



Ciudad
de Progreso

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

ándale
Abrimos tu espacio para que vivas
tu Centro Histórico



Memoria Documental

Estudio de
Movilidad Urbana
— en el Centro Histórico —

-CONTENIDO-

- I. PRESENTACIÓN**
- II. MARCO LEGAL**
- III. OBJETIVO**
- IV. ANTECEDENTES**
- V. MARCO NORMATIVO LEGAL**
- VI. VINCULACIÓN CON EL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO**
- VII. ACCIONES REALIZADAS**
 - 1. CONMEMORACIÓN DEL DÍA DEL PEATÓN**
 - 2. PLANTEAMIENTO DEL PROGRAMA DE PEATONALIZACIÓN TEMPORAL**
 - 3. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA**
 - I. Desarrollo de mesas de trabajo
 - i. Primera mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - ii. Segunda mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - iii. Tercera mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - iv. Cuarta mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - v. Quinta mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - vi. Sexta mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas
 - vii. Séptima mesa de trabajo
Reseña de participaciones destacadas

- II. Resumen de solicitudes y comentarios de las mesas de trabajo
- III. Retroalimentación del proyecto
 - i. Sesión con participantes a favor del proyecto
 - ii. Sesión con participantes que han manifestado inconvenientes con el proyecto
- IV. Sesiones temáticas
- V. Evidencia de atención a solicitudes

4. REUNIÓN RESOLUTORIA

VIII. SEGUIMIENTO Y CONTROL

1. PLANEACIÓN

- I. Planeación intermunicipal
- II. Estrategias para la recolección de datos
- III. Difusión
- IV. Coordinación con vecinos y locatarios

2. PLANIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE CONFINAMIENTO PEATONAL

3. INDICADORES BASE

- I. Indicadores de movilidad
- II. Indicadores sociales
- III. Indicadores económicos (de percepción)
- IV. Indicadores ambientales
- V. Indicadores de transporte turístico local

IX. LOGROS Y RESULTADOS

1. EJECUCIÓN

- I. Principales Aspectos de Operatividad
 - i. Corredor de la Avenida Reforma
 - ii. Corredor de la Calle 16 de Septiembre
 - iii. Corredor de Avenida 3 Oriente
 - iv. Corredor de Avenida 6 Oriente
 - v. Corredor de Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza

2. REUNIÓN DE SEGUIMIENTO

3. RESULTADOS POR INDICADOR

- I. Indicadores de movilidad
- II. Indicadores sociales
- III. Indicadores económicos (de percepción)
- IV. Indicadores ambientales
- V. Indicadores de transporte turístico local

4. APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

I. PRESENTACIÓN

Esta memoria documental es realizada en base al estudio de movilidad urbana en el Centro Histórico de la ciudad, denominado “Ándale”, el cual consiste en la ejecución de una prueba piloto para ampliar el espacio público destinado a la movilidad peatonal.

El periodo documentado para la descripción del proceso, las actividades requeridas y el alcance del presente estudio de movilidad es de agosto de 2017 a septiembre de 2018, en donde las unidades administrativas participantes en la realización del estudio y el presente documento son la Dirección de Planeación y Proyectos, así como la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad.

La documentación relacionada con el proyecto se encuentra ubicada en las oficinas que ocupa la Secretaría de Movilidad, ubicada en Calle Tlaxcala, en el inmueble con número 47, primer piso, colonia San Rafael Oriente, Puebla, Puebla.

La titular a cargo de la Secretaría de Movilidad es la licenciada Mariana Navarrete Little.

II. MARCO LEGAL

Lineamientos para la Elaboración e Integración de Libros Blancos y Memorias Documentales de la Administración Pública Municipal.

