagen urbana, de su historia y de su gente.

Los Centros Históricos son áreas con espacios urbanos heterogéneos que representan la vitalidad urbana. Es un lugar que provee una infraestructura concentrada principalmente para transacciones económicas y sociales, es el distrito central de negocios más importante de una región.

Pero su naturaleza no se agota en la estructura física, la cual se ha transformado por el crecimiento urbano que responde siempre a las exigencias "funcionales" y sociales de las clases dominantes.

El patrimonio arquitectónico de estos lugares, esta indisolublemente unido al valor social de la población que los habita. Bajo esta perspectiva, los Centros Históricos son a la vez un residuo del pasado y un anticipo del futuro.

Con esta concepción se gesta continuamente una lucha internacional por defender el patrimonio histórico-cultural de las ciudades, las normas y políticas internacionales inician todo un movimiento universal para rescatar los valores tradicionales de estos lugares.

Los foros mas recientes que sobresalieron por su importancia fueron las conclusiones de Quito en 1977, donde se llega a un concepto comun de definición, destacando la importancia de la identidad del hombre y el sentimiento de pertenencia.

En un enfoque mas localista, surgen reflexiones a considerar cuando se intente intervenir en un Centro Histórico: el área de estudio debe considerarse como un único monumento y no por sus inmuebles aislados; los daños causados deben entenderse bajo la óptica de irreversible e inremediable, se busca no sufran las transformaciones históricas, como el caso de la triple transformación: morfológica, funcional y social que sufrieron los Centros Históricos europeos, o el descuido y deterioro de los mismos ( el caso de latinoamerica), o la expulsión de los habitantes, el caso de México.

Actualmente nos enfrentamos a Centros Históricos con muchos problemas urbanos, las políticas hasta ahora impuestas, caen en repeticiones y en mucha de las veces en situaciones inherentes al caso aplicado. Surge la necesidad de integrar los objetivos del patrimonio a otros objetivos de tipo socioeconómicos legítimos en la planificación de la conservación y preservación urbana.

En el caso de Oaxaca, el análisis regional y metropolitano, permitió definir la estructura y funcionamiento del sistema estatal, se constató que Oaxaca es diverso y heterogéneo. Es uno de los estados con menor desarrollo económico del país, en su territorio se distribuyen 7,210 localidades distribuidas en 570 municipios. La insuficiencia presupuestal, ha afectado negativamente los diferentes sectores productivos, la abundante mano de obra agrícola, la migración, falta de infraestructura, equipamiento y servicios públicos y la orografía, que aunados a los factores históricos y políticos, han sido obstáculos que retrasan el crecimiento, impidiendo potencializar económicamente los variados recursos naturales y humanos con los que cuenta.

Por otra parte se a comprobado la centralidad que desempeña la ciudad de Oaxaca de Juárez ya que se inscribe en el 5.4% de los municipios con gran atracción poblacional, aunque el estado sea interpretado como uno de los mas expulsores de población.

En cuanto a las características regionales de los Valles Centrales, también encontramos sustentos que se reflejan en la estructura y funcionamiento del Centro Histórico: la región contiene el mayor número poblacional regional, contiene un sistema de mercado tradicional que abarca 121 municipios, un PEA dedicado al terciario de 46%, un 18.82% de inversión pública respecto al estado y un 23.36% de aportación al Producto Interno Bruto estatal.

En el caso de la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca, observamos que 18 municipios conurbados, ejercen una influencia inmediata en el Centro Histórico de Oaxaca, éste soporta la acción de 328,463 habitantes. El volúmen y ritmo de crecimiento registro su mayor incremento en los años noventa. La población ocupada en el sector terciario fue de 70%.

Las anteriores características regionales y metropolitanas nos permiten verificar la centralidad e importancia del Centro

Histórico de Oaxaca, así lo demuestran las características funcionales y de estructura del lugar. Un Centro Histórico con una intensidad del 75% de uso del suelo, con problemas graves de vialidad y tránsito, con una infraestructura urbana incapaz de absorber mayores demandas, con un uso de suelo predominante en actividades terciarias, con una densidad de población de hasta 150 hab. por ha. con unas características de movilidad espacial bien diferenciadas, producto de las características socioeconómicas de sus usuarios, por ejemplo: la zona del mercado de abasto, señalada como un lugar su-generis urbano-rural-indígena, características muy propias de la mayoría de la población estatal.

En síntesis se confirma la primera hipótesis del presente proyecto de investigación, la cual dice: Las condiciones estructurales y funcionales del Centro Histórico de Oaxaca, como área hegemónica a nivel estatal, esta condicionada por las características estructurales y funcionales de su entorno espacial inmediato y regional.

La segunda hipótesis de estudio se ve rectificada parcialmente en el capítulo No 4 en el cual se verifica la centralidad de la actividad terciaria, reflejada en un 32% del uso del suelo dedicado a dicho sector, que aún todavía predomina el uso de suelo tipo habitación con el 53%. Se espera que ésta cifra en un corto plazo reduzca ya que se esta presentando un fenómeno comercial llamado "miniplazas" que esta sustituyendo la vivienda por el comercio, expulsando a lo pobladores del lugar central.

El predominio terciario se da a partir de los resultados de la encuesta aplicada, donde el 31% de los 3288 lotes muestrados se dedican al comercio al menudeo y sólo el 1% al mayoreo, lo que presume el predominio comercial de tipo doméstico.

Las funciones de los servicios terciarios contribuyen negativamente en la función vial e imagen urbana, las observaciones realizadas resultaron que existen maniobras de carga y descarga de mercancía en vía pública que afecta la circulación vial, los inmuebles terciarios carecen de estacionamiento propio y en imagen urbana no armonizan constructivamente con el perfil urbano.

Así también, se resalto la importancia patrimonial del Centro Histórico de Oaxaca, su historia urbana señala un desarrollo pionero de las ordenes religiosas, principalmente de los dominicos en 1529 y una segunda a la ubicación estratégica para el control del flujo comercial y pago de atributos provenientes de centroamérica. Desde esa época hasta la actualidad la ciudad se ha mantenido del comercio y sigue manteniendo su sistema de mercado tradicional.

La traza urbana de la ciudad se muestra como un diseño original fundamentada en dos plazas centrales unidas entre si por uno de sus extremos. Su estructura eclesiástica y civil se compone de un entorno arquitectónico de 3385 edificios de los cuales 1500 guardan un valor histórico.

A partir de este contexto, emergen 17 templos religiosos con una lógica y coherencia de unidad arquitectónica. Sin embargo existen construcciones civiles que no guardan esa armonía y continuidad, principalmente son inmuebles terciarios.

Otro valor histórico que pierde identidad y posiblemente tienda a desaparecer son los barrios. El avance del sector terciario y la "modernidad" a reducido a 8 las 17 organizaciones de barrio que existían desde la época de la colonia, la causa principal es el avance de las actividades terciarias expulsando a las familias del Centro Histórico.

Otro aspecto analizado fue la estructura urbana del Centro Histórico, considerando el paisaje urbano, la vialidad y el transporte y los usos del suelo, en resumen se formuló una zonificación bajo el criterio de uso espacial homogéneo, como resultado, se obtuvieron cuatro zonas: "monumental", turística, "popular", mixta y residencial.

Para medir los impactos se reflexionó sobre las ventajas y desventajas de la concentración de la actividad terciaria, las ventajas se dan a partir de las economías de aglomeración, en Oaxaca es la sumatoria del comercio, los servicios y el transporte en donde los mercados centrales y el de abastos juegan un papel fundamental en el desarrollo de la actividad comercial central.

Las desventajas se dan a partir de los impactos negativos que provoca la actividad terciaria en la estructura urbana, siendo esta última el soporte físico de las mismas, ya que asume un funcionamiento local explicado a través de un modelo titulado "Modelo Reactor de Expansión del Terciario". Dicho esquema nos explica la existencia de cuatro ejes (puntos cardinales) en los cuales corren cuatro corredores comerciales que crean en forma paralela una reacción similar de crecimiento comercial.

El mismo esquema nos indica un crecimiento terciario en forma radial teniendo saturado las seis manzanas centrales. El avance de la actividad terciaria va llenando los intersticios que hay entre los corredores comerciales. Actualmente el cuadrante sur-poniente ya se encuentra totalmente ocupado por la actividad terciaria.

El equipamiento urbano existente en las cercanías de cada corredor es el incentivo de atracción poblacional y representa el motivo de avance del sector terciario.

Los impactos a la función vial se dan a partir de la alta concentración de la actividad terciaria y las funciones que estas desempeñan, por ejemplo: las maniobras de carga y descarga de mercancía, los estacionamientos en doble fila, y la circulación de vehículos pesados son aspectos negativos que provocan conflictos vehiculares.

En el estudio de campo realizado, se obtuvieron los siguientes resultados: la velocidad promedio va de 19 a 15 Kmt-hr, cuando la norma indica 25 Kms-hr. Se comprobó la densidad vehicular al registrar 2659 vehículos por hora. El 31.17% de los vehículos contabilizados se dedican a la actividad terciaria, es un porcentaje elevado si consideramos que el mayor porcentaje registrado fue de autos compactos de tipo particular.

Los vehículos pesados se dan con una afluencia de 19 vehículos por hora, su movimiento es lento, motivado por su carga y por las características viales del lugar central, lo que provoca estorbo y disminución del flujo vehicular.

Por su parte, los vehículos estacionados en doble fila, participan activamente en el conflicto vial, así lo demuestran la permanencia de 17 vehículos por un margen de 15 minutos.

En el aspecto de imagen urbana el 70% de los inmuebles estudiados, reflejan un aspecto discordante a la imagen urbana colonial, tanto en los niveles de altura, sus materiales de construcción y anuncios comerciales.

De esta manera, las conclusiones parciales del capítulo No 4 y 5, permiten verificar de forma total la segunda hipótesis de estudio, que dice: la alta concentración de la actividad terciaria, así como sus características físicas y de funcionamiento del Centro Histórico de Oaxaca, coadyuvan al deterioro de la función vial y a la imagen urbana del lugar.

