

208
2e1

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DISEÑO DE UNA ESTACIÓN DE FERROCARRIL CON CARÁCTER TURÍSTICO.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :

ARQUITECTO

PRESENTA:

JOSÉ LORENZO VARGAS SOTO

SINODALES

:

ARQ. JESUS BARBA ERDMANN.
ARQ. ALFREDO TOLEDO MOLINA.
ARQ. ARMANDO PELCASTRE VILLAFUERTE.

264347

1998



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS :

A MIS PADRES, CARLOS VARGAS SÁNCHEZ Y FRANCISCA SOTO REYES, LOS CUALES , PROYECTARÓN EN MI PERSONA LOS VALORES MAS CAROS QUE POSEEN: LA ENTEREZA, LA SUPERACIÓN , LA HONESTIDAD, EL DESEO DE TRIUNFO Y ANTE TODO EL AMOR A DIOS.

A MI ESPOSA, MARÍA GUADALUPE LA CUAL HA DISEÑADO JUNTO CONMIGO, EL PROYECTO, MAS AMBICIOSO E IMPORTANTE : LA VIDA EN MATRIMONIO.

A MI HIJO, JESUS ALBERTO, QUIEN JUNTO CON SUS PRÓXIMOS HERMANOS, SON LA INSPIRACIÓN QUE SE REQUIERE PARA PROYECTAR Y DISEÑAR CON LA ARMONÍA, CREATIVIDAD Y RESPONSABILIDAD QUE MERECE LAS FUTURAS GENERACIONES.

A MIS HERMANOS, JOSÉ CARLOS; MARÍA PATRICIA; JOSÉ EMILIO; JOSÉ ALBERTO; MATILDE; MARÍA JOSEFINA Y SILVESTRE; LOS CUALES, UNIDOS CONFORMAN LA CIMENTACIÓN MAS ESTABLE QUE UNA FAMILIA PUEDE TENER.

A MIS PROFESORES, A TODOS Y CADA UNO DE ELLOS, LOS CUALES CONTRIBUYERON A MI FORMACIÓN PROFESIONAL Y PERSONAL.

A MIS FAMILIARES Y AMIGOS, QUIENES SIEMPRE ME HAN BRINDADO MUESTRAS DE CARÍÑO Y APRECIO.

POR ELLO, MI AGRADECIMIENTO A TODOS, YA QUE HAN SIDO PARTE FUNDAMENTAL PARA LA CONCLUSIÓN DE ESTE TRABAJO DE TESIS.

JOSÉ LORENZO VARGAS SOTO.

I N D I C E

- I.- Introducción
- II.- Justificación del tema.
- III.- Historia de los ferrocarriles en México.
 - a) Los primeros ferrocarriles.
 - b) Los ferrocarriles en el porfiriato
 - c) El periodo revolucionario
 - d) La consolidación ferroviaria
 - e) El período actual.
- IV.- Historia de la ciudad Puebla.
 - a) Fundación
 - b) Evolución y consolidación como ciudad
 - c) Introducción del FF.CC. en Puebla.
- V.- Puebla actual.
 - a) Perfil geográfico y físico.
 - b) Análisis urbano de la ciudad.
 - c) Infraestructura ferrocarrilera.
 - d) Centro histórico.
- VI.- Desarrollo de proyecto.
 - 1.- Introducción.
 - 2.- Localización del proyecto.
 - 3.- El terreno.
 - 3.1.- Dimensiones
 - 3.2.- Topografía.
 - 3.3.- Condiciones actuales.
 - 3.4.- Usos.

I N D I C E

- 4.- Contexto urbano.
 - 4.1.- Condiciones de vida.
 - 4.2.- Tipos de construcciones.
 - 4.3.- Uso de suelo.
 - 4.4.- Vegetación.
 - 4.5.- Vialidades peatonales y vehiculares.
 - 4.6.- Museo nacional de ferrocarriles nacionales de México.
- 5.- Justificación del tema.
- 6.- Propuesta del programa arquitectónico.
- 7.- Memoria de anteproyecto.
 - 7.1.- Análisis y destino.
 - 7.2.- Análisis de áreas
 - 7.2.1.- Conjunto general.
 - 7.2.2.- Áreas construidas.
 - 7.3.- Tipo de espacios.
 - 7.4.- Esquemas particulares de funcionamiento.
 - 7.4.1.- Conjunto general.
 - 7.4.2.- Áreas construidas.
- 8.- Proyecto arquitectónico.
 - 8.1.- Zonificación
 - 8.1.1.- Conjunto general.
 - 8.1.2.- Por elementos.
 - 8.2.- Circulaciones.
 - 8.3.- Descripción del proyecto arquitectónico.
 - 8.3.1.- Conjunto general.
 - 8.3.2.- Áreas construidas.
 - 8.4.- Perspectivas.
- 9.- Memoria estructural.
 - 9.1.- Centro comercial y artesanal.
 - 9.1.1.- Criterio estructural.
 - 9.1.2.- Los materiales.
 - 9.1.3.- Memoria de calculo.
 - 9.2.- Descripción estructural restaurante
 - 9.3.- Descripción estructural departamento de información turística.
 - 9.4.- Descripción estructural estación de ferrocarril.

I N D I C E

- 10.- Memoria instalación hidrosanitaria.
 - 10.1.- Criterio de instalaciones.
 - 10.2.- Descripción de la red hidráulica.
 - 10.3.- Descripción de la red sanitaria.
 - 10.4.- Descripción de la red pluvial.
 - 10.5.- Dimensionamiento de cisternas.
 - 10.6.- Centro comercial y artesanal.
 - 10.6.1.- Cálculo tubería hidráulica.
 - 10.6.2.- Cálculo tubería sanitaria.
 - 10.6.3.- Cálculo tubería ventilación.
 - 10.6.4.- Cálculo bajadas aguas pluviales.

- 11.- Memoria instalación eléctrica.
 - 11.1.- El criterio.
 - 11.2.- Alumbrado publico.
 - 11.3.- Alumbrado interno en edificios.
 - 11.4.- Centro comercial y artesanal.
 - 11.4.1.- Cálculo luminico.
 - 11.4.2.- Cálculo de wats.
 - 11.4.3.- Centros de cargas.
 - 11.4.4.- Cuadros de cargas y diagramas de conexión.
 - 11.4.5.- Cableado y tubería.

- 12.- El proceso de convocatoria, licitación, contratación y control de la obra por parte de los ferrocarriles nacionales de México.
 - 12.1.- La convocatoria.
 - 12.2.- La licitación.
 - 12.3.- La contratación.
 - 12.4.- La obra.

- 13.- El proceso constructivo.
 - 13.1.- Los preliminares.
 - 13.2.- La cimentación.
 - 13.3.- La estructura.
 - 13.4.- Los acabados.
 - 13.5.- Las instalaciones.
 - 13.6.- Las áreas exteriores.

- 14.- Conclusiones.

- 15.- Lista de planos.

I. - I N T R O D U C C I Ó N

LA PRESENTE TESIS, SE ORIGINA DEL REQUERIMIENTO POR PARTE DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, (F.N.M.) ESTA DEMANDA TIENE COMO FIN ESPECIFICO EL PROPORCIONARLE A LA INSTITUCIÓN UNA NUEVA IMAGEN, TANTO EN POLÍTICA COMO EN EL SERVICIO QUE PROPORCIONA. PARA PODER REALIZAR ESTE OBJETIVO LOS F.N.M. CUENTAN CON EL APOYO Y COLABORACIÓN DE LOS DIVERSOS ESTADOS QUE CONFORMAN LA REPÚBLICA MEXICANA, ENTRE ELLOS SE ENCUENTRAN : EL ESTADO DE MÉXICO, TLAXCALA, VERACRUZ, PUEBLA Y OAXACA, POR MENCIONAR ALGUNOS.

LOS PRINCIPALES OBJETIVOS QUE SE A TRAZADO LA INSTITUCIÓN FERROVIARIA PARA PODER CRISTALIZAR ESTA TRANSFORMACIÓN SON :

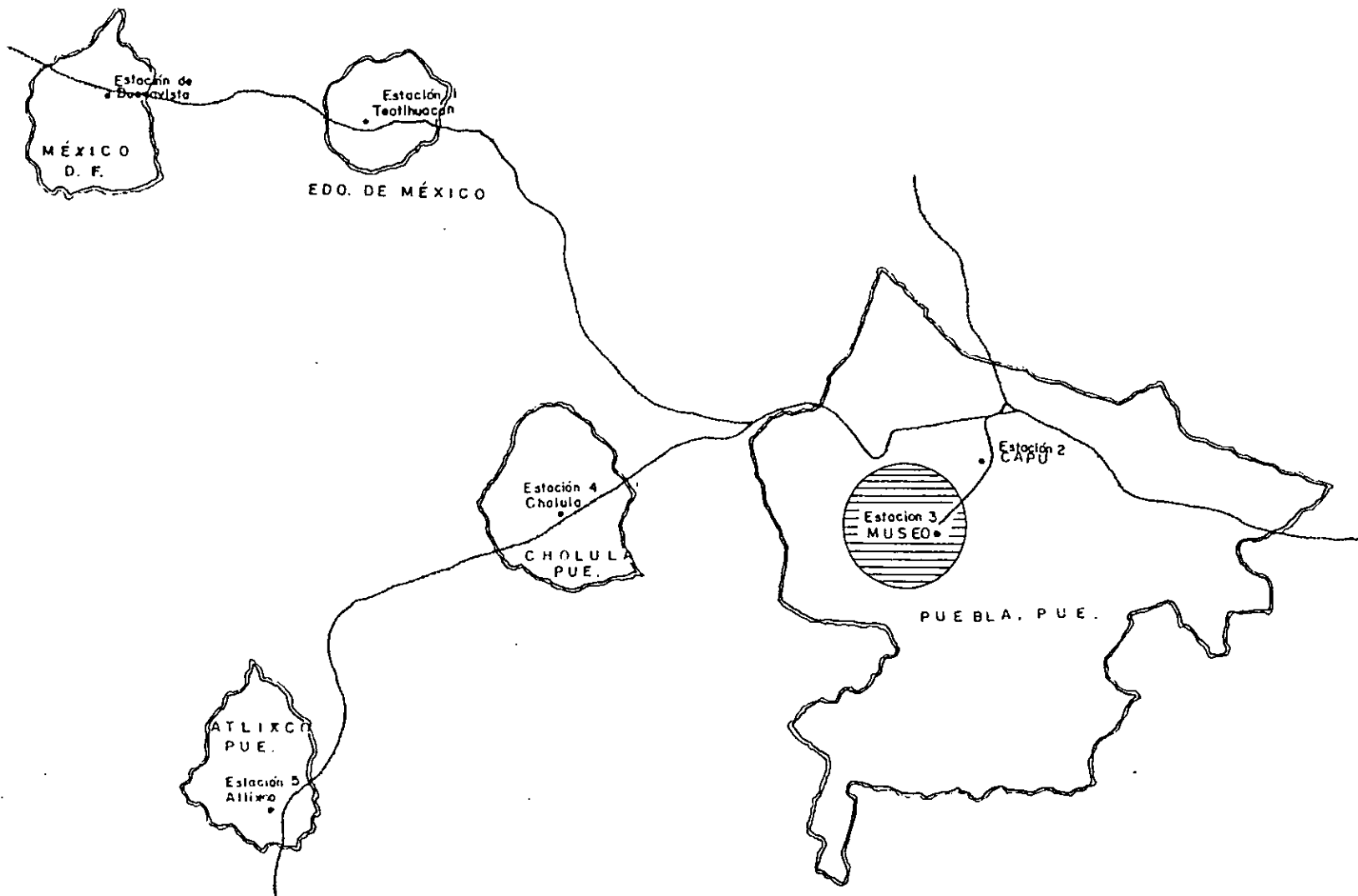
1.- MEJORAR EL ESTADO FÍSICO Y MECÁNICO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS UNIDADES Y LAS ESTACIONES FERROVIARIAS.

2.- AMPLIAR Y MEJORAR EL SERVICIO QUE SE BRINDA A LA TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS Y CONJUNTAMENTE GENERAR LAS CONDICIONES APROPIADAS PARA QUE LA TRANSPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS, INDUSTRIALES Y GANADEROS VÍA FÉRREA SE INCREMENTE Y DESARROLLE.

3.- CREAR RUTAS DE CARÁCTER TURÍSTICO EN DONDE , TANTO NACIONALES COMO EXTRANJEROS PUEDAN DISFRUTAR DE RECORRIDOS CULTURALES Y RECREATIVOS TENIENDO COMO MARCO, PARAJES HISTÓRICOS Y ESCENARIOS NATURALES LOS CUALES HAY EN UNA GRAN DIVERSIDAD Y EN DIFERENTES REGIONES DENTRO DE NUESTRA REPÚBLICA MEXICANA.

ES EN ESTE ULTIMO PUNTO DONDE SE GENERA NUESTRO TEMA DE TESIS, POR LO TANTO PROFUNDIZAREMOS EN ÉL DE MANERA INMEDIATA. EL RECORRIDO TURÍSTICO AL QUE NOS ABOCAREMOS TIENE SU INICIO EN LA ESTACIÓN DE LOS F.N.M. EN BUENAVISTA, MÉXICO D.F., Y TENDRÁ COMO DESTINO FINAL EL MUNICIPIO DE ATLIXCO EN EL ESTADO DE PUEBLA. (LA RUTA QUE TOMARA EL RECORRIDO TURÍSTICO SE ILUSTRAN EN EL PLANO NO. 1).

