

00121
223



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

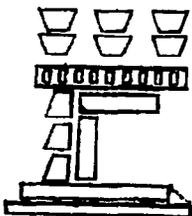
FACULTAD DE ARQUITECTURA

**PROCESO DE TRANSFORMACION URBANA
DE LA AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA
EN LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSI**

T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE
ARQUITECTO
PRESENTA:
MARIA DEL CARMEN PAREDES DAVILA

SINODALES:

ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ
ARQ. ARTURO TRAVIÑO ARIZMENDI
ARQ. ORSONUÑEZ RUIZ VELASCO



MEXICO, D.F.

OCTUBRE 2003

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

**TESIS CON
FALLA DE
ORIGEN**

PAGINACION DISCONTINUA

DEDICADO A:

Mis hijos, Andrés y Paola,
que son el motivo para seguir superándome
y mi gran orgullo.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la
UNAM a difundir en formato electrónico o impreso el
contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: MADEL CARMEN

PAREDES DAUVA

FECHA: 15-OCT-03

FIRMA: mafcu@unam.mx

AGRADECIMIENTOS

**A mis padres Hilda y Raúl,
por su ejemplo, amor y apoyo incondicional
que Dios los bendiga siempre.**

**A mi hermano David,
porque eres una persona muy especial,
por tu cariño y apoyo.**

**A mi hermana Hilda,
una mujer inteligente y profesional
te admiro.**

**A mis sinodales,
por su apoyo para la realización de este trabajo.**

**A los Arquitectos
Manuel Vildósola, Gerardo Blanco y Leonardo Novoa
por compartir sus conocimientos, por su paciencia
y dedicación para dirigir éste proyecto.**

**A mis amigos
Irela, Paty y Ricardo
por compartir experiencias que me han enseñado
el incalculable valor de la amistad.**

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
2. DESARROLLO URBANO DE SAN LUIS POTOSÍ	9
2.1. Contexto	10
2.1.1. Situación Geográfica	
2.1.2. Límites	
2.1.3. Extensión y División Política	
2.1.4. Temperatura	
2.1.5. Vientos	
2.1.6. Precipitaciones	
2.1.7. Clima	
2.1.8. Hidrología	
2.1.9. Geomorfología	
2.1.10. Estadísticas Sociodemográficas	
2.2. Primeros Asentamientos	13
2.3. Crecimiento y desarrollo urbano	16
2.3.1. Periodo colonial	
2.3.2. Periodo Republicano	
2.3.3. Periodo del Porfiriato	
2.3.4. Periodo Post-revolucionario	
2.3.5. Situación actual	
3. ANÁLISIS DEL FENÓMENO URBANO	26
3.2. La ciudad y sus elementos	27
3.2.1. La calle como elemento de la estructura urbana	
3.2.2. Elementos de la senda o calle	
3.3. La Avenida Venustiano Carranza	31
3.3.1. Antecedentes Históricos	
3.3.1.1. Nomenclatura	
3.3.1.2. Origen de la avenida	
3.3.1.3. Jardín de Tequisquiapan	
3.3.1.4. Inmuebles en la avenida Carranza	
3.3.2. Análisis del estado actual	
3.3.2.1. Usos del Suelo	
3.3.2.1.1. Mezcla de Usos	
3.3.2.1.2. Ambulantaje	
3.3.2.2. Imagen Urbana	
3.3.2.2.1. Tipología de las construcciones	
3.3.2.2.2. Elementos Físicos	

3.3.2.3. Red Vial

3.3.2.3.1. La secciones de la avenida

3.3.2.3.2. El estacionamiento

3.3.2.3.3. La circulación de vehículos

4.	NORMATIVIDAD	59
4.1.	Documentos de Incidencia directa	60
4.1.1.	Plan de Centro de Población de San Luis Potosí	
4.1.2.	Reglamento de Construcciones del Municipio de San Luis Potosí	
4.1.3.	Proyectos de Lineamientos Generales de Imagen Urbana para el Municipio de San Luis Potosí.	
4.1.4.	Reglamento de Anuncios del Municipio Libre de San Luis Potosí	
4.2.	Documentos de Referencia	63
4.2.1.	Plan Estatal de Desarrollo de San Luis Potosí	
4.2.2.	Reglamento de Anuncios para el Distrito Federal	
4.2.3.	Manual de Normas y Reglas de Vialidad, Dispositivos de Tránsito y Mobiliario Urbano.	
5.	PROPUESTA PARA LA NORMATIVIDAD DEL USO DEL SUELO E IMAGEN URBANA EN LA AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA.	66
5.1.	Compatibilidad de Usos de Suelo	67
5.1.1.	Permitidos	
5.1.2.	Condicionados	
5.1.3.	Prohibidos	
5.2.	El ordenamiento de la vialidad	77
5.2.1.	El arroyo	
5.2.2.	La banqueta	
5.2.3.	El estacionamiento	
5.3.	La mejora de la Imagen Urbana	81
5.3.1.	Paramentos	
5.3.2.	Mobiliario Urbano	
5.3.3.	Elementos Vegetales	
5.3.4.	Infraestructura	
6.	CONCLUSIONES	97
7.	BIBLIOGRAFÍA	99
8.	ANEXOS	101

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo es un estudio del proceso de transformación de la Avenida Venustiano Carranza ubicada en la ciudad de San Luis Potosí y cuyo resultado se pretende contribuya a la mejor planeación de los corredores urbanos de la ciudad.

La Av. Venustiano Carranza fue escogida porque es la avenida de mayor prestigio en la ciudad, presenta una complejidad por la variedad de actividades que ahí se desarrollan, además de tener una gran riqueza en cuanto a la vida urbana, es un sitio de paseo y para realizar compras, en ella se localiza una gran diversidad de inmuebles mezclados sin restricción. A lo largo de este corredor urbano, encontramos: restaurantes, escuelas, oficinas privadas y de gobierno, hospitales y consultorios, tiendas de ropa y abarrotes, librerías, bares, etc.

En esta avenida y cerca de ella se localizan las escuelas de mayor tradición de la ciudad, razones por las cuales se presentan diariamente problemas de tráfico y estacionamiento.

También se hallan puntos importantes de reunión y referencia para los ciudadanos de San Luis Potosí, podemos mencionar el Jardín de Tequisquiapan, en donde también esta ubicada la iglesia del mismo nombre y la Glorieta Bocanegra en donde a un costado se encuentra el parque Juan H. Sánchez, muy visitado y conocido por los potosinos.

Al realizar un recorrido por la Av. Venustiano Carranza se puede observar el proceso de transformación que ha sufrido, sin una planeación que haga que la escasa reglamentación existente se aplique con rigor, esto aunado al desentendimiento por parte de las instancias responsables ha permitido que este fenómeno urbano se convierta en un problema que afecta el crecimiento ordenado de una ciudad.

El objetivo de esta investigación es establecer una **Propuesta para la Normatividad de uso del suelo e imagen de la Av. Venustiano Carranza** para que su proceso de transformación sea basado en una planeación funcional para que opere satisfactoriamente.

La economía es un factor detonante para que se inicie el proceso de transformación y desarrollo de un corredor urbano ya que en la ciudad un numero importante de la población desarrolla practicas propias de subsistencia que de no ser ordenadas dan como resultado una urbanización espontánea.

La importancia de la planeación urbana en el proceso de transformación de una avenida es determinante para su buen funcionamiento y se traduce en bienestar para la población que vive, trabaja y hace uso de los espacios.

El documento se dividió para su realización en tres grandes apartados, el primero nos habla del estado de San Luis Potosí para ubicarnos en el contexto físico e histórico en el que se encuentra el objeto de estudio, se describe también de manera general el crecimiento y desarrollo urbano que ha experimentado la ciudad desde el periodo virreynal hasta la época actual.

El segundo capítulo es el análisis del fenómeno urbano, definiendo primero los elementos que conforman la imagen de la ciudad y así poder establecer un criterio para el estudio del corredor urbano, teniendo como referencia estos conceptos, el siguiente paso será la observación y descripción de la avenida Venustiano Carranza en el tramo comprendido de la Av. Reforma a la Glorieta Bocanegra. La avenida Carranza inicia en el primer cuadro de la ciudad, dentro del centro histórico, este tramo no se analizará debido a que es una calle y presenta antecedentes y características diferentes.

Para el estudio de caso se realizará el diagnóstico del estado actual detectando las carencias y aciertos en su desarrollo urbano y política de transformación tomando en cuenta aspectos físico-espaciales (tipología de las construcciones, imagen, estructura) y los aspectos funcionales-operativos (complejidad, utilización de suelo, vialidades, infraestructura)

El tercer capítulo es la investigación de la normatividad existente que rige la utilización del suelo urbano y su aplicación y funcionamiento en la ciudad de San Luis Potosí, así como la de otros documentos que pueden servir de referencia de casos similares.

Realizadas las investigaciones documentales y de campo el siguiente paso será la elaboración de la **Propuesta para la normatividad de uso del suelo e imagen de la Av. Venustiano Carranza**, aplicándola en un proyecto de ordenación urbana, con el fin de mejorar el funcionamiento y la imagen urbana de la Av. Venustiano Carranza, misma que puede también ser aplicada a los demás corredores urbanos de la ciudad de San Luis Potosí.

2.DESARROLLO URBANO DE SAN LUIS POTOSÍ

2.1 CONTEXTO

2.1.1. SITUACION GEOGRAFICA

El estado de San Luis Potosí se localiza en la zona norte de la República Mexicana. Las coordenadas geográficas extremas entre las que esta situado son los 21°08' y 24°34' de latitud norte y los 98°21' y 102°18' de longitud, oeste del meridiano de Greenwich.

La cuida de San Luis Potosí esta situada a los 22°19'12" de latitud norte y a 1°52'6" de longitud oeste del meridiano de Greenwich.

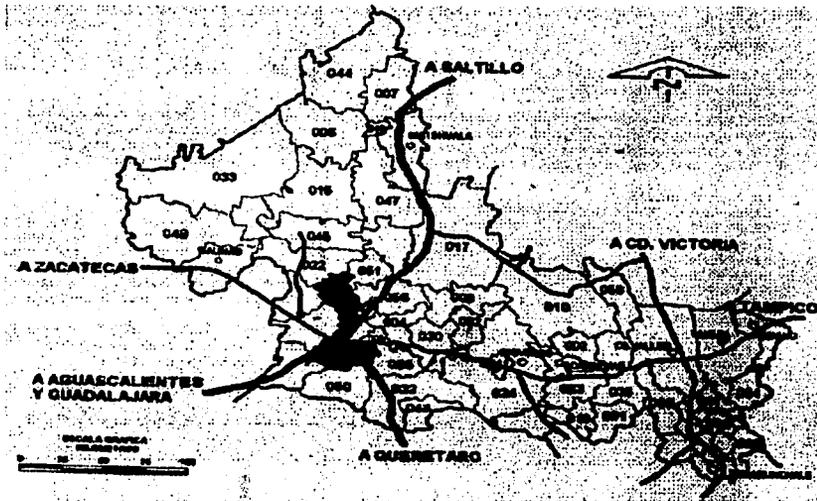
LIMITES

Limita al norte y noreste por los estados de Nuevo León y Tamaulipas, al sur por los estados de Guanajuato y Querétaro, al sureste por el estado de Hidalgo, al este por los estados de Tamaulipas y Veracruz, al oeste y noroeste por el estado de Zacatecas. Por lo que respecta al estado de Coahuila, solamente toca un punto la "Mojonera de Peñuelo" que es común a los estados de Zacatecas, Coahuila, San Luis Potosí y Nuevo León.

EXTENSIÓN Y DIVISIÓN POLÍTICA

La superficie total del estado de San Luis Potosí es de 63,068 km², equivalente al 3.2% de la superficie total del país. Políticamente está dividida la entidad en 56 municipios que contienen un total de 4,439 localidades.

La capital del estado es la ciudad de San Luis Potosí tiene una extensión territorial de 1,353.30km².



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CLIMATOLOGÍA

La característica principal de la zona de estudio es la escasa precipitación pluvial. Con regularidad durante junio a octubre, mientras que la estación de invierno es la mas seca. La aridez de la zona esta controlada por la existencia de las dos terceras partes del otoño con días despejados y solo una tercera parte con días nublados. La humedad relativa es baja, menor al 50% y la evaporación es rígida y alta.

Precipitación: las elevaciones al este y sureste, son las que registran mayor índice de lluvias.

TEMPERATURA

La temperatura media anual de San Luis Potosí es de 17.6°C. Los valores máximos se alcanzan en los meses de mayo y junio, siendo de 37.7 °C y la temperatura mínima extrema es en el mes de diciembre con 2.7°C.

Los principales intemperismos registrados en la zona de estudio están relacionados con la presencia de los nortes que se dan entre los meses de diciembre y marzo. La variación diurna de temperatura es relativamente grande especialmente en invierno, del orden de 15°C. En los restantes meses no baja de 10°C. Los días con heladas se han calculado en 20 por año, no siendo extrañas las heladas prematuras o tardías.

VIENTOS

En el territorio potosino dominan durante el verano, principalmente en el mes de julio los vientos alisios cargados de humedad, de procedencia atlántica, con dirección este, que dan lugar a la estación de lluvias en la mayor parte e la entidad, con las variaciones y modificaciones originadas por el relieve. En invierno los alisios solo afectan la parte oriental, predominando las masas de aire seco de las calmas tropicales en el centro, oeste y norte de la entidad.

El territorio potosino se ve afectado por fenómenos locales como calmas, brisas de valle y de montaña.

HIDROLOGIA

La República Mexicana se divide en 37 zonas hidrográficas, según la Comisión Nacional del Agua (CNA) estas son delimitadas por las corrientes hidrológicas que drenan las cuencas en el país.

La hidrología del territorio potosino se localiza en la región hidrográfica N° 37 denominada "El Salado", se encuentra ubicada en la región orográfica de la altiplanicie mexicana en la parte central del país; entre la Sierra Madre Oriental y la Sierra Madre Occidental. La superficie total de la regios es de 92,740km².

El sistema hidrológico de la región N°37 está formado por pequeños arroyos y corrientes intermitentes que no llegan a formar ríos o cauces bien definidos, así como también por muchos entroncamientos superficiales en temporada de lluvias.

GEOMORFOLOGÍA

La ciudad de San Luis Potosí se encuentra contenida en la provincia fisiográfica de la meseta central, con una altura que va de los 1,650 a los 2,100 metros sobre el nivel del mar , entre la Sierra Madre Oriental y la Sierra Madre Occidental. (1) Consta de varias llanuras angostas entre sierras volcánicas que cubren la mayor parte del territorio y hacen contacto abrupto en el sureste con la Sierra Gorda, porción de la Sierra Madre Oriental

ESTADÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS

San Luis Potosí ocupa el décimo lugar de las ciudades con mas población en 1995 su población era de 781,964 habitantes, antecede a ciudades como Aguascalientes y Querétaro.(2)

(1) Fuente: INEGI, *"Clasificación Fisiográfica del Estado de San Luis Potosí"*

(2) Fuente: INEGI, *Ciudades con mas población, 1990 y 1995.*

2.2 PRIMEROS ASENTAMIENTOS

El pueblo de San Luis Potosí se funda en la última década del siglo XVI, prácticamente es una población que corresponde temporalmente al siglo XVII. El punto donde se estableció San Luis estuvo determinado por un factor importante que era la existencia de agua, varios ojos de agua estaban concentrados en la zona, esto fue lo que permitió la elección del lugar a los primeros pobladores indígenas y el establecimiento de los españoles además de la existencia de yacimientos de oro y plata localizados en el Cerro de San Pedro.

A raíz del descubrimiento del Mineral de Plata en el Cerro de San Pedro, la conformación de San Luis Potosí se da en dos etapas: la primera fue la etapa de pacificación y colonización de los chichimecas, reforzándola luego con la incursión de indígenas sedentarios del sur; el asentamiento se convierte en un punto importante para el control de la zona chichimeca y queda como un pequeño espacio urbano dentro del territorio donde poco se había incursionado. En la segunda etapa se inició la explotación de sus recursos minerales que generaron otros asentamientos urbanos.

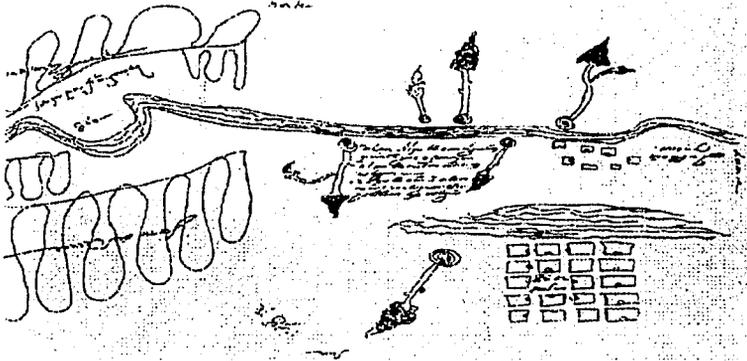
En el proceso de formación y consolidación de esta nueva población originada en 1583 participan congregación, pueblo de indios y pueblos de novohispanos hasta conformar la ciudad en 1656. (3)

Para la organización del espacio urbano del pueblo de San Luis se debieron utilizar las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias de 1573*, incluidas en la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, sin embargo hubo factores que hicieron que las ordenanzas tal y como vienen propuestas no se pudieran aplicar debido a que San Luis era una población de frontera en donde hubo que reubicar a los indígenas existentes y que aportaron características y costumbres propias.

El proyecto novohispano que presentan las ordenanzas propone un modelo de campo-ciudad definido por áreas generales de uso del suelo, ubicando los principales elementos centrales de control del poder al centro en la plaza principal, creando un sistema en retícula que da cabida al desempeño de funciones creativas y sociales.

(3) Galván Arellano, Alejandro *Arquitectura y Urbanismo de la Ciudad de San Luis Potosí en el siglo XVII* Facultad del Habitat, UASLP 1999.

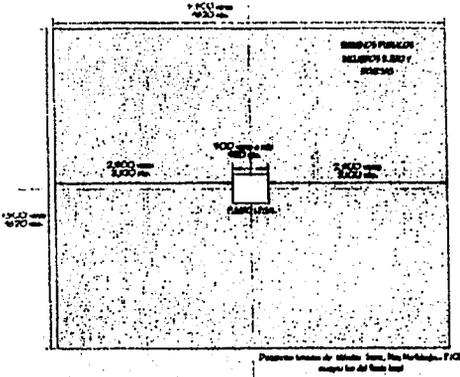
El plano más antiguo de San Luis que data de 1594 representa al pueblo con diecinueve manzanas y la plaza principal además de aparecer el pueblo de Indios de Nuestra Señora de los Remedos Tlaxcalilla, el trazo de las diecinueve manzanas coinciden con las que actualmente existen en el centro de la ciudad.



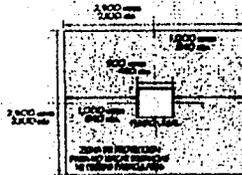
Plano del pueblo de San Luis Minas del Potosí de 1594, anónimo, publicado por Alejandro Espinosa Pittman, en su libro "Apuntamientos sobre Sn Luis Tequisquiapan, Mezquitique minas del Potosí".

Es importante mencionar que Galván Arellano en su libro *Arquitectura y Urbanismo de la ciudad de San Luis Potosí en el siglo XVII* menciona que al parecer San Luis fue trazado originalmente como un pueblo de indios (4), debido a la coincidencia de las diecinueve manzanas del plano de 1573 con el trazo actual que existe en el centro de la ciudad, que corresponden casi con las quinientas varas que marcaba el fundo legal.

PUEBLO DE ESPAÑOLES



PUEBLO DE INDIOS



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Términos públicos
Incluidos.
Ejidos y dehesas para
el pueblo de españoles

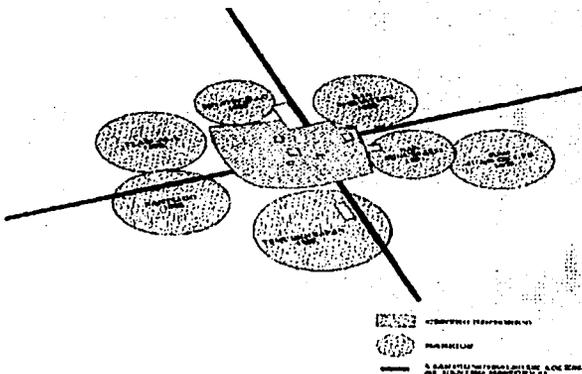
- (4) Asentamiento donde vivían solo familias indígenas con exclusión de pobladores españoles, estos se localizaban en otros lugares a no mas de 1000 varas de distancia.

Los primeros elementos urbanos que aparecen son dos plazas, la principal y la ya existente o de indios, producto del establecimiento junto a asentamientos indígenas y el camino que conectó a San Luis con el Cerro de San Pedro en donde se encontraban las minas.

La forma del centro histórico de San Luis Potosí nació de una traza regular realizada a regla y cordel, con manzanas de forma cuadrangular y rectangular, la plaza central (actual plaza de Armas) ocupaba la manzana del centro. Su plaza mayor, centro rector y generador del espacio urbano, concentró el poder político, religioso y económico, como expresión de la fusión y de la interdependencia entre la iglesia y el estado, dando forma al proyecto urbano que fue conformando la ciudad de San Luis Potosí. (5)

Fue una ciudad planeada y fundada como centro urbano español, los indígenas se establecieron en pequeñas poblaciones en la periferia de la ciudad en el esquema de núcleos y territorios, fueron autorizados asentamientos indígenas que estaban situados muy cerca del pueblo de San Luis, a una distancia de 250 a 350 varas, estos eran el pueblo de San Miguelito y el Barrio de San Sebastián; según las ordenanzas debía existir una distancia de 1000 varas como mínimo para que se estableciera cualquier otro asentamiento alrededor de los pueblos novohispanos y servía como área de protección.

Otros pueblos de indios además de los antes mencionados por su cercanía al pueblo novohispano, estaban Montecillo, al oriente, Tequisquiapan, al poniente y Tlaxcalilla y Santiago, tan próximos entre si, que ambos territorios quedaron inmersos. Estas poblaciones de naturales en gran medida contribuyeron a la morfología urbana y a equilibrar la relación campo-ciudad.



Esquema de las Villas Suburbias, actualmente barrios de la ciudad de San Luis Potosí que fueron conurbándose hasta que quedaron absorbidos por la misma ciudad.

(5) Paniagua Sánchez Aldana, Deborah, *El surgimiento de una identidad* Capítulo II, La sociedad y la Economía Historia de la Arquitectura y Urbanismo Mexicanos Tomo III Coordinador Carlos Chanfón Olmos, Facultad de Arquitectura UNAM 1994.

2.3 CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE LA CIUDAD

2.3.1 PERIODO COLONIAL

Los españoles establecieron en territorio mexicano varios tipos de asentamientos urbanos durante la colonia en función de los diversos propósitos de carácter político, administrativo o económico que requerían.

El auge de la minería novohispana durante la segunda mitad del siglo XVI y la necesidad de expansión del poderío en la colonia permitió el desarrollo de centros urbanos de tipo minero. El desarrollo de un complejo económico de explotación minera hizo que San Luis Potosí se convirtiera en la localidad más importante del virreinato. La producción minera representaba el 11% de la producción nacional, el sistema agropecuario de la Hacienda alcanzó plenitud en esta época y el sector rural se constituyó en uno de los más dinámicos de la economía colonial.

Durante el siglo XVII la actividad minera provocó el surgimiento y desarrollo de centros de producción alrededor de las minas dedicadas a abastecer la demanda de la población minera. En este periodo se consolidaron redes comerciales, internacionales, regionales y locales gracias al ejercicio del comercio ilegal y la evasión de impuestos. El 30 de mayo de 1656 el Rey Don Felipe concede el título de Ciudad a San Luis Potosí.

A lo largo de esta centuria muchos de estos centros mineros y sus alledaños centros de producción se convirtieron en asentamientos de población que darían mas tarde lugar a poblados y ciudades, conformando de esta manera un sistema de asentamientos que se fueron consolidando, proporcionando las estructura básica de población del país que se origina durante este periodo. (6)

Estos aspectos influyeron notablemente en el crecimiento demográfico de la ciudad de San Luis Potosí que pasó de 3,800 habitantes en el año de 1604 a mas de 11,000 habitantes a finales del siglo XVII.

A mediados del siglo XVIII las Reformas Borbónicas contemplaban llevar un programa de modernización en la Nueva España para optimizar la producción y el aprovechamiento de los recursos en beneficio de la Corona, fomentan el crecimiento económico, político, social, judicial; se libera el comercio, se moderniza y desarrolla la industria minera, se crean empresas públicas y se estimula la producción agrícola.

(6) Carlos Aguirre y Martínez Chomel, *El Diseño de la Ciudad en Ciudades Mexicanas de la Época Colonial* Catálogo INAH-SEP México 1988.

Con la liberación del comercio y el resquebrajamiento del consulado de la ciudad de México en el último cuarto del siglo XVIII se produjo un fuerte desarrollo de la actividad comercial de la ciudad.

La estructura social novohispana para el siglo XVIII estaba perfectamente conformada, los cambios significativos para la sociedad tendrán lugar durante la segunda mitad del siglo XVIII como consecuencia de las reformas borbónicas y afectarán de diferente manera a la sociedad en su conjunto preparándola para un cambio que vendrá con el movimiento de independencia.

El uso de la calle en la ciudad colonial fue múltiple, no solo sirvió como vía para el tránsito cotidiano, sino también para llevar a cabo actividades como la venta de alimentos, la realización de artesanías, o simplemente como lugar de trabajo, aunque este uso no iba de acuerdo a las nuevas concepciones de la ciudad moderna.

El modelo seguido para el trazo de la ciudad, así como la estructuración de su órgano de gobierno: municipios y reglamentos para su construcción, abastecimiento, cuidado y mantenimiento, fueron las nuevas concepciones de la ciudad moderna en la Nueva España del siglo XVIII. *“No hubo disposiciones urbanas tan importantes como las que resultaron de las reformas que los monarcas borbones decretaron para sus dominios coloniales a mediados del siglo XVIII”* (7)

(7) Macías Valadez, Francisco *Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí*. Imprenta Silverio M. Vélez 1878.

2.3.2 PERIODO REPUBLICANO

A principios del siglo XIX la población había alcanzado 12,000 habitantes, para el año de 1819 contaría con 19,290 y en 1855 había alcanzado una población de 33,581 habitantes.(8) Tras el triunfo de la colonia en la guerra de independencia y el rompimiento de los vínculos que ésta tenía con España hubo una interrupción en la línea de tráfico comercial entre la capital de la colonia y la metrópoli obligaron al gobierno colonial a desarrollar líneas comerciales de carácter regional.