III. OBJETIVO



Llevar a cabo la implementación de un estudio de movilidad urbana que permita ampliar y rescatar el espacio público para la seguridad, convivencia y disfrute de los peatones del Centro Histórico de la ciudad de Puebla, durante un periodo temporal, con el propósito de llevar a cabo un análisis minucioso, a través de la obtención de datos y muestreos que permitan determinar las acciones a futuro, posibilitando la mejora de la infraestructura urbana enfocada a brindar mayor seguridad y comodidad al realizar desplazamientos y traslados a pie.



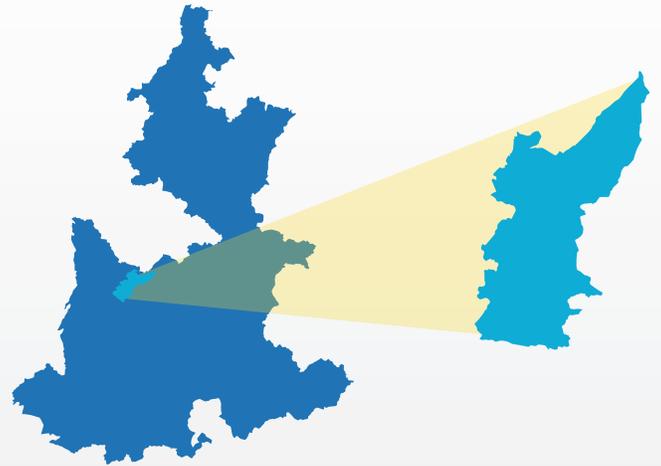
Para ello, durante la ejecución del estudio, se realizó el levantamiento de aforos y datos estadísticos, mediciones de la calidad del aire, así como la implementación de intervenciones viales temporales, que permitan obtener datos precisos relacionados a la mejora de la movilidad urbana en la zona referida.



“Ándale” es una estrategia urbana coordinada entre el Ayuntamiento, colegios y organizaciones ciudadanas para fomentar el traslado a pie en el Centro Histórico, a través de la ampliación del espacio peatonal.

IV. ANTECEDENTES

La ciudad de Puebla está situada aproximadamente a 100 kilómetros al oriente de la Ciudad de México, al pie del volcán Popocatepetl, fue fundada ex nihilo en 1531. Ha conservado grandes edificios religiosos, como la catedral que data de los siglos XVI y XVII, palacios magníficos, como el del arzobispado y un gran número de casas con muros cubiertos de azulejos. El barrio barroco de la ciudad es único en su género, debido a la adaptación local de los nuevos conceptos estéticos surgidos de la fusión de los estilos arquitectónicos y artísticos de Europa y América.



El Centro Histórico de Puebla es la zona que se considera origen de la capital poblana. Fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el 11 de diciembre de 1987 y ofrece 2,619 monumentos históricos registrados en 391 manzanas; de ellos, 57.3% está conformado por oficinas, residencias que datan del siglo XIX; los inmuebles de las centurias XVI, XVII y XVIII representan respectivamente 1.1%, 23.4% y 18.2%. Por lo que una de las actividades obligadas a realizar, es el caminar por sus calles para contemplar su belleza histórica y arquitectónica.

En los últimos años, la afluencia vehicular ha ido en aumento en la ciudad y, el Centro Histórico es la zona de principal atracción para la población, no sólo como punto de destino sino también de paso, ya que varias de sus avenidas son utilizadas para cruzar el centro, principalmente, de poniente a oriente en ambos sentidos de circulación, correspondiente al tramo ubicado entre la Avenida 11 Norte – Sur y el Boulevard Héroes del 5 de Mayo, lo cual genera una fuerte congestión vehicular.

Las condiciones actuales de las vialidades del Centro Histórico, no ofrecen a sus visitantes la comodidad y la seguridad para caminar sobre las mismas, dada la importante cantidad de peatones, así como la concentración del parque vehicular estacionado en algunas de las principales vialidades de éste. Aunado al volumen de comercios establecidos en la zona que, en algunos casos, cuentan con anuncios o mobiliario colocado en las banquetas que imposibilitan un traslado adecuado, así como la consideración del creciente comercio informal que invade las calzadas peatonales y vehiculares.