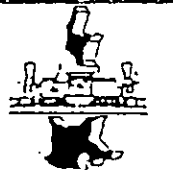
EL RECORRIDO CONSTA DE CINCO ESTACIONES , DE LAS CUALES LA PRIMERA SE UBICA EN LAS PIRÁMIDES DE TEHOTIHUACAN, EDO. DE MÉXICO; LAS SEGUNDA Y TERCERA SE ENCUENTRAN EN LA CIUDAD DE PUEBLA, UNA EN LA CENTRAL DE AUTOBUSES DE PUEBLA Y OTRA EN EL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES, LA CUARTA EN CHOLULA Y LA QUINTA EN ATLIXCO., SERÁ LA TERCERA DE ELLAS LA QUE SE ESTUDIARA EN ESTA TESIS.



SIMBOLOGIA



N.-1
RUTA TURÍSTICA



II.-JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE AL INTRODUCIR EL FERROCARRIL A LA CIUDAD DE PUEBLA, EN ESTA SE EFECTUARAN DOS PARADAS: LA PRIMERA DE ELLAS SERÁ EN LA CENTRAL DE AUTOBUSES (C.A.P.U.) Y LA SEGUNDA EN EL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO. SON VARIOS LOS PUNTOS QUE INVITAN AL DESARROLLO DE ESTE TEMA EN PARTICULAR, LOS CUALES SE ENLISTAN A CONTINUACIÓN:

-EL INTERÉS DE VINCULAR UNA INTEGRACIÓN MAS SÓLIDA ENTRE EL DESARROLLO TURÍSTICO Y EL USO DE LA RED NACIONAL FERROVIARIA.

-EL AFRONTAR EL RETO DE PARTICIPAR EN LA REINTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CAPITAL POBLANA UN ACONTECIMIENTO TRASCENDENTAL DENTRO DEL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD; PUES DEPENDIENDO DEL PROGRAMA ARQUITECTÓNICO QUE SE DESARROLLARA, LOS RESULTADOS EN UN FUTURO INMEDIATO PUEDEN TENER REPERCUSIONES DE CARÁCTER POSITIVO O NEGATIVO EN LA VIDA DE ESTA METRÓPOLIS.

-EL HECHO DE PROYECTAR CERCA DE LUGARES QUE SON PATRIMONIOS NACIONALES, LOS CUALES POSEEN UNA GRAN RIQUEZA ARQUITECTÓNICA, ARQUEOLÓGICA Y DE UN INCALCULABLE VALOR HISTÓRICO, COMO LO SON EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA Y EL EDIFICIO QUE OCUPA EL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES.

EN CONCLUSIÓN, CREEMOS QUE EL PRINCIPAL Y MAS GRANDE RETO ES EL DE GENERAR UNA PROPUESTA DONDE SE LOGRE UNA INTEGRACIÓN EQUILIBRADA DE LOS PUNTOS ANTERIORES, CON LA PROPUESTA FORMAL DEL PROYECTO QUE SE ORIGINE EN ESTE DOCUMENTO DE TESIS.

III.- HISTORIA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

A. - LOS PRIMEROS FERROCARRILES

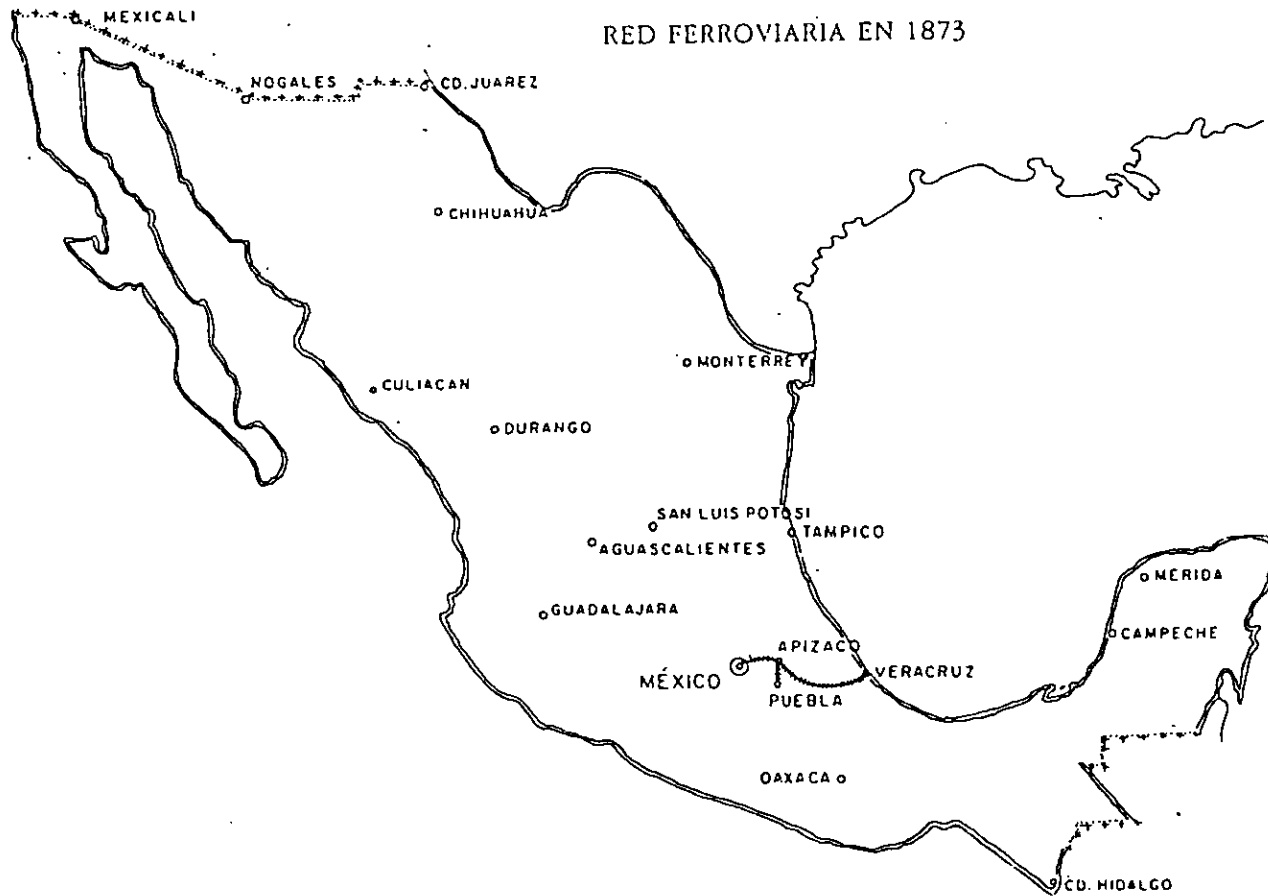
UNA VEZ QUE EN EUROPA SE DA LA APARICIÓN DEL FERROCARRIL, SU INCURSIÓN EN EL CONTINENTE AMERICANO ES CASI INMEDIATO, Y SE CONSOLIDA COMO EL SISTEMA DE TRANSPORTE MAS EFICAZ DE LA ÉPOCA , POR ELLO AL ADQUIRIR MÉXICO SU RECONOCIMIENTO COMO ESTADO INDEPENDIENTE, EL GOBIERNO TIENE LA NECESIDAD DE ADOPTARLO PUES EN AQUEL ENTONCES CARECÍA DE UNA INFRAESTRUCTURA EN MATERIA DE TRANSPORTE QUE SATISFICIERA LAS NECESIDADES DE LA POBLACIÓN, ES ASÍ COMO EN 1837 EL GOBIERNO OTORGA LA PRIMERA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA LÍNEA FERROVIARIA, ESTA CONCESIÓN SE LE DIO A UN HACENDADO ESPAÑOL LLAMADO FRANCISCO ARRIAGA. PARA 1873 SE HABÍA CONCLUIDO LA LÍNEA QUE COMUNICABA A VERACRUZ CON LA CIUDAD DE MÉXICO (VER PLANO NO.- 2) ESTE PROYECTO COMIENZA A DESARROLLARSE, PERO DESAFORTUNADAMENTE SE VE INTERRUMPIDO POR ACONTECIMIENTOS QUE VAN A AFECTAR DIRECTAMENTE LA VIDA NACIONAL, COMO LO FUERON :






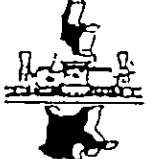
- CONFLICTOS ENTRE CENTRALISTAS Y FEDERALISTAS.
- LA GUERRA DE LOS PASTELES.
- LA MUERTE DE FRANCISCO ARRIAGA.

CUANDO EL PAÍS LOGRA ADQUIRIR NUEVAMENTE CIERTA ESTABILIDAD, SE CONTINUA IMPULSANDO LA CONSTRUCCIÓN DE ESTA LÍNEA (LA CUAL SE CORRERÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO AL PUERTO DE VERACRUZ). HAY QUE RECORDAR QUE ENTONCES MÉXICO TRATABA DE CONSOLIDARSE COMO UNA NACIÓN , PERO PARA QUE AMBOS OBJETIVOS SE REALIZARAN SE TENDRÍAN QUE SALVAR OBSTÁCULOS TALES COMO :

- INCUMPLIMIENTO DE LAS CONSTRUCTORAS Y DEL GOBIERNO.
- GUERRA DE REFORMA.
- GUERRA DE INTERVENCIÓN Y DEL IMPERIO.

CON LA CAÍDA DEL IMPERIO Y LA ENTRADA DE JUÁREZ AL GOBIERNO ESTE LE DA UN NUEVO IMPULSO AL SISTEMA FERROVIARIO. ES PRECISO MENCIONAR QUE ANTES DE LA SALIDA DE MAXIMILIANO, LA LÍNEA MÉXICO - VERACRUZ CONTABA CON 139 KM. LOS CUALES SE RECORRÍAN DE LA CIUDAD DE MÉXICO A ATlixco. PARA 1872 LA LÍNEA CONTABA CON 423 KM. YA CONCLUIDOS. ESTE SISTEMA FERROVIARIO SIGUIÓ AUMENTANDO. PERO EN RUTAS DE MENOR IMPORTANCIA SE HACIA USO DE TRENES IMPULSADOS POR TRACCIÓN ANIMAL (TRENES DE MULAS.) ESTE TIPO DE SERVICIO SE INCREMENTO CONSIDERABLEMENTE CREÁNDOSE SUB - LÍNEAS Y PARA 1877 ESTAS ASCENDERÍAN A 270 KM.



 NORTE	
SIMBOLOGIA  FERROCARRIL	
  	N.-2 RED FERROVIARIA 1873 <small>Proyecto de Ley</small> <small>Presentado al Congreso de México el 15 de Mayo de 1873</small> <small>Por el Sr. D. Manuel de la Cruz</small> <small>Secretario de Fomento</small>
	

B.- LOS FERROCARRILES EN EL PORFIRIATO. CON LA LLEGADA DE PORFIRIO DÍAZ A LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, SE INICIA UNA NUEVA ETAPA EN LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES, PUES SE DAN CAMBIOS SUBSTANCIALES EN LA POLÍTICA.

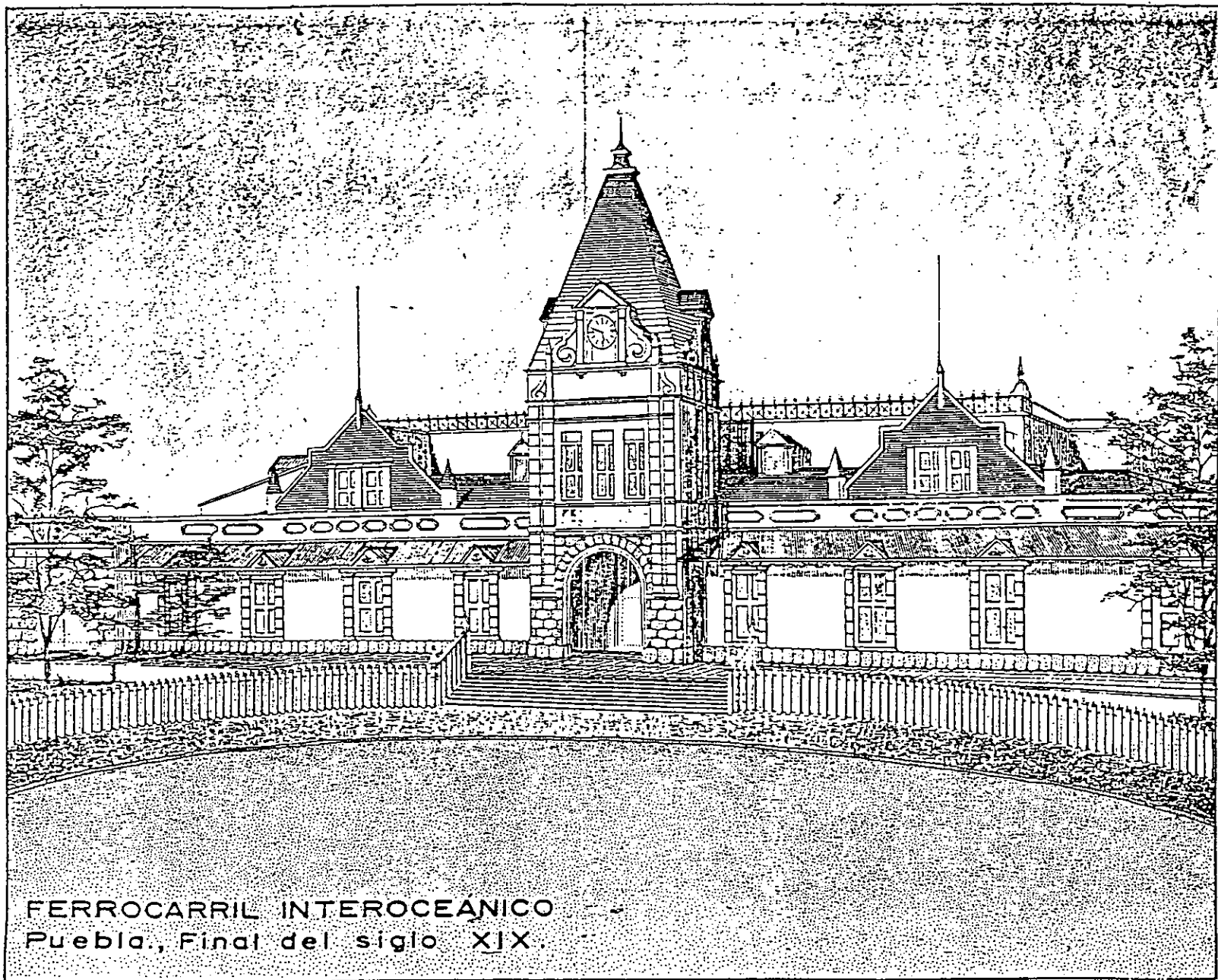
UN CAMBIO TRASCENDENTE, ES EL HECHO DE QUE EL GOBIERNO COMIENZA A CONSTRUIR PARTE DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS, ESTE HECHO NO IMPLICA QUE LAS CONSTRUCTORAS EXTRANJERAS QUEDARAN FUERA, PUES ES PERTINENTE MENCIONAR QUE SON ELLAS LAS QUE SIENTAN LAS BASES DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO (VER PLANO NO.-3 "APUNTE DE LA ESTACIÓN INTEROCEÁNICA) E INTERNACIONAL. AL TERMINO DEL SEGUNDO PERIODO DE DÍAZ SE CONSTRUYERON 433 KM.