El movimiento de la independencia trajo importantes transformaciones en el desarrollo de la ciudad convirtiéndola en un centro político y lugar de mercado libre de restricciones comerciales. Esto le imprimió un carácter de ciudad mercantil por excelencia, centro regulador del comercio y distribuidor de mercancías dominada por una burguesía comercial opuesta al desarrollo manufacturero.

En 1824 se formula un Plan de Reforma que permitiera la recuperación minera diversificando su explotación, el incremento e innovación de la agricultura, la engorda y cría de ganado , el fraccionamiento de grandes y ociosas propiedades, la reducción de cargas fiscales y la consolidación de la ciudad de San Luis Potosí como centro distribuidor a través de construcciones de carreteras. (9)

Casi todas las calles que en 1860 constituían la antigua ciudad, fueron rectas y angostas, empedradas y embanquetadas. Las plazas de Armas y de la Compañía fueron transformadas en jardines; había dos paseos importantes: el de la Calzada de Guadalupe y el de la Alameda de la Constitución,(10) estos dos paseos formaron parte del recreo de la población en aquellos momentos. La Calzada de Guadalupe sirvió de estructura para que desde ahí se conectaran las demás calles hacia los barrios de San Miguel y San Sebastián.

Para 1864 se perciben grandes cambios principalmente en la traza, la cual fue modificada con la apertura de nuevas calles que seccionaron grandes manzanas propiedad de los conventos, demoliendo gran parte de ellos

Hasta este año la ciudad se reducía a lo que actualmente es el centro histórico. El centro urbano de la ciudad de San Luis Potosí fue limitado en su crecimiento por una serie de zanjas que sirvieron para desviar las aguas de lluvia, evitando que la ciudad se inundara, estas zanjas fueron: La Corriente, ubicada al norte y oeste de la ciudad (actualmente es la calle de Reforma), la zanja de los Tepetates, al sur y al oriente.

(8) Márquez, Enrique, *San Luis Potosí Textos de su historia* Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora México 1986.

(9) Macías Valadez, Francisco *Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí*. Imprenta Silverio M. Vélez 1878.

Estas zanjas funcionaron como fronteras y división entre la ciudad y las villas o barrios circundantes a ella. Fue hasta 1868 cuando las villas y barrios pasan a formar parte de la ciudad.

Con las Leyes de Reforma (11), se inició la destrucción de iglesias y conventos, empezando con esto la gran transformación del centro urbano de la ciudad. El espacio urbano fue transformado, la apertura de nuevas calles cambio el sentido y organización de los espacios abiertos y originó que los remates visuales y los espacios exteriores que tenían los conjuntos religiosos se transformaran y cambiaran su sentido.

Posteriormente se realizaron contrataciones para la apertura, alineamiento, ensanche y prolongación de varias calles de la ciudad. (12)

Hasta esta época la ciudad todavía no presentaba características de diferenciación entre las distintas zonas según su función económica. A pesar de la existencia de calles especializadas en distintos gremios o corporaciones de oficios, no se apreciaba una separación entre el lugar de residencia y las áreas destinadas a la actividad comercial o artesanal.

(10) Llamada "*Ley de Nacionalización de los Bienes de la Iglesia*", promulgada por Benito Juárez el 12 de Julio de 1859.

(11) Decreto num. 18 del 16 de abril de 1904, publicado en la *Colección de Leyes y Decretos de la XX Legislatura del Estado de San Luis Potosí*

2.3.3 PERIODO DEL PORFIRIATO

El urbanismo en este periodo tuvo un papel destacado, la ciudad cambio por completo, se abrieron y ampliaron calles, las plazas fueron renovadas, muchas de ellas se convirtieron en jardines o en su caso fueron reforestadas, se construyeron monumentos, se modernizó el alumbrado, los pavimentos se cambiaron y se construyeron nuevos edificios. Los pueblos o villas circundantes pasaron a formar parte de la ciudad. La unión de la estructura urbana de San Luis con las villas dieron como resultado una traza urbana muy particular en la que la retícula no tuvo cabida y dio origen a calles sinuosas e irregulares.

El crecimiento de la población fue considerable, ya que la ciudad resultó atractiva como inversión y fuente de trabajo; la mancha urbana se modificó, se crearon nuevas colonias en lo que antiguamente fueran huertas. Esto creó grandes problemas al municipio por la necesidad de ampliar los servicios municipales con los que no contaban las nuevas zonas de la ciudad. También se reflejaba una carencia de infraestructura carretera y ferroviaria, la necesidad de expandir el mercado externo y el crecimiento de la explotación minera orientó la política porfirista al desarrollo de los puertos y los ferrocarriles nacionales.

En 1881 y 1883 se construyó la vía que conectaba a San Luis Potosí con Aguascalientes y en 1888 se iniciaron las obras para la construcción del ferrocarril de va de México a Nuevo Laredo pasando por San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey

En cuanto a infraestructura del estado, se realizó un nuevo contrato con la compañía potosina *Electric Company* en 1905 para mejorar el alumbrado público. Fueron aprobados los planos de la entubación del agua de la Presa San José (13), el agua de la presa fue conectada a los diferentes jardines para su irrigación, también se colocaron filtros para hacer el agua potable iniciándose la conexión a tomas domiciliarias.

El drenaje fue otra de las obras principales de este periodo, así como la canalización de La Corriente ya que en el centro fue colocado el caño maestro permitiendo la comunicación de la ciudad con las nuevas colonias y evitando posibles inundaciones.

En cuanto a los pavimentos de calles y plazas se contó con una nueva pavimentación de adoquín de piedra y banquetas de cemento en vías principales, en las banquetas de las calles nuevas se colocó *"un ladrillo de cemento prensado con bonitos dibujos a relieve, formando en conjunto un piso tan elegante como no lo tiene ninguna otra ciudad de la República"*. (14)

(12) Revista Magazine Internacional 1900

(13) El Contemporáneo num. 2878 27 de mayo de 1908

Las vías de tranvía se extendieron comunicando mas zonas de la ciudad y se mejoraron los servicios de líneas telegráficas y telefónicas. Fue importante el fomento a la creación de nuevas industrias (15) para las cuales se ofrecían exenciones de contribuciones estatales y municipales.

Fuera del centro de la ciudad se empezaron a construir nuevas colonias como la Juárez, Reforma y Centenario. La colonia Reforma establecida en la prolongación de la Av. Del Centenario, (actual Av. Carranza)era una avenida que ya contaba con gran prestigio y fue la zona en la que se asentaron las grandes residencias de la burguesía potosina, tal como sucedió en el Paseo de la Reforma en la ciudad de México.

La estructura social de la región durante este periodo respondía al de una sociedad jerárquica caracterizada por un modo redistributivo de la integración económica.

Una élite dominaba la vida política, económica y social a través de un sistema de intereses que explicaba la relación ciudad-mina-hacienda. Tal situación fue cimentada en una ideología predominantemente religiosa.

La ciudad de San Luis Potosí era asiento de una rancia aristocracia enraizada en la concentración y monopolización de la mayor parte del territorio de la región *"mas de la mitad del estado era propiedad absoluta de 78 hacendados (el 3% de la población).....(16)*

Entre 1892 y 1895 (periodo de decadencia para la aristocracia latifundista) la producción minera local sufrió una severa caída por lo que se clausuró la casa de Moneda (la mayor de la región) y su capital fue transferido a la ciudad de México, se presentó en la región una terrible sequía acompañada de una epidemia de tifo y hambruna generalizada.

La inestabilidad económica y política derivada de estos sucesos y la tendencia del régimen porfirista determinó la aparición de una crisis social cuyo reflejo fue el levantamiento armado revolucionario.

(14) Decreto num. 18 del 16 de abril de 1904, publicado en la *Colección de Leyes y Decretos dela XX Legislatura del Estado de San Luis Potosí*

(15) Macias Valadez, Francisco *Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí*. Imprenta Silverio M. Vélez 1878.

(16) Macias Valadez, Francisco *Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí*. Imprenta Silverio M. Vélez 1878.

2.3.4 PERIODO POST-REVOLUCIONARIO

Los acontecimientos sucedidos entre 1910 y 1927 afectaron considerablemente la dinámica demográfica del país, la reducción del tamaño de la población representó aproximadamente el 15% pasando de 68,022 en 1910 a 57,353 en 1920.

La morfología de la ciudad al iniciarse este siglo conservaba un aspecto tradicional, en el centro se alojaban las autoridades civiles y eclesiásticas junto con las familias acaudaladas de terratenientes, comerciantes y mineros. (17) El resto de la población se distribuía en diversos barrios que componían la ciudad, tenían como centro de actividad sus respectivos templos, estos barrios tenían un patrón de asentamiento jerárquico, discriminatorio y excluyente.

Al principio del siglo había un notable crecimiento hacia el sur, al norte y al poniente del casco original.

Las primeras plantas de acero y fundiciones de plomo y cobre financiadas con capital norteamericano representaron el inicio de una transición muy importante en el futuro de la dinámica urbana.

En 1890, Roberts Towne estableció al poniente de la ciudad la Compañía Metalúrgica Mexicana, durante la revolución fue cerrada y vendida a la American Smelting and Refining Company (ASARCO) que para 1923 comenzó a construir una nueva planta donde se procesaría arsénico, cobre y plomo. (18)

Eso tendría notables repercusiones en el modelo de desarrollo adoptado por la ciudad a lo largo de este siglo particularmente en lo que se refiere a las formas de apropiación del suelo urbano.

Los efectos de la depresión económica mundial contribuyeron a que el periodo comprendido entre 1930 y 1940 se caracterizara por un débil proceso de explotación de productos primarios y la explotación de canteras, un incipiente proceso de industrialización, escasa utilización de avances tecnológicos y una organización empresarial de carácter familiar así como un crecimiento demográfico lento con una tasa media anual inferior al 1%.

Entre las transformaciones sociales en el periodo post-revolucionario se pueden mencionar la consolidación hegemónica de la oligarquía terrateniente y de los grupos vinculados al comercio, las finanzas y la política. El crecimiento económico fue dependiente y concentrado en pocos grupos y sectores.

(17) Moreno Mata, Adrián *La Producción del Espacio en la Ciudad de San Luis Potosí 1592-1988*, Investigación SLP Octubre de 1988

(18) *Ibidem*

En San Luis Potosí había una diferenciación de clases muy específica, tres eran las divisiones: grupos de poder local, conformada por los industriales, el alto comercio, los gremios de profesionistas y la aristocracia terrateniente, la clase media, en donde se situaban los funcionarios y técnicos de organizaciones empresariales, nuevos profesionistas y pequeños y medianos empresarios, y la tercera categoría era la población de bajos ingresos, trabajadores artesanales, de la industria de la construcción, obreros de empresas manufactureras, el sector servicios las personas dedicadas a actividades temporales.

La migración rural del interior del estado a la capital representó para las empresas mano de obra barata que permitiría la expansión del proletariado industrial y contribuiría al crecimiento de una burguesía local y al desarrollo de las capas medias de la población ocupada en el sector terciario. El comercio y la administración pública comenzó a desplazar a las áreas habitacionales situadas en el centro de la ciudad.

El centro se expande y se transforma iniciando la diversificación de funciones: actividades relacionadas con el gobierno estatal y municipal, comercio y finanzas. El sector central se constituyó plenamente como asiento de actividades terciarias y de usos mixtos. Durante este periodo se producen importantes movimientos de la población de altos ingresos que residía en esta zona en antiguas viviendas coloniales a nuevos núcleos de vivienda construidos rumbo al sector poniente.

Los grupos crecientes de la clase media comenzaron a ubicarse en un amplio anillo que conformaba al conjunto de barrios tradicionales que rodeaban al centro. Junto a esto barrios se encontraba una pequeña franja de vivienda destinada a sectores de bajos recursos en la que se podía apreciar un número considerable de vecindades. Al sur, sureste y noreste se asentaron colonias populares habitadas por inmigrantes rurales, el crecimiento en estas zonas se caracteriza por la desorganización de la traza, el déficit de los servicios, la falta de equipamiento urbano, las viviendas son autoconstruidas y es deficiente su accesibilidad.

La mancha urbana era circundada por un extenso anillo periférico en el que predominaba el uso agrícola del suelo dando carácter de población rural.

Para la década de los cincuenta comenzaron las bases para la creación de una zona industrial a lo largo de la carretera a la Ciudad de México, inaugurada a principios de la década de los sesenta.

El predominio de las actividades terciarias y la expansión de formas tradicionales o informales de subsistencia reafirman el carácter de la ciudad como centro comercial y de servicios.

La actividad motriz del auge urbano ha sido la terciación de las actividades económicas a diferencia de otras áreas metropolitanas en las que la concentración económica-espacial fue impuesta por la dinámica industrial.

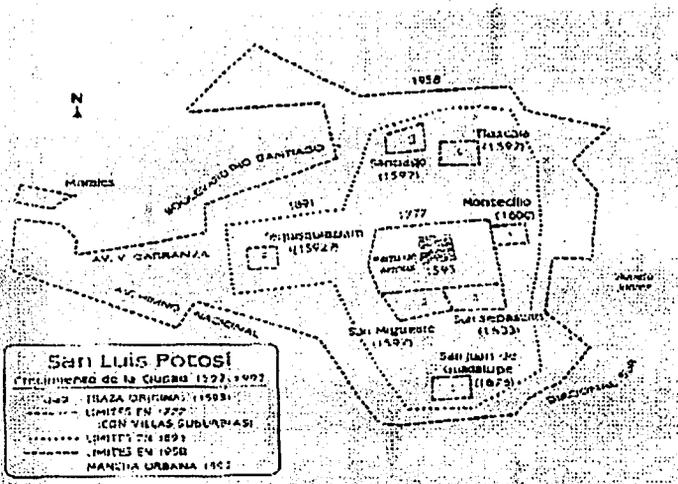
2.3.5 PERIODO ACTUAL

El proceso de urbanización experimentado por la ciudad de San Luis Potosí durante el siglo XX y XXI ha sido agudizado por el fenómeno de metropolización que se presenta en la actualidad. La aceleración de este proceso ha generado diversos efectos que se manifiestan en las formas de organización social, económica y política y al mismo tiempo ha sido determinada por importantes sucesos históricos ocurridos durante este siglo.

Se han generado así nuevas características en la estructura y forma urbanas entre las que destaca la existencia de problemas en constante crecimiento: el de la vivienda, el de la especulación del suelo, el incremento de las necesidades sociales y la contaminación del medio ambiente.

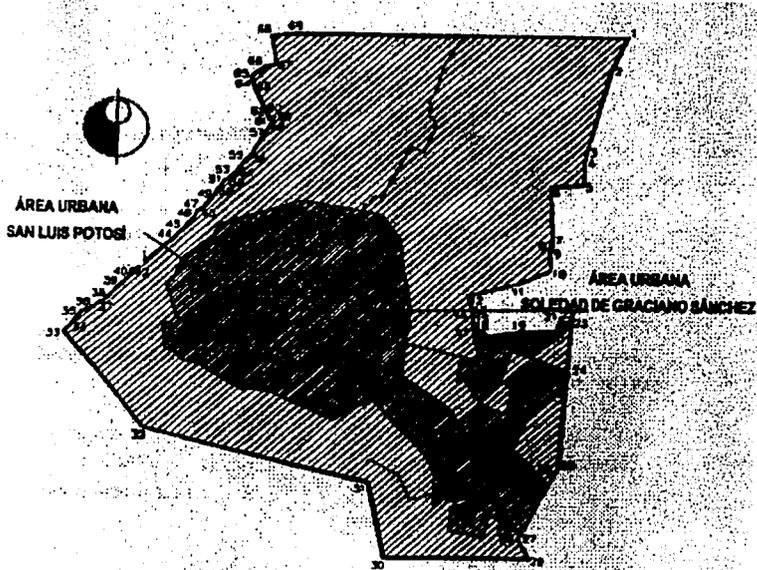
A mediados del siglo XX la ciudad de San Luis Potosí tiene un tardío despertar y se desarrolla en varios aspectos, gran parte de la actual urbanización se da en esta mitad del siglo. Vías de comunicación importantes como el distribuidor Juárez, la diagonal Salvador Nava y la consolidación de la Av. Himno Nacional se dan a finales de siglo.

Actualmente el municipio de Soledad de Graciano Sánchez se encuentra conurbado con la ciudad de San Luis Potosí, la vivienda en el poniente de la ciudad sigue siendo sustituida por actividades comerciales y laborales y su desplazamiento ha provocado el crecimiento de la ciudad hacia este extremo y la zona industrial se ha consolidado al sur de la ciudad.



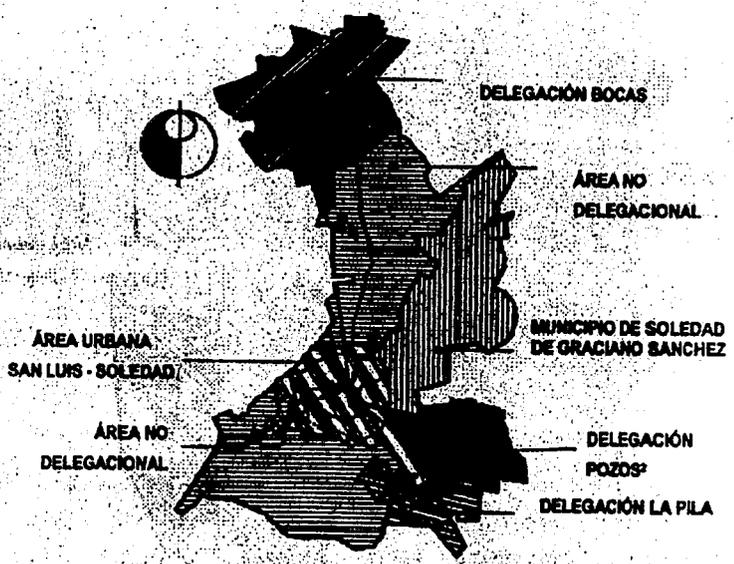
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Esquema publicado por Arnoldo Kaiser en su libro *Breve Historia de la Ciudad de San Luis Potosí*, 1972, en el que se puede observar el crecimiento de la ciudad de 1552 a



POLIGONO ÁREA DE ESTUDIO ZONA CONURBADA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



3. ANÁLISIS DEL FENÓMENO URBANO

3.2 LA CIUDAD Y SUS ELEMENTOS

Para poder realizar el análisis de un fenómeno urbano me parece importante definir algunos elementos con los que se trabajará constantemente en este estudio.

Kevin Lynch en su libro *La Imagen de la Ciudad*,⁽¹⁹⁾ clasifica los contenidos de las imágenes de una ciudad en cinco elementos referibles a formas físicas, estos son: las sendas, bordes, barrios, nodos e hitos.

Sendas: Son conductos que sigue el observador, pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. La gente observa la ciudad mientras va a través de ellas, conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.

Bordes: Los bordes son elementos que el observador no considera sendas, son los límites entre dos fases, constituyen referencias laterales, constituyen importantes rasgos organizadores.

Barrios: Son las secciones de una ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, reconocidas por el observador como si tuvieran un carácter común que las identifica.

Nodos: Son puntos estratégicos de una ciudad, son sitios de confluencia, cruces o convergencias de sendas y plazas. En casi todas las ciudades existen puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

Hitos: Son puntos de referencia, en este caso el observador no entra en ellos sino que le son exteriores.

Ninguno de los elementos anteriores existen en estado de aislamiento. Las ciudades y los barrios están estructurados con nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de hitos.

(19) Lynch, Kevin *La Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

3.2.1 LA CALLE COMO ELEMENTO DE LA ESTRUCTURA URBANA

La calle es un elemento que resulta de la conjunción del arroyo y la banqueta, esa combinación de la circulación vial y la circulación peatonal dan a la calle su esencia y riqueza por lo tanto, la calle debe ser vista no solo como elemento comunicador y enlace de lugares sino también como parte importante de la vida de la gente que la utiliza para acceder a sus inmuebles y para recorrerla con diferentes fines, paseo, compras, trabajo, etc.

Kevin Linch menciona en su libro que las sendas o calles son una red de líneas de movimiento a través del complejo urbano, son los medios mas poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto.(20)

La senda o calle es una célula urbana primordial ya que comunica espacios de la ciudad, permite la circulación de personas de un lugar a otro por diferentes medios de transporte o de manera peatonal. A lo largo de una senda se desarrollan actividades de tipo comercial, educativo, laboral y de intercambio de servicios, actividades sociales, eventos culturales y espectáculos públicos.

La creación de nuevas calles y la prolongación de las existentes sirven para difundir estas actividades a lugares periféricos que gradualmente adquirirán un carácter urbano.

En la planeación de sendas o calles se debe tomar en cuenta una serie de características para su buen funcionamiento y la creación de un ambiente ordenado que el usuario identifique con claridad ya que los elementos móviles de una ciudad y en especial las personas y sus actividades son tan importantes como las partes fijas.

Las sendas deben tener una concentración de un uso o una actividad especial a lo largo de la misma, una cualidad espacial característica, una textura especial de piso o fachada, un trazo particular de alumbrado, un detalle típico o un modo de arbolado, hasta olores y sonidos característicos. Si una o mas de estas características se emplean constantemente a lo largo de una calle, ésta produce la imagen de un elemento continuo y unificado.

Las sendas también deben tener una claridad de dirección , los usuarios de ella identifican una calle con el destino hacia el que se dirige porque una calle siempre va hacia algún lugar. Las sendas con orígenes y destinos claros contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan al observador una sensación de posición siempre que las atraviesa.

(20) Linch, Kevin *La Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

Cuando una senda tiene la propiedad de dirección puede tener también la cualidad de la escala, es decir, el usuario puede estar en condiciones de sentir cual es su posición en la longitud total, lo mas frecuente es formar una escala mediante una secuencia de hitos o nodos que se reconozcan a lo largo de la senda.

Es importante señalar que en el diseño de una calle y de la ciudad misma las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, pero los detalles cambian constantemente, por lo tanto solamente se puede efectuar un control parcial sobre su crecimiento y forma para que su funcionamiento sea optimo.

Una imagen ambiental eficaz proporciona al usuario una fuerte sensación de seguridad emotiva, le permite establecer una relación armoniosa entre él y el mundo exterior.(21)

3.2.2 ELEMENTOS DE LA SENDA O CALLE

La calle se conforma de dos elementos principales: la banqueta y el arroyo, delimitados por predios construidos o no que actúan como bordes de una calle. (Ver lámina 1)

La banqueta es el espacio de convivencia social, su función no exclusivamente de tránsito, las personas también se reúnen en ella para esperar a alguien, para ver algún evento, para platicar, para jugar, para descansar, etc. Su función básica es la protección de peatón del paso de los autos que circulan por el arroyo. La banqueta se construye a un nivel mas elevado que el arroyo.

Los automóviles también utilizan la banqueta brevemente para acceder a las cocheras de los predios, desafortunadamente en muchas ocasiones la banqueta es utilizada como estacionamiento impidiendo así el libre tránsito de los peatones y nulificando el propósito de la banqueta.

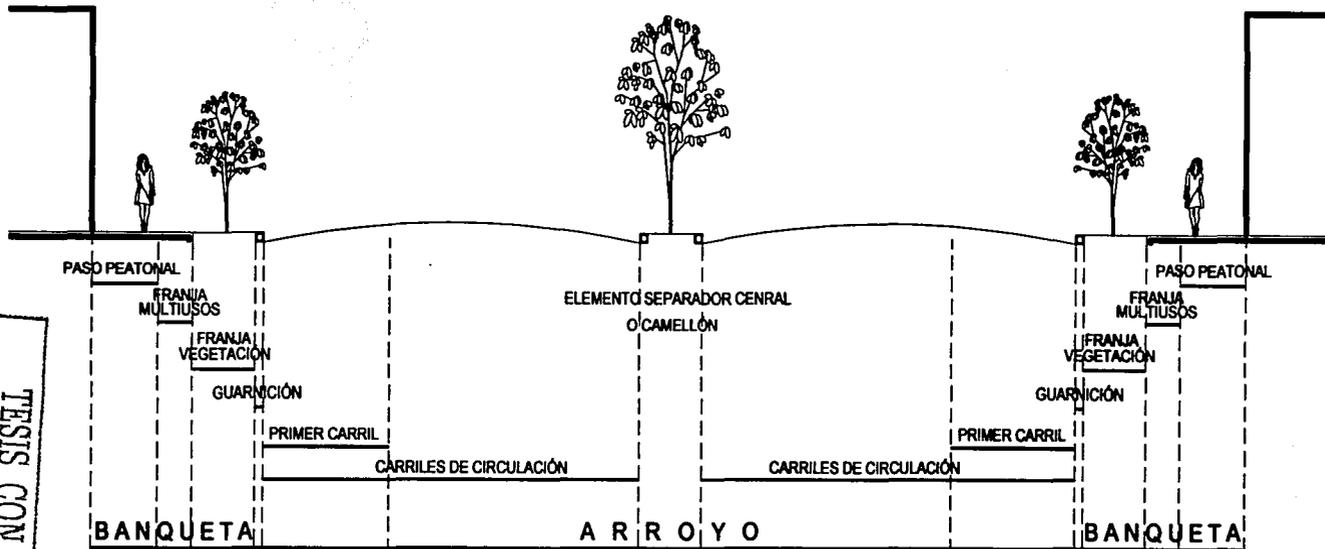
La banqueta se divide en paso peatonal, franja multiusos, franja de vegetación y guarnición.

El paso peatonal es la parte de la banqueta por la que transitan los peatones, su ancho depende del espacio que quede libre descontando la franja de vegetación y la de usos múltiples, su función queda anulada fácilmente cuando es ocupada por automóviles, ambulante o la extensión de los comercios a la banqueta.

(21) Linch, Kevin *La Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

LAMINA 1

ELEMENTOS DE LA CALLE



TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN



PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

AUTORES ARO. MANUEL MEDINA ORTIZ ARO. OSO NUÑEZ RUIZ VELASCO ARO. ARTURO TRINIDAD ARCEDEI	ASISTENTE MA. DEL CARMEN PAREDES BARRA
	PRODUCTO TESIS PROFESIONAL <small>(Ciclo Superior de Licenciatura)</small>
ELABORADO DE LA CALLE LIBRADO	
A/E U-1	

29-1

La franja de vegetación es la parte de la banqueta que contiene los árboles y arbustos para proveer a la imagen urbana de ornamento y protección ambiental al peatón contra el sol excesivo, la lluvia, etc. Esta franja no siempre está presente en el diseño de una banqueta. Algunas veces la parte subterránea de esta franja es utilizada para alojar redes de servicios públicos.

La franja de usos múltiples es la parte de la banqueta en la que se instalan los elementos de mobiliario urbano como paradas de transporte, postes de luz, registros telefónicos, basureros, etc. Es el lugar que ocupa también el comercio semifijo. Su parte subterránea es también utilizada para alojar redes de infraestructura urbana.

La guarnición es el elemento separador entre el arroyo y la banqueta.