#### **B).- Propuestas específicas de la actividad terciaria en el Centro Histórico de Oaxaca, Oax.**

En este capítulo, se pretende proporcionar algunas ideas generales que sirvan de alternativas de soluciones a la problemática planteada, es decir a los efectos de la actividad terciaria en la estructura espacial del Centro Histórico de Oaxaca.

Las propuestas específicas que a continuación se mencionan reconocen la falta de un " Plan Maestro" que las integren a un todo conceptual de lo que se requiere del Centro Histórico.

Nos hemos dado cuenta a través del desarrollo del proyecto, la falta de estudios serios y profundo de otros aspectos mismos de la actividad terciaria y de otras variables como por ejemplo: áreas verdes, vivienda, medio ambiente, energéticos, infraestructura, vialidad regional, otro tipo de transporte, participación ciudadana, etc. Sin embargo se muestra las presentes como una aportación al conocimiento del complejo fenómeno urbano que caracteriza a nuestros Centros Históricos.

**NOMBRE: PROGRAMA PILOTO DE MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIA EN 45 DIAS.**

Las maniobras de carga y descarga de mercancía de la actividad terciaria se realiza actualmente sin ningunas medidas de control y a todas horas del día.

Se propone un programa piloto de maniobras de carga y descarga de mercancías en el área central, el cual evitará el paso de vehículos pesados estableciendo solo un horario nocturno desde las 22 hrs. a las 6 hrs., señalando vías adecuadas de acceso con dispositivos de vigilancia policiaca.

El programa piloto permitirá disminuir la afluencia vehicular al área central, evitando las dobles filas, menor contaminación ambiental y la disminución de una deteriorada imagen urbana a causa de este tipo de vehículos.

El programa piloto tendrá como base legal el derecho de un reglamento de abasto y comercialización para el Centro Histórico de Oaxaca.

**NOMBRE: PROGRAMA DE RESTAURACION PARA INMUEBLES TERCIARIOS.**

Las características constructivas y fachadas de los inmuebles terciarios participan significativamente en el deterioro de la imagen urbana, en lo que respecta al entorno histórico del lugar.

El programa de restauración implicará la aplicación de un reglamento de imagen urbana el cual contendrá una guía propositiva de restauración para intervenir constructivamente en inmuebles terciarios discordantes al entorno histórico.

Será necesario establecer programas de financiamiento y créditos flexibles según las condiciones socioeconómicas de los propietarios. Así como también asesoría técnica. La instalación más recomendable para esta acción es el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

**NOMBRE: CATALOGO DEL INMUEBLE TERCIARIO DEL CENTRO HISTORICO.**

Para llevar a cabo un programa de restauración del inmueble terciario es básico contar con un catálogo de los mismos.

Actualmente no se tiene un registro claro y preciso de las características de los inmuebles con actividades terciarias.

La realización periódica de este inventario permitirá un acierto control de los aspectos constructivos, sobre todo de aquellos que tienen valor arquitectónico.

**NOMBRE: PLANEACION DE RUTAS DE TRANSPORTE URBANO FUERA DE LA ZONA MONUMENTAL. (propuesta espacial)**

El 95% de las rutas de transporte urbano pasan por el área central, participando en el conflicto vial del área central.

Así mismo, el mal estado de las unidades y la continua emisión de contaminantes provocan una deteriorada imagen urbana.

La planeación de rutas fuera de la zona monumental tendrá como base un estudio profundo interdisciplinario que involucre a los actores principales, es decir: propietarios, concesionarios, auditores y usuarios. Es necesario aplicar una estrategia de concertación de intereses aplicando cuatro premisas fundamentales: Voluntad política, vialidad financiera, vialidad técnica y organización comunal.

Se propone establecer terminales perimetrales al área central en localizaciones estratégicas a los puntos cardinales y establecer circuitos de rutas en esa zona, a fin de evitar cruces innecesarios.

Se recomienda crear un medio de transporte gratuito (minibuses tipo turístico) que circulen planificadamente por el Centro Histórico. (véase plano No ).

Este tipo de acciones logrará disminuir la densidad vehicular del área central, permitiendo un flujo más diluido y una mejor imagen urbana del lugar.

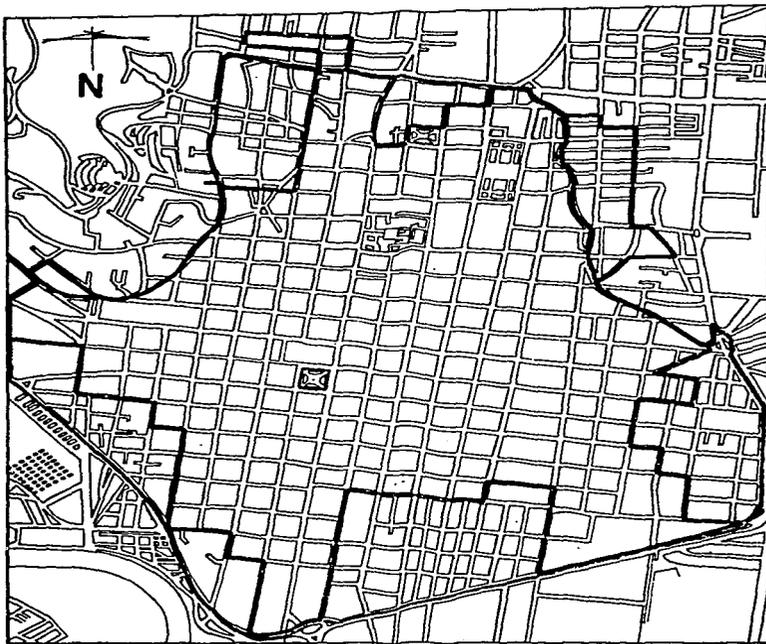
**NOMBRE: PROGRAMA DE DESCONCENTRACION DE OFICINAS DE GOBIERNO.**

La alta concentración de oficinas de gobierno provocan un movimiento importante de vehículos en el área central. Así mismo la falta de estacionamientos propios participan en el conflicto vehicular del lugar.

Es necesario un estudio que analice los radios de cobertura y cantidad de usuarios, así como la oferta de suelos perimetrales para su posible emplazamiento.

Se propone que el cambio funcional de uso del inmueble sea hacia actividades culturales o artísticas.

La desconcentración de oficinas de gobierno permitirá disminuir el flujo vehicular y los viajes al área central.



MAPA No. 23 PROPUESTA DEL CIRCUITO PARA RUTAS DE  
TRANSPORTE URBANO

SIMBOLOGIA

 LIMITE DEL CENTRO HISTORICO

 ZOCALO

 PLAZA MAYOR

 CIRCUITO PARA RUTAS DE  
TRANSPORTE URBANO

OAXACA

**NOMBRE: MACROPROYECTO DEL NUEVO MILENIO. "OAXACA CIUDAD HUMANIZADA" (propuesta espacial).**

El área actual de expansión comercial popular se localiza en la parte sureste del Centro Histórico. Esta área se muestra sin ninguna acción de rescate urbana y está olvidada desde el punto de vista turístico, versus la zona monumental.

El deterioro de los inmuebles de actividad terciaria participan activamente en la destrucción de la imagen urbana.

Por su parte, el transporte urbano enseña toda su dinámica en esa zona popular.

El estudio del macroproyecto abarcará treinta hectáreas, estableciendo un nexo con el área monumental situada al norte del centro urbano. Se busca la integración de ambas partes para solucionar problemas de imagen y vialidad urbana.

El macroproyecto tendrá un enfoque integral con la previa existencia de un "Plan Maestro" del Centro Histórico. Es necesario un cuerpo profesional interdisciplinario que presente estudios de tipo social, económico, político, urbano, arquitectónico, etc.

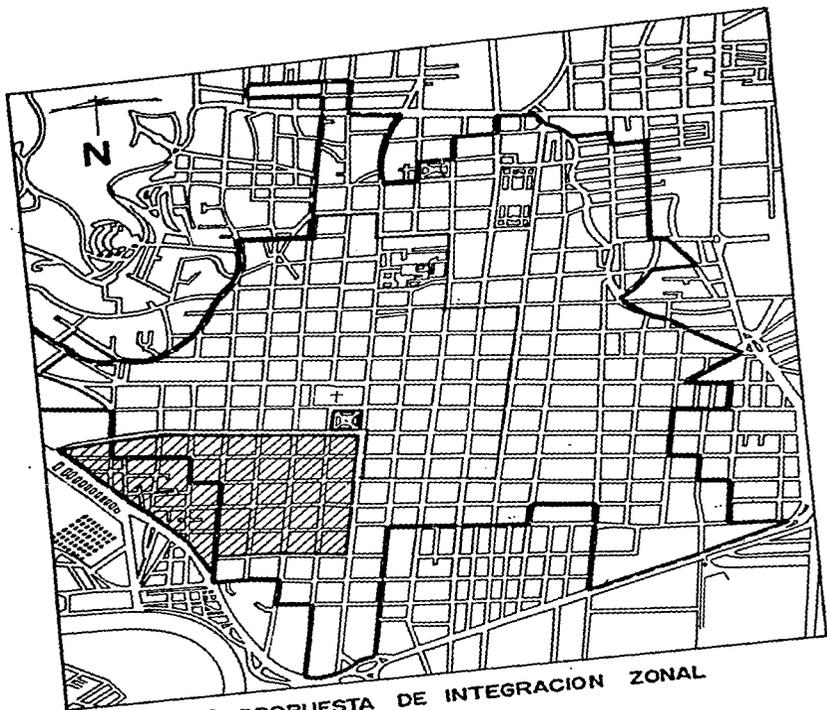
Es un proyecto ambicioso que permitirá la participación de todos los sectores de gobierno y de acción ciudadana.

La Ciudad de Oaxaca merece tener un Centro Histórico ejemplar, bajo las políticas de la conservación del patrimonio histórico.