CON MANUEL GONZÁLEZ, SE LOGRA LA INTEGRACIÓN CON EL NORTE DEL PAÍS Y PARA 1884 SE CULMINARON 1970 KM. (VER PLANO NO.- 4 RED FF.CC. 1884) EN ESTE TIEMPO CUANDO INDEPENDIENTEMENTE DEL AVANCE QUE SE ESTABA GENERANDO SURGE EL PRIMER RETROCESO EN MATERIA DE PLANEACIÓN PUES SURGEN DOS GRANDES COMPAÑÍAS FERROCARRILERAS LAS CUALES UTILIZABAN DIFERENTES TIPOS DE VÍA, (LA VÍA ANCHA Y LA VÍA ANGOSTA) LO CUAL DA ORIGEN A QUE NO SE PUEDA INTERCOMUNICAR EL NORTE CON EL SUR. AL TERMINAR MANUEL GONZÁLEZ SU PERIODO SE CONTABA CON UN TOTAL DE 4,658. KM. DE LOS CUALES 2,834 ERAN VÍA ANCHA. (VER PLANO NO.- 5 RED FF.CC. 1898)

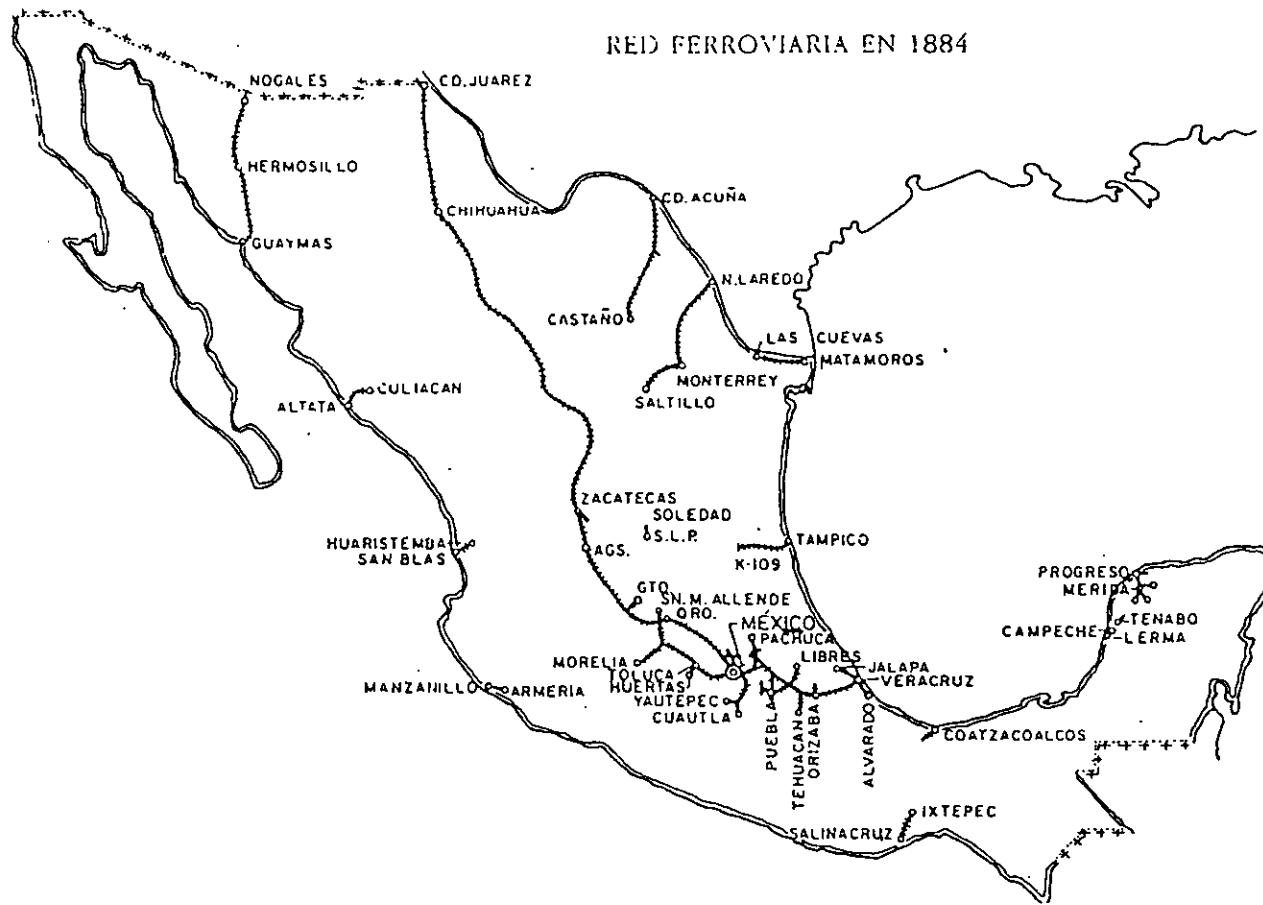
CUANDO DÍAZ LLEGA NUEVAMENTE A LA PRESIDENCIA (EN SU TERCER PERIODO) REALIZA UNA SERIE DE ACCIONES LAS CUALES VAN A TERMINAR DE CONSOLIDAR A LOS FERROCARRILES, ENTRE LAS QUE DESTACAN:

- CONCLUSIÓN DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO.
- CONCLUSIÓN DE ESTACIONES TRONCALES NEURÁLGICAS, COMO NUEVO LAREDO Y PIEDRAS NEGRAS.
- NACIONALIDAD MEXICANA DE LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS.
- FIN A LAS CONCESIONES EXTRANJERAS.
- REGLAMENTACIÓN DE CONDICIONES PARA EFECTUAR HIPOTECAS.

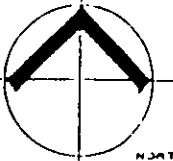
COMO PRODUCTO DE LAS MEDIDAS ANTERIORES, EL 29 DE ABRIL DE 1899 SE APROBÓ LA LEY DE LOS FERROCARRILES, EN LA CUAL SE LOGRA TENER UN CONTROL MAS FUERTE SOBRE LAS CONSTRUCTORAS FERROVIARIAS. EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS DEL GOBIERNO DE DON PORFIRIO SE PRESENTARON CAMBIOS SUBSTANCIALES EN LA ESTRUCTURA FERROVIARIA, ESTO SE ORIGINO POR LA COMPETENCIA QUE EXISTÍA ENTRE LAS DOS COMPAÑÍAS CONSTRUCTORAS LA NACIONAL Y LA CENTRAL (ESTA ÚLTIMA QUEBRARÍA) Y LA AMBICIÓN DE LA CONCESIONARIAS EXTRANJERAS LAS CUALES PRETENDÍAN CONTROLAR EL SISTEMA FERROVIARIO, LO QUE PROVOCARÍA QUE EL 29 DE FEBRERO DE 1908 SE FIRMARA UN CONVENIO ENTRE CONCESIONARIAS EXTRANJERAS, CONSTRUCTORAS NACIONALES Y EL GOBIERNO FEDERAL, PARA ASÍ DAR ORIGEN A LOS ACTUALES FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO (F.N.M.). LA NUEVA EMPRESA QUE DARÍA CONFORMADA POR LOS FERROCARRILES NACIONALES, CENTRAL, INTEROCEÁNICO, INTERNACIONAL Y PEQUEÑAS COMPAÑÍAS. TODO ESTE NUEVO ORGANISMO CONTABA CON 11,157 KM. DE TENDIDO DE VÍA. CON LA CREACIÓN DE LOS F.N.M. SE EMPEZARON A DAR LOS PRIMEROS MOVIMIENTOS SINDICALES QUE VAN A DAR ORIGEN A LA GRAN LIGA MEXICANA DE EMPLEADOS DEL FERROCARRIL.



 NORTE	
SIMBOLOGIA	
Empty space for symbology	
	N-3 ESTACION INTEROCEANICA
	



RED FERROVIARIA EN 1884



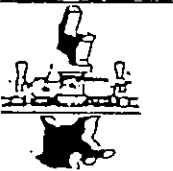
NORTE

SIMBOLOGIA


—+— FERROCARRIL



N.4
RED FERROVIARIA 1884







NORTE

LEYENDA

— FERROCARRIL

N.º 5

RED FERROVIARIA 1898

ESTADO DE GUERRERO

ESTADO DE VERACRUZ

ESTADO DE OAXACA

ESTADO DE TABASCO

ESTADO DE YUCATAN

ESTADO DE CAMPECHE


ESTADO DE QUINTANA ROO

ESTADO DE CHIQUILA

ESTADO DE SAN PABLO DEL CARRIZAL

ESTADO DE S. J. BAUTISTA

ESTADO DE CÁRDENAS



C.-EL PERIODO REVOLUCIONARIO

LA EXPANSIÓN FERROCARRILERA TRANSFORMO LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL PAÍS EN DONDE LAS REGIONES MAS RICAS Y PROSPERAS ERAN LAS MAS BENEFICIADAS, AUNQUE SI HUBO BONANZA ECONÓMICA LAMENTABLEMENTE NO SE REPARTIO EQUITATIVAMENTE; ESTE HECHO SERÁ UNA DE LAS RAZONES PARA EL SURGIMIENTO DEL MOVIMIENTO REVOLUCIONARIO, AUNADO, CLARO ESTA, A QUE LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES Y COLECTIVAS DE LAS CLASES POPULARES SE ENCONTRABAN VIOLADAS PLENAMENTE. PREVIO AL MOVIMIENTO BÉLICO, LA RED FERROVIARIA ERA SUMAMENTE EXTENSA (PARA TENER UNA IDEA VER EL PLANO NO.- 6 RED FF.CC. 1910).

UNA VEZ INICIADO EL MOVIMIENTO REVOLUCIONARIO EL FERROCARRIL SE CONVIERTE DE MANERA INMEDIATA EN UN FUERTE MEDIO DE CONTROL POLÍTICO, MILITAR Y ESTRATÉGICO. QUIEN POSEÍA EL CONTROL DE ESTE. YA FUERAN REVOLUCIONARIOS O FEDERALES, ADQUIRÍAN UNA CONSIDERABLE VENTAJA CON RELACIÓN A SU Oponente , POR ELLO AMBOS FRENTES, COMENZARON LA DESTRUCCIÓN SISTEMÁTICA DE LAS LÍNEAS DE MAYOR IMPORTANCIA.