El arroyo es el espacio destinado para la circulación de los diferentes medios de transporte, la utilización del arroyo se mide según la cantidad de vehículos que transitan por él en un determinado periodo de tiempo, llamado también flujo vehicular, el flujo vehicular depende mucho del uso del suelo de la zona en donde se encuentra la vialidad

El arroyo también es utilizado por los peatones para cruzar de una banqueta a otra y cuando descienden de algún medio de transporte, actualmente son muy frecuentes las invasiones al arroyo al realizar un grupo de personas manifestaciones.

El arroyo se compone de: carriles de circulación y un elemento separador central llamado también camellón. Generalmente hay un primer carril de circulación que es utilizado como estacionamiento público o para uso exclusivo del transporte público, esta carril se encuentra justo al lado de la banqueta y permite la conversión de peatones en automovilistas o pasajeros y viceversa.

Los carriles de circulación son conductos por donde circulan los vehículos, el transporte público, las bicicletas, las motos, etc. El primer carril de circulación es la zona de transición entre el territorio vehicular y peatonal.

El elemento separador central divide los dos sentidos contrarios de una calle, puede ser desde una línea pintada en el pavimento hasta un camellón de diferentes anchos.

A lo largo de una calle existen plazas y parques que actúan como nodos, por ser lugares en donde se reúne la gente. Estos elementos urbanos complementan la red vial peatonal y mantienen relación con los usos de suelo que existen a su alrededor. (22)

(22) Araneta Cruz, Fátima *La Calle un elemento rector del uso del suelo*, Facultad de Arquitectura, Licenciatura de Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México, México D:F. 1991.

3.3 LA AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

3.3.1 ANTECEDENTES HISTORICOS

3.3.1.1 NOMENCLATURA

La actual calle y avenida Venustiano Carranza comprende 25 cuadras, se inicia en la Plaza de Armas y termina en el Parque Juan H. Sánchez, conocido como Parque Morales, la orientación que tiene es de oriente a poniente.

La primera parte de la calle abarcaba el tramo de la Plaza de Armas a la calle de Aldama, y su nombre era Alhondiguilla en el año de 1700.

En el año de 1828 se estableció la nomenclatura oficial de las calles de San Luis Potosí, por este año se tenían pocos héroes a quien honrar y nada se quería saber de los españoles que nos habían gobernado por lo que se escogieron nombres triviales, el apellido de una persona distinguida o un edificio característico, una iglesia, un jardín o un hecho notable.

En 1864 la calle Carranza se dividía por tramos, el primer tramo de dos cuadras que iba de la Plaza de Armas a la calle de Díaz de León, se llamaba De la Cárcel, el segundo tramo, de Díaz de León a Bolívar se llamaba calle de Maltos, de la calle de Bolívar a Reforma, calle del Elefante y de Reforma a Mariano Avila era nombrado Real de Tequisquiapam y abarcaba cuatro cuadras.

Para el año de 1890 Carranza se dividía en dos, de la Plaza de Armas a Reforma era nombrada calle de Maltos debido a la finca de Maltos que se encontraba como limitante del centro de la ciudad, esta finca ocupaba una gran manzana y fue fraccionada por las calles de Independencia y por la calle de Juárez (actual Alvaro Obregón) y por la calle de la Estacada (actual calle de Arista), estas modificaciones regularizaron las dimensiones de las manzanas e hicieron mas transitable esa parte del centro. Del perímetro del centro al Jardín de Tequisquiapan se llamaba Gral. Carlos Diez Gutiérrez

En 1914 la calle de Maltos cambió a Centenario de la Independencia o Centenario.

El nombre actual de la Av. Venustiano Carranza debe haberse tomado por la mitad o finales de la década de los años veinte.(23)

(23) Meade, Joaquín *La vieja nomenclatura tradicional de las calles de San Luis Potosí*, Ediciones de la Sociedad Potosina de Estudios Históricos A.C. 1972.

3.3.1.2 ORIGEN DE LA AVENIDA

La calle Venustiano Carranza inicialmente comprendía solo la zona centro comienza en la Plaza de Armas y terminaba en la zanja de La Corriente, (zanja que sirvió para desviar las aguas de lluvia evitando así que la ciudad se inundara) el camino de terracería que seguía después de la zanja era llamado Real de Tequisquiapan (actual avenida Carranza) y vinculaba a la población española con el pueblo de indios denominado Tequisquiapan.

El pueblo de Tequisquiapan fue fundado en 1593 al poniente del asentamiento español a 1,000 varas de distancia, según las ordenanzas establecidas en la Leyes de Indias. Era administrado por franciscanos y el mas poblado después de San Agustín. El pueblo no contaba con parroquia ni ranchos independientes, ni haciendas y su población era de 1860 habitantes. Para 1703 se inicia la construcción de una capilla, el templo contó con un curato y una huerta, su extensión iba de la actual avenida Carranza a la calle de Agustín Vera, con las Leyes de Reforma la huerta fue confiscada.

El 19 de julio de 1826 el Estado lleva a cabo un arreglo territorial y el 5 de octubre de 1827 mediante el decreto num. 60 la Legislatura acordó en su artículo 2º que todas las cabeceras de Departamento y Partido se denominarían Ciudades y donde residiera el Ayuntamiento se les llamarían Villas.

Con el título de Villa, Tequisquiapan inicia un proceso de crecimiento, en 1849 comprendía las Haciendas de Canoas, Gallinas y Tepetates y había veintiocho ranchos, su población creció a 5,500 habitantes.

Hasta 1867 la ciudad se reducía a lo que actualmente es el centro histórico, poco a poco las villas suburbanas se conurbaron y la ciudad se extendió. A la restauración de la República se dictó un nuevo decreto el 10 de diciembre del mismo año en el que se declaró que las villas pasarían a formar parte del Ayuntamiento de la capital. Con esta nueva disposición se realizan mejoras en el barrio como el empedrado de la calle Real de Tequisquiapan.(24) y para 1879 se ordena el ensanchamiento y alineamiento de la calle. En 1883 se aprueba la canalización de la zanja de La Corriente, actual Av. Reforma, debido a que representaba un foco de infección para la población.

(24) Periódico *La Sombra de Zaragoza* 5 de junio de 1867

La construcción de la Presa de San José al poniente de la ciudad a finales del siglo XIX influyó en el crecimiento y mejoramiento de la calle Carlos Diez Gutiérrez (actual Av. Carranza), los habitantes de la zona centro viendo la importancia que iba adquiriendo, comenzaron a comprar lotes sobre esa calle y a construir elegantes fincas de descanso por lo que la calle adquirió la categoría de zona residencial-campestre.

Con relación a las transformaciones que sufría la ciudad, surge al final del siglo XIX y principios del XX, una gran atracción por la naturaleza, se transforman muchas plazas en parques, se crean paseos y se abren calzadas arboladas, la calle Carlos Diez Gutiérrez se transforma en una de estas calzadas y cambia su nombre por Av. Centenario, poco a poco se retiraron del alineamiento de la acera las viviendas y a la manera francesa fueron construidas elegantes casa tipo chalets rodeados de jardín.

La Av. Centenario se convierte en un paseo para los potosinos, a lo largo de la avenida se podían admirar las grandes residencias y era el camino hacia la Presa de San José, lugar que en la actualidad sigue siendo muy visitado.

Como ejemplo de las grandes residencias que se encontraban en esta avenida está la Quinta Vista Hermosa, construida a principios del siglo XX fue adquirida por el gobierno y remodelada para convertirla en la actual Casa de la Cultura de San Luis Potosí en ella se resguarda la historia y el arte de la ciudad, fue inaugurada el 20 de noviembre de 1970.(25)

Para la segunda década del siglo XX en la colonia se establecieron las grandes residencias de la burguesía potosina, tal como sucedió con el Paseo de la Reforma en la ciudad de México. La producción urbano arquitectónica de San Luis Potosí en la primera década del siglo XX reflejan el auge económico y cultural que se vivió a finales del siglo XIX.(26)

El transporte urbano en la ciudad aparece también a finales del siglo XIX y principios del XX en septiembre de 1884 queda inaugurada en Tequisquiapan la línea de tranvías, salía de la Plaza de los Fundadores y la terminal estaba situada frente a la iglesia del barrio. En 1900 se extiende la línea de Tequisquiapan a Morales En 1921 comienzan a transitar por la Av. Centenario (actual Av. Carranza) los primeros autobuses urbanos. El 16 de febrero de 1914 se inaugura el tranvía eléctrico a lo largo de la Av. Carranza.

(25) Blanco Ayala, Luis Gerardo *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Potosinos 1950-2000* Facultad del Hábitat, Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí Octubre del 2002.

(26) Villar, Jesús, *El Centro Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí y la obra del Ing. Octaviano Cabrera* 2a Edición, Fac. Habitat, 2000

En esta avenida se instalaron algunas instituciones como La Sociedad de Beneficencia Española (actualmente en funcionamiento) inaugurada el 8 de septiembre de 1888 siendo este el primer sanatorio del barrio.

En este año el gobernador Eulalio Gutiérrez ordenó la demolición del templo de Tequisquiapan, el culto continuó en un salón que prestaron las autoridades y que era una escuela para niños (actualmente es la academia de la parroquia). En 1921 la junta de vecinos expuso a las autoridades del Ayuntamiento el deseo de construir un nuevo templo que comenzó a construirse en 1946, la iglesia actualmente esta ubicada en la esquina que forman la Av. Carranza y la calle Mariano Otero, la iglesia ubicada frente al jardín de Tequisquiapan son un punto de reunión importante y tradicional para los potosinos.

Hacia la primera mitad del siglo veinte la ciudad de San Luis Potosí comienza a tener un tardío despertar y se perfila un intento por recuperar su desarrollo económico, político y social. La ciudad comienza a adquirir las características básicas que hoy conocemos y las nuevas estructuras urbanas. Para finales del siglo XX las grandes residencias comienzan a ser reemplazadas por comercios y oficinas, a lo largo de este periodo los habitantes se desplazan mas al poniente de la ciudad dando origen a la nueva zona residencial Las Lomas.

A pesar de los cambios que ha sufrido la avenida en su desarrollo, sigue siendo un lugar de recreo para los habitantes de la ciudad que utilizan el término "voy a carrancear" para explicar que van a dar un paseo por esta tradicional avenida.

A nivel social y comercial esta avenida tiene una gran importancia, razón por la cual se debe controlar su espontáneo desarrollo y lograr que tenga elementos que la identifiquen como un corredor urbano con características definidas.



Vista aérea de la Av. Centenario desde el antiguo Templo de Tequisquilapan.
Archivo Histórico de San Luis Potosí

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Adaptado de "El centro historico de la ciudad de San Luis Potosi
Y la obra del Ing. Octaviano Cabrera" Villar, JV, 2a Ediclon, Fac. Habitat, 2000

3.3.1.3 JARDÍN DE TEQUISQUIAPAN

A lo largo de la actual avenida Carranza se encuentra el Jardín de Tequisquiapan, primero llamado Plazuela de Tequisquiapan y después Jardín Arista. En este jardín se celebra la fiesta del Barrio. En 1902 se erigió un monumento a Morelos el cual se colocó en la esquina de lo hoy es la Av. Carranza y Mariano Avila, desapareció por los años veintes. En 1948 se inaugura el monumento a la Madre colocado en la parte central del jardín. Tradicionalmente el Jardín de Tequisquiapan ha sido un punto de reunión donde los potosinos se dan cita después de haber asistido a los oficios religiosos, fue remodelado por el Arq. Francisco Cossio en julio de 1995, actualmente cuenta con un conjunto de áreas que permiten el descanso y la contemplación en los andadores interiores y en el perímetro externo. Este lugar es utilizado también como pista de patinaje por los jóvenes por lo que se le dió un tratamiento especial a los pavimentos. (27)



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(27) Blanco Ayala, Luis Gerardo *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Potosinos 1950-2000* Facultad del Hábitat, Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí Octubre del 2002.

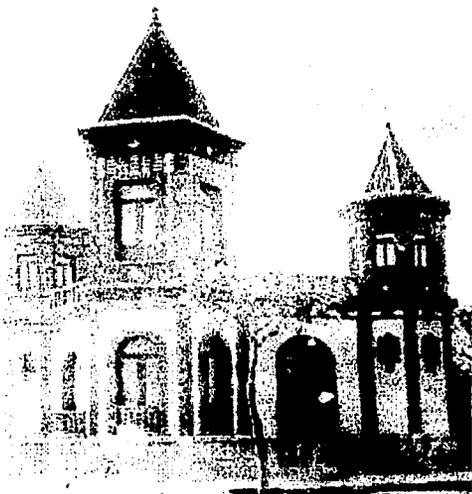
3.3.1.4 INMUEBLES DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

Ingenieros y arquitectos potosinos han contribuido en el desarrollo y transformación de la actual Av. Venustiano Carranza. Este recuento de obras se menciona debido a que por ignorancia del usuario, falta de conciencia del constructor actual y la no existencia de reglamentación que proteja estos inmuebles, varias de estas obras han sido demolidas o mutiladas y representan parte de la historia contemporánea de esta ciudad

Obras del Ing. Octaviano Cabrera (28)

Quinta Muriel (1906) ubicada en la Av. Carranza 1105, conocida como la huerta o finca del Sagrado Corazón. La finca contaba con todos los servicios y comodidades de una casa de campo suburbana. La finca sufrió muchas transformaciones, la huerta y parte de la casa fueron fraccionadas y vendidas en diferentes épocas. Para 1932 la vivienda principal se encontraba dividida en dos, una parte fue demolida en los años cincuenta cuando se abrió la calle Justo Sierra.

Actualmente en el lugar que ocupara parte de la finca, existen locales comerciales y un restaurante, lo único que se conserva de esta casa es el torreón.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(28) Villar, Jesús, El Centro Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí y la obra del Ing. Octaviano Cabrera 2a Edición, Fac. Habitat, 2000

Casa del Sr. Joaquín Cabrera Hernández (1920-1922) Ubicada en la Av. Venustiano Carranza número 420, la vivienda fue restaurada en 1990, al instalarse en ella la Notaría Pública N° 8 y en la remodelación se recuperó parte de sus detalles originales.

Obras del Arq. Arq. Francisco Cossio Lagarde durante el periodo 1970-2002 (29)

Colegio Motolinía y Colegio María Luisa Olanier, localizados en la Av. Carranza y ambos dirigidos por la congregación del Espíritu Santo, conceptualmente el partido es sencillo, ordenado y eficiente, son edificios recubiertos en su parte exterior por cantera.

Escuela de Medicina de la UASLP, forma parte del conjunto de facultades de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí localizada al poniente de la ciudad frente a la Glorieta Bocanegra, tuvo un esquema funcional de vanguardia en el tiempo en el que fue construida, el material que predomina en su fachada es la cantera rosa.

(29) Blanco Ayala, Luis Gerardo *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Potosinos 1950-2000* Facultad del Hábitat, Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí Octubre del 2002.

3.3.2 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

La actual Av. Venustiano Carranza comprende 25 cuadras, se inicia en la Plaza de Armas y termina en el Parque Juan H. Sánchez, la orientación que tiene es de oriente a poniente. El tramo que se estudiará es el comprendido entre la avenida Reforma y el parque Juan H. Sánchez, este segmento se encuentra fuera del primer cuadro de la ciudad, mi referencia de orientación para el estudio será del centro al poniente y viceversa. **(Ver lámina 2)**

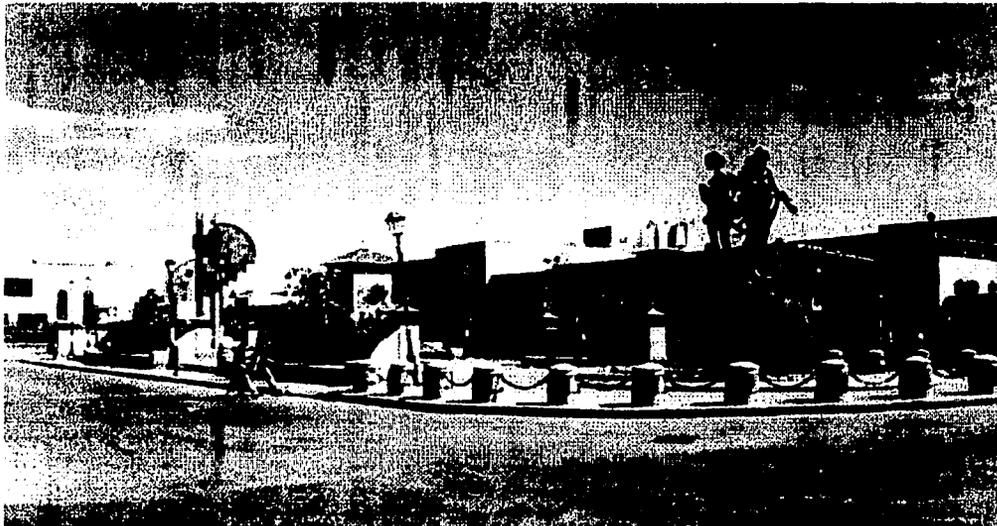
La avenida Carranza por la tipología de las construcciones y etapas de crecimiento se dividió para su estudio en tres secciones que marcan el desarrollo que ha tenido a lo largo del tiempo.

Estas secciones se delimitarán de la siguiente manera: la primera sección será de la Av. Reforma a la calle Mariano Otero, la segunda de la calle Mariano Otero a la calle de Juan de Oñate y la tercera de la calle de Juan de Oñate a la glorieta Bocanegra, donde se ubica el parque Juan H. Sánchez. **(Ver lámina 3)**

A lo largo de la Av. Carranza encontramos tres nodos o lugares importantes de reunión, el Parque de Tequisquiapan, la Casa de la Cultura de San Luis Potosí y el Parque Juan H. Sánchez. Los hitos que se localizan son la estatua de Francisco González Bocanegra y la Plaza del Milenio ubicadas en los bordes del tramo de estudio, esta plaza no cumple con la función de centro de reunión, está ubicada en un camellón ancho de la Av. Reforma y tiene bancas para descanso de los peatones pero la gente no las utiliza, las personas solo cruzan la avenida y mas bien funciona como referencia de localización. **(Ver lámina 4)**

La Plaza del Milenio es un espacio público destinado a uso peatonal, que ha cedido al tránsito de vehículos ya que es una isla que se encuentra delimitada por arterias de tráfico intenso que obligan al peatón a no utilizarla ante la inaccesibilidad que presenta, su ubicación y diseño no cumplen con la función de invitar al transeúnte al reposo y a la tranquilidad.

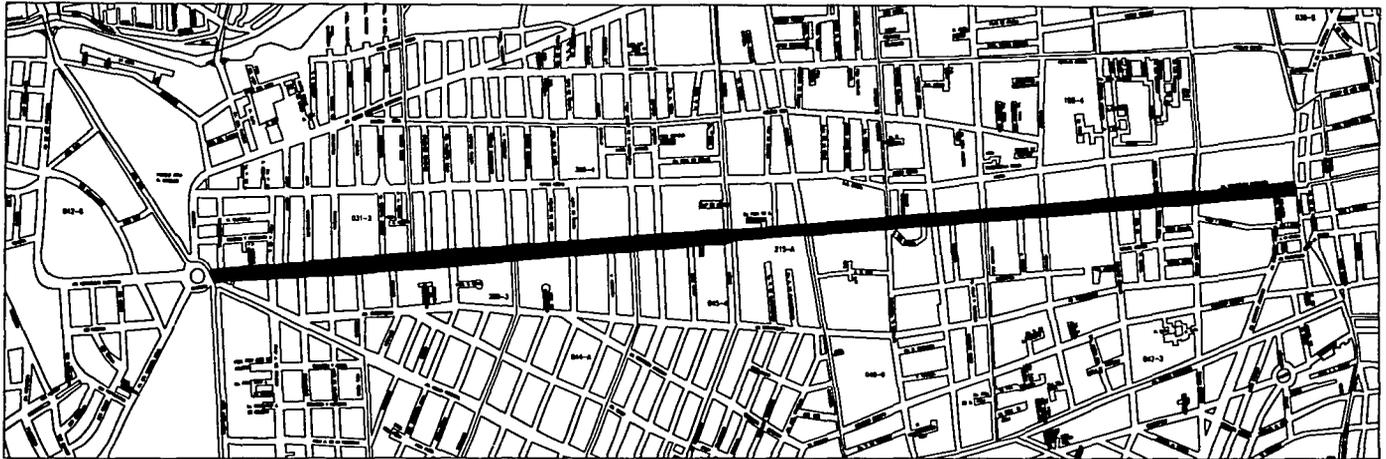
La Plaza del Milenio es un proyecto reciente sin concluir debido a irregularidades en las propiedades que se pensaba demoler para continuar esta plaza a lo largo de un tramo de la Av. Reforma, el proyecto original buscaba ser un gran andador intermedio facilitando al peatón su tránsito por dicha avenida.



La Plaza del Milenio divide la calle Venustiano Carranza ubicada en el primer cuadro de la ciudad de la Av. Venustiano Carranza, desarrollada al poniente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LAMINA 2



 AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA



**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ASESORES
ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ
ARQ. OSCAR MUÑOZ RUIZ VELASCO
ARQ. ARTURO TREVIÑO ARZOBEDO



ALUMNO
ING. DEL CARMEN PAREDES SÁBLA
PROYECTO
TESIS PROFESIONAL
CARRANZA, SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.
UNIVERSIDAD DE LA ALFARERÍA
URBANO
E/C
U-2

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4-0-1

LAMINA 3



-  AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA
-  ZONA 1
-  ZONA 2
-  ZONA 3



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ASESORIA

ARQ. MANUEL MEDINA CRITZ
ARQ. GREGO RUIZ RAZ VELASCO
ARQ. ARTURO BELTRÁN ARZOBEDO



NÚMERO
544 DEL CARRÉN PAREDES DÁILA

TÍTULO
TESIS PROFESIONAL

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

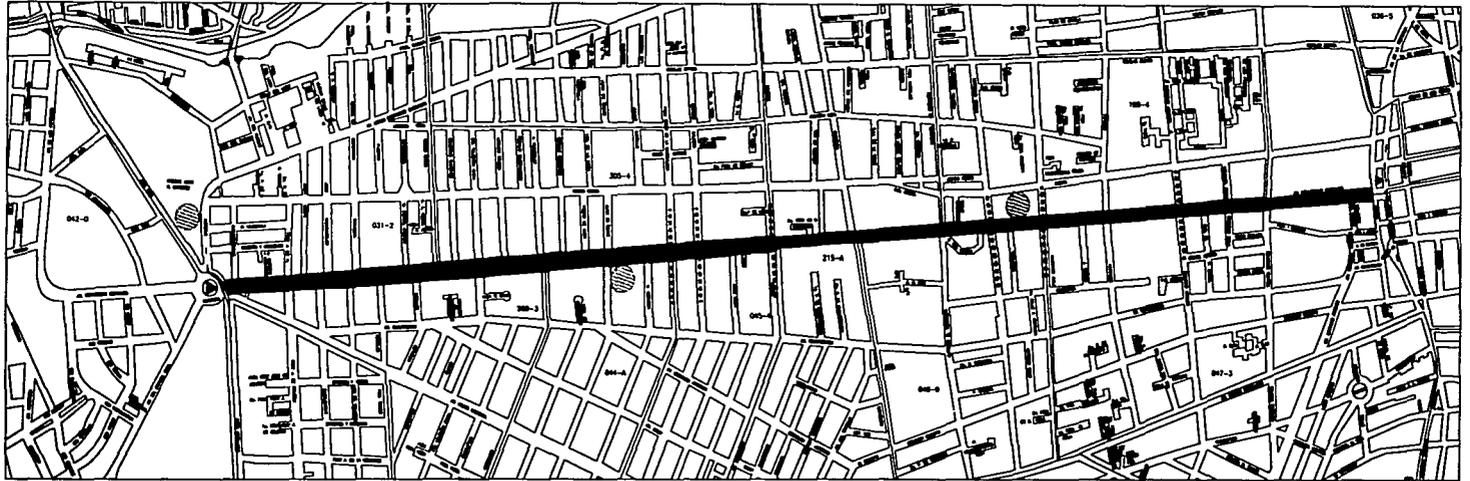
S/V

U-3

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

410-2

LAMINA 4



 SENDA

..... SENDA

 NODO

 MOJON



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ASESORIA:

ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ
ARQ. OSO NÚÑEZ RUIZ VELASCO
ARQ. ANIBAL TREMERO ARZOBEDO



ALUMNO:
SRA. DEL CARMEN PAREDES DÁILA
TÍTULO:
TESIS PROFESIONAL

LABORANDO EN LA DE: CARRANZA
URBANO

U-4

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3.2.1 USOS DEL SUELO

3.3.2.1.1 MEZCLA DE USOS DE SUELO

A lo largo de la avenida la utilización del suelo también está dividida en secciones, en la primera sección el uso de suelo habitacional ha desaparecido casi en su totalidad, predomina el comercio y las oficinas, sin embargo comercio en esta zona se ha vuelto mas popular como el del centro tradicional que se ha constituido en el lugar de intercambio de los estratos de bajos recursos. Estas actividades contrastan notablemente con el tipo de establecimientos que se localizan en las dos secciones restantes de la avenida en donde el comercio es mediano y de lujo y cuenta con servicios especializados. Un factor determinante ha sido el desplazamiento de la clientela de elevados recursos hacia el sector poniente.

(Ver lámina 5)

En la Av. Carranza las secciones se diferencian de acuerdo a la mezcla de los siguientes usos: comercio, servicios, habitación, recreación y esparcimiento.

El comercio a su vez se diferencia por la frecuencia de uso y se divide en:

- Cotidiano: panaderías, abarrotes, papelerías, etc.
- Ocasional: zapaterías, tiendas de ropa, relojerías, ópticas, librerías, etc.
- Excepcional: mueblerías, joyerías, agencias de automóviles.

Los servicios a su vez se pueden dividir en:

- Alimentos y bebidas
- Salud: consultorios, dentistas, hospitales.
- Administrativos: contadores, abogados, empresas en general, cámaras, dependencias estatales.

En la primera sección predominan los usos referentes al comercio y servicios. El comercio que se ubica es de tipo cotidiano y ocasional, dirigido a un nivel social popular. Los servicios son de tipo administrativo (oficinas del Infonavit, de la Secretaria de Relaciones Exteriores) y de salud, en este tramo hay mayor establecimiento de consultorios médico, dentistas y se localiza el Sanatorio de la Sociedad de la Beneficencia Española que esta en funcionamiento desde 1888. También se encuentran restaurantes con una larga tradición como la Corriente y la Virreina, así como pequeños locales que venden tortas, tacos, jugos, etc.