Un centro urbano que se identifique y se realce como una etiqueta de humanidad, además que enfrente los próximos cambios nacionales y el reto del nuevo milenio. (Véase plano No 23)

**TESIS SIN PAGINACION**

**COMPLETA LA INFORMACION**



**OAXACA**

**MAPA No 24 PROPUESTA DE INTEGRACION ZONAL**

**SIMBOLOGIA**

-  LIMITE DEL CENTRO HISTORICO
-  ZOCALO
-  PLAZA MAYOR
-  ZONA MONUMENTAL
-  MACROPROYECTO

---

---

**APENDICES A.B.C Y D.**

---

---

APENDICE A-1 NOMBRE DE RUTAS DEL TRANSPORTE URBANO

- 1.- NAZARENO XOXO-ISSSTE
- 2.- CIRCUITO PANTEON
- 3.- SAN MARTIN MEXICAPAN-VOLCANES
- 4.- VOLCANES-COLONIA DEL MAESTRO
- 5.- COLONIA DEL MAESTRO-COLONIA ESTRELLA
- 6.- CUARTELES
- 7.- COLONIA DEL MAESTRO-CIRCUITO PANTEON
- 8.- COLONIA DEL MAESTRO-COLONIA REFORMA
- 9.- EXPERIMENTAL-CENTRO-CENTRAL
- 10.- PUEBLO NUEVO-CENTRO-CENTRAL
- 11.- COLONIA DOLORES-CENTRO
- 12.- COLONIA SANTA ROSA-CENTRO-CENTRAL
- 13.- ESQUIPULAS-CENTRAL
- 14.- LOMAS DE SANTA RSA-CINCO SEÑORES
- 15.- DONAJI-CENTRO-CENTRAL
- 16.- SAUCES-ITO-CENTRAL
- 17.- CARMEN-INFONAVIT
- 18.-SAN FELIPE-C.U.
- 19.-SANTA LUCIA-COLONIA MONTE ALBAN

(Fuente. Trabajo de campo. Agosto 1991)

APENDICE A-2 NOMBRE Y DIRECCION DE INSTITUCIONES BANCARIAS

- 1.- BANCO NACIONAL DEL PEQUEÑO COMERCIO, S.N.C.  
DIRECCION. ANDADOR CIRCUITO ORIENTE, MERCADO DE ABASTOS.
- 2.- MULTIBANCO COMERMEX, S.N.C.  
DIRECCION. AV. INDEPENDENCIA No 811
- 3.- BANPAIS, S.N.C.  
DIRECCION. GARCIA VIGIL No 113
- 4.- NACIONAL FINANCIERA, S.N.C.  
DIRECCION. H. COLEGIO MILITAR ESQ. H. ESCUELA NAVAL MILITAR
- 5.- FIDEAPO  
DIRECCION. AV. HIDALGO No 911 2do PISO
- 6.- CAMARA NACIONAL DE COMERCIO DE OAXACA  
DIRECCION. GUERRERO No 402
- 7.- CENTRO BANCARIO DE OAXACA, A.C.  
DIRECCION. AV. HIDALGO No 911 2do PISO
- 8.- BANCOMER, S.N.C.  
DIRECCION. GARCIA VIGIL ESQ. MORELOS
- 9.- BANCO DE ORIENTE, S.N.C.  
DIRECCION. AV. HIDALGO No 918
- 10.- BANCA CONFIA, S.N.C.  
DIRECCION. AV. HIDALGO Y 20 DE NOVIEMBRE
- 11.- BANCA SERFIN, S.N.C.  
DIRECCION. AV. INDEPENDENCIA No 705
- 12.- BANAMEX, S.N.C.  
DIRECCION. AV. JUAREZ No 515 Y ARMENTA Y LOPEZ ESQ. HIDALGO
- 13.- BANCO INTERNACIONAL, S.N.C.  
DIRECCION. GUERRERO Y ARMENTA Y LOPEZ
- 14.- BANCO MEXICANO SOMEX, S.N.C.  
DIRECCION. AV. INDEPENDENCIA No 605
- 15.- BANCO DE CREDITO RURAL DEL ISTMO, S.N.C.  
DIRECCION. GARCIA VIGIL Y MATAMOROS

Fuente. Sociedades Nacionales de Credito. Trabajo de Campo

Agosto 1991.Oaxaca,Oax.

APENDICE A-3 NOMBRE DE LAS PRINCIPALES OFICINAS DE GOBIERNO

- 1.- PALACIO DE GOBIERNO
- 2.- DIRECCION GENERAL DE DESARROLLO URBANO Y OBRAS PUBLICAS ESTATAL
- 3.- MONTE DE PIEDAD
- 4.- SECRETARIA DE HACIENDA
- 5.- CORREOS Y TELEGRAFOS
- 6.- BIBLIOTECA DEL ESTADO
- 7.- MUSEO DE OAXACA
- 8.- OFICINAS DE TURISMSSTE
- 9.- TURISMO ESTATAL
- 10.-SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS
- 11.-OFICINAS DE CONACYT
- 12.-INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGIA E HISTORIA
- 13.-TELEFONOS DE MEXICO
- 14.-SUCURSAL DE HACIENDA
- 15.-FONAPAS
- 16.-CENTRAL SARH
- 17.-OBRAS PUBLICAS MUNICIPALES
- 18.-OFICINAS DEL PRI
- 19.-PAPELERA TUXTEPEC
- 20.-OFICINAS DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO
- 21.-SECRETARIA DE SALUBRIDAD Y ASISTENCIA
- 22.-OFICINAS DEL ISSSTE
- 23.-PERIODICO EL NOTICIAS
- 24.-PERIODICO EL IMPARCIAL
- 25.-OFICINAS DE TRANSITO
- 26.-PROCURADURIA Y REGISTRO CIVIL
- 27.-COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD
- 28.-DEPORTES MUNICIPALES
- 29.-PROCURADURIA DEL CONSUMIDOR
- 30.-ALMACENES SARH.

( Fuente: Trabajo de campo. Agosto 1991.Oaxaca,Oax.)

#### **APENDICE B. B.1.- ENCUESTA SOBRE EL NUMERO Y TIPOS DE VEHICULOS POR CRUCE VIAL**

Se realizó una encuesta de campo para conocer los siguientes aspectos: densidad vehicular (número de vehículos estacionados), tipos de vehículos, velocidad promedio.

La densidad vehicular permitirá verificar los conflictos vehiculares que se dan en el lugar de estudio. La técnica de observación es de tipo nominal en relación a la actividad terciaria. Así mismo el conocer los tipos de vehículos que circulan por el Centro Histórico podemos constatar si corresponden a la actividad terciaria y los inconvenientes que por su tamaño son de difícil circulación.

Por su parte la velocidad promedio, permitirá conocer la fluidez vehicular del lugar y verificar como perjudica a la fluidez vehicular del resto de los vehículos.

La falta de estacionamientos en el Centro Histórico podemos observarlo en la aplicación de esta encuesta.

#### **CRITERIOS Y LUGARES ADOPTADOS.-**

En un ensayo muestral se optó medir cuatro cruceos donde existen diferentes equipamientos terciarios en diferentes características de zonas, considerando las mas representativas para nuestro caso estudiado.

El cruceo No 1 Predomina la existencia de una gasolinera, agencia automotriz, escuela primaria. Es un cruceo para tres avenidas alternas.

El cruceo No 2 Existen las oficinas de correos, un banco y comercios diversos. Es un cruceo central aledaño a la Alameda de León.

El cruceo No 3 Es una zona de Servicios Bancarios, cine y restauran pertenecientes a la zona monumental.

El cruceo No 4 Es un área vecina al mercado central "Benito Juárez" y la existencia de dos bancos.

#### **METODOLOGIA DE APLICACION.**

Participarán cuatro personas a la vez, directamente en cada cruceo seleccionados, se midió al cabo de 60 minutos en las horas 10-11 hr. y 19-20hrs. y se estableció una evaluación a la media hora después de aplicar la encuesta.

Los vehículos seleccionados fueron los que mas circulaban por el área, previa observación directa.

"ENCUESTA SOBRE EL NUMERO Y TIPO DE VEHICULOS"

	MARTES				SABADO				
	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	
	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00					
CHICO	377	250	298	200	CHICO	365	258	301	195
CAMINETA 0.5 TON	140	60	54	53	CAMINETA 0.5 TO	160	70	59	70
CAMIONES	10	9	10	8	CAMIONES	15	13	11	15
CAMIONES DE CARGA	2	0	1	4	CAMIONES DE CA	1	0	2	3
REFRESQUEROS	1	1	2	1	REFRESQUEROS	2	2	2	3
CAMIONES URBANOS	10	25	10	17	CAMIONES URBA	15	33	15	16
TOTAL	550	345	375	285	TOTAL	558	376	390	302

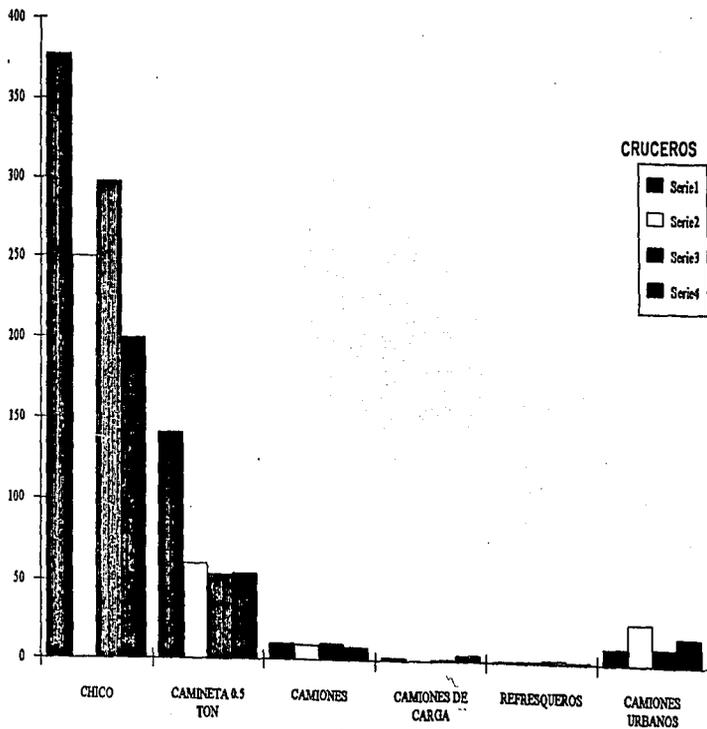
	MARTES				SABADO				
	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	
	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00					
CHICO	381	248	319	222	CHICO	102	99	115	70
CAMINETA 0.5 TON	152	71	59	72	CAMINETA 0.5 TO	48	10	10	15
CAMIONES	5	2	2	1	CAMIONES	2	2	2	5
CAMIONES DE CARGA	4	1	1	6	CAMIONES DE CA	0	0	2	0
REFRESQUEROS	2	0	2	0	REFRESQUEROS	1	1	0	1
CAMIONES URBANOS	14	33	11	15	CAMIONES URBA	16	20	10	10
TOTAL	558	355	394	316	TOTAL	169	132	139	101