EL FERROCARRIL PODÍA UTILIZARSE DE MANERA VERSÁTIL EN LOS FRENTES DE BATALLA SEGÚN LAS NECESIDADES QUE SE TUVIERAN EN ESOS MOMENTOS, FUNDAMENTALMENTE SE LES USABA PARA :

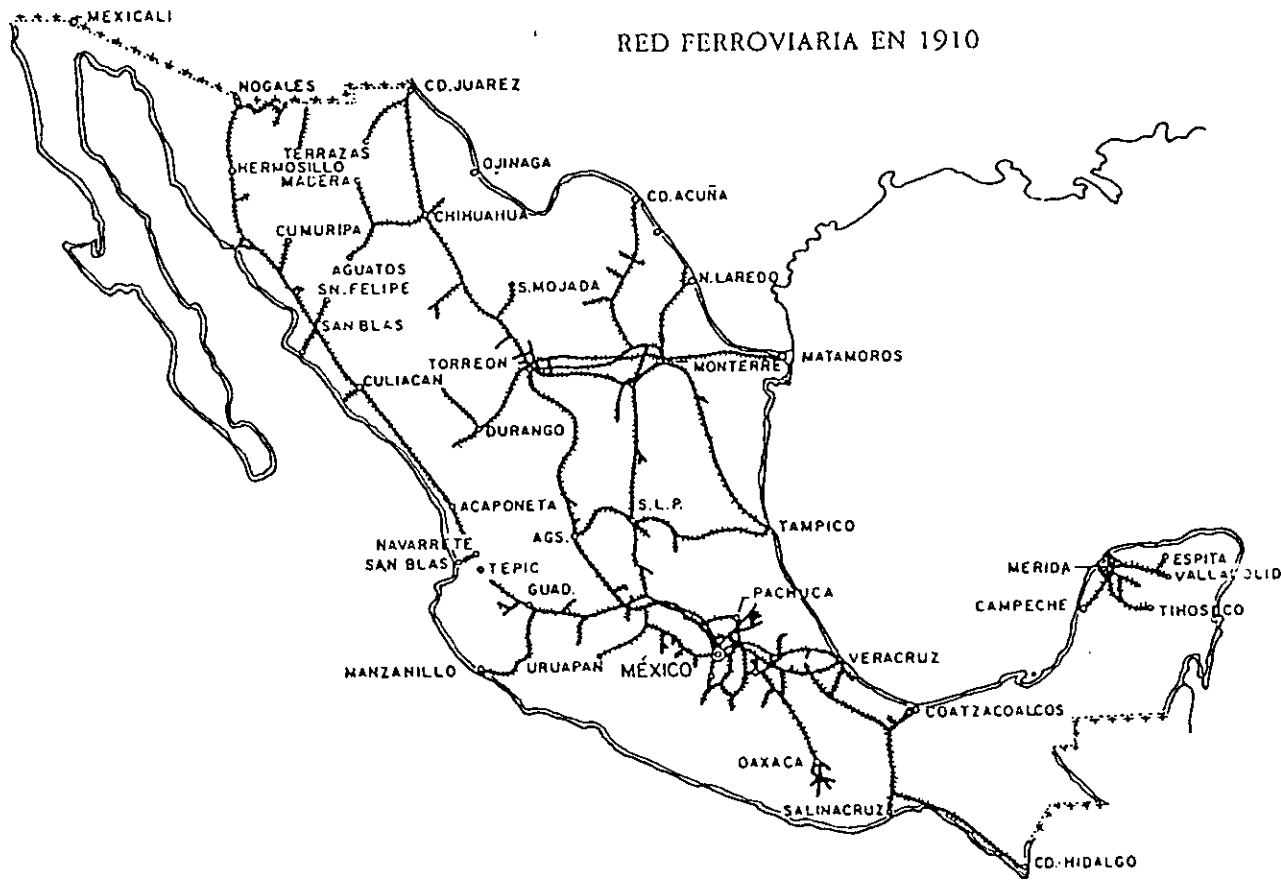
- TRANSPORTACIÓN DE EFECTIVOS MILITARES.
- TOMA DE CIUDADES.
- IMPROVISACIÓN DE HOSPITALES, VIVIENDAS O CUARTELES.
- PARA DISLOCAR BASES Y DURMIENTES.

POR ESTOS MOTIVOS AL TERMINAR LA REVOLUCIÓN, LOS DAÑOS CAUSADOS A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ERAN CONSIDERABLES Y CUANTIOSOS, ERAN TAN IMPRESIONANTES QUE PARA LOGRAR SU RESTAURACIÓN SE REQUIRIÓ EN 1918 DE 82.5 MILLONES DE DÓLARES, CANTIDAD QUE AUMENTO EN LOS AÑOS SUBSECUENTES .


D.-CONSOLIDACIÓN FERROVIARIA.

EN EL PERIODO DE 1921 A 1937 LOS F.N.M. PASARON POR UNA DE SUS PEORES CRISIS, PUES EN ESTE LAPSO POSREVOLUCIONARIO EL PAÍS SE ENCONTRABA EN UN ESTADO DE POBREZA QUE PREOCUPABA ALARMANTEMENTE AL GOBIERNO FEDERAL Y DEBIDO A QUE EL GREMIO FERROCARRILERO ERA UNO DE LOS MAS FUERTES Y CUALQUIER CIRCUNSTANCIA QUE DE ALGUNA MANERA LO DESESTABILIZARA , REPERCUTÍAN EN EL GOBIERNO FEDERAL. SE TRATO DE QUE ESTA DEPENDENCIA OBTUVIERA UNA ESTABILIDAD PERMANENTE.

PARA FINES DE LOS 20'S LOS FERROCARRILES SE AGRUPAN EN TRES EMPRESAS: FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO CON 35,900 TRABAJADORES; FERROCARRIL DEL SUR PACIFICO CON 4,300 TRABAJADORES Y EL FERROCARRIL MEXICANO CON 3,300 TRABAJADORES. PRESIDENTES COMO ALVARO OBREGON; PLUTARCO ELIAS CALLES; PASCUAL ORTIZ RUBIO Y EL PROPIO LÁZARO CÁRDENAS TUVIERON QUE RESOLVER PROBLEMAS CON LOS GREMIOS SINDICALES FERROCARRILEROS Y CON LOS ACREEDORES E INVERSIONISTAS EXTRANJEROS, PERO FUE LÁZARO CADENAS QUIEN LIBRO LA BATALLA MAS DIFÍCIL. PUES AL PERCATARSE DE LA PROBLEMÁTICA DE ESTA INDUSTRIA TOMA LA DECISIÓN DE EXPROPIAR SUS BIENES INMUEBLES, PARA CAUSA DE UTILIDAD PUBLICA, ESTE ACTO SE LLEVA A CABO EL 23 DE JUNIO DE 1937.



RED FERROVIARIA EN 1910


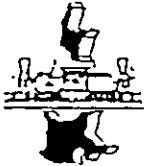


NORTE

SIMBOLOGIA

— FERROCARRIL

N. 6
RED FERROVIARIA 1910

UNA VEZ QUE CÁRDENAS EXPROPIA LOS BIENES FERROCARRILEROS, ESTOS ADMINISTRATIVAMENTE SE CONSIDERARON UN ORGANISMO DESCENTRALIZADO DEL GOBIERNO FEDERAL. DESPUÉS DE ESTE ACONTECIMIENTO TRASCENDENTAL LOS FERROCARRILES SE ENCONTRABAN A LA DERIVA, PUES SE CARECÍA DE UNA ESTRUCTURA SINDICAL, ADMINISTRATIVA Y POLÍTICA. ESTAS TRES CARENCIAS SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

SINDICAL.- PORQUE ERAN TANTAS ORGANIZACIONES SINDICALES DENTRO DE LA EMPRESA QUE DEBIDO A ELLAS, ERAN CONSTANTES LOS PROBLEMAS POLÍTICOS DE SUS LÍDERES. ES HASTA 1938 QUE SE LOGRA LA FUSIÓN DE TODOS ESTOS EN UN SOLO SINDICATO EL CUAL SE LLAMARA "EL SINDICATO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS DE LA REPÚBLICA MEXICANA" Y EL CUAL CONTARA CON 70,000 MIEMBROS.

ADMINISTRATIVA.- PORQUE POR PRIMERA VEZ DESDE SU FORMACIÓN, EL GOBIERNO ESTABA DEJANDO SALDOS NEGATIVOS, PUES DEBIDO A SU INEXPERIENCIA SE CAUSARON DAÑOS QUE ACTUALMENTE REPERCUTEN EN ESTE ORGANISMO.

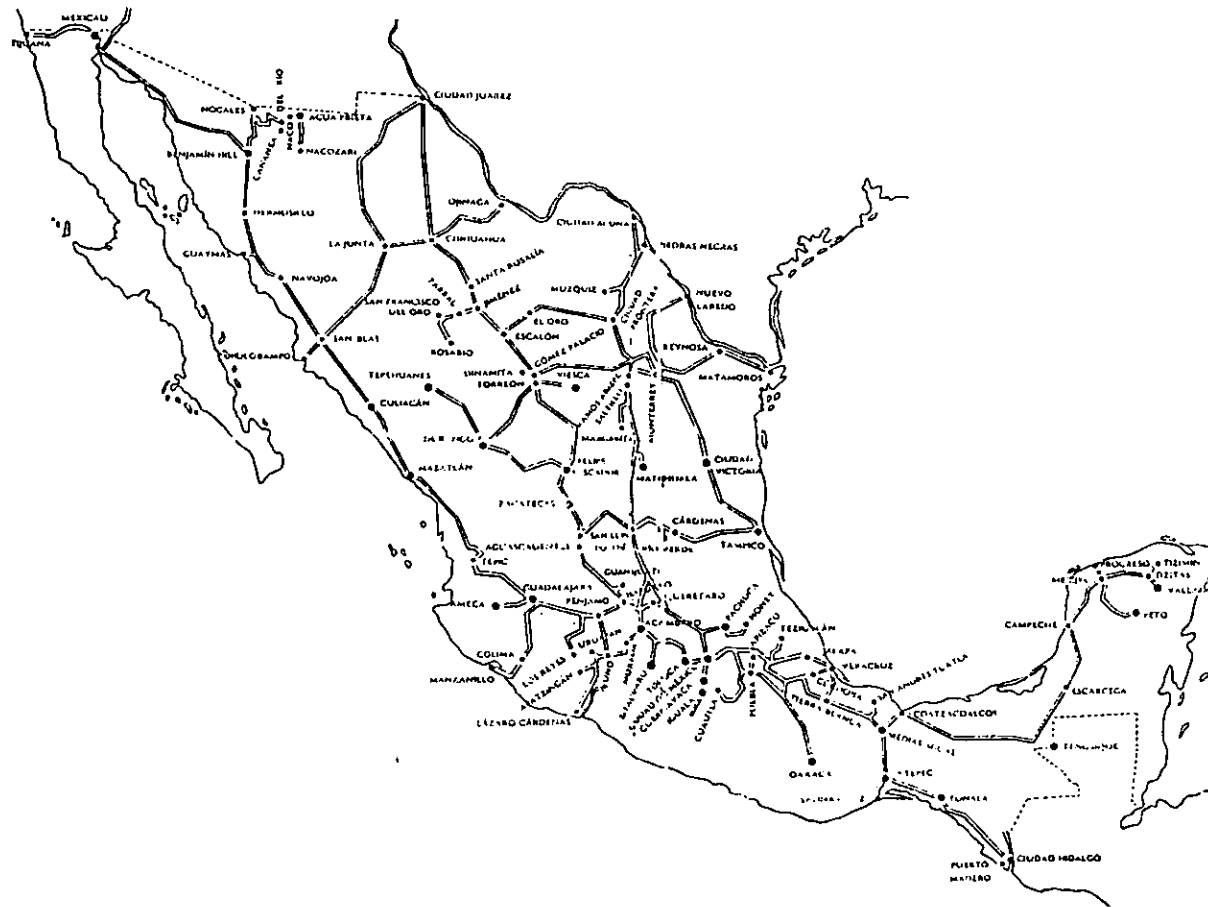
POLÍTICA.- PORQUE AUNQUE LOS F.N.M. YA CONTABA CON VARIOS AÑOS DE EXISTENCIA, SE CARECÍA DE UNA ESTRUCTURA INTERNA LO SUFICIENTEMENTE MADURA PARA QUE PUDIERA CONTROLAR FAVORABLEMENTE LOS PROBLEMAS QUE SE LES PRESENTARAN. TODO ESTO DE ALGUNA MANERA SE REFLEJABA EN LA CONFUSIÓN DE OBJETIVOS Y METAS QUE PUDIERA TENER LA EMPRESA.


AL DESATARSE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, DEBIDO A QUE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA REQUERÍAN DE UN PROVEEDOR CERCANO, LOS FERROCARRILES SON LOS ENCARGADOS DE SATISFACER ESTA NECESIDAD; POR ELLO SE AGILIZA SU REPARACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN LA CUAL NO SE HACE A CONCIENCIA; EN ESTE CORTO LAPSO LOS FERROCARRILES SON SOMETIDOS A UNA INTENSA ACTIVIDAD Y AL FINALIZAR EL MOVIMIENTO BÉLICO, LAS CONDICIONES DE LA RED FERROVIARIA NACIONAL ERA NUEVA MENTE DESASTROSAS.

E.- EL PERIODO ACTUAL

EN EL PERIODO DE 1940 A 1980, F.N.M. SIGUE TENIENDO GRAVES PROBLEMAS SINDICALES, A TAL GRADO QUE EN 1959 EL EJERCITO NACIONAL TUVO QUE OCUPAR SUS INSTALACIONES DEBIDO A UN PARO DE LABORES POR PARTE DE LOS TRABAJADORES. ASÍ EN MEDIO DE PROBLEMAS SINDICALES Y ADMINISTRATIVOS, EL GREMIO FERROCARRILERO HA PASADO POR UNA ETAPA DE ESTANCAMIENTO, LA CUAL EN PARTE SE HA ORIGINADO POR EL SISTEMA CARRETERO NACIONAL, PUES ESTE VINO A DESPLAZAR EL USO DEL FERROCARRIL COMO MEDIO DE TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL, YA QUE CUANDO LOS FERROCARRILES ORIGINABAN DIVERSOS CONFLICTOS, SE OPTO POR IMPULSAR A LA RED CARRETERA.

HACIA 1964 LA RED DE TENIENDO TENIA UNA LONGITUD APROXIMADA DE 23,619 KM. DE VÍA. AL LLEGAR LA DÉCADA DE LOS 80'S, LAS CONDICIONES NO HAN VARIADO RADICALMENTE Y POR LO TANTO LOS FERROCARRILES SE ENCUENTRAN EN LAS MISMAS CONDICIONES DE ABANDONO QUE AL TERMINAR LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. SI HABLAMOS DE INTENTOS PARA SACAR DEL ESTANCAMIENTO A ESTE SECTOR, PODRÍAMOS DECIR QUE SE HA PRETENDIDO DAR UNA RENOVACIÓN A LA ESTRUCTURA NACIONAL FERROVIARIA, ESTE CAMBIO NO ESTA CONTEMPLADO A CORTO PLAZO, PUES EL PAÍS NO SE ENCUENTRA EN LAS CONDICIONES ECONÓMICAS ADECUADAS PARA QUE ESTE SE LLEVE A CABO. LA LONGITUD QUE TIENE ACTUALMENTE LA RED FERROVIARIA ES DE 25,900 KM. DE VÍA (PARA TENER UNA IDEA MAS CLARA DE LA RED NACIONAL EN LAS CONDICIONES ACTUALES VER PLANO NO. 7 RED FERROVIARIA ACTUAL).