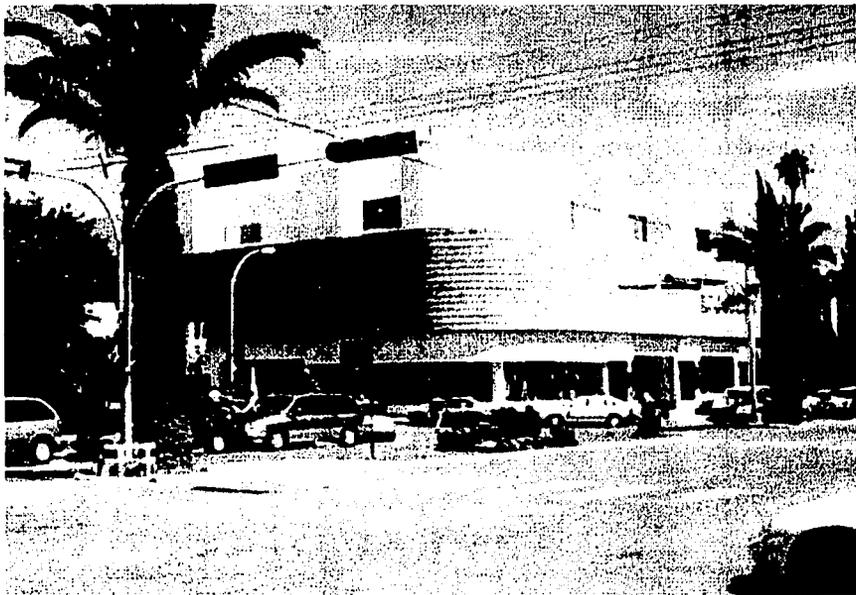


En la segunda sección de la avenida predomina el uso habitacional, el comercio cotidiano y ocasional y los servicios referentes a la salud y a alimentos y bebidas. Este tramo se encuentra en una etapa de transición, predomina el comercio ubicado en los jardines o patios de las casas y la vivienda en la parte trasera del predio.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En la tercera sección los usos mas frecuentes son los referentes al comercio y los servicios. A diferencia de la primera sección, el comercio es de tipo ocasional y excepcional, dirigido a un sector social con un nivel económico alto. Hay oficinas corporativas, centros de distribución de marcas importantes, establecimientos de prestigio, agencias de automóviles.



Como mencionamos anteriormente, los edificios de mayor altura se localizan en la primera sección de la avenida, en ellos se encuentran alojadas oficinas, consultorios y despachos, esto ha generado que los demás predios también adquieran ese giro además del comercial, un ejemplo de esto lo vemos en la primera cuadra de la avenida, entre la calle de Reforma y Tomasa Estévez, en donde se ubica actualmente el edificio del Infonavit, este tramo se caracteriza porque predomina el establecimiento de numerosas inmobiliarias y constructoras. En esta primera sección es donde encontramos la mayoría de los estacionamientos públicos que hay en la avenida.

Es importante mencionar que en esta primera sección de la avenida en donde predominan los comercios y las oficinas, existen horarios en donde la calle se encuentra prácticamente desierta, lo mismo pasa en los días de descanso o días festivos.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Afortunadamente en la ciudad de San Luis Potosí el problema de la inseguridad aún no es preocupante pero si es importante reactivar la actividad en esta tipo de espacios en donde es muy propicio realizar prácticas delictivas y el desarrollo del graffiti.

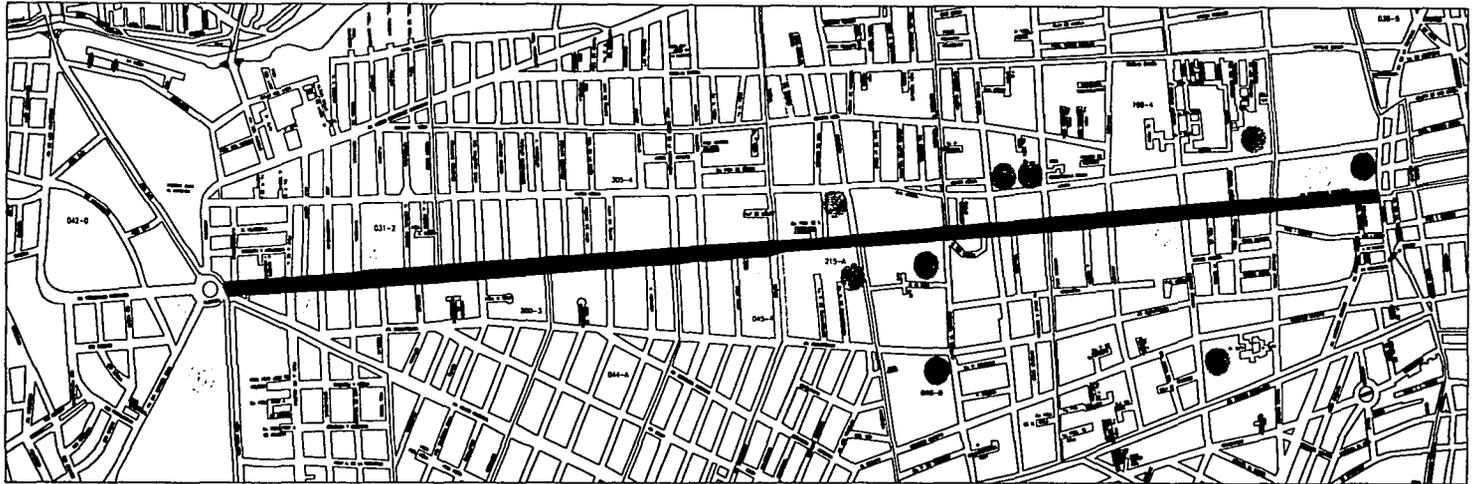
En las segunda y tercera secciones de la avenida la mezcla de usos es muy variada, hay predios que su uso es exclusivamente habitacional y hay otros en donde los jardines de las grandes casas que se construyeron a principios y mediados del siglo XX son ocupados por locales comerciales y en la parte trasera se encuentra la casa habitada. Otros predios, la mayoría, tuvieron uso habitacional y se han adecuado para uso comercial predominantemente. Los estacionamientos que se encuentran en estas secciones son privados, solo para uso exclusivo de los visitantes de los comercios o instituciones.

El rápido y constante crecimiento de la ciudad también se ve reflejado en la avenida, principalmente al final de la tercera sección en donde encontramos un comercio mas especializado, en donde las nuevas cadenas de negocios que buscan nuevo mercado en la ciudad instalan oficinas principalmente en esta parte, como ejemplos tenemos la reciente apertura de un centro de distribución de teléfonos celulares *Nextel*, la escuela de inglés *Berlitz*, un gimnasio *Beverly Hill* y un local de la cadena de restaurantes de comida rápida a nivel internacional *Subway*.

El sector educativo está presente en la utilización del suelo de la prestigiada avenida, varias escuelas se localizan a lo largo de ella y son las de mayor tradición en la ciudad de San Luis Potosí, el Colegio Potosino Marista, el Colegio Minerva, el Colegio Motolinía y al final de ella la Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí. Por las calles secundarias que atraviesan la Av. Carranza también se encuentran varias instituciones educativas que influyen en el tránsito diario. En algunos casos las escuelas se instalan en construcciones hechas para uso habitacional y se adecuan para uso educativo, en otros casos se realizan construcciones específicas como en el caso del Colegio Motolinía y la UASLP. **(Ver lámina 6)**

Librerías, tiendas de ropa restaurantes, cafeterías, bares, escuelas, oficinas, consultorios y vivienda son los giros que encontramos a lo largo de esta avenida. Cabe señalar que en toda la avenida hay solo un espacio destinado a la cultura (Casa de la Cultura de San Luis Potosí), un hotel (Real Plaza) y un cine (Cine Avenida).

LAMINA 5



 AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

 ESCUELAS CERCANAS A LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

ESCUELAS UBICADAS EN LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

-  COLEGIO MINERVA BACHILLERATO
-  COLEGIO POTOSINO MARISTA PRIMARIA
-  COLEGIO MINERVA
-  COLEGIO MOTOLINIA PRIMARIA
-  ESCUELA DE MEDICINA DE LA UASLP
-  UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SAN LUIS POTOSÍ
-  COLEGIO MOTOLINIA SECUNDARIA



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ARQUITECTOS

ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ
ARQ. DIOS NÚÑEZ RUIZ VELASCO
ARQ. ARTURO TREMEO ARZUMENDI



ALUMNO
SRA. DEL CARMEN PAREDES DÁVALOS

TESIS PROFESIONAL
Ciclo de Estudios de Arquitectura

LUGAR DONDE SE LA REALIZÓ

LIBRANO

U-6

44-7

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3.2.1.1 AMBULANTAJE

En San Luis Potosí no está tan arraigada la tradición del tianguis, o el establecimiento de puestos en calles o plazas como en la zona sur de nuestro país, para los habitantes de esta ciudad y en general del Estado el concepto de mercado es el de un lugar establecido especialmente para la venta de frutas y legumbres, carnes, pescado, etc.

Los mercados en San Luis Potosí aún funcionan y datan del siglo XIX, son muy pocos los mercados sobre ruedas que se instalan en la calles de la ciudad.

Una de las zonas en donde no está permitido el establecimiento de los mercados sobre ruedas y del comercio informal es precisamente la Av. Venustiano Carranza.

Desde que la actual Av. Carranza se convirtió en la zona en donde se asentó la clase acomodada de San Luis Potosí los mismo habitantes de las grandes residencias se opusieron a que sus banquetas y fachadas fueran obstruidas y deslucidas por el comercio informal.

Actualmente los dueños de los comercios establecidos a lo largo de la avenida tampoco permiten que puestos ambulantes disminuyan sus ventas. En unión con las autoridades correspondientes se ha controlado y evitado este fenómeno.

Otro factor importante es que en esta avenida el comercio es especializado y dirigido a cierto grupo social, por lo cual la gente que suele hacer uso de la avenida tampoco propicia el fenómeno del ambulante al no haber demanda de su parte.

3.3.2.2 IMAGEN URBANA

3.3.2.2.1 TIPOLOGÍA DE LAS CONTRUCCIONES

La tipología es la idea de un elemento que tiene un papel propio en la constitución de la forma y que es una constante. (30)

En la Av. Carranza cuenta con una variedad tipológica que podemos dividir en: Edificios altos, edificios bajos, casas, locales con diferentes giros y espacios abiertos.

Existen clasificaciones tipológicas también por la temporalidad de las construcciones, ya que la Av. Carranza en sus inicios solo abarcaba el tramo de la primera sección, los inmuebles que en este tramo existen tienen marcada influencia de la arquitectura del primer cuadro de la ciudad, la segunda y tercera parte esta formada por construcciones contemporáneas realizadas entre los años de 1950 a la fecha y ese proceso de transformación en la forma de las construcciones se distingue perfectamente a lo largo de la avenida.

La avenida Venustiano Carranza en general es predominantemente horizontal. En la primera sección la mayoría de las construcciones tienen estilo neoclásico que marca la clara influencia del centro histórico. La mayor parte de ellas fueron construidas para uso habitacional y actualmente se adecuaron para uso comercial. Este tipo de construcciones son predominantemente de una planta con techos altos, las fachadas tienen detalles en cantera que es un material muy utilizado en la arquitectura potosina.

Contrastan en esta parte de la avenida los edificios altos que se construyeron a mediados y finales del siglo XX, son seis los edificios que tienen entre 9 y 15 pisos, destacan el Edificio EME, el Edificio Puga Arriaga, el Edificio Madrid y el Hotel Real Plaza. En éstos edificios el elemento que predomina es el vidrio y son construcciones discordantes que rompen con la horizontalidad de la avenida y que no le aportan cualidades estéticas sino por el contrario resaltan desfavorablemente en un conjunto de construcciones con detalles neoclásicos que son influencia de los inmuebles localizados en el primer cuadro de la ciudad.

En esta primera sección se encuentra el parque de Tequisquiapan y la iglesia de Nuestra Señora de los Remedios lugar de mucha tradición y muy visitado por los potosinos principalmente los fines de semana. En el corredor central del jardín de Tequisquiapan actualmente los jóvenes practican piruetas con las patinetas, razón por la cual en la remodelación hecha a este jardín se le dio al piso un tratamiento especial, en los corredores se instalaron bancas para descanso. Este jardín entre semana también es utilizado por los vecinos de la zona para realizar ejercicio por las mañanas.

(30) Rossi, Aldo *La Arquitectura de la Ciudad*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona 1982.

En la segunda sección de la Av. Carranza se localizan principalmente casas-habitación de dos plantas construidas en la segunda mitad del siglo XX, la mayoría de ellas también utilizadas para comercios, en algunos casos el local comercial es construido en la parte delantera del jardín situándose atrás la casa aun habitada. La mayoría de las casas son contemporáneas, influencia del movimiento moderno, en su expresión se hace patente el dominio de la masa sobre la perforación, ingresos aporricados, vanos dosificados y en algunos casos se observan balcones con protecciones tubulares, jardineras integradas al pórtico de entrada y detalles de cantera y ladrillo aparente. (31)

En la tercera sección de esta avenida existen aun elegantes casas tipo chalet, rodeadas de jardín, los demás inmuebles son contemporáneos y construidos específicamente para uso comercial y para oficinas.

Las residencias que en esta tramo se ubican fueron construidas a mediados del siglo XX, construidas predominantemente en cantera rosa y gris, trabajada en bloques o como franjas.

Muchos de los locales comerciales que en este tramo se encuentran fueron realizados a finales de los noventas, actualmente se siguen construyendo y modificando los espacios para el comercio que busca un lugar en esta prestigiada avenida.

(31) Blanco Ayala, Luis Gerardo *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Potosinos 1950-2000* Facultad del Hábitat, Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí Octubre del 2002.



Primera sección de la
Av. Venustiano Carranza



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN





Segunda sección de la
Av. Venustiano Carranza

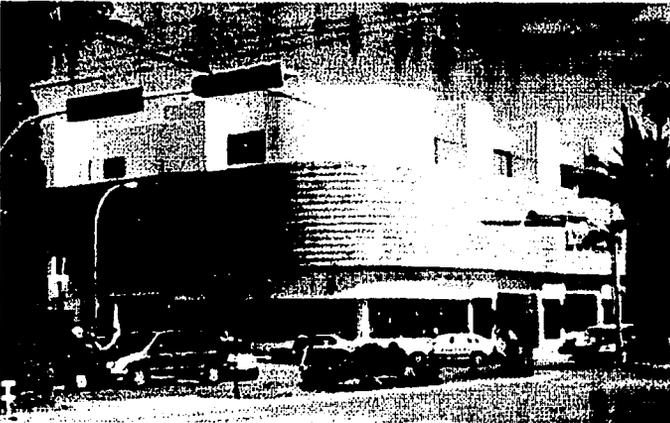


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN





Tercera sección de la
Av. Venustiano Carranza



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3.2.2 ELEMENTOS FISICOS

INFRAESTRUCTURA

En lo referente a infraestructura y servicios encontramos que esta avenida cuenta con electricidad, red telefónica, agua, drenaje, gas, televisión por cable y riego. Las torres y los postes de la red de electricidad y telefonía se encuentran alineados a lo largo del camellón y en la banqueta sobre la franja de vegetación, el tendido de los cables atraviesa del camellón a la banqueta y se extiende a lo largo de la avenida. La red de infraestructura de televisión es montada sobre los postes de electricidad. Esto produce visualmente una mala imagen a la avenida, ya que el usuario al voltear hacia arriba o mirar al horizonte percibe claramente las telarañas formadas por los cables.

La red de drenaje en la ciudad de San Luis Potosí es deficiente, la avenida Carranza y calles secundarias no son la excepción, constantemente en los meses de lluvia hay estancamientos del agua pluvial ocasionando que el tránsito vehicular sea lento.

La red de riego por goteo corre a lo largo del camellón para el mantenimiento de las áreas verdes.

SOBRE-ESTRUCTURA

Por el término sobre estructura se definen todos los acabados y tipos de materiales que se aplican en la terminación de vialidades, banquetas y áreas verdes de la ciudad. (32)

En la avenida Carranza el arroyo es de pavimento hecho asfalto y concreto, las guarniciones son de concreto. Las banquetas están hechas de pavimento antiderrapante con un ancho de 6.80 mts en la primera sección y 5.40 mts en la segunda y tercera sección.

Como áreas verdes encontramos a lo largo de la avenida franjas de resguardo peatonal y jardineras; esta franja verde tiene un ancho de 1.50 mts. En varias partes de la avenida se han sembrado árboles cuyas raíces levantan la banqueta, con respecto a las jardineras no existe uniformidad en su diseño, dimensión y materiales utilizados para su construcción.

El camellón está conformado por pasos peatonales y áreas verdes, predominan las palmeras combinadas con arbustos a lo largo de toda la avenida.

(32) *Lineamientos Generales de Imagen Urbana del Municipio de San Luis Potosí,*
Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales.

MOBILIARIO URBANO

Basureros: se localizan en las esquinas y en las paradas de autobuses, son de material plástico y la compañía concesionada por el Municipio se encarga de su limpieza y mantenimiento.



Bancas: este mobiliario urbano destinado a dar un servicio de descanso se localiza en pocos tramos de la primera y tercera sección de la avenida, las bancas están integradas a las jardineras.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Infomonumento: es el mobiliario urbano de información turística que da una reseña y descripción de los lugares de relevancia o atracción, estos se localizan al inicio de la primera sección de la avenida, por su cercanía con el centro histórico.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Paradas de autobuses: estas se componen de bancas, cobertizo con la ubicación de la parada, las rutas y el mupi (33) de carácter publicitario, se encuentran ubicadas de acuerdo con la red de transporte urbano.



Kioscos comerciales, son los muebles urbanos destinados un tipo de comercio cotidiano.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(33) Mobiliario urbano con publicidad integral destinados a la colocación de información o publicidad de instituciones públicas o empresas concesionadas por el Ayuntamiento.

Como equipo complementario encontramos a lo largo de la avenida luminarias, casetas telefónicas, hidrantes de toma pública y rampas para personas con capacidades diferentes.

SEÑALETICA

La señalética de la Av. Carranza está conformada por:

Señales restrictivas viales y señales preventivas viales, sujetas a la normatividad federal de la S.C.T., colocadas donde el funcionamiento vial lo requiere.

Señales informativas de destino colocadas en las esquinas de vías secundarias y sobre estructuras metálicas en bandera.

Señales informativas de nomenclatura indicando los nombres de las calles, colocadas en las bardas esquineras de los predios, a lo largo de la avenida existen varias calles que no cuentan su nomenclatura.

Semáforos ubicados en las intersecciones de las calles con mayor conflicto vial. Los semáforos de la avenida no están sincronizados, esto parecería un problema vial, sin embargo sirve para evitar que un gran número de adolescentes utilicen esta avenida como pista de carreras o para organizar arrancones.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANUNCIOS

Los anuncios que se colocan en la parte exterior de los locales comerciales actualmente no están controlados, el reglamento que los regula y determina sus dimensiones y forma no se aplica con rigor por lo cual la avenida se encuentra salpicada de diversos tipos de anuncios: Pintados en fachada, pintados en vidrio, luminosos adosados a la pared, inflables, pintados en toldos y espectaculares.

Existe con la combinación de una gran diversidad de anuncios y su colocación sin orden una falta de unidad formal y un caos visual que afecta la imagen de la avenida.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3.2.3 RED VIAL

3.3.2.3.1 DIMENSIONES DE LA AVENIDA

Debemos recordar que las calles y avenidas están compuestas por el arroyo y la banqueta, el primero para circulación vehicular y la segunda para el tránsito peatonal y el acceso a los predios existentes, tanto un elemento como el otro son de gran importancia, no se puede analizar el funcionamiento de la avenida separando estos elementos ya que en ambos se desarrolla la vida urbana.

Dentro de la estructura vial la Av. Carranza es una Vialidad Rápida de tipo Colectora Primaria A, es decir avenida de doble sentido que sirve como red primaria para el movimiento de tránsito de paso dentro del ámbito urbano.

Cuenta con dos y tres carriles por flujo direccional y espacio para cajones de estacionamiento así como camellón central y la banqueta con espacio para jardinera o área verde. **(Ver lámina 7)**

3.3.2.3.2 EL ESTACIONAMIENTO

Los siete estacionamientos públicos que hay en la avenida se localizan en la primera sección, en el tramo comprendido de la Av. Reforma al Parque de Tequisquiapan, en las calles perpendiculares y paralelas de la zona también hay estacionamientos públicos que sirven de apoyo a la gran demanda de éstos por parte de los usuarios de la avenida.

En las dos secciones restantes los estacionamientos son privados, exclusivos para uso de los clientes de los comercios o instituciones.

La falta de estacionamiento en esta avenida representa un problema ya que la gente que requiere de este servicio ocupa el primer carril de circulación como estacionamiento público gratuito, hasta las rampas para personas con capacidades diferentes son obstruidas. Lo mismo pasa con las calles cercanas a la avenida, el carril de circulación que se encuentra junto a la banqueta también se encuentra ocupado por vehículos estacionados. **(Ver lámina 8)**

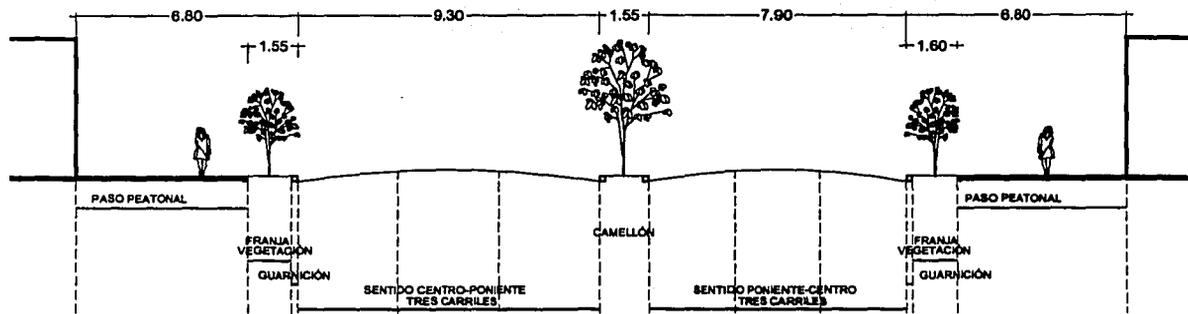
3.3.2.3.3 LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

En sentido poniente-centro el arroyo consta de cuatro carriles en el tramo de la Glorieta Bocanegra a la calle Muñoz, a partir de ésta calle a la Av. Reforma su longitud se reduce a tres carriles. En sentido inverso, de centro a poniente el arroyo tiene tres carriles a lo largo de toda la avenida.

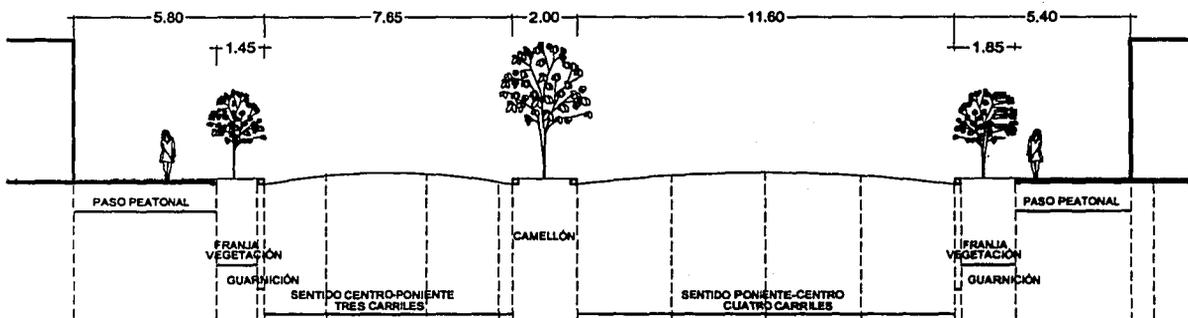
El primer carril junto a la banqueta es utilizado como estacionamiento público debido a la falta de predios destinados a este uso. El carril intermedio es utiliza

LAMINA 7

SECCIONES DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA



SECCIÓN DE AV. REFORMA A CALLE MUÑOZ



SECCIÓN DE LA GLORIETA BOCANEGRA A CALLE MUÑOZ

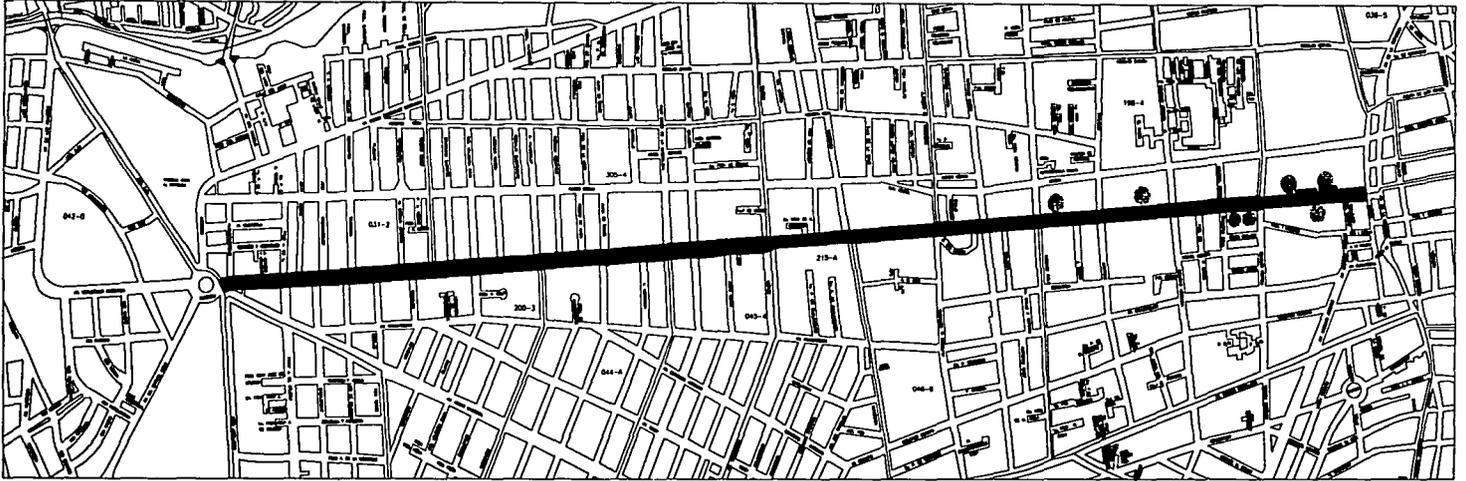
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**
SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

<p style="font-size: small;">AUTOR: ING. MARCELO MEDINA GÓMEZ ING. ANDRÉS RAMÍREZ GARCÍA ING. OTTO WILSON ARRIAGA</p>	<p style="font-size: x-small;">COORDINADOR: ING. CARLOS RAMÍREZ SÁNCHEZ</p> <p style="font-size: x-small;">TÍTULO: PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA</p> <p style="font-size: x-small;">FECHA: 1984</p> <p style="font-size: x-small;">LUGAR: SAN LUIS POTOSÍ</p> <p style="font-size: x-small;">Escala: U-7</p>
---	--

LAMINA 8



 AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

 ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ASESORES ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ ARQ. OSO MUÑOZ RAZ VELASCO ARQ. ARTURO TREVIÑO ARZOBEDO	ALUMNO BA. DEL CARMEN PAREDES DANIELA
	PROYECTO TESIS PROFESIONAL CARRANZA Y VIAL DE CARRANZA
	ESTACIONAMIENTO PÚBLICO URBANO
	U-8

57-2

principalmente por el transporte público para circular y para el ascenso y descenso del pasaje en las paradas establecidas. El tercer carril es utilizado principalmente para la circulación de vehículos que se ve interrumpida constantemente para dar vuelta a la derecha o izquierda y tener acceso a vías subcolectoras o secundarias. **(Ver lámina 9)**

En la primera sección de la avenida la circulación de torna complicada debido a la cercanía de centro histórico y a la ubicación de instituciones educativas en este tramo. El Colegio Bachillerato Minerva y el Colegio Potosino Marista se encuentran sobre la avenida, pero en calles secundarias y paralelas se localizan el Colegio Sagrado Corazón de Jesús, el Colegio Hispano-Inglés, dos Colegios Montessori y varios kinders-guardería que en horas pico (34) impiden la fluidez y accesibilidad de la avenida.