	MARTES				SABADO				
	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	
	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00	10:00 A 11:00					
CHICO	357	550	268	209	CHICO	381	580	271	215
CAMINETA 0.5 TON	151	120	59	50	CAMINETA 0.5 TO	133	35	71	72
CAMIONES	19	13	5	5	CAMIONES	24	13	10	18
CAMIONES DE CARGA	1	1	0	6	CAMIONES DE CA	1	1	1	2
REFRESQUEROS	0	3	1	0	REFRESQUEROS	3	3	3	2
CAMIONES URBANOS	3	39	13	20	CAMIONES URBA	6	41	16	25
TOTAL	531	726	346	290	TOTAL	548	773	372	334

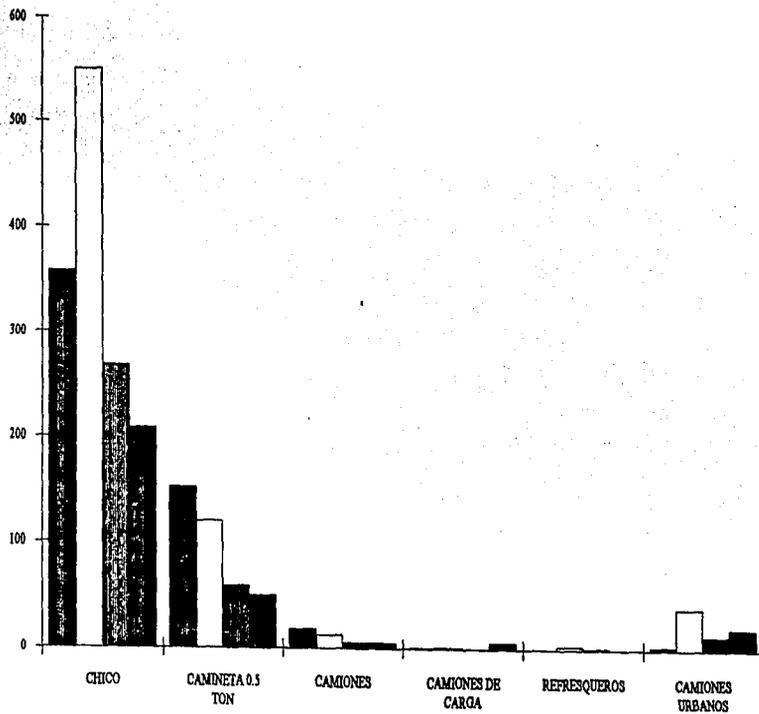
	MARTES				SABADO				
	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	CRUERO 1	CRUERO 2	CRUERO 3	CRUERO 4	
	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00	18:00 A 19:00					
CHICO	361	478	260	200	CHICO	129	201	95	83
CAMINETA 0.5 TON	147	125	62	55	CAMINETA 0.5 TO	39	38	20	11
CAMIONES	8	7	0	0	CAMIONES	2	3	1	9
CAMIONES DE CARGA	3	2	2	4	CAMIONES DE CA	2	0	1	2
REFRESQUEROS	2	1	3	0	REFRESQUEROS	0	0	1	0
CAMIONES URBANOS	5	35	10	28	CAMIONES URBA	3	21	9	22
TOTAL	526	648	337	287	TOTAL	175	263	127	132

FUENTE: ELABORACION PROPIA

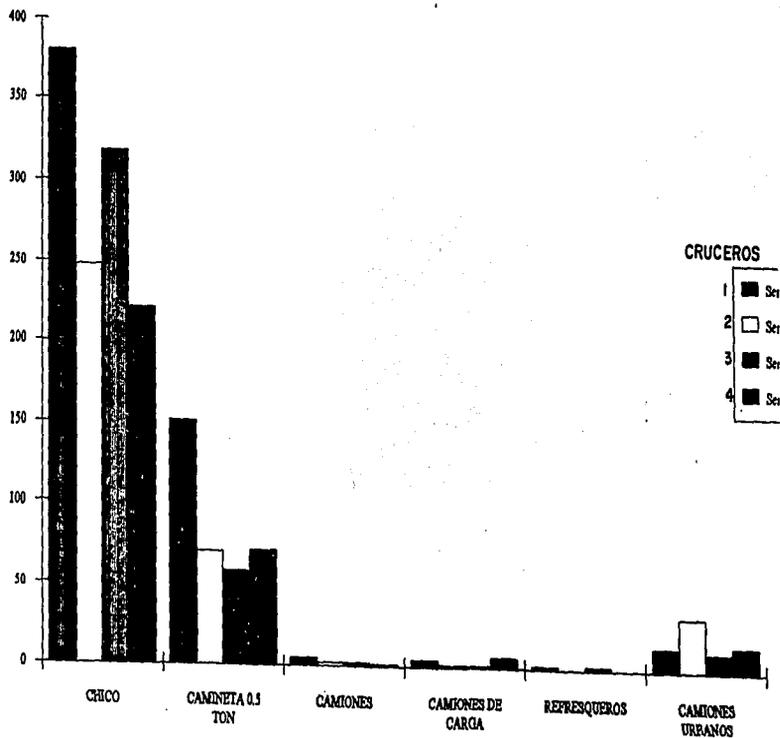
REPRESENTACION DEL MARTES DE 10:00 A 11:00 HR



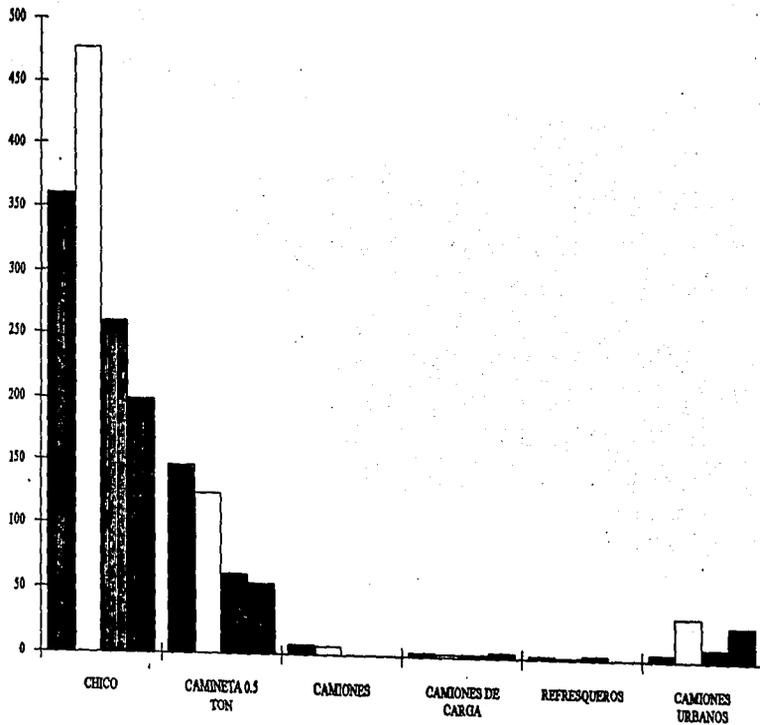
MARTES DE 10:00 A 11:00



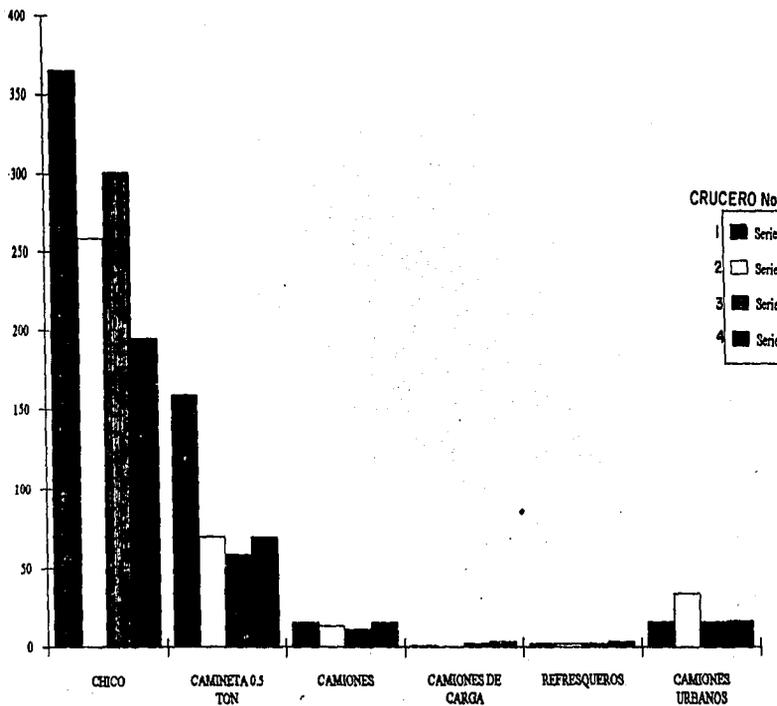
REPRESENTACION MARTES DE 18:00 A 19:00 HR