Es entonces que, a pesar de la belleza y las múltiples atracciones del Centro Histórico, la experiencia de caminar por sus calles no ofrece las condiciones de accesibilidad óptimas, dado que las personas deben esquivar una serie de obstáculos y mantenerse alerta por el constante flujo vehicular.



https://es.wikipedia.org/wiki/Centro_hist%C3%B3rico_de_Puebla
<https://whc.unesco.org/es/list/416>

Por otra parte, se estima que para el año 2015 en el estado de Puebla, se registraron 5 mil 863 muertes causadas por diabetes mellitus, así como 6 mil 88 muertes por enfermedades del corazón, ambas estrechamente ligadas a la obesidad y el sedentarismo.

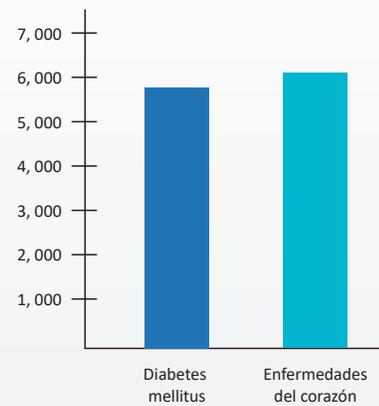
El modelo actual de movilidad, que fomenta la generación de desplazamientos en vehículos automotores, contribuye en cierta medida a la generación de hábitos y conductas nocivas para la salud, al no promover e incentivar la elección de formas de desplazamiento activas para solventar las necesidades de movilidad cotidiana. A su vez, el modelo urbano centrado en la movilidad motorizada, desencadena emisiones significativas de contaminantes a la atmósfera que deterioran la calidad del aire y que tienen efectos sobre la salud pública. En este sentido, para el mismo año se registraron 1 mil 83 muertes a causa de enfermedades pulmonares obstructivas crónicas y 270 casos de defunciones por bronquitis, enfisema pulmonar y asma, que se consideran alteraciones de la salud relacionadas a la contaminación del aire en el Estado. La oferta de infraestructura para los desplazamientos en vehículos privados automotores y las facilidades para su adquisición representan factores clave para incentivar una demanda creciente en su uso.

Asimismo, la percepción del uso del automóvil como una necesidad construida y ligada a la aspiración de un modelo específico de vida, tiene como principales causas: la limitada oferta de infraestructura para las formas de movilidad que no son a través del vehículo privado automotor; el modelo socioeconómico actual, que hace manifiesta de forma explícita e implícita la consideración simbólica del vehículo automotor como un referente de estatus social y poder adquisitivo; así como la creencia de que al transportarse en la ciudad dentro de un vehículo privado, los desplazamientos serán más seguros, rápidos, baratos y eficientes.

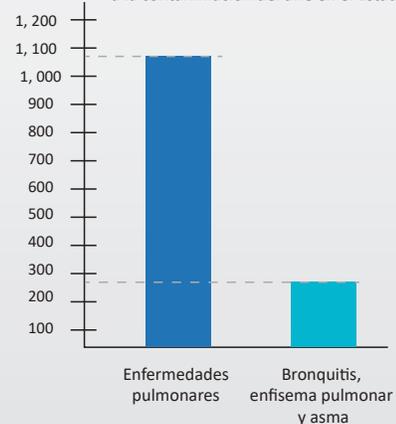
Dicho esto, se identifica que es necesario modificar los esquemas de pensamiento que centralizan al vehículo privado automotor como la mejor opción de desplazamiento.