La segunda sección suele tener tránsito vehicular constante y la tercera sección presenta al igual que la primera tráfico debido a las escuelas localizadas en la avenida como son el Colegio Motolinía y el Colegio Minerva. **(Ver lámina 6)**

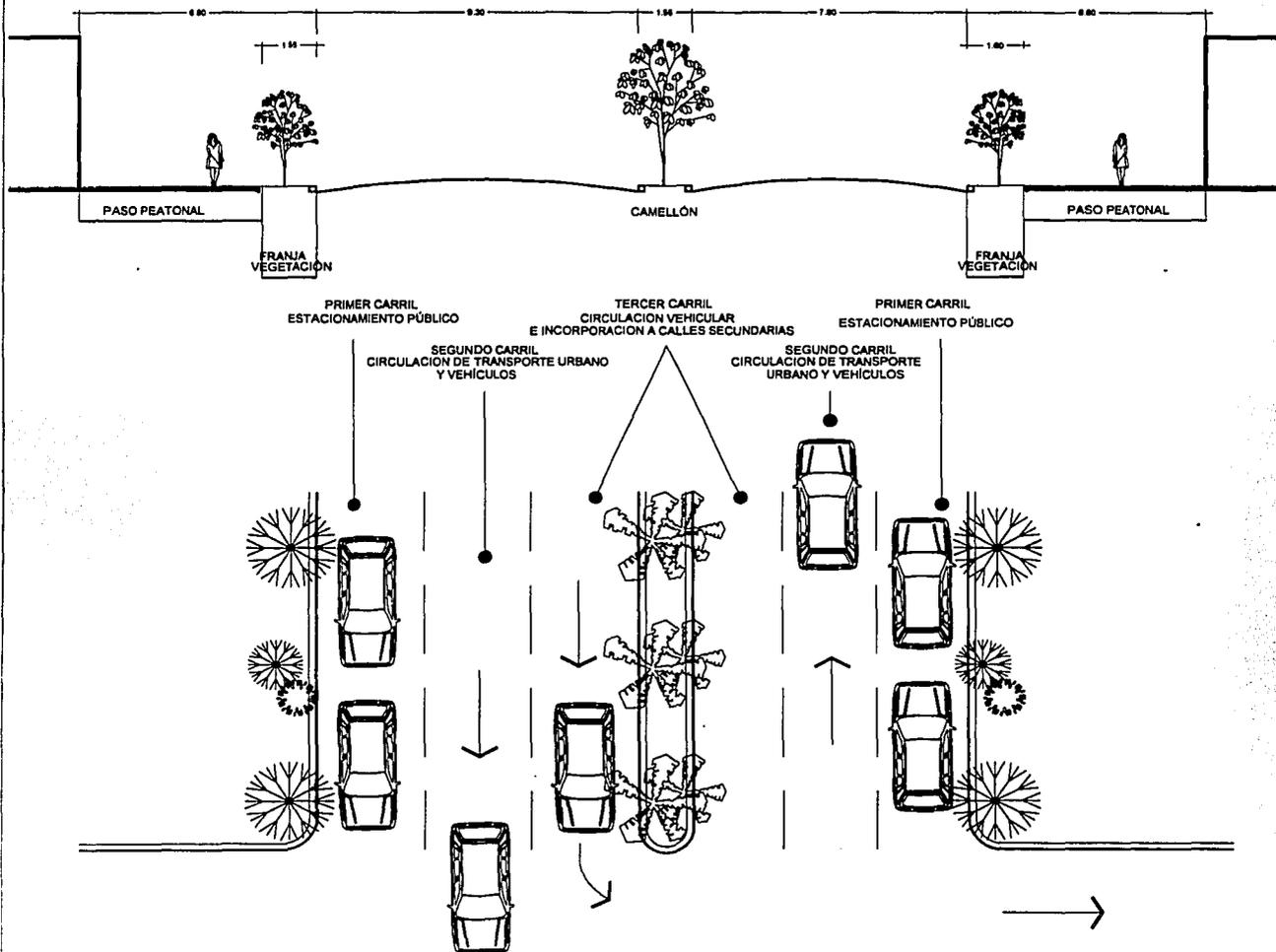
Otro problema que presenta la avenida en cuanto a vialidad se refiere es la falta de sincronía de los semáforos que no permiten el tránsito vehicular constante y obliga al conductor a detenerse constantemente en tramos cortos de distancia, sin embargo esto es intencional para evitar que en ésta avenida recta sea utilizada para competencias de autos y arrancones.

La Av. Carranza no se puede tomar como un elemento aislado, comunica colonias con gran densidad de población, antigüedad y con un nivel económico medio-alto. Las calles subcolectoras o secundarias permiten el movimiento entre las vías principales y las calles locales (35). Dentro de la avenida Carranza las calles subcolectoras son: la Av. Reforma que es la que separa la Av. Venustiano Carranza de la calle Venustiano Carranza perteneciente al Centro Histórico, la calle de Benigno Arriaga, Mariano Ávila, Mariano Otero, Muñoz, Capitán Caldera y Fray Diego de la Magdalena. **(Ver lámina 4)**

(34) Las horas pico son de 7 a 9 de la mañana, es el horario de entrada a oficinas y escuelas, por la tarde de 1 a 3 este horario es de la salida de las escuelas y de comida para las oficinas, en San Luis Potosí la mayoría de los comercios suspenden actividades de 2 a 4, por la noche las horas pico son de 7 a 9 por la salida de las personas de las oficinas y el cierre de comercios.

(35) Las calles locales son las que estructuran o configuran un barrio o colonia.

LÁMINA 9
FUNCIONAMIENTO DE CARRILES



58-1

**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**
SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.



<small>PROYECTO</small> MR. MANUEL MEDINA ORTIZ MR. OVIDO MAREZ BLAZ VELAZCO MR. ARTURO TREMBO ARZOBEDO	<small>CLIENTE</small> GOBIERNO DEL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ
	<small>PROYECTO</small> TESIS PROFESIONAL
	<small>PLANEACION DE CARRILES</small> LINEAS
	<small>ESCALA</small> U-9

4. NORMATIVIDAD

4.1 DOCUMENTOS DE INCIDENCIA DIRECTA

4.1.1 PLAN DE CENTRO DE POBLACIÓN DE SAN LUIS POTOSÍ

En este documento publicado por el Gobierno del Estado de San Luis Potosí en conjunción con la SEDESOL y los H. Ayuntamientos de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, Mexquitic de Carmona, Cerro de San Pedro y Zaragoza. se encuentran las **Normas Complementarias de Uso y Ocupación de Suelo en la Zona Metropolitana, las Normas de Uso de Suelo para el Centro de Población de San Luis-Soledad y las Norma mínimas de estacionamiento para la Zona Metropolitana.**

En estas tablas se encuentran contenidas estas normas en donde se establecen los usos generales, específicos y de impacto significativo, permitidos o prohibidos en las distintas zonas urbanas.

Éstas normas se complementan con las relativas a la densidad, coeficientes de utilización y ocupación del suelo (CUS y COS), la superficie y dimensiones mínimas de los lotes, la altura máxima permitida y las restricciones de construcción.

Así mismo se regulan para cada uso específico los requerimientos de estacionamiento que deberán ser satisfechos en los lotes, los cuales se encuentran en la Tabla de Normas mínimas de estacionamiento para la Zona Metropolitana.

De acuerdo con la tabla de Normas Complementarias de Uso y Ocupación de Suelo en la Zona Metropolitana la avenida Carranza se clasifica como Corredor Urbano de Alta Intensidad y se permite la instalación de cualquier uso correspondiente a:

- Habitación
- Servicios: Oficinas, comercios, salud, educación y cultura, recreación, alojamiento, seguridad, comunicaciones. Dentro de los servicios funerarios se permite la instalación de funerarias, capillas ardientes y velatorios y se prohíben los panteones, cementerios, crematorios y mausoleos.
- Espacios Abiertos
- Infraestructura: está permitida la instalación de plantas, estaciones, subestaciones, torres, antenas, mástiles, chimeneas, bombas, cárcamos, potabilizadoras, lagunas de control y regulación. Está prohibida la instalación de basureros, rellenos sanitarios y plantas de tratamiento.

Los usos prohibidos son los referentes a industria, ligera o artesanal, bodegas o talleres, industria en general y agroindustria. Otro uso prohibido son las instalaciones agrícolas, pecuarias, forestales y piscícolas.

Esta tabla mencionan que para la autorización de usos de suelo prohibidos se requiere de un dictamen urbano.

En el documento también se establecen Normas de Infraestructura y Equipamiento, en donde se mencionan los servicios de agua potable, red de drenaje y energía eléctrica.

Las normas para la dosificación y localización del equipamiento corresponden al Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. En algunos casos estas normas han sido ajustadas para su mejor adecuación al Centro de Población Estratégico. (Ver anexo 1)

4.1.2 REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES DEL MUNICIPIO DE SAN LUIS POTOSÍ.

Éste reglamento en su Artículo 1 establece que: *"Las normas del presente reglamento el cual es elemento integral del marco jurídico de las disposiciones aplicables en materia de planificación, urbanización, seguridad, estabilidad e higiene, así como las restricciones y modalidades que surjan del interés público al uso de los predios o de las edificaciones ya sean de propiedad pública o privada, dentro de la zona urbana y suburbana del municipio de la capital."*

En el Artículo 2 establece que *"el presente reglamento contiene las normas y procedimientos que deberán aplicarse para:*

I.- la utilización provisional de la vía pública en trabajos de construcción; II.- el proyecto arquitectónico de toda clase de edificaciones, así como la circulación, accesos, instalaciones hidráulicas, sanitarias, eléctricas, prevención de incendios y especiales en las mismas;

III.- la seguridad estructural y de servicio de las edificaciones e instalaciones;

IV.- la ejecución de las obras de construcción;

V.- el destino y conservación de predios y edificaciones;

VI.- el registro de los directores responsables de la obra;

VII.- la expedición de permisos para construcciones, instalaciones, modificaciones, ampliaciones, reparaciones, demoliciones y excavaciones;

VIII.- los permisos para el uso o aprovechamiento del suelo y de las propias edificaciones, y

IX.- La presentación de proyectos ejecutivos de vialidad e ingeniería de tránsito en fraccionamientos, condominios, centros comerciales, industriales, parques y obras similares"

Las especificaciones y normas contenidas en este documento regulan el crecimiento de la zona urbana y suburbana, el Ayuntamiento de San Luis Potosí, a través de su Dirección de Obras Públicas, conforme a sus atribuciones, tiene a su cargo la aplicación y vigilancia del cumplimiento del presente reglamento y los demás ordenamientos aplicables, lamentablemente muchas de las normas contenidas en éste documento no son aplicadas con rigor. Sin embargo también debemos considerar que la mayoría de los inmuebles que se encuentran en la Av. Carranza han sido adecuados para darles otro uso diferente al que fueron creados, por lo tanto debe contener especificaciones y reglamentación no solo para construcciones nuevas, sino también para adecuaciones.

4.1.3 PROYECTO DE LINEAMIENTOS GENERALES DE IMAGEN URBANA PARA EL MUNICIPIO DE SAN LUIS POTOSÍ

La Imagen Urbana es una rama del urbanismo que se encarga de estudiar la fisonomía y carácter del entorno urbano de una ciudad y las micro-culturas que la conforman, éstas van del contexto natural que la circunda o que están insertas en ella, al contexto cultural producto de su evolución histórica en los edificios y calles, así como muebles, equipos, accesorios, instalaciones y señales necesarias para su funcionamiento.

En el caso e la Av. Carranza la imagen urbana es fundamental para darle un carácter e identidad a esta prestigiada avenida. En este documento se intenta regular los elementos que componen el contexto urbano, establece lineamientos generales para la Estructura Vial, la Infraestructura, la Sobreestructura, el Mobiliario Urbano, la Señalética y los Anuncios.

En el caso de los lineamiento para los anuncios se especifica las medidas que deben tener y las restricciones para la colocación de ciertos gráficos.

Este documento todavía no es oficial se presentó por parte de la Dirección de Imagen Urbana del Ayuntamiento de San Luis Potosí en este año como parte de las medidas que se deben tomar para la planificación adecuada de la ciudad, sin embargo se piensa que podría estar operando hasta la próxima administración.

4.1.4 REGLAMENTO DE ANUNCIOS DEL MUNICIPIO LIBRE DE SAN LUIS POTOSÍ

En este reglamento publicado el 23 de septiembre del 2003, renueva la clasificación de anuncios a fin de hacerla mas práctica, clara y precisa y establece normas de procedimiento básicas referente a medidas y materiales.

Con las modificaciones y ajustes a este reglamento solo resta esperar que las autoridades, de manera estricta hagan cumplir sus especificaciones.

4.2 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

4.2.1 PLAN ESTATAL DE DESARROLLO DE SAN LUIS POTOSÍ

En este documento se elaboran propuestas por parte de la actual administración para dar atención a las diversas demandas y carencias que existen en los rubros de salud, política, economía, educación, industria, comercio y servicios, turismo, comunicaciones y transportes, campo y desarrollo urbano.

En el apartado de Desarrollo Urbano habla de manera general de las estrategias por parte del gobierno del Estado para generar elementos adecuados de planeación para el crecimiento de las concentraciones urbanas.

Dentro de las propuestas en este apartado se encuentran satisfacer la demanda de empleos, servicios, vivienda, educación y áreas de esparcimiento en las concentraciones urbanas del Estado. Se mencionan como estrategias la ordenación de usos de suelo y el impulso de grandes inversiones en infraestructura para dotar de agua y sistemas de saneamiento eficientes.

- Establece acciones urgentes para un mejor desarrollo urbano, entre las mas importantes podemos mencionar:
- La actualización de planes y programas de desarrollo urbano existentes;
- Promoción de proyectos públicos y privados
- Vincular las políticas de desarrollo económico y social con las de ordenamiento territorial y armonizar el crecimiento de las ciudades con las políticas ambientales.
- Impulsar mecanismos de redensificación que permitan ahorrar en los próximos años mas de mil hectáreas de espacio urbano y hacer mas viables los programas de infraestructura, equipamiento urbano y servicios.
- Promover servicios públicos y privados que orienten los cambios de uso del suelo y las tendencias del crecimiento urbano en la capital del Estado.
- Garantizar la participación ciudadana en la planeación de los centros de población y en las tareas de seguimiento y vigilancia en la aplicación de normas contenidas en los planes, programas y proyectos de desarrollo urbano.

4.2.2 NUEVO REGLAMENTO DE ANUNCIOS PARA EL DISTRITO FEDERAL

Este reglamento fue publicado el 6 de julio del 2001 en la Gaceta Oficial del D.F., por este medio se dieron a conocer las reformas, adiciones y derogas a las disposiciones del Reglamento de Anuncios para el Distrito Federal vigente hasta esta fecha.

Las disposiciones de este reglamento son de orden público y tienen por objeto regular la fijación, instalación, distribución, ubicación, modificación y retiro de toda clase de anuncios en mobiliario urbano, en vía pública, visibles desde la vía pública y en vehículos del servicio de transporte.

En este reglamento se hace una clasificación de los anuncios de acuerdo a su duración, contenido, instalación, materiales empleados y por su lugar de ubicación y mediante especificaciones técnicas norma la instalación, distribución, ubicación y modificación de los mismos.

Este reglamento contiene disposiciones muy específicas en cuanto a lo que esta permitido y lo que se prohíbe en materia de anuncios.

4.2.3 MANUAL DE NORMAS Y REGLAS DE VIALIDAD, DISPOSITIVOS DE TRÁNSITO Y MOBILIARIO URBANO

La **SEDESOL**, como parte de su programa de atención a las ciudades y áreas metropolitanas del país y ante la necesidad creciente de proporcionar un apoyo técnico a los profesionales, organismos y estudiantes relacionados con los temas de planeación y diseño de vialidad urbana, dispositivos para el control del tránsito y mobiliario urbano, ha desarrollado este manual a través de la Dirección General de Infraestructura y Equipamiento, en el que se proporciona información organizada que orienta el enfoque y la solución de problemas técnicos sobre esos temas en el ámbito urbano.

En este manual se concentran en el presente tomo una serie de normas de planeación, operación y diseño, relativas al sistema vial urbano, al señalamiento vertical y horizontal, los semáforos y el mobiliario urbano.

En el segundo tomo se presenta una Guía para el Diseño de Señalética Urbana, con el propósito de apoyar el desarrollo de programas de señalética urbana en ciudades medias de nuestro país, que constituyan sistemas de orientación, identificación e información pública que propicien diseños urbanos de calidad en las zonas de importancia histórica, cultural o turística de esas ciudades.

Los diferentes tomos del manual incluyen inicialmente los planteamientos básicos de los temas tratados y después se presentan las Normas ó Guías específicas con apoyos gráficos, cuadros y fotografías ilustrativas. Las normas planteadas son propuestas a utilizar conforme a las necesidades específicas de los proyectos.

5. PROPUESTA PARA LA NORMATIVIDAD DEL USO DEL SUELO E IMAGEN URBANA EN LA AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

5.1 COMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO

En un corredor urbano se clasifican como permitidos una variada y numerosa clase de usos de suelo que difícilmente distinguen el criterio empleado para su agrupación y compatibilidad con los usos de suelo existentes, no tomando en cuenta la capacidad de la red vial y su tránsito vehicular que está determinado por la utilización del suelo.

Si bien es cierto que en documentos actuales y propuestas urbanas recientes se está buscando una mayor heterogeneidad en la composición urbana, no puede dejar de haber un denominador común que mantenga la unidad en la diversidad y le proporcione a una avenida o a una zona un carácter que la defina e identifique.

Lo anterior sugiere la posibilidad de establecer una propuesta para la normatividad del uso del suelo de acuerdo a las características y necesidades de los usuarios de la avenida en el que no pueden mezclarse todo tipo de giros y actividades sin la especificación particular de normas que regulen la compatibilidad entre los mismos.

Como parte de la propuesta de Normatividad del Uso del Suelo para la avenida Venustiano Carranza es necesario seleccionar los giros y actividades que a lo largo de la misma se establecerán con el fin de planear su crecimiento y hacer más eficiente su funcionamiento.

Las siguientes tablas de usos de suelo están basadas en las actuales tablas de Normas de Uso de Suelo para el centro de población de San Luis-Soledad haciendo una selección de los usos que se consideran permitidos, los que debieran estar condicionados y los que se prohíbe su instalación en esta avenida, explicando en la parte inferior de la tabla las razones por las cuales los usos fueron condicionados o prohibidos. Esta selección está determinada por los antecedentes de la avenida y el propósito de darle una identidad y carácter a esta avenida tan importante y de mayor prestigio en la ciudad de San Luis Potosí.

MATRIZ DE USOS DE SUELO HABITACIONAL

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Vivienda unifamiliar	1 vivienda o casa habitación	X		
Vivienda bifamiliar	2 viviendas o casas habitación	X		
Vivienda plurifamiliar	De 2 a 50 viviendas en un conjunto horizontal o vertical	X		
	Mas de 50 viviendas en un conjunto horizontal o vertical		X	

La vivienda plurifamiliar que cuente con mas de 50 viviendas en conjunto horizontal o vertical se está condicionando debido a que el tipo de vivienda que en esta zona se establezca tendrá que ser residencial, descartando la construcción de vivienda popular y de interés social.

El uso de suelo habitacional debe ser conservado y promovido tanto en la avenida como en sus alrededores con el fin de que haya actividad constante. En la primera parte de la avenida Carranza, la vivienda ha sido reemplazado por comercios y oficinas, lo que provoca que en determinados horarios de la semana, en los días de descanso y días festivos la calle se encuentre sin actividad alguna, esto propicia la práctica de actividades ilícitas.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: OFICINAS

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Administración pública	Oficinas de gobierno, consulados y representaciones extranjeras, oficinas de correos, telégrafos	X		
Administración privada	Oficinas de profesionistas consultorios, laboratorios de análisis clínicos y agencias comerciales	X		
Bancos	Sucursales bancarias, aseguradoras, casa de bolsa	X		

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: COMERCIOS

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Tiendas de productos básicos	Abarrotes, comestibles, comida elaborada, vinaterías	X		
Tiendas de servicios básicos I	Panaderías, dulcerías, papelerías, farmacias, salones de belleza, peluquerías, sastrerías,	X		
Tiendas de servicios básicos II	Tortillerías, lavanderías, servicios de limpieza y reparación de artículos en general			X
Tiendas de materiales de construcción	Establecimientos para la venta de materiales para la construcción, cemento, varilla, tabiques, arena			X
Tiendas de productos especializados	Establecimiento para la venta de materiales eléctricos, de plomería, decoración, herrajes, electrodomésticos, mueblerías, joyerías, perfumerías, artesanías, artículos fotográficos, boutiques, centros de copiado, alquiler de artículos para el hogar y estudios y laboratorios fotográficos.	X		
Tiendas de autoservicio	Supermercados, bodegas, videocentros, clubes de compradores	X		
Centros comerciales	Tiendas de departamentos y centros comerciales	X		
Mercados	Mercados			X
Comercio vehículos y maquinaria I	Comercio para venta y renta de vehículos y motocicletas	X		
Comercio, vehículos y maquinaria II	Venta de camiones, maquinaria agrícola y de construcción, llanteras, refaccionarias, talleres de reparación y rectificación, gasolineras, servicios de lavado, engrasado y autolavado			X
Talleres de servicio	Carpinterías, herrerías, plomerías, tapicerías, madererías, torno, imprentas			X
Baños públicos	Baños públicos			X
Almacenamiento y abasto	Centrales de abasto y bodegas de acopio y transferencias de productos duraderos, perecederos o inflamables y explosivos, silos y tolvas, rastros y frigoríficos			X
Establecimientos con servicios de alimentos	Cafeteras, neverías, fuentes de sodas, refresquerías, loncherías, restaurantes, salones de fiestas infantiles y de baile sin venta de bebidas alcohólicas.	X		
Establecimientos con servicios de alimentos y bebidas alcohólicas	Restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, cantinas bares, cervecerías, peluquerías, centros nocturnos, salones para fiestas, banquetes y bailes.	X		

Los usos de suelo que se marcan como prohibidos en la anterior tabla no corresponden con el tipo de comercio que a través del tiempo se ha establecido en la avenida que es un comercio especializado dirigido a un sector de la sociedad potosina y se pretende conservar y reforzar este carácter que la ha definido e identificado.

En el caso de las tiendas de servicios básicos II como son tortillerías, lavanderías, servicios de limpieza y reparación de artículos en general se podrán instalar en las calles perpendiculares a la avenida Carranza, con el fin de proporcionar estos servicios a los habitantes de la zona.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: SALUD

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Clínicas y consultorios	Centros de consultorios y de salud, unidades de primer contacto, clínicas y policlínicas	X		
Hospitales y sanatorios	Clínica-hospital, sanatorios, maternidades, hospital general y de especialidad, centros médicos y de rehabilitación física y mental			X
Asistencia social	Orfanatos, casas de cuna, asilos, centros de integración y protección			X
Asistencia animal	Servicios veterinarios, hospitales para animales, guarderías y centros de vacunación	X		

Estos son usos de suelo de impacto significativo se están prohibiendo debido a que el tránsito vehicular de la avenida se vería seriamente afectado con la instalación de un hospital, de un sanatorio o de alguna institución de asistencia social.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: EDUCACIÓN Y CULTURA

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Educación elemental y primaria	Jardín de niños, escuela primaria, guarderías, estancia infantil			X
Educación media	Escuelas secundarias generales y tecnológicas y academias de oficios			X
Educación media superior	Preparatorias, vocacionales, institutos técnicos dentro de capacitación y academias profesionales			X
Educación superior e institutos de investigación	Escuelas e institutos tecnológicos, politécnicos, normal de maestros y universidades			X
Educación física y artística	Escuelas de natación, música, baile, artes marciales, de artesanía, pintura, escultura, actuación y fotografía	X		
Instalaciones religiosas	Templos y lugares de culto, conventos y edificaciones para la enseñanza de religiosas	X		
Centros e información	Archivos, bibliotecas, hemerotecas, fonotecas y videotecas	X		

Se marca como prohibido el establecimiento o construcción de inmuebles para educación elemental, media y superior debido a que en la avenida Venustiano Carranza y en calles perpendiculares y paralelas a ella ya existe una gran variedad de instituciones educativas que complican severamente el tránsito vehicular en determinados horarios y que no cumplen con las Normas mínimas de Estacionamiento para la Zona Metropolitana.

Otro factor importante es el hecho de que varias instituciones educativas se establecen en inmuebles modificados, cuyo giro anterior era habitacional por lo tanto no cumplen con las especificaciones requeridas por el reglamento de construcción en lo referente a seguridad y dimensiones adecuadas para su buen funcionamiento.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: RECREACIÓN

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Centros de espectáculos y entretenimiento	Auditorios, cines, salas de concierto, cinetecas, ferias, circos, autocinemas y centros de convenciones		X	
Instalación para exhibiciones	Zoológicos, acuarios, jardines botánicos, museos, galerías de arte y salas de exposiciones	X		
Instalaciones para la recreación y el deporte	Canchas, pistas, centros deportivos, clubes, unidades deportivas, clubes de golf, gimnasia, squash, billares, pistas de patinaje, juegos electrónicos y juegos de mesa.		X	
Espectáculos deportivos	Estadios, hipódromos, autódromos, velódromos, arenas de box, lucha, plazas de toros, y lienzos charros			X
Recreación social	Clubes sociales, centros culturales y centros comunitarios		X	

En giros comerciales como museos, galerías de arte y salas de exposiciones se promoverá su instalación con el fin de imprimir a la avenida un carácter turístico y cultural.