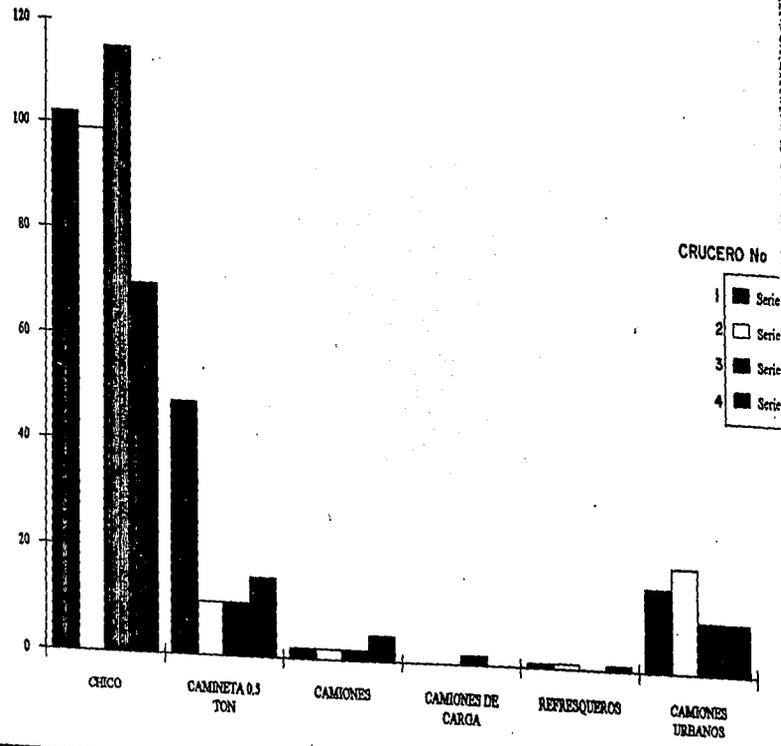
MARTES DE 18:00 A 19:00



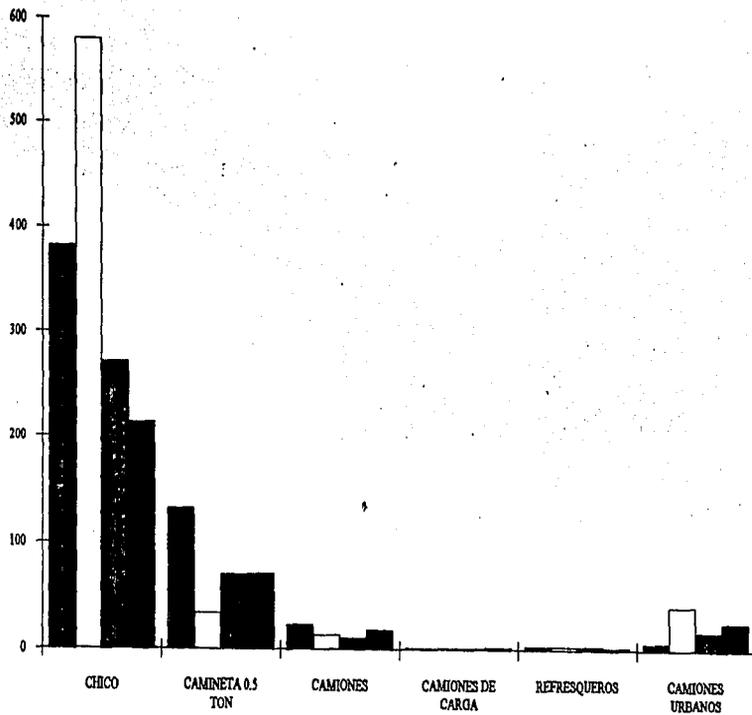
REPRESENTACION SABADO DE 10:00 A 11:00 HR



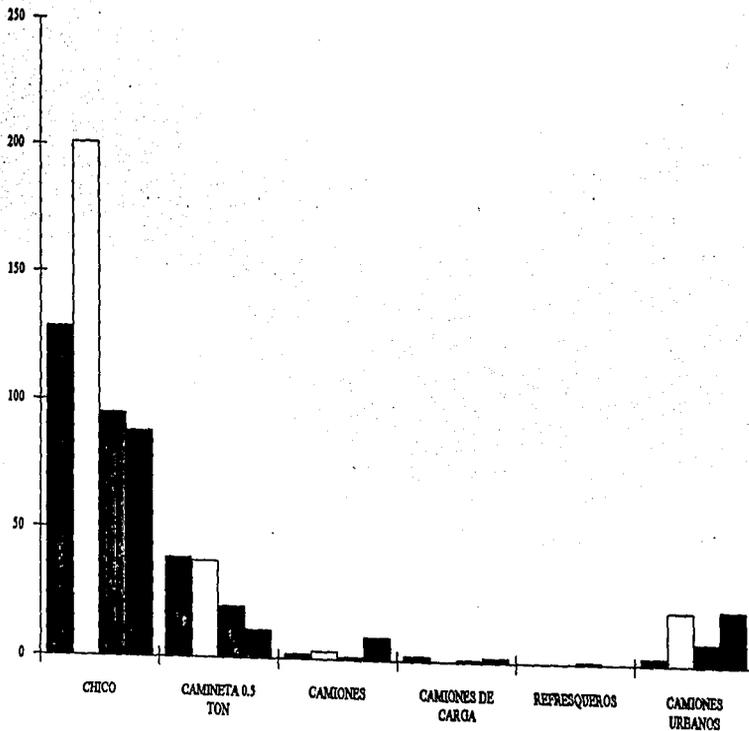
REPRESENTACION DE SABADO DE 18:00 A 19:00 HR



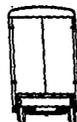
SABADO DE 10:00 A 11:00



SABADO DE 18:00 A 19:00



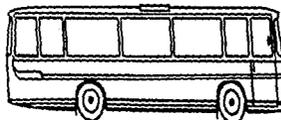
## B-2 TIPO DE VEHICULAR CLASIFICADOS



**CHICOS**

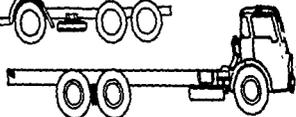
**CAMIONETAS**

**CAMIONES**

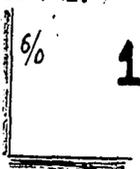
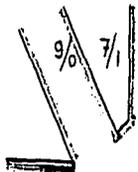


**CAMIONES DE CARGA**

**CAMIONES URBANOS**



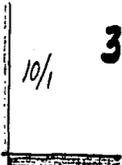
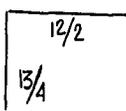
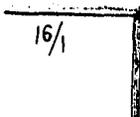
**B-3 ESTACIONAMIENTO EN VIA PUBLICA Y DOBLE FILA  
POR CRUCE VIAL.**



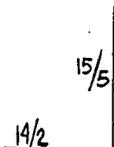
**1**



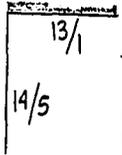
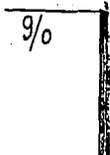
**2**



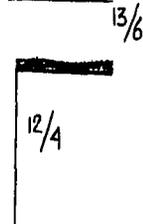
**3**



**4**



ESTACIONAMIENTO EN VIA  
PUBLICA.  
PROHIBIDO ESTACIONARSE.  
DOBLE FILA.  
15/2 VEHICULO/DOBLE FILA



13/6

12/4

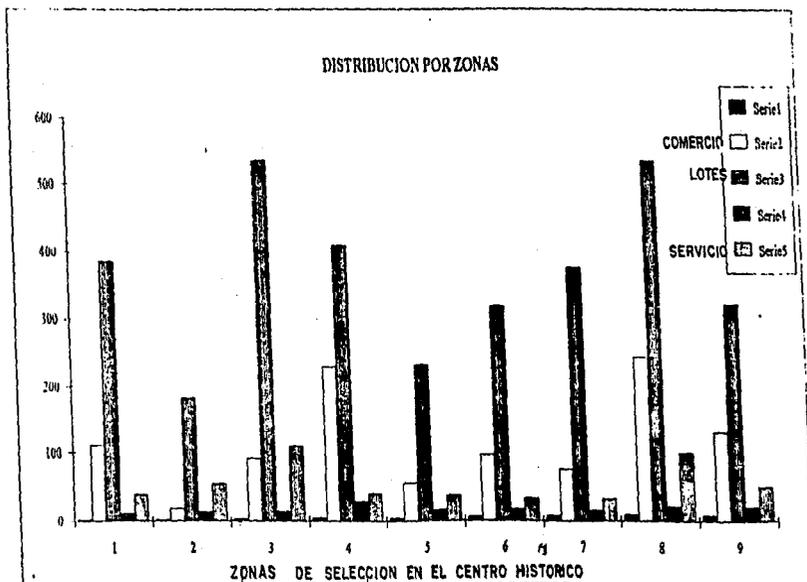


ZONA	COMERCIO	LOTES	MANZANAS	SERVICIOS
1	111	386	12	39
2	19	181	14	55
3	91	533	15	111
4	239	479	29	41
5	56	232	13	37
6	97	316	16	32
7	76	374	15	31
8	243	534	20	99
9	130	319	20	49
TOTAL	1034	3283	136	494

APENDICE C : C-1

"ENCUESTA DE CAMPO POR LOTE Y USO DEL SUELO." AGOSTO 1991.

RESULTADOS: 32% COMERCIO  
15% SERVICIOS  
53% VIVIENDA



## APENDICE D: D-1

### TIPOLOGIA CONSTRUCTIVA EN EL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD DE OAXACA, OAX.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 1.

Tomando en cuenta éstos edificios perduran los elementos arquitectónicos que nos muestran en gran parte el proyecto en su forma original, el edificio se restaurará teniendo como base los ya mencionados elementos.

De esta manera se logrará reintegrar el edificio a sus características originales, sin que éste se interprete como una solución de fachadismo o escenografía, ya que no se estarán inventando o proponiendo formas nuevas, pues únicamente se estarán retomando elementos ya existentes, con la característica de hacer notar la construcción original de lo que se reconstruirá, pero nunca repitiendo elementos ornamentales.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 2.

Tomando en cuenta el o los elementos arquitectónicos originales que aún se conservan, se proporcionará el diseño del edificio y si bien no se llegará a una restauración tan completa como en el caso anterior eso será dado a que en estos casos son elementos muy aislados dentro de cada unidad arquitectónica y por lo tanto el proponer formas de carácter colonial será inventar elementos que no sabemos si en un determinado momento existieron ó formaron parte del edificio.