Actualmente en el municipio de Puebla existen políticas provisionales que promueven otras posibilidades de experimentar y moverse en la ciudad, distintas a los

Muertes por obesidad y sedentarismo (2015)



Alteraciones de la salud relacionadas a la contaminación del aire en el Estado



viajes motorizados. Tal es el caso de la conversión temporal del espacio público, que usualmente es destinado al tránsito de vehículos motorizados, a espacios de uso peatonal y ciclista como un mecanismo que contribuye al fomento de valores de convivencia y alienta el encuentro con la ciudad a partir de experiencias de viaje no motorizadas que activan y democratizan el espacio urbano.

En este sentido, actualmente se realizan en el municipio ejercicios de peatonalización temporal de calles en el Centro Histórico durante fines de semana y días festivos. Cabe mencionar que el desarrollo de estas acciones es fundamental en la vitalización de la ciudad y la provisión de mejores condiciones de seguridad vial para la significativa cantidad de personas que hacen uso del espacio público del Centro Histórico, sin embargo, se identifica pertinente fortalecer la periodicidad de su ejecución, las estrategias de promoción y socialización, los mecanismos de monitoreo continuo de sus impactos, así como su reforzamiento con el desarrollo de actividades culturales y recreativas en el espacio público.

Por otro lado, en 2011 se da inicio al programa dominical de promoción de la actividad física, recreativa y cultural mediante el uso de la bicicleta en el municipio de Puebla, nombrada en sus inicios como “Gran Vía Recorre Puebla” y denominada desde 2014 como “Ciclo Vía Paseo Histórico”. El paseo dominical comprende la apertura de 4 kilómetros de espacio público en las calles para caminar, correr, patinar o utilizar bicicleta en un espacio seguro y confortable para las personas, con acceso restringido a vehículos motorizados.

El paseo se desarrolla cada domingo en un horario de 08:00 a 12:00 horas, en los tramos Av. Don Juan de Palafox y Mendoza - Av. Reforma - 13 Sur - Av. Juárez, con sus límites en las calles 6 Norte y Blvd. Atlixco, al oriente y poniente de la ciudad, respectivamente.

Es por todo esto, que se requiere la implementación de proyectos y el desarrollo de políticas públicas que permitan garantizar la seguridad del peatón, principalmente en la zona del Centro Histórico, derivado de la concentración peatonal que éste presenta.

Referencia: Programa de Movilidad Urbana Sustentable



V. MARCO NORMATIVO LEGAL

El artículo 71 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, plantea como deber de las políticas y programas de movilidad, la procuración de la accesibilidad universal de las personas, fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades, promover los usos de suelo mixtos, establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad, promover la innovación tecnológica para la gestión de la movilidad, aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte y promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la racionalización del uso del automóvil. Asimismo, en sus artículos 72 y 73 se indica que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito y la movilidad, así como promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes.

Dentro de la Ley Orgánica Municipal del Estado de Puebla en su artículo 78, fracción LXI, plantea la obligación de los Ayuntamientos para "formular, conducir y evaluar la política pública de accesibilidad, entendidas como las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de oportunidades con las demás, al entorno físico, el transporte y las comunicaciones". Por otro lado, el artículo 91 fracción LXI, señala las facultades y obligaciones de los presidentes municipales con relación a la promoción del desarrollo y la adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad y el libre tránsito de las personas con discapacidad.

En este sentido, el Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla, en su línea de acción 1.3.2., señala el implementar un programa de peatonalización temporal de las calles del Centro Histórico.

De la misma forma, su desarrollo se articula con el cumplimiento a los Considerandos XVI y XVII, del Punto de Acuerdo Primero aprobado en la Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha dieciséis de febrero de dos mil dieciocho.

VI. VINCULACIÓN CON EL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO

Programa 21. Infraestructura Vial.

Línea de Acción: Fomentar el establecimiento de calles peatonales y de tránsito controlado.

VII. ACCIONES REALIZADAS

1. CONMEMORACIÓN DEL DÍA DEL PEATÓN

Dentro de las actividades calendarizadas en el Presupuesto Basado en Resultados (PBR) de la Secretaría de Movilidad correspondiente al año 2017, se estipuló la implementación de un programa de peatonalización temporal.