Los usos que se encuentran condicionados deberán someterse a una autorización por parte de la instancia responsable y deberán cumplir estrictamente con las Normas mínimas de Estacionamiento para la Zona Metropolitana y evitar así conflictos viales.

A instalación o construcción de inmuebles para espectáculos deportivos se encuentran prohibidos debido al impacto que produce en la avenida afectando su densidad y la vialidad.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: ALOJAMIENTO

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Hoteles y moteles	Hoteles, moteles y campamentos		X	
Casas de huéspedes y albergues	Casas de huéspedes y albergues	X		

Se permitirá la instalación de hoteles tipo boutique, que cumplan con las Normas mínimas de Estacionamiento para la Zona Metropolitana y cuya edificación no sobrepase una altura de 5 niveles, conservando así la horizontalidad de la avenida.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: SEGURIDAD

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Instalaciones para a seguridad pública y procuración de justicia	Defensa, policía, cuarteles, readaptación social, juzgados, cortes, agencias del ministerio público, módulos de vigilancia			X
Emergencias	Puestos de socorro, centrales de ambulancias, bomberos			X

Esto usos se marcan como prohibidos debido a que su instalación en la avenida causaría conflicto vial y mal funcionamiento de las instalaciones debido a que la avenida no es una vía rápida de tránsito vehicular.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: SERVICIOS FUNERARIOS

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	PERMITIDO	CONDICIONADO	PROHIBIDO
Funerarias	Servicios funerarios, capillas ardientes y velatorios	X		
Cementerios y crematorios	Panteones, cementerios, crematorios y mausoleos			X

Este uso también se encuentra prohibido en las Normas de Uso del Suelo para el centro de población San Luis-Soledad, de hecho en el rubro de servicios este giro es el único que se marca como prohibido debido a que se requieren instalaciones especiales para su buen funcionamiento.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE SERVICIOS: COMUNICACIONES

USOS	DESCRIPCIÓN	USO 1	USO 2	USO 3
Estacionamientos	Estacionamientos y pensiones para autos	X		
Transporte terrestre	Terminales e instalaciones terrestres para encierro y mantenimiento de transportes terrestres de carga y pasajeros			X
Comunicaciones	Agencias y centrales de correos y teléfonos, centrales telefónicas, estaciones de radio, televisión y telecomunicaciones, estudios cinematográficos		X	

Debido a las dimensiones de la avenida se prohíben los usos específicos de transporte terrestre, la instalación de terminales y la entrada y salida de camiones ya que causaría conflicto vial y aumentaría considerablemente la densidad de usuarios que circulan a lo largo de la misma.

Dentro del uso de comunicaciones se condiciona su establecimiento siempre y cuando la instalación de equipos e infraestructura que se requiere no afecte o interfiera para el buen funcionamiento de otros inmuebles con giros diferentes.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE ESPACIOS ABIERTOS

USOS	DESCRIPCIÓN	USO 1	USO 2	USO 3
Plazas y explanadas	Plazas y explanadas	X		
Jardines y parques	Jardines y parques	X		

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE INDUSTRIA

USOS	DESCRIPCIÓN	USO 1	USO 2	USO 3
Industria ligera o artesanal, bodegas y talleres	Industria ligera de tipo artesanal			X
Industria en general	Instalaciones industriales de cualquier tipo			X
Agroindustria	Invernaderos, granjas avícolas, deshidratadoras			X

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

La industria en general y la agroindustria se instalan en parques industriales ubicados al sur de la ciudad en un lugar específico para esta actividad debido a que requieren grandes superficies de terrenos e instalaciones especiales.

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE INFRAESTRUCTURA

USO GENERAL	USO ESPECIAL	USO ESPECIAL	USO ESPECIAL	PROHIBIDO
Infraestructura	Plantas, estaciones, subestaciones, torres, antenas, mástiles, chimeneas, cárcamos, potabilizadoras, lagunas de control y regulación			X
	Basureros, rellenos sanitarios y plantas de tratamiento			X

MATRIZ DE USOS DE SUELO DE AGRÍCOLAS

USO GENERAL	USO ESPECIAL	USO ESPECIAL	USO ESPECIAL	PROHIBIDO
Agrícolas	Instalaciones agrícolas, pecuarias, forestales y piscícolas			X

Estos usos de suelo generados por actividades agrícolas y por la infraestructura también se prohíben en las Normas de Uso del Suelo para el centro de población de San Luis Soledad debido a que requieren instalaciones especiales y generan desechos, razones por las cuales se establecen en lugares fuera de la mancha urbana.

Todos los usos de suelo permitidos deberán cumplir con la Normas mínimas de Estacionamiento para la Zona Metropolitana y con las especificaciones del Reglamento de Construcción del Municipio de San Luis Potosí.

Se propone la utilización del Nuevo Reglamento de Anuncios para el Distrito Federal para la mejora de la imagen urbana en tanto se apruebe el Proyecto de Lineamientos Generales de Imagen Urbana, realizado y promovido por la Dirección de Imagen Urbana del Municipio de San Luis Potosí.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Debido a la excesiva diversidad de usos permitidos en un corredor urbano, las anteriores tablas se utilizan como principio ordenador que rige la heterogeneidad de usos de suelo en la avenida Carranza, reforzando así su función como parte primordial del crecimiento urbano y permitiendo este desarrollo en armonía con la evolución de la red vial.

Esta selección de usos tiene principalmente tres razones de incompatibilidad claras como son las de salud, es decir, que la actividad que se propone ubicar amenazaría la salud física y mental de los residentes y usuarios de las actividades existentes, por la producción de contaminantes ambientales, como ruidos, polvos, desechos, malos olores, líquidos venenosos, etc.

Otra razón es necesidad vial de la nueva actividad que no corresponde a la capacidad de la avenida para alojar el movimiento vehicular y/o peatonal que generaría esta nueva actividad además del tránsito ya existente.

En tercer lugar están las estrategias de desarrollo urbano y regional en donde se establecen zonas especialmente destinadas al desarrollo de ciertos tipos de uso del suelo como el caso de los parques industriales.

De esta manera el crecimiento urbano se logra integrando la composición de actividades urbanas con la evolución de la estructura vial.

5.2 EL ORDENAMIENTO DE LA VIALIDAD

5.2.1 EL ARROYO

Como se mencionó anteriormente, el arroyo de la Av. Carranza consta de tres carriles en sentido centro-poniente y en el sentido poniente-centro el arroyo se divide en dos partes, una que consta de cuatro carriles (de la glorieta Bocanegra a la calle de Muñoz) y otra de tres carriles (de la calle de Muñoz a la Av. Reforma)

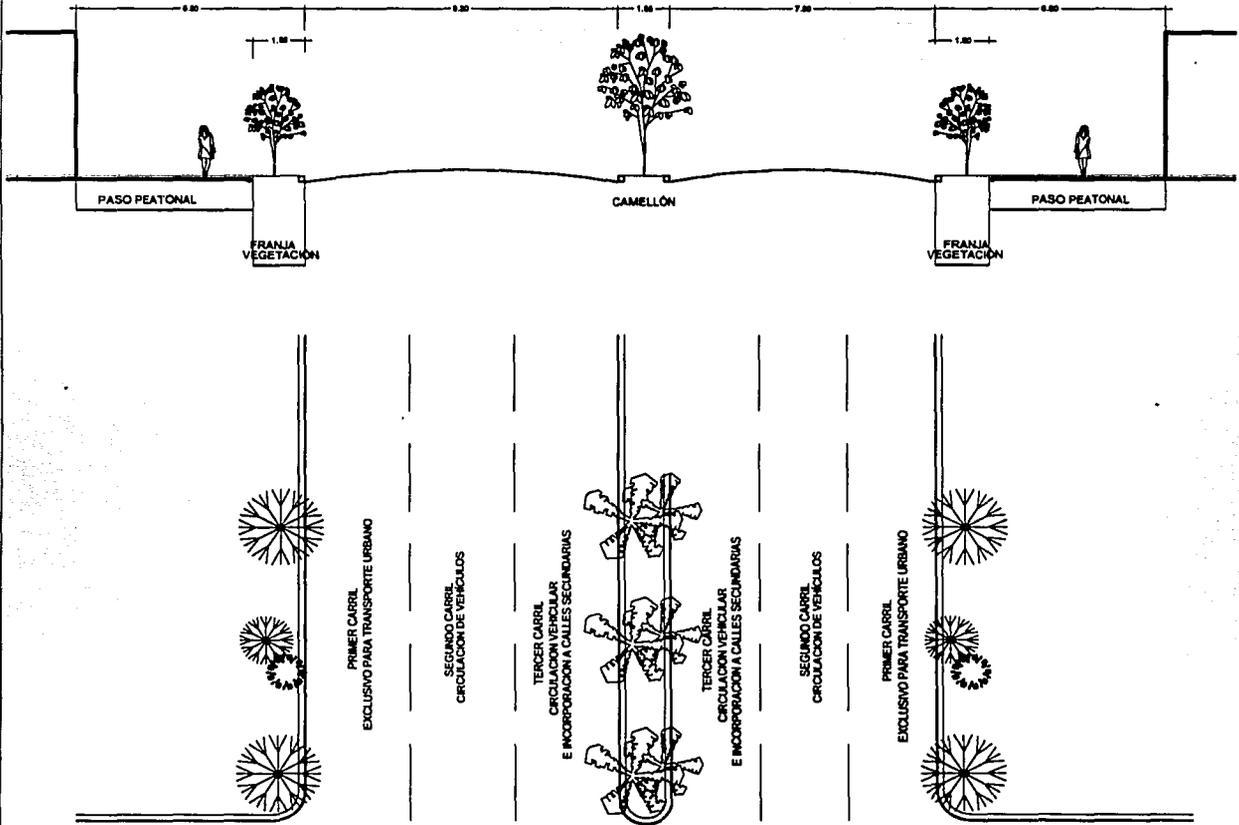
El funcionamiento de los carriles es un punto muy importante. En el Plan de Centro de Población Estratégico San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez se propone recuperar paulatinamente en el corto plazo los espacios que se ocupan actualmente para estacionamiento de vehículos para destinarlos como carriles de uso exclusivo del transporte público. **(Ver lámina 10)**

El sistema de transporte urbano es un sistema integral que tiene componentes funciones y actividades, dada la complejidad que representa el cumplimiento de las funciones y actividades del sistema, la SEDESOL, dentro de un Programa de Asistencia Técnica en Transporte Urbano para las Ciudades Medias Mexicanas, y como entidad Normativa del Gobierno Federal en materia de Transporte Urbano, editó una serie de Manuales Técnicos que sirven de referencia y norma para el estudio, análisis y atención de los componentes, funciones y actividades del Sistema de Transporte Urbano en la Zona Urbana de San Luis Potosí.

Debido a que los municipios de la zona urbana de San Luis Potosí no cuentan con sus propias normas y reglas técnicas básicas para la planeación, operación, administración, proyecto, construcción y operación del Sistema de Transporte Urbano se establece que las autoridades municipales y estatales encargadas de llevar a cabo las funciones del Sistema de Transporte Urbano deberán adoptar los Manuales Técnico Normativos editados por la SEDESOL así como las Norma Técnicas emitidas por las autoridades Federales y Estatales de acuerdo a la jurisdicción de las vías de comunicación.

Uno de los elementos que conforma el arroyo y que influye de manera directa para que tenga o no un buen funcionamiento es el alcantarillado que corre a lo largo de la avenida.

LÁMINA 10 ORDENAMIENTO DE CARRILES

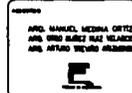


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**

SAN LUIS POTOSI, S.L.P.



MANUEL MEDINA ORTIZ
ARQ. URBANO Y ARQUITECTO

TITULO MA. DEL CARRIL PAREDES SANJA TESIS PROFESIONAL DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE DE SAN LUIS POTOSI	FECHA 1980
INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE DE SAN LUIS POTOSI	U-10

El alcantarillado en la zona metropolitana se encuentra actualmente con insuficiente capacidad de respuesta, lo que ha generado una serie de molestias en la población y la afectación al tránsito de las vialidades: En ocasiones brotan las aguas residuales por las alcantarillas debido a los taponamientos o incrementos en el flujo. Ha sido muy notorio el colapso de drenaje en varias zonas de la ciudad ya que el alcantarillado recibe un mínimo mantenimiento. En la actualidad no existe un estudio serio y completo sobre la situación real en la que se encuentra el sistema de alcantarillado, solo se conocen sus características principales, como su diámetro y longitud, en varios casos su ubicación y pendiente, pero no su estado físico por lo que se requiere definir proyectos de adecuación a las necesidades actuales y futuras.

La infraestructura actual de alcantarillado tiene su desarrollo por gravedad, drenando el agua negra de la mancha urbana en colectores que cruzan la ciudad de suroeste a noreste. El colector que capta el drenaje sanitario de la parte centro y poniente de la ciudad es el Colector Juárez-Universidad-Mariano Jiménez-Reforma y Carranza norte y sur, descargando en el canal general en la confluencia del mismo con la carretera federal a Matehuala, descargando finalmente en el Tanque El Morro, de donde por canales se envía a las zonas de riego de la porción noreste y este de la mancha urbana.

Los colectores sanitarios integran parte del drenaje pluvial tanto de los inmuebles como de las calles, lo que hace insuficiente su capacidad en temporada de lluvias. La falta de mantenimiento hace que dichos colectores sean en su mayoría obsoletos por lo que es urgente su rehabilitación y modernización.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.1 LA BANQUETA

Es importante en la propuesta de las banquetas eliminar los obstáculos del entorno físico para facilitar el acceso y uso de los espacios a todos los habitantes y usuarios de la avenida.

Para la adecuación y nuevo diseño de las banquetas se utilizará el Manual Técnico de Accesibilidad que forma parte del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal el cual está diseñado para apoyar con criterios y especificaciones los proyectos urbanos tomando en cuenta también a las personas con discapacidad, adultos mayores y gente pequeña. **(Ver Anexo 2)**

Como primera acción a realizar para la mejora de las banquetas se propone la construcción de rampas y áreas de descanso, tomando en cuenta las especificaciones de diseño para discapacitados.

En el diseño de las rampas es importante tomar en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Todas las rampas deberán estar debidamente señalizadas
- Evitar la acumulación de agua en descansos, al inicio y al final de las rampas.
- La colocación del mobiliario urbano en banquetas estará a una distancia mínima de 1.00mt. de las rampas peatonales para permitir su acceso. Se señalará con cambios de textura la ubicación del mobiliario urbano, algún peligro u orientación para invidentes.
- Las entradas y rampas para autos serán diseñadas de tal forma que no sean obstáculo para el libre tránsito sobre las aceras. La rampa tendrá un 6% de pendiente para no dejar escalones con respecto a la banqueta.

Las recomendaciones para el área de descanso serán:

- Proporcionar sombra con árboles.
- Cuidar que los árboles tengan una altura mínima de 1.80mts.
- En éstas áreas se ubicarán bancas, mobiliario urbano y contarán con espacio para silla de ruedas.

Los acabados en pavimentos deberán:

- Ser firmes, estables y antiderrapantes
- La separación máxima de las juntas será de 13mm.
- Si se utilizan materiales como grava, piedra, o adopasto, se contará con andadores de 1.20mts de ancho mínimo en material firme antiderrapante.
- En las circulaciones se evitarán materiales brillantes que reflejen intensamente la luz

De acuerdo con el Plan de Centro de Población Estratégico San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez la acera quedará libre de comercio ambulante o informal.

5.2.3 EL ESTACIONAMIENTO

Como se analizó en el apartado de la Red Vial, los estacionamientos en la Av. Carranza son escasos, dentro de las Normas y Criterios Generales de Desarrollo Urbano incluidas en el Anexo 3 del Plan de Centro de Población Estratégico San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez en el apartado de Infraestructura Vial y Transporte, se indica que se deberá prever en inmuebles de oficinas, servicios y comercios dentro de su predio , por lo menos un cajón de estacionamiento por cada 50 metros cuadrados de zona de actividad, sin embargo esto es aplicable a los predios o giros que se establezcan en un futuro, para los que ya están funcionando es importante contemplar un programa de construcción de estacionamientos promovido por el gobierno municipal y que cuente con facilidades e incentivos fiscales para las empresas que se interesen en realizar la inversión y construcción en predios y lugares previamente analizados para que se satisfaga la demanda de éste servicio por parte del usuario.

El Plan de Centro de Población Estratégico San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez en el apartado de Infraestructura Vial y Transporte establece también que se deberá prohibir estacionamientos vehiculares en la entrada de predios, frente a las tomas de agua de emergencia, sobre camellones o separadores viales o en el paso de peatones.

En las tres zonas se han localizado predios que se proponen como posibles estacionamientos y que por su ubicación darían servicio los usuarios de cada zona.

En la primera sección se propone un estacionamiento subterráneo en la Plaza del Milenio, ya que este lugar actualmente está desaprovechado como espacio abierto. La ubicación de un estacionamiento en este lugar daría servicio a los usuarios de una parte de la primera sección de la avenida y a los usuario y visitantes del Centro Histórico.

En la segunda sección de la avenida se localizarán predios vacíos o casas habitación que tienden a transformarse en servicios ubicando inmuebles para estacionamientos con una altura no mayor de siete niveles.

En la esquina de Av. Himno Nacional y Niño Artillero, al final de la Av. Carranza se localiza un predio vacío, en el cual se podría ubicar otro estacionamiento con una altura no mayor de siete niveles y contemplando su construcción también de manera subterránea debido a que es mucha la demanda de estacionamiento en esta zona ya que se localiza la Ciudad Universitaria, el Hospital General y el Parque Juan H. Sánchez. **(Ver lámina 11)**



SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA AV. VENUSTIANO CARRANZA

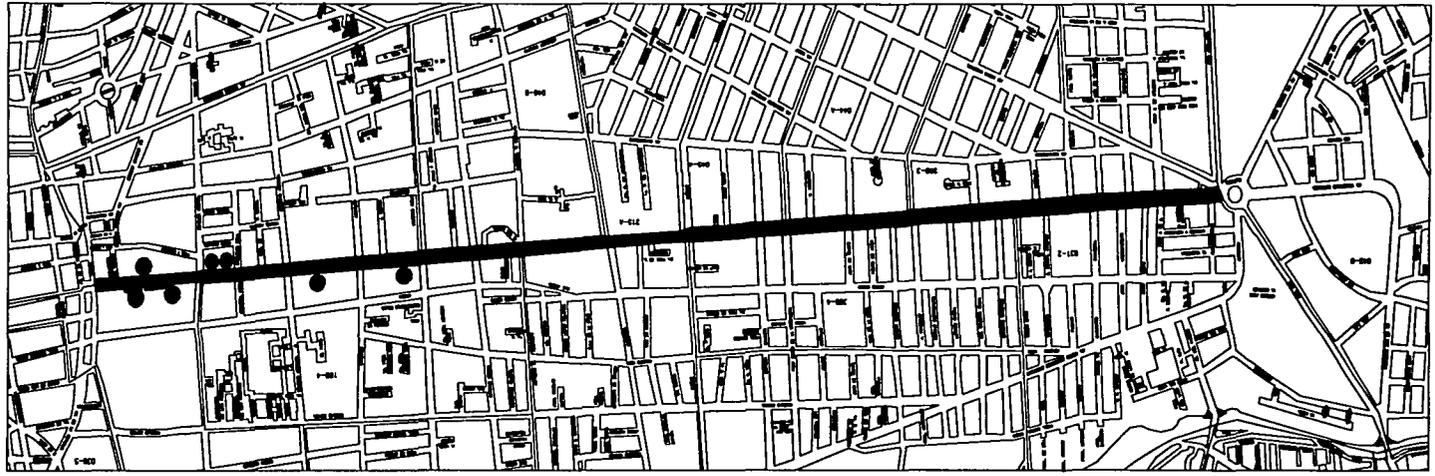
INGENIERO
ARQ. MARCELO MARTÍNEZ ORTIZ
ARQ. OSIRO MARTÍNEZ VÁSQUEZ
ARQ. ARTURO TERÁN MARRERO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CARRANZA
U-8

ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS

PROPOSTA DE LOCALIZACION DE NUEVOS ESTACIONAMIENTOS

AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA



LAMINA 11

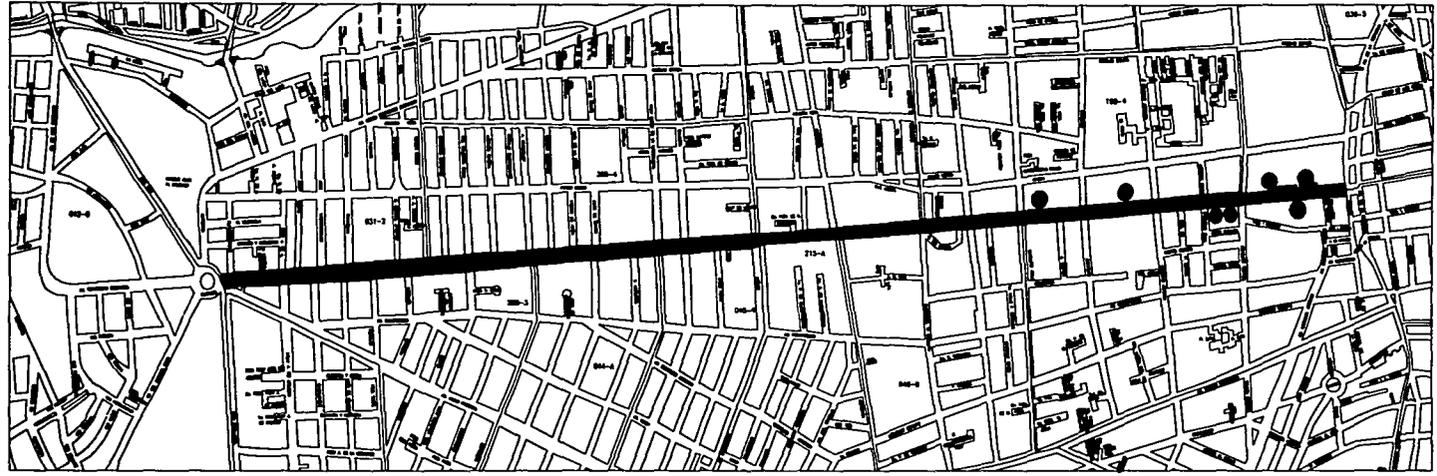
TESIS CON FALLA DE ORIGEN

80-1

TESIS CON
FALTA DE ORIGEN

7-08

LAMINA 11



■ AVENIDA VENUSTIANO CARRANZA

● PROPUESTA DE LOCALIZACION DE NUEVOS ESTACIONAMIENTOS

● ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS



**PROCESO DE TRANSFORMACION DE LA
AV. VENUSTIANO CARRANZA**

SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

ASISTENTE ARQ. MANUEL MEDINA ORTIZ ARQ. OSO HUIZAR VELAZCO ARQ. ARTURO TREVIÑO ARANDA	ASESOR MA. DEL CARMEN PAREDES DAHLA PROYECTO TESIS PROFESIONAL ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS URBANISMO U-8
--	---

5.3 LA MEJORA DE LA IMAGEN URBANA

Las sendas son una red de líneas habituales de movimiento a través del complejo urbano, son los medios mas poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto. Las sendas importantes deben tener una u otra cualidad singular que las distinga de otras.

Una concentración de un uso o una actividad especial a lo largo de sus márgenes, una cualidad espacial característica, una textura especial en piso o fachada, un trazo particular de alumbrado, un detalle típico o un modo de arbolado son caracteres que deben aplicarse de modo tal que den continuidad a la senda. Si una o mas de estas características se emplean constantemente lo largo de la senda se produce la imagen de un elemento continuo y unificado. (36)

Si estos elementos se organizan en forma visible con el medio ambiente, el ciudadano puede impartir sus propios significados y conexiones, entonces se convierte una senda en un lugar notable e inconfundible.

Una imagen ambiental eficaz proporciona al usuario una fuerte sensación de seguridad emotiva, le permite establecer una relación armoniosa entre él y el mundo exterior.

En el caso de la Av. Carranza se presenta el problema frecuente de la remodelación de un medio ya existente en el que se tienen que redescubrir y conservar sus imágenes importantes y extraer la estructura e identidad latentes dentro de la problemática.

El propósito del mejoramiento de la imagen urbana es rescatar lo bello y característico de la avenida y proporcionar niveles de bienestar, seguridad y confort para el usuario local y foráneo .

Paralelamente se proporcionarán elementos complementarios que mantengan su importancia y prestigio para que San Luis Potosí tenga una calle distintiva e inconfundible, al igual que otras ciudades de la República Mexicana y del mundo, como son Paseo de la Reforma en la Ciudad de México, Los Campos Eliseos en Paris, Market Avenu en San Francisco, Broadway en Los Ángeles, etc.

(36) Linch, Kevin *La Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

5.3.1 PARAMENTOS

La distribución por niveles constituye una necesidad de un medio ambiente vasto y complejo y que impone al observador una carga de organización, la continuación de una escala determinada es necesaria para que la imagen urbana tenga un valor.

Como lo vimos en el capítulo tres, las secciones en las que se divide la Av. Carranza tienen pocos edificios altos, de hecho solo en la primera sección, por lo que la avenida Carranza se compone principalmente de inmuebles de no gran altura, lo que hace que la avenida sea formalmente horizontal.

Los lineamientos de imagen urbana concerniente a la altura de los paramentos serán basados en las características de los inmuebles ubicados a lo largo de la avenida, predominando su proporción horizontal, no debiendo exceder de siete niveles y respetando el contexto arquitectónico que es el conjunto de inmuebles continuos y contiguos que forman parte de la avenida Carranza.

En lo referente a la construcción de un inmueble, deberá ser revisado y aprobado por las dependencias encargadas de la Planeación Urbana Municipal, como son la Dirección de Administración y Desarrollo Urbano y la Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales las cuales deberán trabajar de manera coordinada, para evitar la construcción de inmuebles discordantes que por su carencia de propuesta arquitectónica alteren la imagen urbana de la avenida. Sin embargo se promoverá la creatividad y expresión contemporánea sin ataduras historicistas, dando paso a nuevas propuestas que se integren al conjunto. Dado que una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos la forma y función deben ir relacionados con los objetivos y las percepciones de los ciudadanos.

También estas dependencias serán las encargadas de aprobar o denegar la autorización para modificaciones o demoliciones de inmuebles contemporáneos que puedan tener algún valor arquitectónico o artístico y que actualmente se encuentran en estado de indefensión dado que no hay a nivel estatal y municipal alguna dependencia que se encargue de su conservación.