Y por lo tanto las normas a seguir en estos casos serán las de respetar las condiciones arquitectónicas para la zona de conservación de monumentos.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 3.

De estos edificios se respetará la construcción existente.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 4.

En estos edificios dadas sus características de integración como unidades arquitectónicas al conjunto urbano, será muy poca la intervención en cuanto a restauración se requiere.

Las normas a seguir para remodelar este tipo de edificios serán:

- Demolición de marquesinas, sean éstas de lámina o de concreto.
- Demolición de anuncios luminosos, para sustituirlos por anuncios que se ajusten en diseño, forma y material al formato propuesto para la zona de estudio.
- Sustitución de toldos fuera de diseño y mal conservados, por

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 5.

El diseño original de estos edificios se encuentra alterado en la planta baja a la cual se le ha dado actualmente un uso comercial.

Por los niveles subsecuentes a la planta baja, estas edificaciones cuentan con antecedentes para retomar características originales y reconstruir los edificios para devolverles su originalidad.

Se propone en estos casos la reducción de vanos en planta baja, tomando como base la proporción de los mismos en los niveles superiores, la demolición de marquesinas, sean éstas de concreto o de lámina, así como la correcta ubicación de anuncios y letreros de acuerdo con las disposiciones existentes para su diseño, tanto en letras como en material, haciendo notarse la reintegración del edificio, sea por textura, diferencia de materiales usados; cambios de paños, y nunca repitiendo elementos ornamentales.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 6.

Hacer este tipo de edificios de reciente construcción modernista, la intervención en cuanto a reintegración se refiere no se efectuará.

Se liberarán los inmuebles de elementos que desvirtúan las características formales del entorno (demolición de marquesinas, anuncios luminosos, etc.).

Estos edificios son también representativos de una época y no se integran al conjunto arquitectónico de la zona.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 7.

Estos edificios se disparan visualmente en la zona en que se encuentran construídos.

Al no cumplir con las condiciones que se requieren por su ubicación en el Centro Histórico (proporción vano-macizo, características formales, materiales y procedimientos constructivos etc.) representan lunares antiestéticos en relación con los edificios que lo circundan.

Su arreglo o adaptación en aspectos arquitectónicos para hacer los acordes con su ubicación en la zona de Monumentos Históricos de la Ciudad de Oaxaca, implicaría un fuerte costo, aparte de que su mismo diseño y proyecto no permite hacer alteraciones en fachada.

Estos edificios cuentan con un cierto tiempo de existencia, y su uso está perfectamente definido: oficinas, habitacional, comercial, etc.; fueron diseñados con un propósito y no han sido alterados como los edificios en los cuales se han modificado funcionamiento, fachadas, uso del suelo.

Para este tipo de construcciones prácticamente no son válidos los objetivos que nos encaminaron a realizar este estudio.

Se propone que éstos edificios permanezcan tal como se encuentran actualmente, para no alterar ni falsear proyectos originales, y deberán quedar como ejemplo vivo de lo que nunca se debe volver a hacer en la zona de conservación.

#### EDIFICIOS CON CARACTERISTICAS FORMALES TIPO 8.

En muchos casos, las bardas, mallas, rejas, no corresponden a los lineamientos dados por su ubicación en la zona de Monumentos Históricos o no existen.

Se propone que el diseño de las bardas se adecúe al entorno arquitectónico que los circunde por eso dejen de desempeñar su función específica.

## EPOCA DE LA COLONIA

BARRIO	MANZANAS	SUPERF. HT	% SUPERF.
LA MERCED	20	71	8.9
GUADALUPE	19	26	10.1
EL PUEBLITO	7	7	2.7
LA TRINIDAD	9	16	6.2
XOCHMILCO	6	8	3.1
CARMEN ALTO	11	11	4.3
S.J. DE DIOS	11	11	4.3
LA DEFENSA	4	4	1.6
LA SOLEDAD	12	17	6.6
SIETE PRINCIPES	17	19	7.4
CARMEN BAJO	3	3	1.2
EL POLVO	7	8	3.1

ESTRUCTURA DE BARRIO HISTORICA

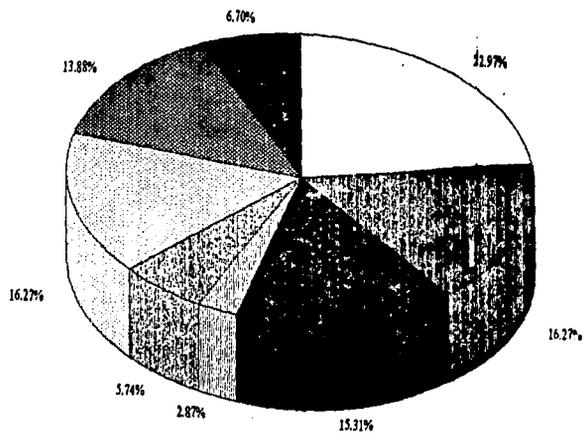
## EPOCA ACTUAL

BARRIO	MANZANAS	SUPERF. HT	% SUPERF.
CENTRO	48	48	19.8
SANTO DOMINGO	34	40	16.5
JALATLACO	31	37	15.3
XOCHMILCO	6	8	3.3
EX-MARQUESADO	12	17	7
LA MERCED	34	37	15.3
SAN FRANCISCO	29	34	14
LA TRINIDAD	14	21	8.7

ESTRUCTURA DE BARRIO ACTUAL

APENDICE E E-1 Y E-2

### ESTRUCTURA ACTUAL

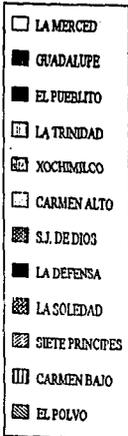


### BARRIOS

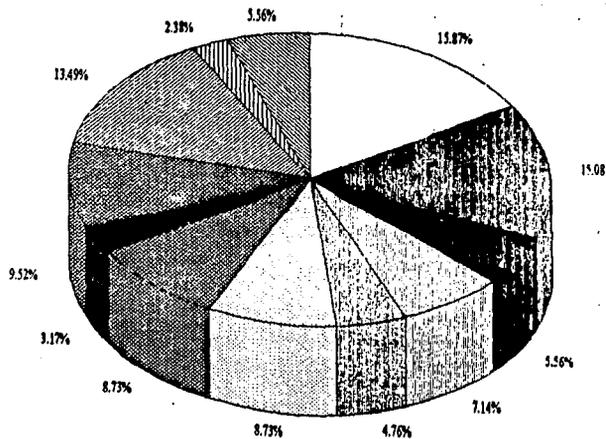
- CENTRO
- SAN DOMINGO
- JAJATLACO
- XOCHIMILCO
- EX-MARQUESADO
- LA MERCED
- SAN FRANCISCO
- LA TRINIDAD

FUENTE: PLAN PARCIAL 1986-88

### BARRIOS



### EPOCA DE LA COLONIA



FUENTE: ELABORACION PROPIA.

#### BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Acevedo Conde M. Luisa. "Desempleo y Subempleo en los Valles Centrales de Oaxaca". SEP/INAH, México, 1982.
- Aguilera Javier "La cuadrícula: Un Modelo Urbano para las ciudades americanas", en ciudad y territorio, Núm.54 Instituto de Estudios de Administración Local 1982.
- Alvarez Mora. "El Patrimonio Arquitectónico y Urbano". Madrid, 1983.
- Alomar Gabriel. "Teoría de la Ciudad". Ideas fundamentales para el urbanismo humanista. Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local, 1980. (colección: hombres, Sociedad y Ciudad, núm.1)
- Altamirano Ramirez. "La Ciudad de Oaxaca que conoció Morelos". 1ª Edición Septiembre 1992.
- Arnheim Rudolf. "La forma Visual de la Arquitectura". Editorial Barcelona, Gustavo Gili, (colección Arquitectura/Perspectivas), 1978.
- Artes de México "Oaxaca". Gobierno Municipal del Estado de Oaxaca. Edición especial. Libro Trimestral No.21 1993.
- Aymonino Carlo. "El significado de las Ciudades". Madrid, Editorial Blume, 1975.
- Azevedo Paulo de. "Problemas Comunes a los Centros Históricos Hispánicos", en Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico. Instituto Nacional de la Bellas Artes, 1980.
- Bailly Antonie. "La Organización Urbana". Leal. Madrid, 1975.
- Bachelard Gaston. "La Poética del Espacio". Fondo de Cultura Económica, México, 1983.
- Balderas Gil. "Las Vecindades en el Centro Histórico de Oaxaca". Tesis de Maestría en Sociología Urbana, UABJO, 1989.
- Benévolo Leonardo. "El Arte y la ciudad Moderna del Siglo XV al XVIII. Diseño de la Ciudad", núm.4, Editorial Gustavo Gili. México, 1977.

- Benévolo Leonardo. "Charlas de Presentación. Un Problema de los Asentamientos humanos; la preservación de los Centros Históricos ante el crecimiento de las Ciudades Contemporáneas" Quito, UNESCO, 1982.
- Benévolo Leonardo. "El arte y la Ciudad Antigua". Diseño de la Ciudad, núm.2, Barcelona 1982.
- Boyer R.E.. "La Ciudades Mexicanas. Perspectivas de Estudios en el siglo XIX". Historia Mexicana, núm.86 Colmex. 1972.
- Bonet Antonio. "Morfología y Ciudad". Urbanismo y Arquitectura durante el antiguo régimen en España. Gustavo Gili, Barcelona, 1978.
- Borah Woodrow. "La influencia Cultural Europea en la Creación de los Centros Urbanos Hispanoamericanos", en ensayos sobre Desarrollo Urbano en México. Sep-Setentas, México 1974.
- Bonfati E. "Arquitectura para los Centros Históricos", en Arquitectura Racional, Madrid. Alianza Editores, 1979. (Colección Alianza y Forma, núm. 2)...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Borromeo Carlos. "Instrucciones de la Fábrica del Ajuar Eclesiástico". UNAM. 1985.
- Brambilla Roberto y Gianni Longo. "Tendencias Cambiantes del Diseño en el Desarrollo Histórico de los espacios Urbanos Abiertos", en Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico. El peatón en el uso de las Ciudades, Espacios Públicos. Núm.17 México, Instituto Nacional de las Bellas Artes, 1981.
- Bruschi Sandro. "La disciplina Jurídica en el Centro Histórico, en los Centros Históricos, política Urbanística y Programa de Actualización", Barcelona, Gustavo Gili, 1983.
- Brolin, Brent C. "La Arquitectura de Integración, armonización entre edificios antiguos y modernos". Barcelona. Edit.CEAC, 1984 ... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Brouning L. Harley. "Algunos Problemas del Proceso de Terciarización en América Latina", en Ciudades Latinoamericanas I.Antecedentes...México, 1973.
- Bustamante Vasconcelos A. "El Barrio de Kochimilco en Oaxaca". colección; Valores Oaxaca, 1989.
- Campos Venuti Giuseppe. "Urbanismo y Austeridad". Siglo XXI, 1981.