11047E

SIMBOLOGIA

— FERROCARRIL



N.-7
RED FERROVIARIA ACTUAL

ESTADO DE GUANAJUATO

ESTADO DE QUERÉTARO

ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ

ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA

ESTADO DE VERACRUZ

ESTADO DE TABASCO

ESTADO DE CHIAPAS

ESTADO DE CAMPECHE

ESTADO DE YUCATÁN

ESTADO DE QUINTANA ROO

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA NOROCCIDENTAL

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA OCCIDENTAL

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA ORIENTAL

ESTADO DE SONORA

ESTADO DE NAYARIT

ESTADO DE JALISCO

ESTADO DE MICHOACÁN

ESTADO DE GUERRERO

ESTADO DE OAXACA

ESTADO DE PUEBLA

ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA

ESTADO DE VERACRUZ

ESTADO DE TABASCO

ESTADO DE CHIAPAS

ESTADO DE CAMPECHE

ESTADO DE YUCATÁN

ESTADO DE QUINTANA ROO

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA NOROCCIDENTAL

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA OCCIDENTAL

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA ORIENTAL

ESTADO DE SONORA

ESTADO DE NAYARIT

ESTADO DE JALISCO

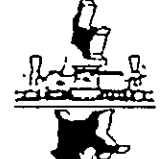
ESTADO DE MICHOACÁN

ESTADO DE GUERRERO

ESTADO DE OAXACA

ESTADO DE PUEBLA

ESTADO DE TAMAULIPAS



LA PRINCIPAL PREOCUPACIÓN QUE TIENEN LOS DIRIGENTES FERROCARRILEROS, ES QUE A CORTO PLAZO EL FERROCARRIL CAPTE UN MAYOR NUMERO DE PASAJEROS, AUNADO, CLARO ESTA, A UN CAMBIO DE IMAGEN, POLÍTICA Y DE SERVICIO. PARA LOGRAR ESTO LA ADMINISTRACIÓN HA PUESTO EN MARCHA UNA SERIE DE MEDIDAS CITADAS A CONTINUACIÓN :

- RENOVACIÓN DE VÍA, ES DECIR SE ESTA CAMBIANDO A VÍA ELÁSTICA CON DURMIENTES DE CONCRETO (PARA MAYOR SEGURIDAD Y ESTABILIDAD EN LA CONDUCCIÓN DE LAS MAQUINAS) .

- MODERNIZACIÓN DEL EQUIPO DE TELECOMUNICACIONES.

- RENOVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MAQUINAS Y VAGONES QUE ACTUALMENTE PRESTAN SERVICIO.

- CREACIÓN DE TALLERES Y CENTROS DE CAPACITACIÓN.

- SACAR PROVECHO DE LAS VENTAJAS DEL SISTEMA FERROVIARIO, COMO LO SON LA TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS, MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS A GRAN ESCALA.

- PROMOCIÓN DE RECORRIDOS TURÍSTICOS.

PARA FINALIZAR , ESPERAMOS QUE EN LOS AÑOS SUBSECUENTES, PROMUEVAN A ESTE SECTOR PARA QUE SE LOGRE UNA VERDADERA CONSOLIDACIÓN.

IV.- HISTORIA DE LA CIUDAD DE PUEBLA .

A.- FUNDACIÓN .

LA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA TIENE ACONTECIMIENTOS SINGULARES, PUES EN UN INICIO SE QUERÍA HACER SU CONSTRUCCIÓN EN TEHOTIHUACAN, PERO DEBIDO A QUE LAS CONDICIONES FÍSICO - GEOGRÁFICAS NO ERAN LAS ADECUADAS Y ERA EVIDENTE LA CARENCIA DE MANO DE OBRA , SE OPTO POR OTRO LUGAR PARA TAL ACONTECIMIENTO.

DESPUÉS DE ESTE PRIMER INTENTO, EL OBISPO GARCES INTENTO ESTABLECER UNA COLONIA EN TLAXCALA E HIZO LA PETICIÓN CORRESPONDIENTE A LA REINA ISABEL DE PORTUGAL, PETICIÓN QUE FUE NEGADA, FINALMENTE LA CIUDAD DE PUEBLA SE FUNDO EN EL VALLE DE CUETLAXCOAPAN, ESTE VALLE SE ENCONTRABA DELIMITADO POR EL CERRO DE LAS FLORES (AL SUROESTE), Y POR EL CERRO DE LA DIOSA DEL MAÍZ (AL OESTE). LOS FUNDADORES FUERON FRAY JULIAN GARCES Y EL OBISPO DE LA DIÓCESIS CAROLENSE DE TLAXCALA, LA FECHA DE ESTA FUNDACIÓN OCURRIÓ EL 16 DE ABRIL DE 1531 EL NOMBRE QUE INICIALMENTE SE LE DIO FUE EL DE PUEBLA DE LOS ÁNGELES.

B.- EVOLUCIÓN Y CONSOLIDACIÓN COMO CIUDAD

PUEBLA ES UNA CIUDAD QUE TIENE Y SE CONSERVA LIMPIA EN LO QUE RESPECTA A SU TRAZO ORIGINAL ; DICHO TRAZO SE LE ATRIBUYE A DON HERNANDO DE SAVEDRA. DENTRO DE LOS PERSONAJES MAS DESTACADOS DE ESTA PRIMERA ETAPA DE VIDA DE LA CIUDAD PODEMOS CITAR A FRAY TORIBIO PAREDES DE BENABENTE "MOTOLINA" QUIEN OFRECIÓ LA PRIMERA MISA ; HAY QUE RECORDAR QUE EN AQUEL ENTONCES LAS CEREMONIAS RELIGIOSAS Y EN ESPECIAL EL PODER DE LA IGLESIA, COBRABA GRAN IMPORTANCIA EN LOS HABITANTES DE LA REGIÓN . LA SUPERVISIÓN DEL TRAZO DE CALLES Y DE LAS PRIMERAS OBRAS ESTUVIERON ENCOMENDADAS A FRAILES FRANCISCANOS , LOS CUALES DIRIGÍAN A INDÍGENAS DE PUEBLA, TLAXCALA , CHOLULA Y POBLADOS VECINOS.

LA TRAZA DE LA CIUDAD OBEDECE A LAS ORDENANZAS DEL URBANISMO RENACENTISTA; PARA LA CONFIGURACIÓN DE DICHA TRAZA, SE DELINEO UN NUEVO ESQUEMA ESPECIAL , PUES LAS NECESIDADES QUE SE TENÍAN EN EUROPA ERAN DIFERENTES QUE EN AMÉRICA , DICHA DIFERENCIA RADICABA EN QUE EN LA NUEVA CIUDAD HABRÍA DOS GRUPOS DE DIFERENTE CLASE : LOS COLONOS ESPAÑOLES, A QUIENES CORRESPONDÍA LA TRAZA EUROPEA Y LOS INDÍGENAS O NATURALES, QUIENES OCUPARÍAN LOS LUGARES ESPONTÁNEOS , SIN TRAZA.

HACIENDO UNA DESCRIPCIÓN DEL ÁREA QUE CONFORMA LAS DOS ZONAS ANTERIORES, MENCIONAREMOS QUE DENTRO DE LA RETÍCULA URBANA SE CONSTRUYERON CERCA DE CINCUENTA CASAS PARA ESPAÑOLES, ADEMÁS DE IGLESIAS Y EDIFICIOS PÚBLICOS ; FUERA DE ESTA CUADRICULA SE CONFORMARON LOS BARRIOS INDÍGENAS, LOS CUALES NO CONTABAN CON UNA CONFIGURACIÓN HOMOGÉNEA. PARA 1543 , LA PUEBLA DE LOS ÁNGELES ADQUIERE EL TITULO DE CIUDAD Y SE OTORGA UNA SERIE DE CONCESIONES COMO LO FUE LA SUSPENSIÓN DE ALCABALAS POR TREINTA AÑOS. ESTE HECHO GENERA QUE PAULATINAMENTE LA CIUDAD ADQUIERA ESTABILIDAD ECONÓMICA Y DE INICIO A LA PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES.

UN ASPECTO QUE FAVORECIÓ EL DESARROLLO Y EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE PUEBLA, FUE QUE LA CIUDAD SE ENCUENTRA EN UN PUNTO INTERMEDIO DEL RECORRIDO DE EL PUERTO DE VERACRUZ A LA CIUDAD DE MÉXICO, YA QUE ESTA ERA LA RUTA COMERCIAL DE MAYOR TRAFICO EN LA ÉPOCA COLONIAL , LO QUE PROVOCA QUE ALGUNAS PERSONAS, PAULATINAMENTE, FUERAN ESTABLECIÉNDOSE EN LA CIUDAD CABE MENCIONAR QUE EN SUS INICIOS LA CIUDAD SE PLANTEABA COMO SUBTERFUGIO PARA ESPAÑOLES DESEMPLEADOS DISPUESTOS A UTILIZAR A LOS NATURALES DE LA REGIÓN PARA TRABAJAR LA TIERRA.

LAS PRIMERAS CONSTRUCCIONES QUE SE DIERON EN LA CIUDAD, PRESENTA RON VESTIGIOS DE LA ÉPOCA MEDIEVAL. AL FINALIZAR EL SIGLO XVI, LA CIUDAD CRECIÓ CONSIDERABLEMENTE PUES EN ESTA FECHA ESTABA CONFORMADA POR 120 MANZANAS EN LAS CUALES SE LEVANTARON UN GRAN NUMERO DE CONVENTOS, COLEGIOS, HOSPITALES Y EDIFICIOS CIVILES , QUE A LA POSTRE LE PROPORCIONARON A ESTA EL TITULO DE " LA SEGUNDA CIUDAD DE AMÉRICA " , ADEMÁS DE LO ANTERIOR SUS VÍAS DE COMUNICACIÓN ERAN DIVERSAS . TODO ESTE CUMULO DE ACONTECIMIENTOS NOS INDICA QUE LA CIUDAD TUVO UN FRANCO DESENVOLVIMIENTO Y DESARROLLO EN TODOS SUS ORDENES .

PARA EL SIGLO XVII LA ECONOMÍA POBLANA PRESENTA AUJE EN EL SECTOR COMERCIAL, COMO SUCESO DE ELLO TENEMOS EL SURGIMIENTO DE GRAN NUMERO DE PANADERÍAS, TOCINERÍAS, TIENDAS, ETC. POR OTRO LADO PRESENTA UN ESTANCAMIENTO EN EL SECTOR INDUSTRIAL AL FINALIZAR EL SIGLO, LA CIUDAD CONTABA CON UNA POBLACIÓN DE 68,800 HABITANTES .

AL INICIAR EL SIGLO VXIII , EL AUJE ECONÓMICO PERMITE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES , RELIGIOSAS Y PUBLICAS. ESTE SIGLO ES TRASCENDENTAL EN LAS MANIFESTACIONES ARQUITECTÓNICAS DENTRO DE LA CIUDAD. DEBIDO A ESTOS ACONTECIMIENTOS , PUEBLA FUE ADQUIRIENDO EL PERFIL URBANO QUE ACTUALMENTE RECONOCEMOS EN SU CENTRO HISTÓRICO. EN ESTE SIGLO LA ACTIVIDAD DE LA CIUDAD SUFRE UN RETROCESO PROVOCADO POR FRECUENTES EPIDEMIAS QUE PRODUCÍAN TRASTORNOS EN SU VIDA ECONÓMICA.

CON LA LLEGADA DEL S. XIX , SE PRESENTAN CAMBIOS IMPORTANTES EN TODAS LAS ACTIVIDADES: EN LA ARQUITECTURA , LAS DIVERSAS CORRIENTES QUE SE MANIFIESTAN EN EUROPA REPERCUTEN EN LAS CONSTRUCCIONES DE LA ÉPOCA Y ES EL ESTILO NEOCLÁSICO EL QUE SE ADOPTA Y A SU VEZ SE RELEGA AL BARROCO, ESTE HECHO ORIGINA QUE SE MODIFIQUEN MUCHOS EDIFICIOS Y LA IMAGEN SE DETERIORA. CON EL FINAL DEL SIGLO EL ASPECTO URBANO INICIA UNA NUEVA ETAPA, PUES EN EL SECTOR INDUSTRIAL (TEXTIL), SE DA COMIENZO A LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE CARÁCTER PUBLICO Y SE INTRODUCEN LÍNEAS TELEFÓNICAS, LÍNEAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y TELEGRÁFICAS; ESTOS CAMBIOS SON LOS CIMIENTOS PARA QUE PUEBLA SE CONSOLIDE COMO UNA CIUDAD.