Es por ello, que para llevar a cabo la implementación del programa de peatonalización temporal se determinó viable que en la celebración del Día Internacional del Peatón, se realizara el cierre temporal de las calles: 3 Oriente entre las calles 2 Sur y 4 Sur, también entre las calles 6 Sur y Boulevard Héroes del 5 de Mayo, 6 Oriente entre las calles 2 Norte y Calle 5 de Mayo, así mismo la Calle 5 de Mayo entre las calles 6 y 8 Oriente.





Se permitió la accesibilidad a más de
90 MIL
PEATONES

En otro sentido, se señala que como consecuencia de la actividad sísmica del 19 de septiembre de 2017, se presentaron diversas afectaciones a múltiples inmuebles ubicados en el Centro Histórico, situación que conllevó a la implementación de una serie de acciones inmediatas por parte de las autoridades Municipales, tales como el desvío de las rutas de transporte público, restricción al tránsito vehicular en algunas vialidades, establecimiento de albergues temporales, así como el apuntalamiento de estos inmuebles, entre otras.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROGRAMA DE PEATONALIZACIÓN TEMPORAL

El 16 de febrero del presente año, se conformó una comisión transitoria de regidores, denominada

“Comisión Transitoria para la Regeneración de la Habitabilidad, Movilidad, Espacio Público y Productividad del Centro Histórico”

la cual realizó una serie de reuniones con las dependencias y organismos competentes en la materia, con el objetivo de fijar una serie de estrategias que garantizaran la seguridad de la población, ante la eventualidad sísmica presentada en septiembre de 2017, así como el mejoramiento de la movilidad urbana y la reactivación comercial en el Centro Histórico de la ciudad.

Es entonces, que la Secretaría de Movilidad, dentro de las estrategias propuestas para el mejoramiento de la movilidad urbana, presentó ante esta Comisión un programa de peatonalización temporal, el cual tenía como objetivo general, el establecer una red de corredores accesibles y seguros que fomentaran el disfrute y descubrimiento de las riquezas patrimoniales, la conservación de la identidad cultural, social y económica de la zona central y los barrios de la Zona de Monumentos. Dentro de los objetivos específicos del programa de peatonalización temporal, se contemplaron los siguientes:



1

Propiciar la caminata y el desarrollo de actividades culturales, recreativas y turísticas en el espacio público, de manera sistemática y regular.



2

Concebir las calles como espacios públicos y lugares de encuentro impregnados de la identidad cultural e histórica para estimular su vitalidad.



3

Funcionar como una herramienta de evaluación dinámica para la creación de nuevos corredores peatonales, de prioridad peatonal y de sistemas de transporte dentro del Centro Histórico.



4

Aumentar progresivamente la superficie del espacio público dedicado a los peatones para motivar e incentivar la caminata como medio de desplazamiento y actividad recreativa.



5

Revalorizar la riqueza patrimonial, la identidad cultural, social y económica de la zona central y los barrios de la Zona de Monumentos.

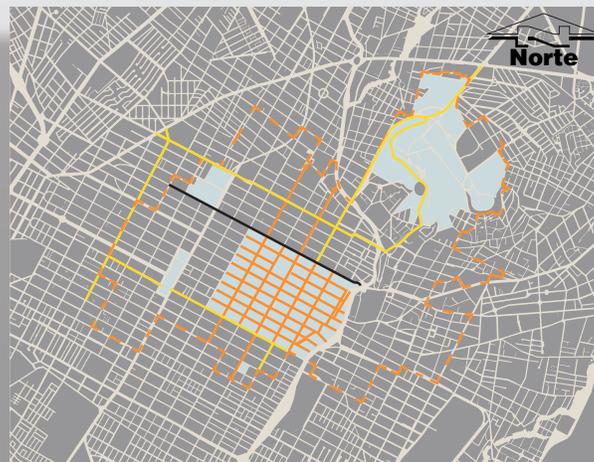
El proyecto fue concebido como un programa temporal, con el propósito de generar los argumentos y datos técnicos, a través de los criterios de evaluación determinados, que permitan generar las políticas y acciones necesarias para contribuir con la construcción de una nueva cultura vial, en la cual el modo de traslado peatonal sea el principal. Asimismo, permite realizar la evaluación de las estrategias de carácter territorial, urbanístico y de transporte que deberían llevarse a cabo para consolidar un sistema de movilidad sostenible, dentro de las cuales, destacan las que a continuación se relacionan:

Reorientar las tendencias de diseño urbano acontecidas, dado el modelo disperso vinculado con la expansión periférica de actividades anteriormente centralizadas como; el comercio, las oficinas o determinados servicios, ya que esto regularmente viene acompañado de un mayor uso del automóvil, creando una dependencia sobre este modo de transporte.

Realizar una distribución equitativa de los recursos destinados a las actividades de mantenimiento y ejecución de obra, integrando el desarrollo y la transformación de vialidades que incorporen de manera correcta otros modos de transporte, como la bicicleta y el transporte público.

Reducir el tránsito vehicular en la zona, incentivando al uso de otros modos de transporte eficientes y amigables con el medio ambiente.

Para la ejecución del programa, se contemplaría el cierre total del polígono dentro de la Zona de Monumentos del Centro Histórico en donde no se cuenta con cobertura del servicio de transporte público, así como el cierre de las Calles 5 Norte - Sur y 16 de Septiembre - 5 de Mayo, con el objetivo de potencializar el uso, aprovechamiento y goce de espacios públicos por parte de la población, así como la conexión de las calles peatonales existentes.



Zonificación de la intervención del programa de peatonalización temporal.

Calles:

- 5 Norte-Sur
- 3 Norte-Sur (tramo 10 Pte. a 9 Pte.)
- 16 de Septiembre-5 de Mayo
- 2 Norte-Sur (tramo de 10 Ote. a 9 Ote.)
- 4 Norte-Sur (tramo de 10 Ote. a 9 Ote.)
- 6 Norte-Sur (tramo de 10 Ote. a 9 Ote.)
- 8 Poniente-Oriente (tramo de 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 6 Poniente-Oriente (tramo de 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 4 Poniente-Oriente (tramo de 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 2 Poniente-Oriente (tramo de la Calle 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- Av. Reforma-Av. Don Juan de Palafox y Mendoza (tramo de la Calle 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 3 Poniente-Oriente (tramo de la Calle 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 5 Poniente-Oriente (tramo de la Calle 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)
- 7 Poniente-Oriente (tramo de la Calle 7 Pte. a Blvd. Héroes del 5 de Mayo)

Dado que la Comisión Transitoria para la Regeneración de la Habitabilidad, Movilidad, Espacio Público y Productividad del Centro Histórico, se extinguió el 09 de febrero de 2017, los integrantes que la conformaban concedieron constancia de las actividades pendientes por realizar por parte de las Dependencias y Organismos gubernamentales.

Al respecto y, en lo que se refiere al programa de peatonalización, se estableció realizarlo en fines de semana y los días festivos, iniciando el fin de semana del 17 y 18 de marzo, contemplando el 07 de mayo para dar a conocer los resultados de las pruebas, sin embargo, no pudo llevarse a cabo dado el corto tiempo para realizar la logística operativa y la socialización correspondiente.

3. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA

I. Desarrollo de las mesas de trabajo

La Secretaría de Movilidad continuó trabajando en el análisis e implementación del programa de peatonalización y, considerando la importancia de integrar a los diversos sectores de la población, en conjunto con los titulares de las Dependencias y Organismos involucrados, así como el Presidente Municipal, se determinó viable realizar mesas de trabajo con diversos sectores de la sociedad, dentro de los cuales se destacan los representantes de cámaras de comercio, de estacionamientos, de hoteles, de restaurantes, además de académicos y comunicólogos.