- Campos Benigno, "Regeneración del Centro de la Ciudad de Puebla". Tesis profesional, escuela de arquitectura/UAP, 1969.
- Castañeda Saldivar V. "El Contexto Histórico de la Legislación Mexicana en Defensa del Patrimonio Cultural y de la preservación de Monumentos". Ponencia presentada en el II Congreso Iberoamericano de Urbanismo. Tlaxcala, 1986.
- Castells Manuel. "La cuestión Urbana". Siglo XXI. Madrid, 1980.
- Carter Harold. "El Estudio de la Geografía Urbana". Leal, Madrid, 1975.
- Carty Mc.H.H y James B. Lindberg. "Introducción a la Geografía Económica". Fondo de Cultura Económica. México, 1980.
- Catálogo de Monumentos Histórico. INAH, Oaxaca, 1987.
- Carta de Oaxaca. "Declaración de Oaxaca sobre la Protección de Sitios y Monumentos". VII Asamblea Nacional de la Federación de Colegios y Arquitectos de la República Mexicana Oaxaca, Oax. 1976.
- Calvo Camacho Alejandro. "Encuesta Muestral Sobre el Sector Terciario en el Centro Histórico de Oaxaca". Análisis de información de Campo, 1990. (inédito).
- Centros Históricos. "Vocabularios, México SAHOP". Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, 1980.
- Centro Históricos en América Latina. "Testimonio de una Identidad Cultural". Colección Somos-Sur. Escala Bogotá-Colombia. 1990.
- Ciardini F. y P. Falini. "Los Centros Históricos. Política Urbanística y Programas de Actuación". Barcelona, Gustavo Gili, 1983. (colección Arquitectura/Perspectiva).
- Cervellati Luigi y Scannavini Roberto. "Política y Metodología de la Restauración de Centros Históricos". Edit. Gustavo Gili, Barcelona, 1976.
- Ciudades "Centro Histórico" No 8 Revista Trimestral. Red Nacional de Investigación Urbana. 1990 Puebla, Pue.
- Conclusiones del Coloquio de Quito. "Preservación de los Centros Históricos ante el Crecimiento de las Ciudades Contemporáneas". UNESCO, Quito, Ecuador, 1977, en López Jean. "Normativa Internacional". Curso de Rehabilitación, NGA.0 Madrid. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1987... en Terán Bonilla (paquete didáctico).

- Contreras R. José Antonio y Miranda Flores. "El Salvamento Arqueológico y la Conservación del Patrimonio Cultural de los Centros Históricos en México", en IV encuentro de Arquitectura Latinoamericana/México "La Trinidad", Tlaxcala, 1989.
- Contreras Baldemar S. "El Proceso de Urbanización en la Ciudad de Oaxaca". Tesis profesional. UABJO, 1983.
- Cuadernos de Arquitectura Virreinal "Oaxaca" No 10. Facultad de Arquitectura. División de Estudios de Posgrados.
- Currie Lauchilin. "Urbanismo y Desarrollo". Un diseño para el Crecimiento Urbano. Edición Gernika. Colección Política y Comunicación, 1979.
- Cullen Gordón. "El Paisaje Urbano". Tratado de Estética Urbanística Barcelona. Editorial Blume, 1974...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Chanfón Olmos Carlos. "Problemas Teóricos de la Restauración". UNAM. Posgrado, 1985.
- Chanes Espinoza Rafael. "Estudio sobre el paisaje Histórico Natural", en De Re Restauría, IV y V Curso de Conservación y Restauración de Monumentos y medio Ambiente Vol.II, Barcelona, 1974.
- Chance K.John. "Razas y clases de la Oaxaca Colonial". Instituto Indigenista, 1978.
- Chorley J. Richard. "Nuevas Tendencias en Geografía". Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. 1975.
- Chueca Goitia Fernando. "Breve Historia del Urbanismo" Editorial Alianza. Madrid, 1980.
- Dario Soula Lacal. "Situación Actual y Perspectivas de Ciudades con Traza en Cuadrícula; Caso Morelia" Tesis de Maestría en Urbanismo. UNAM, 1987.
- Diario Noticias "La arquitectura y los elementos decorativos que conforman el templo de San Felipe Neri" Pág. 8A Viernes 3 de Febrero de 1995. Ismael San Martín.
- Díaz Berrio Salvador. "Revitalización de Centros Históricos", en ICOMOS MEXICANO, 1977.
- Díaz Berrio Salvador. "Protección del Patrimonio Cultural Urbano" INAH. 1986.

- Díaz Berrio Salvador. "Conservación del Patrimonio Cultural en México". INAH, 1990,
- Domínguez Francisco. "Política de Poblamiento de España en América". La fundación de ciudades. Edición del autor, Madrid, 1984.
- Ducan Timms. "El Mosaico Urbano". Editorial Nuevo Urbanismo, Madrid, 1976.
- Galantay Erwin. "Nuevas Ciudades. De la Antigüedad hasta nuestros días". Edit. Gustavo Gili, Barcelona, 1977.
- Galardi y Murguía. "Memorias Estadísticas en Oaxaca". Descripción del Valle. Oaxaca, 1821. Edición Secretaría del Patrimonio Nacional.
- Gasparini Graziano. "La Ciudad Colonial como Centro de Irradiación de las Escuelas Arquitectónicas y Pictóricas", en Urbanización y Proceso Social en América Latina. Lima, Perú. Instituto de Estudios Peruanos, 1972... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Gazzola Piero. "La Necesidad de Protección y de Reanimación de los Centros Históricos en el Marco del Desarrollo Regional", en Coloquio ICOMOS, México, 1972.
- Gay Antonio José. "Historia de Oaxaca". Gobierno del Estado de Oaxaca. Editorial Porrúa. Colección Sepa-Cuantos. Núm.373, México, 1982.
- Granada Manuel M. "Documentos para la Historia de Oaxaca". Casa de la cultura de Oaxaca, 1895-1906.
- Guidoni Enrico y Marino Angela. "Historia del Urbanismo en el Siglo XVII". Instituto de Estudios de la Administración Local, Madrid, 1982.
- Gormsen E. "Cambios en la Zonificación Socioeconómica de Ciudades Hispánicas con Referencias Especial los Casos Coloniales", en revistas Interamericana de Planificación, Núm.55/56.
- Gormsen E. Klein r. "Recent Trends of Urban Development and Town Planning in Spain", en Geojournal, Núm.13 1986.
- Gormsen E. "La Zonificación Socioeconómica de la Ciudad de Puebla". Cambios por efectos de la Metropolitización. Artículo en Comunicaciones Proyecto; Puebla-Tlaxcala Núm. 15.1992.

- Gutierrez Ramón y Jorge Hardoy. "La Ciudad Hispanoamericana en el siglo XVII", en la Ciudad Iberoamericana, Actas del Seminario Buenos Aires, Madrid, 1985... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique. "Dos mil años de Urbanización en América Latina", Buenos Aires, Edit. del Instituto (serie celeste; planeamiento regional y urbano) 1969... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique. "La Cartografía Urbana en América Latina durante el período colonial; análisis de fuentes", en ensayos históricos sociales sobre la Urbanización en América Latina, Buenos Aires. STAP Comisión de Desarrollo Urbano y Regional, 1968... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique. "La Forma de las Ciudades Coloniales en América Española". Separata de revistas de Indias, Núm. 131-138, Madrid 1974...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique y Carmen Aranovich. "Escalas y Funciones urbanas de la América Española hacia 1600". Un ensayo metodológico. Separata en revistas de Indias, Núm. 131-138...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique. "Centros Históricos Americanos", en documentos de Arquitectura Nacional y America, Núm.13. Instituto Argentino de Investigación en Historia de la Arquitectura, 1982... en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge Enrique. "Notas para una Estrategia Regional de Rehabilitación de Areas Históricas", en Revista Habitación. México, Núm.6, 1986...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Hardoy Jorge E. y Mario R. de los Santos. "Impacto de la Urbanización en los Centros Históricos Latinoamericanos". Lima, Perú. Proyecto Regional del Patrimonio Cultural, UNESCO, 1981.
- Hirsch Z. Wener. "Análisis de la Economía Urbana". Instituto de Estudios de la Administración Local. Madrid, 1977.
- ICOMOS. Charter For the Conservation of Historic Towns and Urban Areas. Charte Internationale pour le Sauve-garde del Villes Historiques. Carta Internacional para la Conservación de las Ciudades Históricas. Washintón, D.C.1987.
- INAH. "La Ciudad de México Espacio y Sociedad, 1759-1910". SEP. Cultura.