C.-INTRODUCCIÓN DEL FF.CC. EN PUEBLA. EL PROYECTO DE CREAR UNA LÍNEA FERROVIARIA QUE ENLAZARA A LA CIUDAD DE MÉXICO CON EL PUERTO DE VERACRUZ, PROVOCÓ QUE EN DIVERSOS LUGARES DE ESTE RECORRIDO SE FORMARAN PEQUEÑOS ASENTAMIENTOS . EL HECHO DE QUE SE INTRODUCIERA EL FERROCARRIL A LA CIUDAD POBLANA SE DEBE A LA AGUDEZA POLÍTICA DEL QUIEN FUERA ALCALDE DE LA CIUDAD EL LIC. FÉLIX BEISTEGUI, YA QUE AL DARSE CUENTA DE QUE EL PROYECTO INICIAL NO CONTEMPLABA UNA ESTACIÓN DE PASO POR PUEBLA , PUGNO POR QUE LA CIUDAD TUVIESE ESTE SERVICIO TAN INDISPENSABLE PARA LA ÉPOCA, HASTA QUE LO OBTUVO Y NO SOLO ESO SINO TAMBIÉN DE QUE EL ENTONCES PRESIDENTE LIC. BENITO JUÁREZ ASISTIERA A LA INAUGURACIÓN EN EL AÑO DE 1869.

LOGRADA YA LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD , SE DA INICIO A LA CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES QUE DAN SERVICIO A LA POBLACIÓN, CONSOLIDÁNDOSE ASÍ ESTE SERVICIO, PARA POSTERIORMENTE CONVERTIRLA EN UNA CIUDAD DE ENTRONQUE FÉRREO QUE TENDRÍA CONEXIONES CON CIUDADES COMO VERACRUZ, MATAMOROS Y MUNICIPIOS COMO ATLIXCO Y CHOLULA.

LAS ESTACIONES QUE SE UBICARON EN LA CIUDAD FUERON LA DEL FERROCARRIL EL MEXICANO Y LA DEL INTEROCEÁNICO ESTA ÚLTIMA CORRIÓ CON MALA FORTUNA, PUES SU CONSTRUCCIÓN TERMINO EN 1897, Y SU VIDA CONCLUYO EN 1914 CUANDO TROPAS CARRANCISTAS LA INCENDIARON . APARTE DE ESTAS DOS ESTACIONES LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA DE LA CIUDAD CRECIÓ RÁPIDAMENTE PUES ESTE TRANSPORTE SE CONVIRTIÓ EN EL PREDILECTO DE LA POBLACIÓN FUE TAL SU APOGEO QUE INMEDIATAMENTE SE PENSO EN UN MEDIO MAS CÓMODO PARA LA TRANCITACION POR LA CIUDAD Y SE OPTÓ POR EL USO DE EL TRANVÍA ; ESTE REPENTINO AUGE LLEGO RÁPIDO A SU TERMINO (DE 1871 A 1928) PUES LA COMPETENCIA A ESTE SISTEMA DE TRANSPORTE SURGIÓ CON LA PRESENCIA DE CAMIONES INTERURBANOS.

V.- PUEBLA ACTUAL

A.- PERFIL GEOGRÁFICO Y FÍSICO.

EL ESTADO DE PUEBLA SE ENCUENTRA LOCALIZADO EN LA REGIÓN CENTRO-ESTE DEL PAÍS. SU SUPERFICIE SE EXTIENDE A LA LARGO Y ANCHO DE UNA ÁREA IRREGULAR DE 34,017 KM. 2; EL ESTADO LIMITA AL NORTE Y AL ESTE CON VERACRUZ; AL SUR CON OAXACA Y GUERRERO; Y AL OESTE CON EL ESTADO DE MÉXICO, TLAXCALA E HIDALGO (VER PLANO NO. 8 "ESTADO DE PUEBLA.").

LA ENTIDAD SE ENCUENTRA INTEGRADA POR 217 MUNICIPIOS. EL ESTADO POBLANO TIENE UNA GRAN VARIEDAD DE ACTIVIDADES, PUES EN SU JURISDICCIÓN LA INDUSTRIA DE LA TRANSFORMACIÓN LLÁMESE TEXTIL, ARTESANAL E INDUSTRIAL; HA TENIDO UN BUEN RECIBIMIENTO; LAS ACTIVIDADES TIENEN POTENCIALMENTE UNA GRAN POSIBILIDAD DE SEGUIR DESARROLLÁNDOSE.


EN LO QUE RESPECTA A LA BASE DE COMUNICACIÓN CON QUE CUENTA EL ESTADO, DIREMOS QUE DEBIDO A SU CERCANÍA CON EL DISTRITO FEDERAL, SE HA FAVORECIDO ENORMEMENTE A ESTA REGIÓN, PUES LA RED CARRETERA CON QUE CUENTA ES BASTANTE EXTENSA, SU LONGITUD ES DE 7,400 KM. DE LOS CUALES: 424 SON DE BRECHA; 534 KM. DE TERRACERIA, 4,320 KM. DE CAMINOS REVESTIDOS Y 2,226 KM. DE PAVIMENTO. LA RED POBLANA OCUPA EL OCTAVO LUGAR CON RESPECTO A LOS DEMÁS ESTADOS DE LA REPÚBLICA Y SE CONSIDERA QUE POR CADA 100 KM2. DE SUPERFICIE EXISTEN 20.5 KM. DE CARRETERA. CON RESPECTO A LA RED FERROVIARIA ACTUALMENTE SE CUENTA CON UNA LONGITUD DE 9,925 KM., CABE SEÑALAR QUE ESTA RED COMUNICA AL ESTADO DE PUEBLA CON EL DISTRITO FEDERAL, ASÍ COMO TAMBIÉN CON IMPORTANTES CENTROS COMERCIALES E INDUSTRIALES DEL GOLFO DE MÉXICO Y DEL PACIFICO. EL SISTEMA FERROVIARIO DENTRO DEL ESTADO SE DIVIDE EN DOS PARTES.

SUBDIVISIONES PUEBLA: EL FERROCARRIL PRESTA SERVICIO DIRECTO HACIA LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO Y DE LOS ESTADOS VECINOS. (VER PLANO NO. 9 RECORRIDO ESQUEMÁTICO DEL FF.CC. DIVISIÓN Y SUBDIVISIÓN PUEBLA).

B.- ANÁLISIS URBANO DE LA CIUDAD.


LA CIUDAD DE PUEBLA CUENTA CON UNA SUPERFICIE DE 598 KM. 2 DENTRO DE ESTA ÁREA LAS ACTIVIDADES MAS FAVORECIDAS SON: EL COMERCIO, LA CULTURA, LA INDUSTRIA Y EL ESPARCIMIENTO, SIENDO MOTIVO DE ORGULLO PARA SUS HABITANTES; UN EJEMPLO DE ELLO ES SU CENTRO HISTÓRICO PUES RECIENTEMENTE FUE DECLARADO POR LA UNESCO COMO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD, PUES EN EL SE ENCUENTRAN GRANDES JOYAS ARQUITECTÓNICAS E HISTÓRICAS.






NORTE

SIMBOLOGIA



N.º
ESTADO DE PUEBLA



ESTADO DE PUEBLA

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

SECRETARÍA DE SALUD

SECRETARÍA DE TURISMO

SECRETARÍA DE VIVIENDA Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA DE FERIA Y EXPOSICIONES


SECRETARÍA DE CULTURA

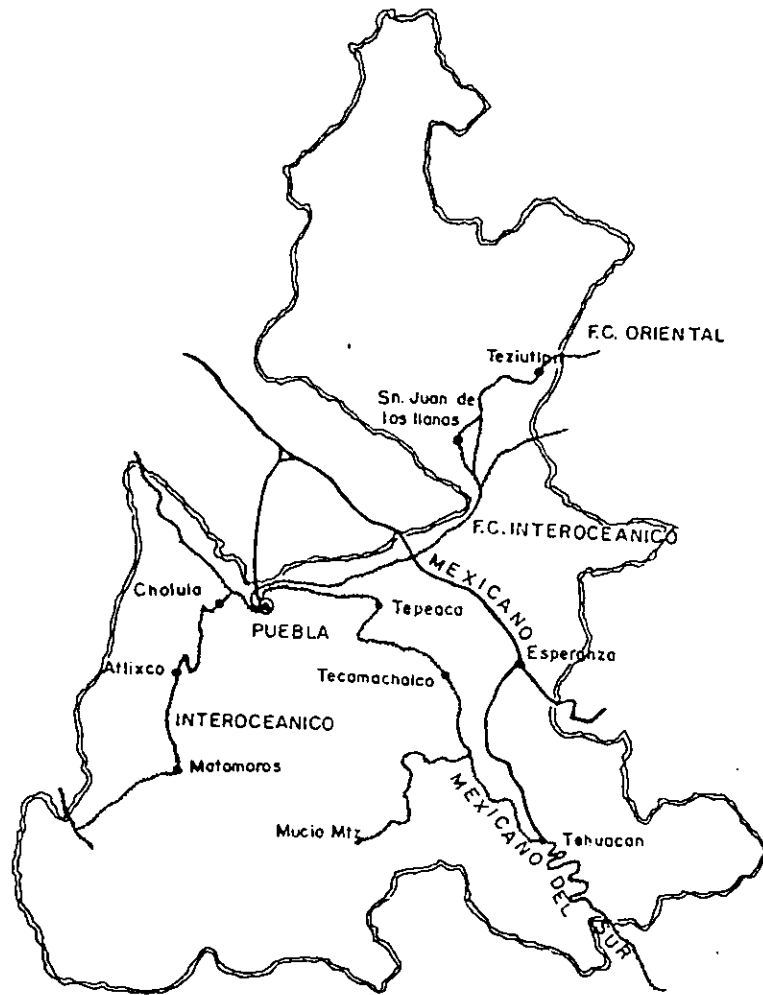
SECRETARÍA DE DEPORTE


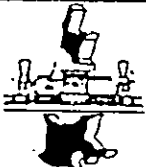
SECRETARÍA DE FERIA Y EXPOSICIONES

SECRETARÍA DE FERIA Y EXPOSICIONES

SECRETARÍA DE FERIA Y EXPOSICIONES





 NORTE	
SIMBOLOGIA	
(Empty space for legend)	
N.-9 RECORRIDO FF.CC. DIVISION Y SUBDIVISION	
	

COMO TODA CIUDAD COLONIAL, LA CAPITAL POBLANA AL INICIO DE ESTE SIGLO COMENZÓ A REBASAR SU TRAZA ORIGINAL Y A PARTIR DE ENTONCES PADECE DE UN CRECIMIENTO DESMEDIDO Y SIN PLANEACIÓN. LOS INMUEBLES TALES COMO EL AEROPUERTO, LA ESTACIÓN DE LOS FERROCARRILES Y LA TERMINAL DE AUTOBUSES, SE HAN VISTO ABSORBIDOS POR EL CRECIMIENTO DE LA MANCHA URBANA, DICHO CRECIMIENTO SE HA CONVERTIDO EN EL PRINCIPAL ENEMIGO DE SUS PROPIOS HABITANTES QUE IMPÁVIDOS SE SORPRENDEN ELLOS MISMOS POR SU APATÍA E INDIFERENCIA DE LA PROBLEMÁTICA QUE LOS AQUEJA (VER PLANO NO. 10 , CRECIMIENTO HISTÓRICO”).

EL ACTUAL GOBIERNO ENFRENTA GRAVES PROBLEMAS EN LOS DISTINTOS SERVICIOS QUE SE LA BRINDAN A LA POBLACIÓN, COMO SON :

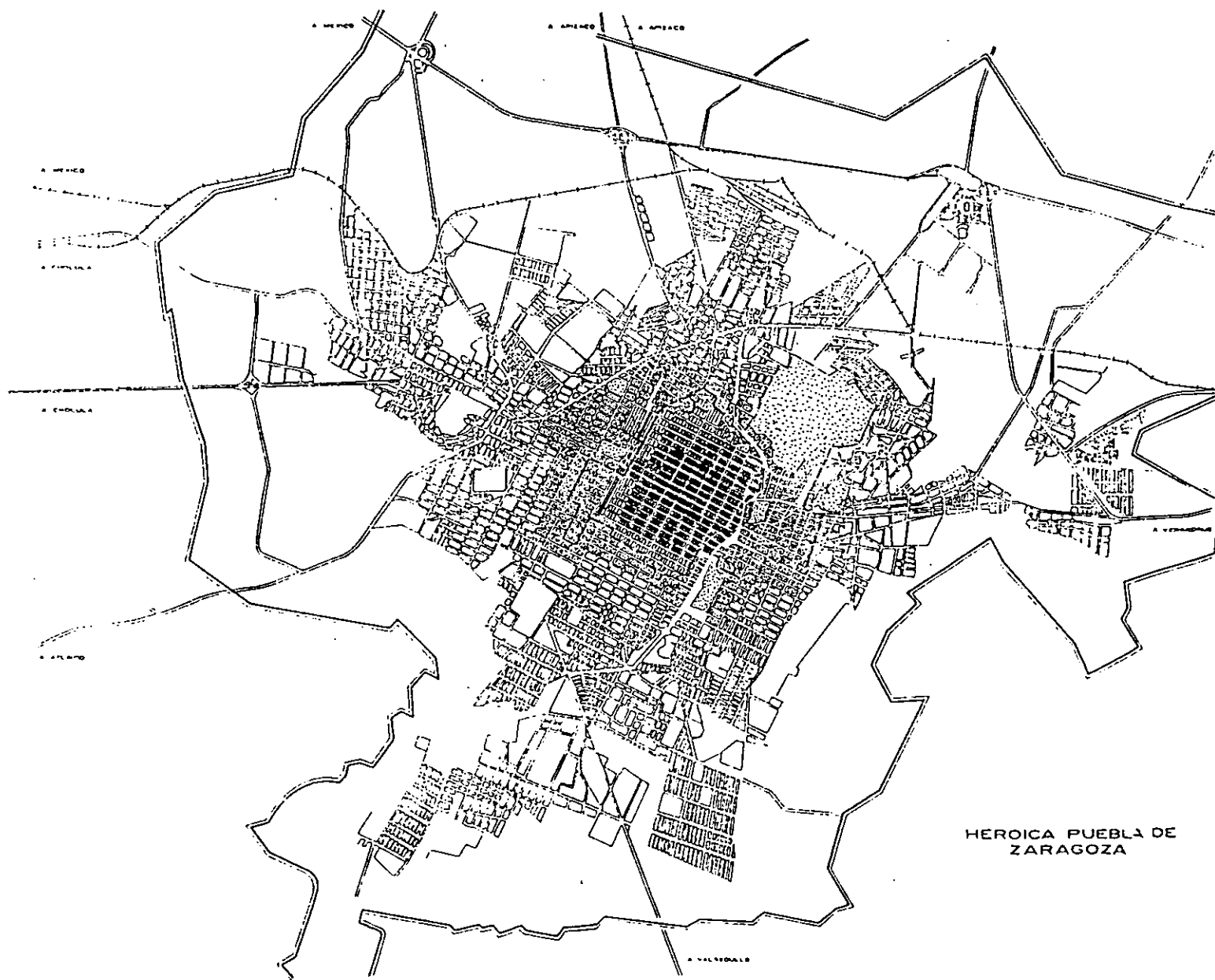
TRANSPORTE.- LA DEFICIENTE PLANEACIÓN EN LAS RUTAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y PUBLICO DAN COMO RESULTADO QUE MUCHAS RUTAS SE TRASLAPEN EN SU RECORRIDO, PROVOCANDO ASÍ AGLUTINAMIENTOS EN LAS ESTRECHAS CALLES DEL CENTRO; ASÍ SE DA UN HECHO INSÓLITO YA QUE ES MUY PROBABLE QUE EL ACTUAL PARQUE VEHICULAR PUDIESE SATISFACER LAS NECESIDADES DE LA CAPITAL, PERO DESAFORTUNADAMENTE NO SE UTILIZA CORRECTAMENTE.