Para integrar la arquitectura nueva o aquella antigua, se podrán tomar en consideración las siguientes posturas para su respectiva normatividad:

Mimetización, que la obra no sobresalga del contexto y que tenga sus propias características.

Imitación, cuando se copian totalmente las características del edificio vecino o circundante.

Analogía o volumetría, que la nueva propuesta tenga características volumétricas acordes a los edificios vecinos.(37)

(37) Plan de Centro de Población Estratégico de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez. Edición extraordinaria , 21 de agosto del 2003.

5.3.2 MOBILIARIO URBANO

El mobiliario urbano en ocasiones obstruye visualmente superficies o espacios urbanos deteriorando la calidad espacial y creando confusión visual.

Uno de los problemas mas comunes y que esta presente en la problemática de la Av. Carranza es el exceso de postería que se siembra en las banquetas y a los cuales se les adhiere todo tipo de grafismo.

Es necesario para elaborar la propuesta de mobiliario urbano proporcionar identidad y seguridad a los usuarios de las vías y espacios públicos, buscando hacer agradable su permanencia o recorrido, utilizando un mobiliario adecuado a la función y el espacio. El mobiliario urbano debe buscar una relación armónica con el espacio urbano y reforzar visualmente su sentido espacial y su carácter.

La elección del mobiliario urbano se realizará mediante la convocatoria por parte del municipio de San Luis Potosí a un *Concurso de Diseño y Producción de Mobiliario Urbano para la Av. Venustiano Carranza*, convocando a Diseñadores Industriales, Arquitectos, Ingenieros, Empresas, Fabricantes y Profesionales con experiencia en el diseño y fabricación de Mobiliario, tal como se realizó en la Ciudad de Querétaro en enero del 2003, para la producción del Mobiliario Urbano del Centro Histórico de Santiago de Querétaro convocado por el Patronato del Centro Histórico de Santiago de Querétaro A.C.

BANCAS

Dentro del mobiliario urbano se ubicarán bancas integradas a la franja de vegetación y en el área de usos múltiples de las banquetas, y tendrán vista a lugares de actividad como son los comercios, tránsito y cerca de nodos importantes como el Jardín de Tequisquiapan y el Parque de Morales, con lo cual se logrará el esparcimiento del usuario mientras esté sentado La vegetación existente y la propuesta en el siguiente apartado ayudará a proveer de sombra a estas bancas para que su uso sea agradable y confortable.

Se propone adecuar ergonómicamente las bancas al usuario con el fin de lograr una posición confortable, las dimensiones que se recomiendan son las siguientes:

(38)

ALTURA DEL ASIENTO	ALTURA DEL RESPALDO	INCLINACIÓN DEL RESPALDO	ANCHO DEL ASIENTO	LARGO DEL ASIENTO	PERMANENCIA POR CONFORT
43 a 45 cm	72 a 75 cm	110° a 115°	60 a 65cm	0.90 a 1.20mts	20 a 35 min.

(38) Bazant, S. Jan, Manual de Criterios de Diseño Urbano, Trillas México 1984.

Los materiales a utilizar serán adecuados al medio ambiente que no retengan el calor o el frío, materiales rugosos o liso y que no se astillen. Las superficies para sentarse deberán tener orificios para dejar pasar el agua y evitar que esta se estanque.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BASUREROS

Los basureros en la Av. Carranza son distribuidos por Sistemas Urbanos Plastic Omnium, son papeleras sobre soporte que han sido diseñadas para los municipios, equipando diversos sitios, se fijan a los postes existentes o postes propios, su instalación se realiza mediante el uso de abrazaderas o tornillos. No sufren procesos de oxidación , no requieren ser pintados, resisten los actos vandálicos. El material utilizado para su fabricación es polietileno inyectado de alta densidad y son tratados contra los rayos UV.

El modelo que es utilizado actualmente en la Av. Carranza y en la ciudad de San Luis Potosí es el Prima Línea con capacidad de 50 litros, es resistente al vandalismo por su alma de acero, la tapa impide la entrada de la lluvia y la introducción de bolsas de basura, en la parte superior cuenta con una placa de metal para apagar cigarrillos, el cuerpo de la papelerera es rayado para evitar los graffiti y la adherencia de etiquetas.

Esta empresa concesionada por el municipio es la encargada de darle mantenimiento a las papeleras, desmontándolas para su vaciado y limpieza.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Papelerera urbana de 50 litros ubicada en las calles y avenidas de la ciudad de San Luis Potosí

TELÉFONOS

En la vía pública existen medios de comunicación individual a través de los teléfonos, que necesitan para su uso una concha acústica o caseta para proporcionar privacidad.

En éstos medios de comunicación las partes que los componen son la cabina que contiene el aparato telefónico y un apoyo para recargarse. La cabina deberá tener un tamaño proporcionado a las medidas normales e los usuarios en lo referente a altura, ancho y volumen y deberá armonizar con los demás muebles urbanos.

De acuerdo a los Requerimientos y Criterios de Diseño del Manual Técnico de Accesibilidad se recomienda:

- Ubicar los teléfonos fuera de las circulaciones peatonales, es decir, en la franja de usos múltiples, en áreas de descanso y paradas de autobús.
- Indicar con cambio de textura y color a 90cms. a cada lado del telefono para identificación de invidentes.
- Colocar un teléfono para uso de personas en silla de ruedas, gente pequeña y niños con altura de 1.20mts.
- Incluir un elemento de apoyo para colgar muletas o bastón.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

INFOMONUMENTOS Y KIOSCOS COMERCIALES E INFORMATIVOS

A lo largo de la avenida se colocarán infomonumentos que es el mobiliario urbano de información turística que da reseña y descripción de los lugares de relevancia y atracción para reforzar el carácter turístico de la Av. Carranza.

Dentro del mobiliario urbano se encuentran los kioscos comerciales destinados a dar servicio complementario de comercio y venta de periódicos, revistas, alimentos, dulces, bebidas, artesanías y recuerdos turísticos y se ubicarán en nodos de la avenida y esquinas de calles subcolectoras importantes.

El kiosco informativo es el mobiliario urbano destinado a dar un servicio complementario de información turística o institucional a la comunidad, serán colocados en la Plaza del Milenio, el Jardín de Tequisquiapan y el Parque Morales.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



PARADAS DE AUTOBUSES

Las paradas de autobuses son muy importantes para el usuario como protección contra el mal tiempo, las paradas le dan al usuario seguridad y una visibilidad completa, puesto que los autobuses se detienen en un lugar determinado evitando que los usuarios se dispersen.

Este mobiliario urbano apoya en gran medida la fluidez del tránsito vehicular ya que a determinada distancia el autobús se detiene a recoger o bajar pasaje y evita los constantes ascensos y descensos de pasajeros que provocarían conflictos viales.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LUMINARIAS

Las luminarias son elementos muy importantes para que una calle o avenida tenga un buen funcionamiento, para lo cual debemos tomar en cuenta determinadas especificaciones para mejorar y eficientar su uso.

Las especificaciones que al respecto menciona el Plan del Centro de Población Estratégico San Luis-Soledad de Graciano Sánchez es bajo los siguientes criterios:

Para el tendido y distribución de luminarias de alumbrado público, la altura mínima permisible de luminarias deberá ser de 4.80 metros y la máxima de 12 metros. Su espaciamiento mínimo deberá ser de 25 metros y la intensidad luminica mínima deberá ser de 2.15 luxes.

Además de estas especificaciones es conveniente tomar en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Utilizar el tipo de alumbrado más adecuado según su uso: vial, viario, zonas de peatones, ornamental.
- Usar sistemas de encendido, como células fotoeléctricas, de gran calidad o relojes astronómicos para asegurar que el alumbrado no permanece encendido durante las horas de luz natural.
- Disponer que los cierres de las luminarias sean planos y el material utilizado tenga gran calidad de transmisión y resista los efectos de la intemperie y el paso del tiempo.
- No utilizar luminarias tipo globo sin reflector en la parte superior ya que proyectan una gran emisión de luz por encima de la horizontal. Es necesario evitar la emisión de luz por encima de la horizontal, sobre todo en el alumbrado de avenidas y calles.

De los tipos de lámparas que actualmente existen en el mercado, se encuentran las de Vapor de sodio a alta presión que emite prácticamente sólo en una estrecha zona del espectro, dejando limpio el resto, su luz es amarillenta con rendimientos de color entre 20% y 80%, dependiendo del modelo. Es recomendable para todo tipo de alumbrado exterior. Son las más eficientes del mercado después de las de baja presión. Este tipo de alumbrado es el mas utilizado en la zona urbana de San Luis Potosí.

SEMÁFOROS

Los semáforos en la Av. Carranza están situados en los cruces de calles secundarias por donde concurren una enorme cantidad de automóviles para acceder a la avenida.

Los semáforos existentes necesitan cambiarse y modernizarse, si bien es cierto que los actuales desempeñan bien la función de control de tránsito vehicular, existe mobiliario en donde se contiene en un solo mueble la señalización requerida, la luminaria y el semáforo. Esto generaría una orden visual y plástico y produciría una mejor imagen a la avenida.

La utilización de la tecnología también debe tomarse en cuenta, actualmente en varias ciudades del país y en otras partes del mundo son utilizadas las cámaras de video para mayor control del tránsito vehicular y semaforización para discapacitados e invidentes, estos avances tecnológicos deberán de ser contemplados para su aplicación y uso en esta avenida y en general en la ciudad de San Luis Potosí.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

RAMPAS PARA DISCAPACITADOS

Las rampas para discapacitados no están presentes en la mayor parte de las banquetas de la Av. Carranza.

En la primera sección de la avenida la mayoría de las banquetas tienen rampa pero no cuentan con las especificaciones de diseño para discapacitados en lo referente a dimensiones y pendientes, a esto se une la intransigencia de los conductores de vehículos que en su afán por conseguir un lugar de estacionamiento, obstruyen el paso de estas rampas volviéndolas obsoletas.

En el capítulo de Ordenamiento de la Vialidad en su apartado de la Banqueta se señalan los requerimientos y criterios de diseño para las rampas para discapacitados.

5.3.3 ELEMENTOS VEGETALES

Tanto los árboles como el alumbrado público son indispensables en la escena urbana, por lo cual hay que buscar que no estén en conflicto, pues cuando esto sucede la solución usual es tirar el árbol, lo que le resta atractivo a la calle.

Como proyecto de reforestación se propone arborizar las franjas de vegetación de las banquetas de las zonas que carecen de elementos vegetales ya que la vegetación resta frialdad a las construcciones e imprime variedad a la escena urbana, la franja de vegetación ayuda a separar la circulación peatonal y hacerla mas privada.

Los árboles son elementos de referencia de escala y pueden ser utilizados para enmarcar un edificio visualmente importante o utilizarlos como pantalla que bloquee visualmente lo indeseable.

Cuando hay un punto focal importante visualmente debe centrarse el paisaje en enfatizar su presencia en la escena urbana.

Se utilizará la vegetación para dirigir la circulación peatonal mediante la utilización de setos o arbustos en el camellón para que el paso de un lado a otro de la avenida sea solo por las esquinas.

El uso de la vegetación también servirá para matizar las condiciones de asoleamiento, para controlar la erosión del suelo, para prevenir la evaporación de la humedad del suelo a la atmósfera y así preservar y retener la humedad en el suelo para conservar la relación temperatura-humedad.

Se plantarán árboles con follaje denso en las zonas que se encuentran sin vegetación combinados con arbustos y en lugar de pasto se utilizarán plantas rastreras, debido a la escasez de agua, ya que éstas mantendrán la humedad en el suelo.

El clima de la ciudad de San Luis Potosí es caluroso desértico, por lo cual se elegirá vegetación adecuada para este tipo de clima. La siguiente tabla propone diferentes especies a utilizar. (39)

(39) Bazant, S. Jan, Manual de Criterios de Diseño Urbano, Trillas México 1984.

WTABLA DE VEGETACIÓN RECOMENDADA PARA CLIMA CALUROSO SECO (DESÉRTICO)**ARBOLES**

NOMBRE COMUN	NOMBRE CIENTIFICO	FITOTOMIA	CUALIDADES FUNCIONALES	CUALIDADES ESTÉTICAS	USO RECOMENDABLE
Fresno	Fraxinus	Deciduo. Follaje verde claro. Raíces. Soportan suelo alcalino	Rápido crecimiento	Follaje denso	Proteger asoleamientos
Trueno	Ligustrum	Follaje perenne. Hoja muy brillante	Fácil de trasplantar	Acepta diversas formas al podar su follaje	Barreras visuales
Alamo	Populus caroliniana deltoide	Deciduo. Hábito de crecimiento. Hojas en forma corazonada	Crecimiento inmediato	Movimiento de sus hojas. Atractivo	Ubicarlo donde se buscan efectos inmediatos
Sicomoro	Platanus occidentalis	Deciduo. Hábito de crecimiento vertical. Hojas con picos verdes en su frente, ceniza en su parte posterior	Soporta sequía y también suelo húmedo	Tronco casi blanco	Fondos visuales en parques o amplios jardines
Canelo	Melia azedarach	Deciduo. Temprano crecimiento con perfil de sombrilla. Hojas similares a helechos	Rápido crecimiento. Sus semillas caen y provocan brotaciones en mancha	Floración lila. Textura y densidad de follaje muy atractivo	En lugares asoleados con pobre calidad de terreno sin mucho viento
Mora	Morus	Follaje deciduo de grandes hojas verdes	Soporte seco. Algunas variedades no dan fruto	Follaje verde brillante	Fondos visuales
Nogal	Carya illinoensis	Deciduo. Árbol extremadamente alto. Raíz profunda	Ya crecido es muy grande	Imponente apariencia	Lugares muy amplios
Sabino	Taxodium distichum	Siempre verde. Hoja similar a las coníferas	Resiste tanto la humedad excesiva como terrenos secos	En invierno su follaje se torna café. Muy atractivo. Muda de hojas lentamente	Ubicarlo en espacio abiertos muy generosos o en orilla de agua

TABLA DE VEGETACIÓN RECOMENDADA PARA CLIMA CALUROSO SECO (DESÉRTICO)

ARBUSTOS

NOMBRE COMUN	NOMBRE CIENTIFICO	FITOTOMIA	CUALIDADES FUNCIONALES	CUALIDADES ESTÉTICAS	USO RECOMENDABLE
Pitosporum	Pitosporum tobire	Siempre verde. Denso. Hábito de crecimiento vertical. No se poda	Puede crecer como árbol y agruparse como seto	Hojas verdes oscuras, brillosas	Seto limitrofe
Junípero	Juniperus	Conífera. Varias especies. Tendencia de crecimiento horizontal	Puede crecer como cubridora	Agrupándolos forman manojos agradables del follaje. Combina bien con elementos verticales	Agrupado con otros arbustos para formar piso
Tuya	Biota arboritae thuja	Tamaño mediano. Crecimiento columnar. Coníferas . Ramaje delgado	Fácil de trasplantar. Resistente a la sequía	Diversos tonos de verdes según las especies	Agrupada con otras coníferas o de la misma variedad. Usar para entradas amplias o remates
Yuca	Yucca	Varias especies. Hojas encintadas dispuestas en forma de piña. Siempre verde oscuro	Situaciones soleadas y calurosas. Multiplicación por semilla	En verano producen pináculos de 1.00 mt. Da flores color blanco o crema	En grupos con cubridoras en su base. Conformar remates vistosos
Cepillo de otella	Callistemon	Siempre verde. Hojas alargadas verde oscuro	Resistente a condiciones extremas. Florea mejor cuando hay humedad en el ambiente	Floracion en rojo o rosa en forma de cepillo de botella	Lugares donde un árbol formal no cabe y se requiere uno mediano
Rosa laurel	Nerium oleander	Flores rosas o blancas. Follaje denso con hojas alargadas	Por su multiplicidad de troncos puede ocultar elementos indeseables	Floración atractiva	Seto a lo largo de carreteras o en lugares de poco mantenimiento

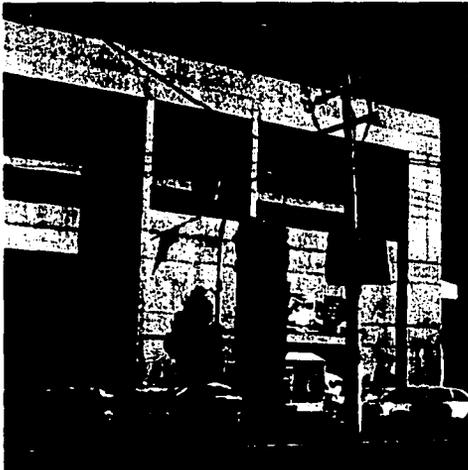


Estado actual de las franjas de vegetación de las banquetas de la Av. Venustiano Carranza en su gran mayoría se encuentran descuidadas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.3.4 INFRAESTRUCTURA

A lo largo de la avenida Carranza se tienden redes aéreas de servicios como electricidad, teléfono y televisión por cable, esto produce visualmente una mala imagen a la avenida, la propuesta referente a estos servicios es el tendido de estas redes de manera subterránea por debajo de la banqueta que tendrá como acabado piedra natural por lo que facilitará su revisión en caso de algún desperfecto. Esta propuesta forma parte de los lineamientos de acción que están contemplados dentro del programa de acciones para el Centro Histórico y sus alrededores, incluidas en el Plan de Centro de Población Estratégico San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez para



En estas imágenes se puede ver el tendido que corre a lo largo del camellón de la Av. Carranza, por el cual se han tenido que cortar palmeras que obstruyen el paso de los cables creando así una mala imagen a la avenida.

6.CONCLUSIONES

La Av. Carranza es un elemento importante y característico en la estructura urbana de la Ciudad de San Luis Potosí, es un signo que la gente identifica por sus inmuebles, sus espacios abiertos y su historia, representa para el usuario movilidad, dirección y sobre todo convivencia social.

La dignificación y mejora de la imagen urbana de la Av. Carranza, así como la normatividad y planeación en el proceso de transformación ocasionado principalmente por factores económicos es fundamental para el buen funcionamiento de la avenida.

Actualmente los problemas que presenta no llegan a una situación de caos como sucede en diversas avenidas de ciudades como el D.F., Monterrey, Guadalajara y Querétaro, por lo cual es importante y conveniente actuar y dar soluciones a problemas que se pueden agravar como es el caso de la instalación sin control de comercios, a la mezcla sin reglamentación de usos de suelo y a la vialidad.

El presente estudio pretendió de manera general mostrar la problemática actual de la Av. Venustiano Carranza y proponer posibles soluciones a problemas surgidos por el desarrollo y transformación de la avenida dando lugar a investigaciones y soluciones particulares y específicas.

7.BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, Carlos y Martínez Chomel, *El Diseño de la Ciudad en Ciudades Mexicanas de la Época Colonial* Catálogo INAH-SEP México 1988.

Araneta Cruz, Fátima *La Calle un elemento rector del uso del suelo*, Facultad de Arquitectura, Licenciatura de Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México, México D:F. 1991.

Bazant, S. Jan, *Manual de Criterios de Diseño Urbano*, Trillas México 1984.

Bianco Ayala, Luis Gerardo *Historia de la Arquitectura y Urbanismo Potosinos 1950-2000* Facultad del Hábitat, Universidad Nacional Autónoma de San Luis Potosí Octubre del 2002.

Decreto num. 18 del 16 de abril de 1904, publicado en la *Colección de Leyes y Decretos de la XX Legislatura del Estado de San Luis Potosí*

Galván Arellano, Alejandro *Arquitectura y Urbanismo de la Ciudad de San Luis Potosí en el siglo XVII* Facultad del Hábitat, UASLP 1999.

INEGI, "*Clasificación Fisiográfica del Estado de San Luis Potosí*"

INEGI, *Ciudades con mas población, 1990 y 1995.*

Linch, Kevin *La Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

Lineamientos Generales de Imagen Urbana del Municipio de San Luis Potosí, Dirección de Imagen Urbana y Proyectos Especiales.

Macias Valadez, Francisco *Apuntes Geográficos y Estadísticos sobre el estado de San Luis Potosí*. Imprenta Silverio M. Vélez 1878.

Márquez, Enrique, *San Luis Potosí Textos de su historia* Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora México 1986.

Meade, Joaquín *La vieja nomenclatura tradicional de las calles de San Luis Potosí*, Ediciones de la Sociedad Potosina de Estudios Históricos A.C. 1972.

Moreno Mata, Adrián *La Producción del Espacio en la Ciudad de San Luis Potosí 1592-1988*, Investigación SLP Octubre de 1988

Paniagua Sánchez Aldana, Deborah, *El surgimiento de una identidad* Capítulo II, La sociedad y la Economía Historia de la Arquitectura y Urbanismo Mexicanos Tomo III Coordinador Carlos Chanfón Olmos, Facultad de Arquitectura UNAM 1994.

Plan de Centro de Población Estratégico de San Luis Potosí-Soledad de Graclano Sánchez. Edición extraordinaria , 21 de agosto del 2003.

Periódico *La Sombra de Zaragoza* 5 de junio de 1867

Revista El Contemporáneo num. 2878 27 de mayo de 1908

Revista Magazine Internacional 1900

Rossi, Aldo *La Arquitectura de la Ciudad*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona 1982.

Villar, Jesús, *El Centro Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí y la obra del Ing. Octaviano Cabrera* 2a Edición, Fac. Hábitat, 2000.

8.ANEXOS

ANEXO 2

NORMAS DE USO DE SUELO PARA EL CENTRO DE POBLACION SAN LUIS SOLEDAD

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	INTENSIDAD	CONDICION	H1	H2	H3	H4	CH	CH	CH	C	C	C	E	E	S	IL	IP	
				ES	2	3	4	A	B	C	R	C	D	V	V	2	2	IP	
				VER PPCH															
1 HABITACION																			
1.1	Vivienda unifamiliar	1 vivienda o casa habitación	Una vivienda		O	O	O					X	O	O	X	X	X	X	X
1.2	Vivienda bifamiliar	2 viviendas o casas habitación	Hasta 2 viviendas		X	O	O					X	O	O	X	X	X	X	X
1.3	Vivienda plurifamiliar	2 a 50 viviendas en conjunto horizontal o vertical	De 3 a 50 Viviendas	17	X	X	O					X	O	O	X	X	X	X	X
		Más de 50 viviendas en conjunto horizontal o vertical	Más de 50 Viviendas	17	X	X	X	O				X	O	X	X	X	X	X	X
2 SERVICIOS																			
2.1 OFICINAS																			
2.1.1	Administración Pública	Oficinas de gobierno, consulados y representaciones extranjeras, oficinas de correos, telégrafos, telex, oficinas de profesionistas, consultorios, laboratorios de análisis clínicos y agencias comerciales.	Hasta 30 m2 const.		X	O	O					O	O	O	X	X	X	X	X
2.1.2	Administración Privada	Oficinas de gobierno, consulados y representaciones extranjeras, oficinas de correos, telégrafos, telex, oficinas de profesionistas, consultorios, laboratorios de análisis clínicos y agencias comerciales.	De 30 hasta 120 m2 const.		X	X	O					O	O	O	X	X	X	X	X
			de 121 a 1,000 m2 const.		X	X	X					O	O	O	X	X	X	X	X
			Más de 1,000 m2 const (UIS)	5,8	X	X	X					O	O	X	X	X	X	X	X
2.1.2	Bancos	Sucursales bancarias, aseguradoras, casas de bolsa	Cualquier superficie (UIS)	8	X	X	X	X				O	O	O	O	X	O	X	X
	Tiendas servicios básicos	panaderías, tortillerías, dulcerías, papelerías, farmacias	De hasta 30 m2 const.		X	O	O					O	O	O	X	X	X	X	X
		salones de belleza, peluquerías, lavanderías, sastrerías,	de 31 a 120m2 const.		X	X	O					O	O	O	X	X	X	X	X
		servicios de limpieza y reparación de artículos en general	de 121 a 1000m² const.		X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X
		centros internet.	Más de 1,000 m2 const (UIS)	8	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X
2.2.8	Talleres de Servicio	Carpinterías, herrerías, plomerías, tapicerías, madererías	Hasta 120 m2 const.	12,7	X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
		torno, imprenta /2	de 121 a 500 m2 const.	12,7	X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
			Más de 500 m2 const (UIS)	12,7	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	O	X
2.2.1	Baños públicos	Baños públicos	Cualquier superficie (UIS)	17,12,8	X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
2.2.1	Establecimientos con servicios de alimentos	Cafetería, nevaría, fuentes de sodas, refresquerías, loncherías.	Hasta 80 m2 const.		X	O	O					O	O	O	X	X	X	X	X
			De. 80m² a 150 const.		X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
		Salones de fiestas infantiles y de baile.	Hasta 80-m2 const.	12,7,14,11	X	O	O					O	O	O	X	X	X	X	X
		sin venta y/o consumo de bebidas alcohólicas.	De 81 hasta 500 m2 const.	12,7,11	X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
			de 501 a 1,000 m2 const.	12,7,12	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X
			Más de 1,000 m2 const (UIS)	12,7,13,9	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X
		Restaurantes venta de bebidas alcohólicas	Hasta 80 m2 const.	12	X	X	O					O	O	O	X	X	O	X	X
			De 81 hasta 500 m2 const.	12	X	X	X	O				O	O	O	X	X	O	X	X
			de 501 a 1,000 m2 const.	12,2	X	X	X	X				O	O	O	X	X	O	X	X
2.2.1	Establecimientos con venta de alimentos y bebida alcohólicas.	Restaurantes con venta de bebidas alcohólicas	Hasta 80 m2 const.	7,12	X	X	X	X				O	O	O	X	X	X	X	X
			De 81 hasta 500 m2 const.	7,12	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X
			de 501 a 1,000 m2 const.	2,7,12,9	X	X	X	X				O	O	X	X	X	X	X	X