- Iturribarria Jorge F. "Historia de Oaxaca". Gobierno del Estado. Editorial Facicular Tomos I, II y IV.
- Jasso Ramón Juan. "El Corredor de Barrio en la Estructura Urbana: El Caso de la Colonia Santa María la Ribera". Tesis de Maestría en Urbanismo. UNAM. México 1990.
- Kevin Lynch. "De que tiempo es este lugar". Colección Arquitectura/Perspectiva. Edición Gustavo Gili.
- Kevin Lynch. "La imagen de la Ciudad". Traducción Enrique Luis Revol. México, Gustavo Gili.
- Kubler George. "Ciudades y Cultura en el Período Colonial de América Latina", en boletín del Centro de Investigación Históricas y Estéticas, Núm.1 Facultad de Arquitectura. Universidad Central de Caracas, Venezuela.
- Labasse Jean. "La Organización del Espacio Urbano". Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1987.
- Lojkine Jean. "El Marxismo, el Estado y la Cuestión Urbana". Siglo XXI. México, 1981.
- López Rangel Rafael y Roberto Segre. "Tendencias Arquitectónicas y Caos Urbano en América Latina". México. Gustavo Gili, Arquitectura Latinoamericana, 1986.
- Martin L. y M. Echenique. "La Estructura del Espacio Urbano". Edición Gustavo Gili, Barcelona, 1975.
- Mercado Mexier Carlos. "Orígenes del Urbanismo Mestizo de América Permanencia de la Traza Urbana de México. Tenochtitlán en el Centro Histórico de la Ciudad de México, 1989".
- Mela Patrice. "Los procesos de Producción del Espacio Urbano en la Ciudad de Puebla". Documentos de Investigación, UAP, 1984.
- Méndez Sainz Eloy. "Urbanismo y Morfología de las ciudades Novohispanas". El diseño de Puebla. Universidad Nacional Autónoma de México. Universidad Autónoma de Puebla. Edit. Seremos. 1989.
- Mills S. Edwin. "Economía Urbana". Editorial Diana. México, 1980.
- Moseley J. Malcom. "Centros de Crecimientos en la Planificación Espacial". Instituto de Estudios de Administración Local Nuevo Urbanismo. Madrid, 1977.
- Morse Richard. "Las Ciudades Latinoamericanas". I Antecedentes "La dicotomía Patrimonial-Comercial". México, 1973.

- Nolasco Margarita. "Cuatro Ciudades-El Proceso de Urbanización Dependientes". INAH, México, 1981. artículo.
- Oaxaca Población y Futuro. Revista Trimestral de COESPO. NO. 13 1993.
- Ortiz Lajous Jaime. "Oaxaca. Tesoro del Centro Histórico". Libro de colección. Editorial Grupo Azabache (coordinación de edición), México, 1991.
- Palm Erwin Walter. "La Ciudad Colonial como Centro de Irridación" en Urbanización y Proceso Social en America. Lima, 1972. en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Panella Rafaela. "Centro Histórico y Centro Ciudad", en los Centros Históricos. Política Urbanística y Programas de actualización, Barcelona, Gustavo Gili, 1983.
- Panerai Philippe. "Elementos de Análisis Urbanos". Instituto de Administración Local. Nuevo Urbanismo, Madrid, 1983. en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- Paulhans Peter. "La Ciudad Peatonal". Colección Arquitectura/Perspectiva. Gustavo Gili, 1979.
- Parry Lewis J. "Economía Urbana". Diferentes enfoques". fondo de Cultura Económica. Medio siglo, México 1984.
- Perloff S. Harvey y ... "LA Ciudad Central y su Desarrollo". New Towns in Towns. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1978.
- Picianato Gregorio. "El Problema del Centro Histórico", en los Centros Históricos. Gustavo Gili, 1983.
- Pierre George. "Geografía Urbana". Editorial Ariel. Barcelona, 1982.
- Portillo Andres. "Oaxaca en el centenario de la independencia" Oaxaca, 1910.
- Plan Estatal de Desarrollo de Oaxaca, 1986-1992. Gobierno del Estado de Oaxaca.
- Plan Parcial del Centro Histórico de Oaxaca. Actualización 1988. SEDUE.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Oaxaca. SEDUCOP. Gobierno del Estado, 1985.
- Plan Director Regional del Centro de Población de la Bella Oaxaca y Municipios Conurbanos, Oaxaca, 1986.

- Programa de Desarrollo Regional del Estado de Oaxaca, 1986-1992.
- Programa Regional de los Valles Centrales, Oaxaca, 1986.
- Proyecto. "Subsistema de Ciudades de Oaxaca". Convenio CONAPO/ Instituto Tecnológico de Oaxaca, 1988.
- Ramirez Camacho Aurelio. "Recuperación o Especulación con las Ciudades Históricas de América Latina". Ponencia en el IV Encuentro de Arquitectura Latinoamericana/México, 1989.
- Ramón Gutierrez. "Los Centros Históricos de América Latina". Ponencia en el IV Encuentro de Arquitectura Latinoamericana/México, 1989.
- Ramirez Romero Esperanza. "Morelia en el Espacio y en el Tiempo. Defensa del Patrimonio Histórico y Arquitectónico de la Ciudad". Gobierno del Estado, México, 1983.
- Sanchez P. "La Lucha por el Centro Urbano. Plan para el Casco Antiguo de Barcelona", en Construcción, Arquitectura y Urbanismo, Núm.55
- Santana R. Miguel. "Planeación del Uso de la Vialidad en el Centro Histórico de Oaxaca". Tesis de Maestría. Instituto Tecnológico de Oaxaca, 1990.
- Segre Roberto. "Preservación de los Centros Históricos y Monumentos en el Urbanismo Moderno", en el Boletín División de Inventarios del Patrimonio Cultural, Núm. 1 Bogotá, Cocoltura, 1976...en Terán Bonilla (paquete didáctico).
- SECTUR. "La Imagen Urbana en Ciudades Turísticas con Patrimonio Histórico". Manual de Protección y Mejoramiento.1994.
- Sica Paolo. "La imagen de la Ciudad, de Esparta a las Vegas". Gustavo Gili, 1977.
- Terán Bonilla José A. "Aspectos Barrocos en el Urbanismo de la Ciudad de Puebla". Gobierno del Estado de Puebla.Lecturas Históricas No 47. Puebla 1992.
- Terán Bonilla José A. "Metodología de Investigación de Centros Históricos". Paquete didáctico. Posgrado de Arquitectura UNAM. 1990.
- Terán Bonilla José A. "Arquitectura Eclesiástica Novohispana siglo XVII". División de Estudios de Posgrados. Facultad de Arquitectura, UNAM. 1988. (paquete didáctico)
- Vieille Paul. "Mercado del Suelo y Sociedad Urbana". Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1974.

- Velasco Pérez Carlos. "Oaxaca. Patrimonio Cultural de la Humanidad"  
Colección Glifo. Secretaría de Desarrollo Económico y  
Social del Gobierno del Estado de Oaxaca. 1991.
- Waisman Marina. "La Recuperación de la Sociedad Urbana. La  
Recuperación y Renovación de la Ciudad Histórica", en IV  
Encuentro de Arquitectura Latinoamericana/México, 1989.
- Zawisza Leszek M. "Fundación de las Ciudades Hispanoamericanas", en  
Boletín del Centro. Carcas, Núm.13, 1972.

## INDICE DE MAPAS

MAPA No 1.- LOCALIZACION DEL ESTADO DE OAXACA.  
MAPA No 2.- DIVISION REGIONAL DEL ESTADO DE OAXACA.  
MAPA No 3.- PRINCIPALES CIUDADES DEL ESTADO DE OAXACA.  
MAPA No 4.- DISTRITOS DE LA REGION VALLES CENTRALES.  
MAPA No 5.- SISTEMA DE MERCADOS EN LOS VALLES CENTRALES.  
MAPA No 6.- MANCHA URBANA DE LA CIUDAD DE OAXACA.  
MAPA No 7.- DELIMITACION DEL CENTRO HISTORICO DE OAXACA.  
MAPA No 8.- LOCALIZACION DEL COMERCIO AL MAYOREO.  
MAPA No 9.- LOCALIZACION DEL COMERCIO AL MENUDEO.  
MAPA No 10.-LOCALIZACION DE MERCADOS.  
MAPA No 11.-LOCALIZACION DE INMUEBLES DE SERVICIO.  
MAPA No 12.-RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO.  
MAPA No 13.-AREAS DE CONFLICTO VIAL.  
MAPA No 14.-CRECIMIENTO HISTORICO URBANO.  
MAPA No 15.-ESTRUCTURA ECLESIASTICA.  
MAPA No 16.-ORGANIZACION DE BARRIOS HISTORICOS.  
MAPA No 17.-ORGANIZACION DE BARRIOS ACTUAL.  
MAPA No 18.-NOMBRE DE VIALIDADES PRINCIPALES.  
MAPA No 19.-CARACTERISTICAS DE LA VIALIDAD.  
MAPA No 20.-VIALIDAD PEATONAL.  
MAPA No 21.-USO DEL SUELO Y ZONIFICACION.  
MAPA No 22.-ZONAS DE VALOR MONUMENTAL.ZONIFICACION.  
MAPA No 23.-PROPUESTA DEL CIRCUITO PARA RUTAS DE TRANSPORTE URBANO.  
MAPA No 24.-PROPUESTA DE INTEGRACION ZONAL.

## INDICE DE ESQUEMAS.

ESQUEMA No 1.-MODELO REACTOR DE EXPANSION DEL TERCARIO EN EL CENTRO HISTORICO DE OAXACA. 1991.

## INDICE DE CUADROS

CUADRO No 1.- POBLACION TOTAL DEL PAIS Y OAXACA.TASA ANUAL DE CRECIMIENTO Y PARTICIPACION NACIONAL.  
CUADRO No 2.- LOS DISTRITOS POR REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA.  
CUADRO No 3.-POBLACION TOTAL REGIONAL DEL ESTADO DE OAXACA (Secuencia Histórica).  
CUADRO No 4.-MUNICIPIOS DE LOS VALLES CENTRALES QUE ACUDEN AL SISTEMA DE MERCADO.  
CUADRO No 5.-CRUCEROS CRITICOS POR LA ALTA DENSIDAD DE RUTAS.  
CUADRO No 6.- EMPRESAS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO.  
CUADRO No 7.-CAUSAS DE RETARDOS EN LAS RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO.  
CUADRO No 8.-CRONOLOGIA CONSTRUCTIVA DE LA ESTRUCTURA ECLESIASTICA.  
CUADRO No 9.-IMPORTANTES EJES VIALES TRANSVERSALES.