VIVIENDA.- EN ESTE SECTOR EL GOBIERNO HA TRATADO DE CONTROLAR EL CRECIMIENTO DESORGANIZADO Y PROLIFERO QUE SE HA DADO EN LA CIUDAD, PUES COMO TODA URBE EN PROCESO DE DESARROLLO, LA POBLANA ES PRESA DE ASENTAMIENTOS IRREGULARES EN SU PERIFERIA, SOBRE ESTE HECHO LA SECRETARIA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PUBLICAS DEL ESTADO DE PUEBLA CREO UN PLAN DE CONTINGENCIA ENFOCADO HA NO REBASAR LOS LIMITES PREVIAMENTE ESTABLECIDOS POR ESTE ORGANISMO (PLAN S.A.H.O.P.E.P. 1985) . LO QUE SI ES EN UN HECHO ES QUE LA ACTUAL CONFORMACIÓN DE LA CIUDAD EN EL SECTOR SUR HA PROLIFERADO LA VIVIENDA Y EN EL SECTOR NORTE LA INDUSTRIA.

RECREACIÓN.- LAS ÁREAS DESTINADAS A LA RECREACIÓN, ESPARCIMIENTO Y CULTURA HAN PASADO A UN SEGUNDO TERMINO. DENTRO DE LOS PLANES DEL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD, SE HAN LLEVADO ACABO ALGUNOS PROYECTOS QUE CARECEN DE SERIEDAD, COMO LO ES EL DE LA ALAMEDA CENTRAL (ACTUALMENTE MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DE MÉXICO); EL ANTIGUO AEROPUERTO DE LA CIUDAD SE TRANSFORMO EN UN PARQUE PUBLICO EL CUAL NO SE HA TERMINADO. LA CREACIÓN DE UN RECIENTE PLANETARIO ES EVIDENTEMENTE UN ACTO POLÍTICO, MAS QUE UNA DEMANDA REAL AL SERVICIO DE LA POBLACIÓN, YA QUE ES DE DIFÍCIL ACCESO AL PUBLICO EN GENERAL , SE OBSERVA ADEMÁS CARENCIA EN CINES, TEATROS, Y AUDITORIOS (VER PLANO NO. 11 “ USOS DE L SUELO ”).

C.- INFRAESTRUCTURA FERROCARRILERA

EL SISTEMA FERROVIARIO DE LA CIUDAD DE PUEBLA SE ENCUENTRA INTEGRADO A LA RED NACIONAL POR MEDIO DE LA DIVISIÓN PUEBLA, A LA CUAL SE LE INCORPORAN SECTORES DE LOS ESTADOS DE MORELOS Y OAXACA LOS PRINCIPALES PROBLEMAS QUE TIENE SON EL GRAN NUMERO DE VÍAS DENTRO DE LA CIUDAD, YA QUE SE EFECTÚAN CRUCES PELIGROSOS CON LAS VIALIDADES PRINCIPALES; EN EL RECORRIDO DE LA LÍNEA QUE ATRAVIESA LA CIUDAD SOLO EXISTE UN CRUCE A DESNIVEL, EL CUAL SE UBICA CON EL CRUCE DE LA CARRETERA MÉXICO - PUEBLA - VERACRUZ . LOS CRUCES A NIVEL ORIGINAN UN GRAN NUMERO DE ACCIDENTES, PUES AUNQUE LAS DE MANIOBRAS NO SON EXCESIVAS, EL FLUJO VEHICULAR SI LO ES, TRAYENDO COMO CONSECUENCIA PERDIDAS HUMANAS Y MATERIALES COSTOSAS PARA LA POBLACIÓN CAPITALINA (VER PLANO NO.- 12 “ PROPIEDADES DE LOS F.N.M.”).






NORTE

SIMBOLOGIA

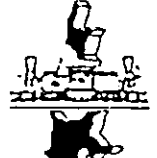
- PUEBLA 1503
- PUEBLA FINAL S.XVI
- PUEBLA FINAL S.XVII
- PUEBLA FINAL S.XIX
- PUEBLA ACTUAL