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

CLASIFICACION	UBICACION	INTERMEDIO	CONDICIONES	NI	NS	W4	CNA	CNB	CNC	TEA	TEC	TEB	TE	EVV	EVY	EVZ	EVW
VER PFCN																	
	videotecas	Más de 1,000 m2 const (UIS)	5,9,12,10	X	X	X	X				O	O	X	O	X	X	X
2.5 RECREACION																	
2.5.1	Centros de espectáculos y entretenimiento	Auditorios, cineas, salas de conciertos, cineclubes	Hasta 250 concurrentes	5,7,11,12,10,10	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
		Círcos, autocineas y centros de fiestas y parques de diversiones	Más de 250	5,7,9,11,12,13	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
			Hasta 500 concurrentes	2,3,7,11,12,13,10,10	X	X	X	X			O	X	X	X			
			Más de 500 conc. (UIS)	2,3,5,7,9,11,12,13,10,10	X	X	X	X			O	X	X	X			
2.5.2	Instalaciones para exhibiciones	Zoológicos, acuarios, jardines botánicos	Hasta 1,000 m2 const.	2,3,7,11,12,13,10,17,10	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
			Más de 1,000 m2 const (UIS)	2,3,5,7,9,11,12,13,10,17,10	X	X	X	X			O	X	X	O	X	X	X
		Galerías de arte, museos, salas de exposición	Hasta 500m2 const.	5,12,10	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
			Más de 500m2 const (UIS)	5,9,12,10	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
2.5.3	Instalaciones para la recreación y el deporte	Centros deportivos, clubes, unidades deportivas	Hasta 250 concurrentes	5,10,11,12,13	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
		clubes de golf	Más de 250 conc (UIS)	2,5,7,10,12,13,14	X	X	X	X			O	X	X	O	X	X	X
		canchas y pistas atléticas	Hasta 150 concurrentes	5,7,10,12,13,14	X	X	O	O			O	O	O	O	X	X	X
			Más de 150 conc (UIS)	5,7,9,10,12,13	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
		Gimnasios, squash, boliche, billares, pista de patinaje	Hasta 100 concurrentes	7,12,14,10	X	X	X	O			O	O	O	O	X	X	X
		Juegos electrónicos y juegos de mesa	Más de 100 conc (UIS)	7,9,12,10	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
2.5.4	Espectáculos deportivos	Estadios, hipódromos, autodromos, velódromos	Cualquier superficie (UIS)	2,3,5,7,9,10,12,13,10	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
		arenas de box y lucha, plaza de toros y charros															
2.5.5	Recreación social	Clubes sociales, centros culturales, centros comunitarios	Hasta 250 concurrentes	2,5,7,12,10	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
			Más de 250 conc (UIS)	2,5,7,9,12,10	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
2.6 ALOJAMIENTO																	
2.6.1	Hoteles y moteles	Hoteles, moteles, campamentos	Cualquier superficie (UIS)	2,5,9,12,10	X	X	X	X			O	O	X	O	X	O	X
2.6.2	Casas de huéspedes y albergues	Casas de huéspedes, albergues	Hasta 25 ocupantes		X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
			Más de 25 ocup. (UIS)	1,12	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
2.7 SEGURIDAD																	
2.7.1	Instalaciones para seguridad pública y procuración de justicia	Defensas, policía, cuarteles, readaptación social, servicio médico forense	Cualquier superficie (UIS)	3,5,9,12,13	X	X	X	X			O	O	X	O	X	X	X
		Juzgados, cortes, agencias de ministerio público	Cualquier superficie (UIS)	5,9,12	X	X	X	X			O	O	O	O	X	X	X
		módulos de vigilancia	Cualquier superficie	3,13,14	O	O	O	O			O	O	O	O	X	O	X
		Agencias de seguridad privada	Cualquier superficie (UIS)	1,9,12	X	X	X	X			O	O	O	X	X	O	X

TESIS CON
 FALTA DE ORIGEN

2.7.2	Emergencias	Puestos de correo, centrales de ambulancias, bomberos	Cualquier superficie (U18)	3,0,12,13,14	X	X	X	0			0	0	0	0	0	X	0	X	X
2.8 SERVICIOS FUNERARIOS																			
2.8.1	Funerarias	Servicios funerarios, capillas ardientes, velatorias	Hasta 600 m2 const. Más de 600 m2	2	X	X	X	X			0	0	0	0	0	X	X	X	X
2.8.2	Cementerios y armarterías	Panteones, obisporios, armarterías, mausoleos	Cualquier superficie (U18)	2,6,8,10,11,13	X	X	X	X			X	X	X	0	0	X	X	X	X
2.9 COMUNICACIONES																			
2.9.1	Estacionamientos	Estacionamientos, pansiones para autos	Hasta 100 coches Más de 100 eq. (U18)	3,14	X	X	X	0			0	0	0	0	X	X	0	X	X
2.9.2	Transporte terrestre	Terminales e instalaciones para aseo y mantenimiento de transporte terrestre de carga y pasajeros	Hasta 1,000 m2 const. Más de 1,000 m2 const. (U18)	3,6,7,12,14	X	X	X	0			0	0	0	0	0	X	0	X	X
2.9.3	Comunicaciones	Agencias y centrales de correo y telégrafos; centrales telefónicas, estaciones de radio y teleseñalizaciones; estudios cinematográficos y estaciones de televisión	Hasta 600 m2 const. Más de 600 m2 const. (U18)	14	X	X	X	0			0	0	0	0	0	X	X	X	X
3.1	Plazas y explanadas	Plazas y explanadas	Cualquier superficie		0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.2	Jardines y parques	Jardines y parques	Cualquier superficie		0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. INDUSTRIA																			
4.1	Industria ligera o artesanal	Industria ligera de tipo artesanal bodegas y talleres	Menos de 60 trabajadores Más de 60 trabajadores (U18)	7,10	X	X	X	X			0	X	X	X	X	X	0	0	X
4.2	Industria en general	Instalaciones industriales de tipo medio Instalaciones industriales de tipo pesado	Cualquier superficie (U18)	8,10	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	0
4.3	Agronegocios	Invernaderos, granjas avícolas, deshidratadoras	Cualquier superficie (U18)	8,10	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	0
5. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA																			
		Plantas, estaciones, subestaciones, torres, antenas, muelles, chimeneas, bombas, cárceles, pabellones	Cualquier superficie (U18)	7,9,10,16	0	0	0	0			0	0	0	0	0	X	0	0	0

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

USO GENERAL	USO ESPECIFICO	INTENSIDAD	CONDICIONES	H1	H2	H3	H4	CHA	CHB	CHC	CR	CC	CD	E	EV	S	IL	T2	TP
								VER FPCH											
	Instalaciones agrícolas, pecuarias, forestales,	Cualquier superficie (UIS)	7,10	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X
	piscícolas.																		

LOGIA

ERMITIDO O

PROHIBIDO X

NOTAS:

(UIS) USOS DEL SUELO DE IMPACTO SIGNIFICATIVO

Para su autorización se requiere un dictamen urbano

Las dimensiones de la superficie construida no incluye circulaciones verticales ni estacionamientos.

Ver el PLAN PARCIAL DE CENTRO HISTORICO DE SAN LUIS POTOSI, Perímetros "A", "B" y "C" para la normatividad de las zonas CHA, CHB, Y CHC

CONDICIONANTES:

- 1.- Se requiere tener acceso y salida por una vialidad secundaria.
- 2.- Se requiere tener acceso y salida de vehículos de abastecimiento por una vialidad secundaria.
- 3.- Realizar un estudio de vialidad.
- 4.- Contar con carriles de aceleración y desaceleración.
- 5.- Contar con áreas de ascenso y descenso de pasajeros fuera de la vía pública.
- 6.- Cumplir con lo señalado en la LDU en cuanto a distancias con otros usos de suelo.
- 7.- Regular la emisión de ruidos y/o olores.
- 8.- Regular la recepción de ruidos y/o olores del exterior.
- 9.- Realizar estudio de impacto urbano en los términos de la LDU.
- 10.- Rodear con un franja arbolada.
- 11.- Bardear con un muro de 3.00 mts de altura.
- 12.- Toda actividad del uso del suelo deberá realizarse dentro del predio.
- 13.- Ubicarse en la cabecera de la manzana o esquina.
- 14.- Ubicarse en la vialidad principal del fraccionamiento.
- 15.- El almacenamiento de sustancias inflamables o peligrosas deberá ubicarse a una distancia mínima de 150 mts. de cualquier vivienda.
- 16.- Realizar un estudio de imagen urbana
- 17.- Condicionado a la disponibilidad de infraestructura
- 18.- Contar con explanada o vestíbulo de salida.

TESIS CON
 FALTA DE ORIGEN

NORMAS DE UBICACIÓN DEL CENTRO DE POBLACIÓN EN UN LOTE

C.A.E.	ZONA	DENSIDAD			C/S MÁXIMA (M/SE/EL LOTE)	C/O OCUPACIÓN MÁXIMA (%)	SUPERFICIE LIBRE MÍNIMA (%)	LOTE		A.L. MÁXIMA PERMITIDA EN CONSTRUCCIONES		RESTRICCIONES DE CONSTRUCCIÓN (METROS)			
		POBLACIONAL (PES/A)	MÁXIMA (M/SE/EL UNFAMILIAR/A)	NETA MÁXIMA (UNFAMILIAR/A)				AREA MÍNIMA (M ²)	FRENTE MÍNIMO (M)	NIVELES	METRO	FRENTE	FONDO	LADO	2 LADOS
RCB		20	4	200	0.15	15	65	2000	30	2	6	10	10	-	5
ROA		50													
H1		100	20	270	12	60	40	270	9	2	6	5	-	-	-
H2		210	42	140	17	65	35	140	8	3	9	-	-	-	-
H3		270	54	120	21	70	30	120	6	3	9	-	-	-	-
H4		325	65	90	25	70	30	90	6	4	12	-	-	-	-
CR	CORREDOR REGIONAL	-	-	-	5	70	30	800	20	10	30	5	5	3	-
CC	CORREDOR COMERCIAL	-	32	90	42	70	30	400	15	6	18	5	-	-	-
CD	CORREDOR DISTITAL	-	32	90	28	70	30	200	10	4	12	-	-	-	-
S	SERV. PARLA INDUSTRIAL	-	-	-	3	60	40	800	20	5	15	5	3	3	-
11	INDUSTRIAL URBANA	-	-	-	18	60	40	400	20	3	15	5	3	-	-
12	INDUSTRIAL MEDIA	-	-	-	1	50	50	1000	20	-	-	7	3	3	-
13	INDUSTRIAL PESADA	-	-	-	1	50	50	1000	20	-	-	7	3	-	3

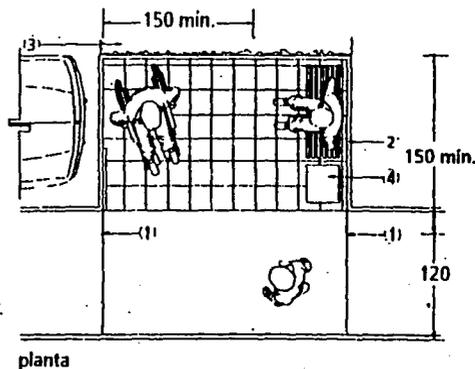
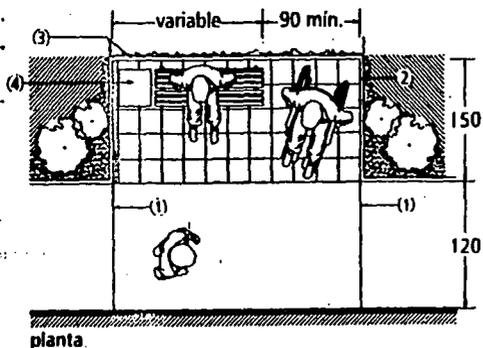
TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN



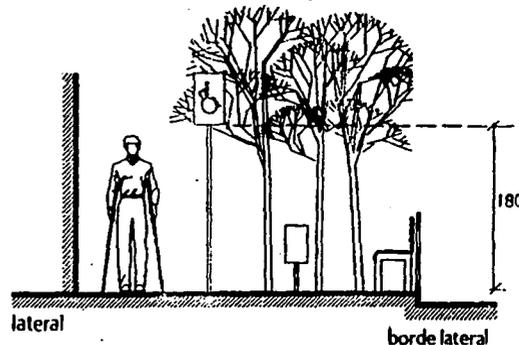
6.1.2. Áreas de descanso-EA 02

Recomendaciones:

- Proporcionar sombras con pérgolas o árboles.
- Cuidar que las ramas de los árboles tengan una altura mínima de 1.80 m.
- Estarán debidamente señalizadas con el símbolo Internacional de accesibilidad.



TESIS CON
 FALLA EN CUBIEN



EA 02

Las áreas de descanso se pueden localizar junto a andadores en plazas, parques, jardines y en banquetas o camellones cuando el ancho lo permita. Su ubicación estará fuera de la circulación peatonal, pero lo suficientemente cerca para ser identificable por los peatones. En estas áreas se pueden ubicar bancas, mobiliario urbano, y contarán con espacio para sillas de ruedas.

Especificaciones:

1. Mismo nivel pero cambio de texturas respecto al andador para orientación de invidentes.
2. Borde lateral de 10 x 5 cm sobre nivel de piso.
3. Barandal o setos.
4. Ubicar en este espacio mobiliario urbano como bancas, teléfonos, botes de basura.

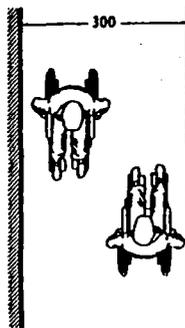
601



6.1.3. Banquetas-EA 03

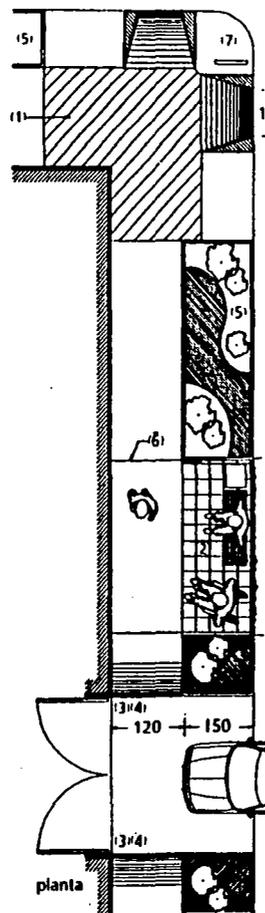


ancho mínimo libre para banquetas



ancho recomendable

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



EA 03

En banquetas se dejará un ancho mínimo de 1.20 m sin obstáculos para el libre continuo desplazamiento de peatones. En esta área no se ubicará mobiliario urbano puestos ambulantes.

Las entradas de autos se resolverán con rampas laterales.



Recomendaciones:

- En ningún caso, las obras, reparaciones y ocupación de las banquetas será obstáculo para el libre desplazamiento de personas con discapacidad.
- El mobiliario urbano (como postes, basureros, etc.) y los puestos ambulantes en banquetas estarán a una distancia mínima de 1.00 m de las rampas peatonales para permitir su acceso.
- Los escombros, excavaciones y cualquier otro obstáculo para el tránsito en la vía pública serán protegidos con barreras y cambio de texturas o borde en piso, a una distancia mínima de 1.00 m, para ser percibidos por invidentes, de acuerdo a la especificación EA 07.
- Los pavimentos serán continuos, sin cambios bruscos, de acuerdo a las especificaciones E1 14.
- La diferencia de niveles entre pavimentos será como máximo de 6 mm (1/4").
- Señalización con cambios de textura para orientar o indicar peligro a los invidentes.
- Las entradas y rampas para autos serán diseñadas de tal forma que no sean obstáculo para el libre tránsito sobre las aceras.

Especificaciones:

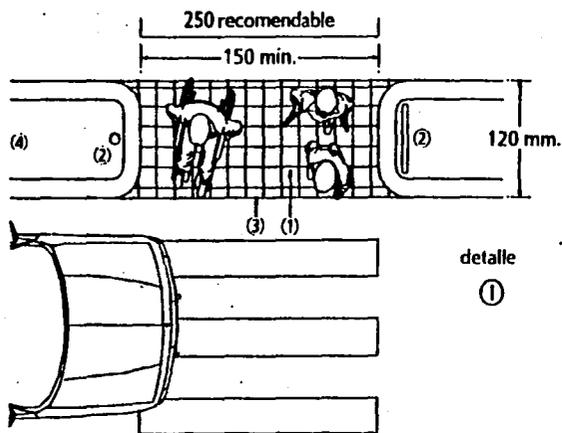
1. No colocar postes o mobiliario urbano en esta área para permitir el uso de rampas.
2. Área de descanso donde sea posible, con espacio para silla de ruedas y ubicación de mobiliario urbano. Véase EA 02.
3. Pavimentos continuos con cambio de textura en rampas.
4. En entradas de autos hacer rampa con 6% de pendiente para no dejar escalones con respecto a la banqueta.
5. Espacio para mobiliario urbano o jardín.
6. Las juntas en el pavimento y rejillas serán de un máximo de 13 mm (1/2").
7. Señalización de rampa, poste u otro elemento urbano.



6.1.4. Pasos peatonales-EA 04

Recomendaciones

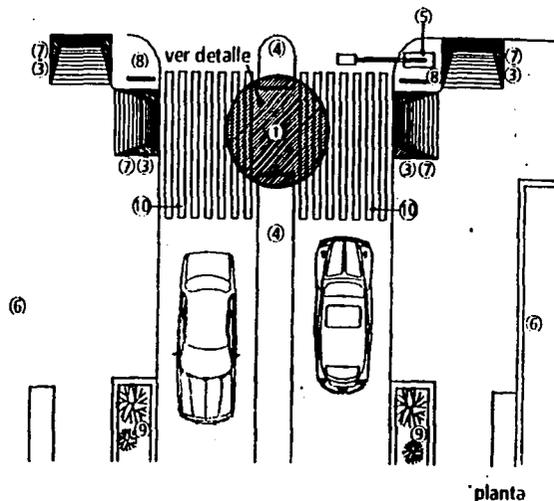
- Superficies antiderrapantes firmes y uniformes.
- Señales con cambio de textura en piso, para indicación a invidentes.
- Evitar entrecalles y rejillas con separación mayor de 13 mm (1/2")



PAVIS CON
 FALTA DE ORIGEN

EA 04

En los pasos peatonales donde exista camellón, se dejará un paso con un ancho mínim de 1.50 m, al mismo nivel que la calle, pero con cambio de textura para facilitar identificación a los invidentes; se colocará algún soporte, como barandal o tubo, con apoyo a personas con problemas de equilibrio, y se deberá cumplir con las especificaciones establecidas para rampas en banquetas.



Especificaciones:

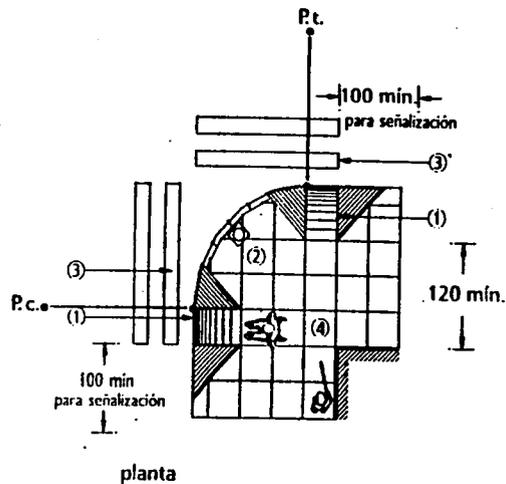
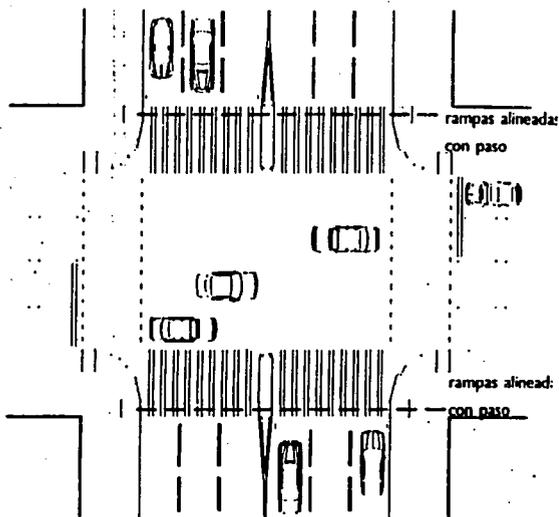
1. Isla (paso) al mismo nivel que la calle.
2. Soporte tubular (poste o barandal) para personas con problemas de equilibrio.
3. Cambio de textura o pavimento.
4. Camellón.
5. Dispositivo sonoro que indique cambio de señal.
6. Pared u obstáculo.
7. Rampa con pendiente máxima del 8 por ciento.
8. Señalamiento del símbolo internacional de accesibilidad.
9. Zona jardinada, o para ubicar mobiliario urbano.
10. Líneas de cruce peatonal.



6.1.6. Rampas en banquetas. Esquinas en curva-EA 06

Recomendaciones

- Alinear una rampa frente a la otra.
- La pendiente será de 6% en banquetas nuevas o cuando el peralte sea mayor a 12 cm. Se podrá utilizar hasta 10% cuando el peralte sea menor a 12 cm.
- Véase EA 04 de cruces peatonales.



planta

P.t. principio de curva

P.c. principio de tangencia

TESIS CON
 FALTA DE ORIGEN

EA 06

La construcción de rampas será consistente a lo largo de toda la ciudad. Los criterios de diseño y construcción estarán de acuerdo con las dimensiones y peralte de las banquetas, pero siempre respetando un ancho mínimo de 1.00 m, una pendiente c 6% - 8%. Las rampas deben estar debidamente señalizadas y sin obstrucciones de us al menos un metro antes de su inicio.

EA 04

En los pasos peatonales donde exista camellón, se dejará un paso con un ancho mínim de 1.50 m, al mismo nivel que la calle, pero con cambio de textura para facilitar identificación a los incidentes; se colocará algún soporte, como barandal o tubo, con apoyo a personas con problemas de equilibrio, y se deberá cumplir con las especificaciones establecidas para rampas en banquetas.

Especificaciones:

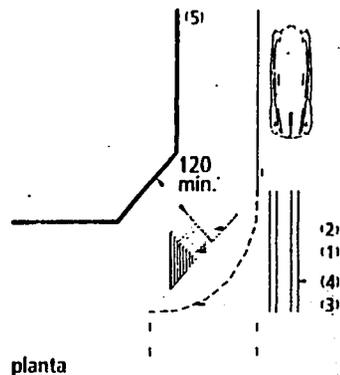
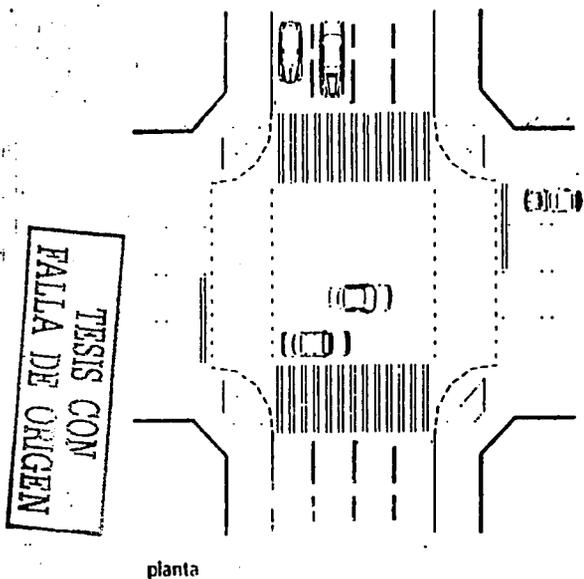
1. Rampa con superficie firme y antiderrapante, pendiente del 6 por ciento.
2. Espacio para colocar señalización e impedir que los autos suban a la banqueta.
3. Líneas de cruce peatonal.
4. Área libre de obstáculos para utilizar la rampa.



6.1.7. Rampas en banquetas. Esquinas ochavadas-EA 07

Recomendaciones

- La pendiente será de 6% en banquetas nuevas o cuando el peralte sea mayor a 12 cm. Se podrá utilizar hasta 10% cuando el peralte sea menor a 12 cm.
- Véase norma EA 04 de cruces peatonales.



EA 07

La construcción de rampas será consistente a lo largo de toda la ciudad; los criterios de diseño y construcción estarán de acuerdo con las dimensiones y peralte de las banquetas, pero siempre respetando un ancho mínimo de 1.00 m, una pendiente de 6% - 8%. Las rampas deben estar debidamente señalizadas y sin obstrucciones para su uso al menos un metro antes de su inicio.

Especificaciones:

1. Rampa con superficie firme y antiderrapante, pendiente del 6 por ciento.
2. Textura y color contrastante con la banqueta y la calle.
3. Señalización con pintura amarilla en el pavimento para indicar área peatonal o giro de auto.
4. Líneas de cruce peatonal.
5. Paramento de la construcción.



6.3.19. Teléfonos públicos-EL 19

Recomendaciones

- Ubicar los teléfonos fuera de las circulaciones peatonales.
- En exteriores ubicarlos preferentemente en áreas de descanso y paradas de autobús.
- Indicar con cambio de textura y color a 90 cm a cada lado del teléfono para identificación de invidentes.
- Colocar un teléfono para el uso de personas en silla de ruedas, gente pequeña y niños con altura de 1.20 m.
- Incluir un elemento de apoyo para colgar muletas o bastón.
- Colocar un teléfono de teclado para el uso de personas sordas, en el interior de lugares de uso público masivo como hospitales, centros comerciales, dependencias oficiales, etcétera.

símbolos para teléfonos públicos



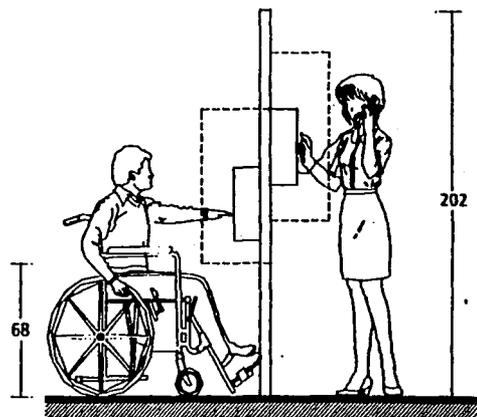
teléfono convencional.



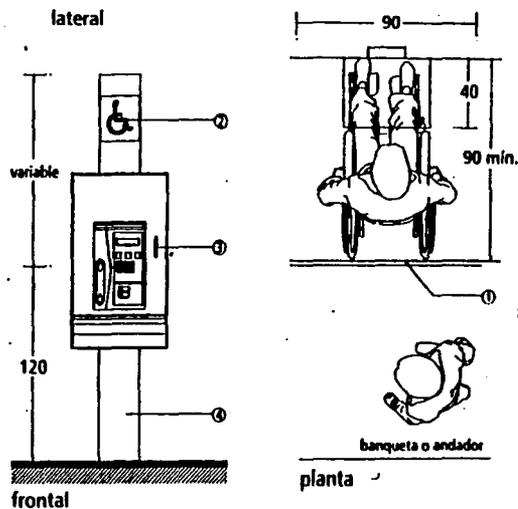
teléfono a una altura de 1.20 mts. al teclado para personas con silla de ruedas, niños y gente pequeña.



teléfono de teclado y pantalla para personas sordas



lateral



frontal

planta

barqueta o andador

EL 19

En áreas de teléfonos públicos, colocar al menos un teléfono a una altura de 1.20 m para el uso de personas con silla de ruedas, niños y gente pequeña, y en lugares de uso masivo colocar un teléfono de teclado y pantalla.

Especificaciones:

1. Tira táctil o cambio de textura en piso para señalamiento de invidentes.
2. Símbolo de identificación de acuerdo al modelo.
3. Gancho para colgar muletas o bastón.
4. Poste o base en exteriores, empotrado en muros en interiores.