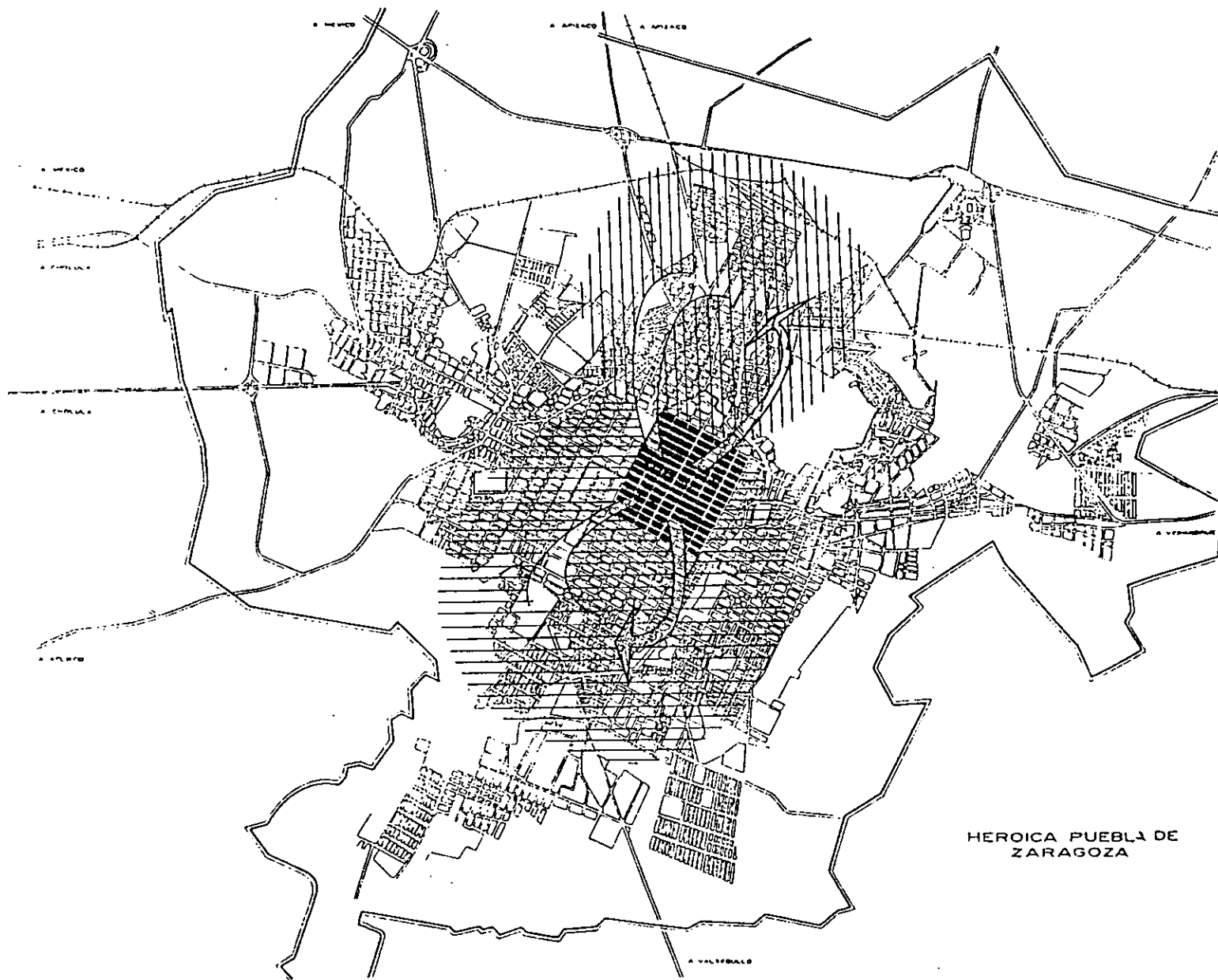


N.-10


CRECIMIENTO HISTÓRICO

1980






HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA



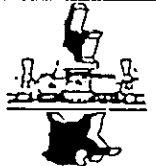
NORTE

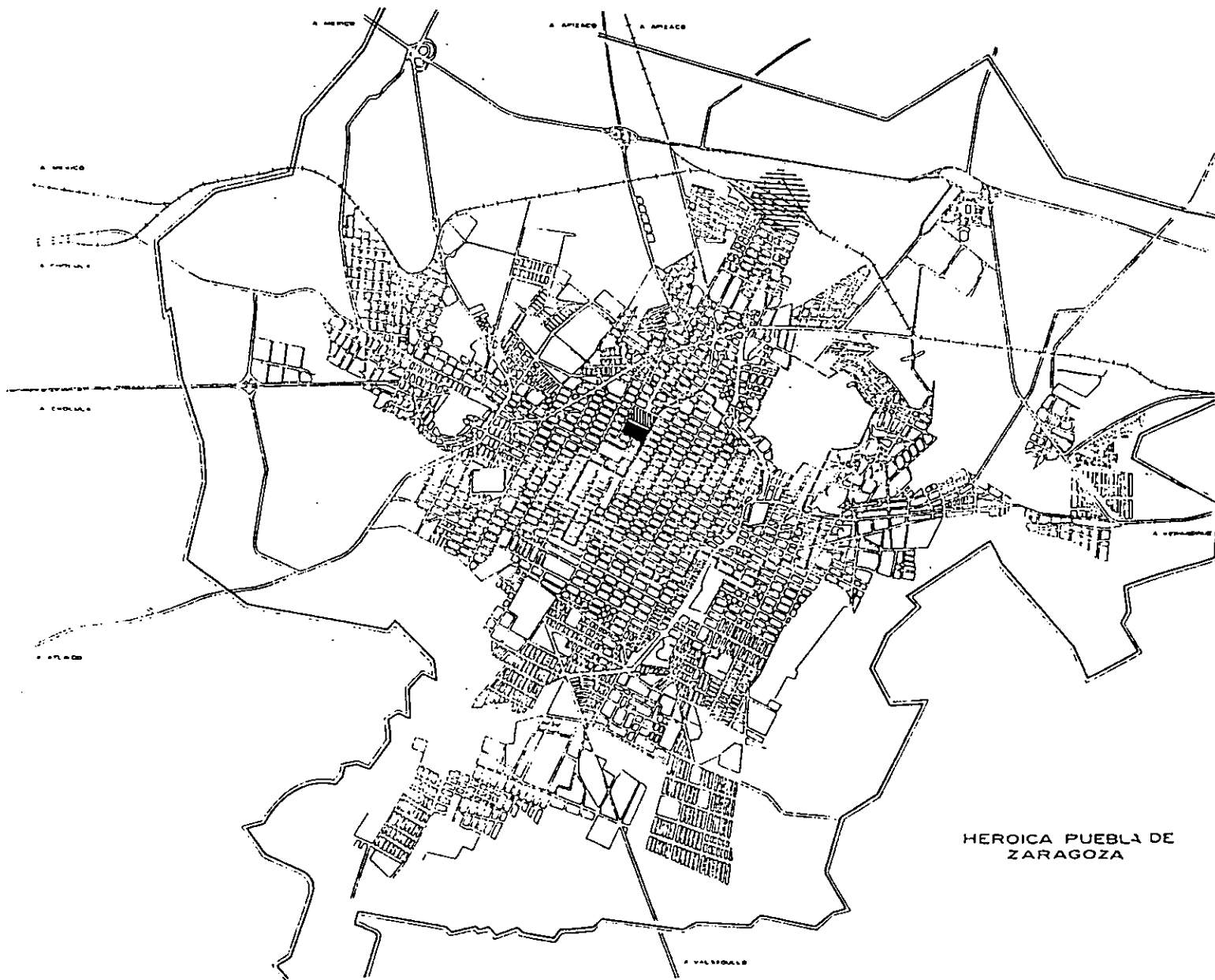
SIMBOLOGIA

- USO COMERCIAL
- USO HABITACIONAL
- USO INDUSTRIAL




N.-U
USOS DEL SUELO
ESQUEMÁTICO






HEROICA PUEBLA DE
ZARAGOZA



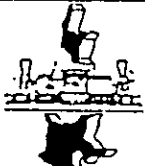
NORTE

SIMBOLOGIA

- MUSEO NACIONAL F.N.M.
- ESTACIÓN FERROCARRIL
- TERRENO DEL PROYECTO



N.-12
PROPIEDADES F.N.M. EN
PUEBLA



D.- EL CENTRO HISTÓRICO

TODO EL ESTUDIO ANTERIOR NOS SIRVE COMO MARCO DE REFERENCIA PARA COMPRENDER LA PROBLEMÁTICA QUE VIVE ACTUALMENTE EL CENTRO HISTÓRICO, PUES A RAÍZ DEL DESMESURADO CRECIMIENTO QUE SE DIO EN LA CAPITAL POBLANA, EL MAS AFECTADO FUE EL CENTRO , YA QUE AL CARECERSE DE UNA LEGISLACIÓN ADECUADA QUE FOMENTARA LA CONSERVACIÓN DE LOS INMUEBLES HISTÓRICOS, SU DESTRUCCIÓN FUE LOGRÁNDOSE PAULATINAMENTE A PLACER DE LOS PROPIETARIOS QUE DECIDIAN REALIZAR ADECUACIONES A LAS CONSTRUCCIONES . ESTE NO ES EL ÚNICO PROBLEMA QUE AFECTO AL CENTRO HISTÓRICO, PUES TAMBIÉN LO HIZO EL DESORDEN VIAL GENERADO POR LA FORZOSA NECESIDAD DE TODOS LOS SECTORES DE LA POBLACIÓN POR TRANSITAR POR EL CENTRO DE LA CAPITAL, PUES ES ALLÍ DONDE SE CENTRALIZAN TODAS LAS ACTIVIDADES PRIORITARIAS DE LA MISMA. SURGIENDO AL MISMO TIEMPO EL GRAVE PROBLEMA DE EL COMERCIO AMBULANTE . LA UNESCO PERCATÁNDOSE DE ELLO Y TRATANDO DE CONSERVAR EL LEGADO HISTÓRICO, CULTURAL Y ARQUITECTÓNICO QUE SE TIENE EN EL CORAZÓN DE ESTA GRAN METRÓPOLIS SE DECRETO EL DÍA 18 DE NOVIEMBRE DE 1977 QUE EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUEBLA DE LOS ÁNGELES , PASARA A FORMAR PARTE DEL PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD , CONSIDERANDO A ESTA ÁREA COMO ZONA DE MONUMENTOS HISTÓRICOS. ESTA ZONA SE LOCALIZA AL SUR DE LOS CERROS DE LORETO Y GUADALUPE Y SE INSCRIBE EN UN POLÍGONO REGULAR CON UN ÁREA DE 6.99 KM. 2 SUPERFICIE (VER PLANO NO 13 , " CENTRO HISTÓRICO "). DENTRO DE ESTA ÁREA EXISTENTE UN TOTAL DE 319 EDIFICIOS CONSTRUIDOS DEL SIGLO XV AL XIX ; LOS CUALES ESTÁN CLASIFICADOS DE ACUERDO A SU FUNCIÓN. ASÍ PUES TENEMOS QUE 61 SON DEDICADOS AL CULTO RELIGIOSO ; EN 71 DE ELLOS SE IMPARTE EDUCACIÓN Y SE PRESTAN SERVICIOS ASISTENCIALES Y LOS RESTANTES SON EDIFICIOS CIVILES DE USO PARTICULAR.

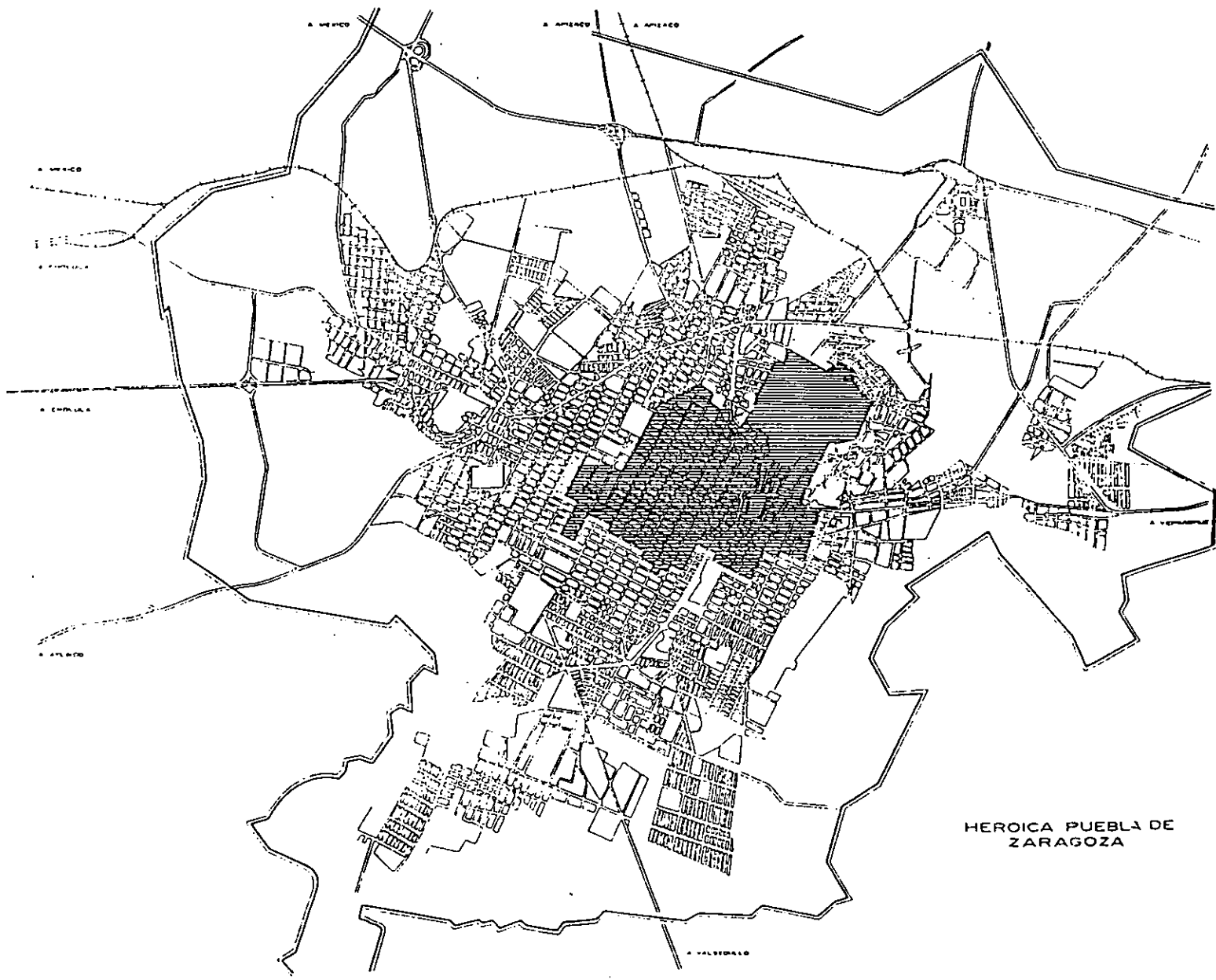
PARA PODER SALVAGUARDAR ESTE PATRIMONIO MUNDIAL , EL GOBIERNO DE PUEBLA HA ADOPTADO LAS SIGUIENTES MEDIDAS:


- CREACIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO.
- DESCENTRALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.
- MAYOR CONTROL EN LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE USO DEL SUELO.
- MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA.
- PLAN SECTORIAL DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DE LA CIUDAD DE PUEBLA.
- PROGRAMA DE ORDENAMIENTO URBANO DEL ÁREA METROPOLITANA.
- RESCATE, RESTAURACIÓN Y REUTILIZACIÓN DE INMUEBLES, PARQUES Y PLAZAS.

EN BASE A ESTE PLAN LA S.A.H.O.P.E.P HA ESTRUCTURADO UN PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO (VER PLANO NO 14 DESARROLLO URBANO DE LA S.A.H.O.P.E.P.) EL CUAL INCLUYE :

- CONSTRUCCIÓN DE DOS CENTRALES DE AUTOBUSES
- AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRILES
- CARRETERA A MORELOS
- CARRETERA A VERACRUZ
- LIBRAMIENTO CARRETERO DE LA CIUDAD DE PUEBLA
- CREACIÓN DE ÁREAS VERDES


SI ESTE PLAN SE CUMPLE DEBIDAMENTE , LAS REPERCUSIONES SERÁN EN BENEFICIO DE LA CAPITAL Y DE SUS HABITANTES.








NOORTE

SIMBOLOGIA

 **CENTRO HISTÓRICO**

N.-13
CENTRO HISTÓRICO




Escala: 1:50,000

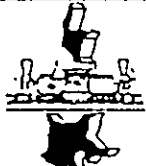
Elaborado por: [illegible]

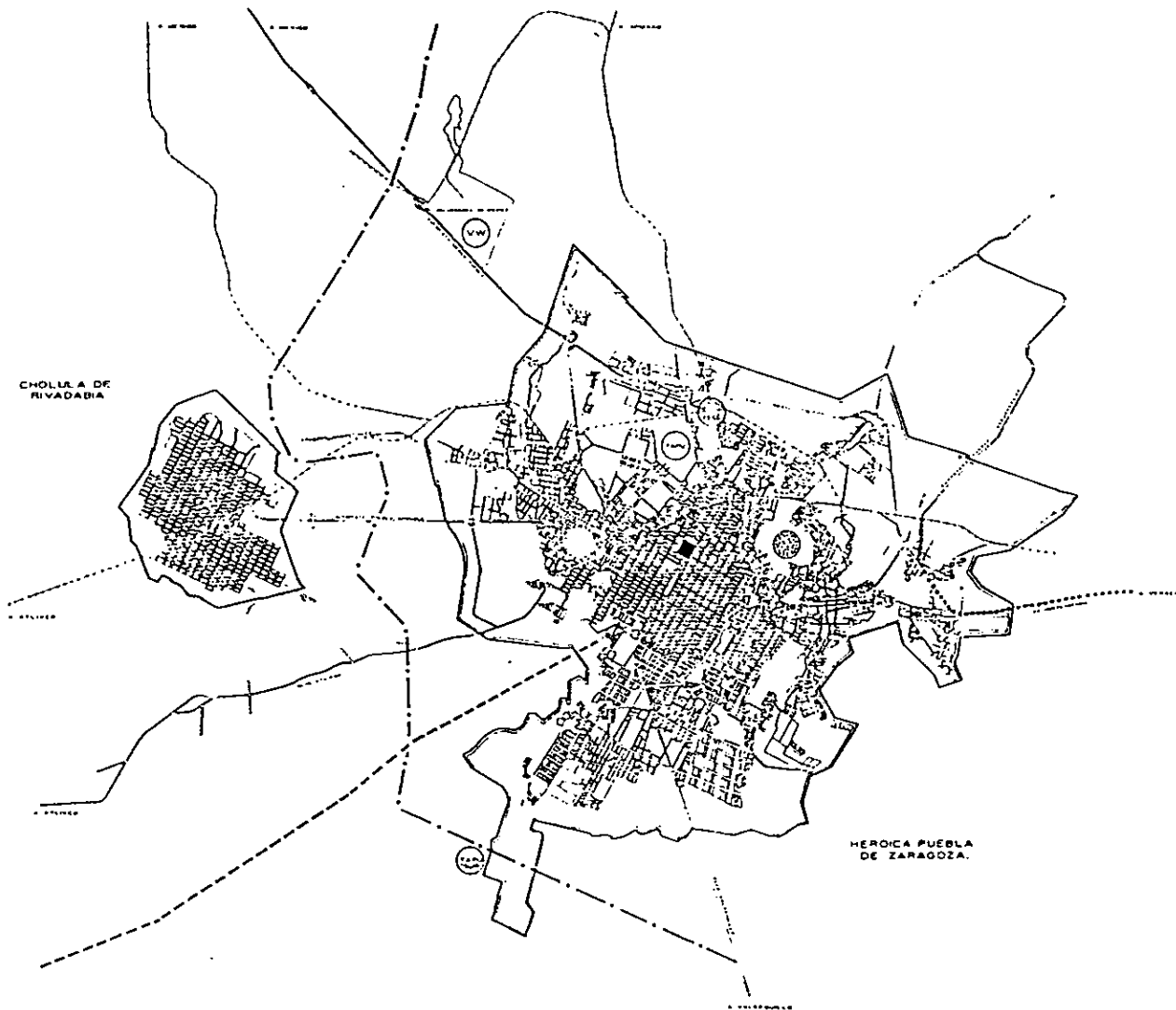
Revisado por: [illegible]

Aprobado por: [illegible]


Fecha: [illegible]












DESARROLLO URBANO DE SAHOPEP.



NOORTE

SIMBOLOGIA

-  CENTRAL DE AUTOBUSES
-  ÁREAS VERDES
-  AMPLIACION ESTACION FF.CC.
-  CARRETERA A MORELOS
-  CARRETERA A VERACRUZ
-  LIBRAMIENTO



N.-14
PLAN DE S.H.A.O.P.E.P.