La realización de las mesas de trabajo fue concebida con el propósito de dar a conocer los principales detalles de la propuesta, así como para esclarecer dudas, además de retroalimentar y enriquecer el proyecto planteado. Es por ello, que para determinar la conformación de las mesas de trabajo, se integró un listado con los nombres de los posibles participantes, tomando en cuenta como criterios de selección el nivel de representatividad ante el sector, el interés de participación en el proyecto y conocimientos en el área de movilidad urbana, entre otros. La conformación de este listado estuvo a cargo de los Secretarios de Turismo, Desarrollo Económico, Movilidad y Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.

Una vez conformado el listado, los posibles convocados se dividieron por grupos, quedando de la siguiente forma:

Primera mesa de trabajo.- Hoteles y Restaurantes

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Manuel Domínguez Gabian	Asociación de Hoteles y Moteles	SEMOVI/DGM/0769/2018
Gustavo Ponce de León	Asociación de Hoteles y Moteles	SEMOVI/DGM/0770/2018
Alfonso Alonso Díaz Caneja	Asociación de Hoteles del Centro Histórico	SEMOVI/DGM/0771/2018
Arturo Delgado Ramírez	Asociación Poblana de Restaurantes y Prestadores de Servicios, A.C. (APREPSAC)	SEMOVI/DGM/0772/2018
Leobardo Javier Espinosa López	Club Tesoros de México	SEMOVI/DGM/0773/2018
Carlos Arellano Vázquez	Colegio de Arquitectos de Puebla, A.C.	SEMOVI/DGM/0774/2018
Carlos Mastretta Cobel	Peatonalizó la Calle 5 de Mayo	SEMOVI/DGM/0775/2018
Natalia Sardá Cué	Consejo Ciudadano para la Discapacidad	SEMOVI/DGM/0776/2018
Armando Pliego Ishikawa	Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla	SEMOVI/DGM/0777/2018
Stephanie Scherezada Salgado Montes	Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0778/2018

Segunda mesa de trabajo.- Comerciantes

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Ignacio Alarcón Rodríguez Pacheco	Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y Alimentos Condimentados (CANIRAC)	SEMOVI/DGM/0779/2018
Erik Navarro Acevedo	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)	SEMOVI/DGM/0780/2018
Gerardo Sánchez	Asociación de Empresarios del Barrio de "Los Sapos"	SEMOVI/DGM/0781/2018
Juan Pablo Gómez de Alvear	Asociación de Emprendedores de "Los Sapos"	SEMOVI/DGM/0782/2018
Juan Pablo Salazar	Consejo de la Crónica en Puebla	SEMOVI/DGM/0783/2018
Rodolfo Pacheco Pulido	Habitante del Centro Histórico	SEMOVI/DGM/0784/2018
Juan José Cué	Restaurante "El Mural de los Poblanos"	SEMOVI/DGM/0785/2018
Iván Rivero Hermoso	Comerciante de la Calle 6 Oriente, conocida como "La Calle de los Dulces"	SEMOVI/DGM/0786/2018
David Ortega	El Restaurantero Anarquista	SEMOVI/DGM/0787/2018

Tercera mesa de trabajo.- Transporte turístico

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Angélica Galindo Dib	Tip Tours & DMC	SEMOVI/DGM/0789/2018
Andrés Morales Flores	Operadora de Viajes y Transportes Turísticos Poblanos S.A. de C.V.	SEMOVI/DGM/0790/2018
Erik Pulido Faure	Tourister (Estrella Roja)	SEMOVI/DGM/0791/2018
Luis Valdivia Figueroa	ADO	SEMOVI/DGM/0792/2018
Javier Domínguez	Alianza de Transportadoras Turísticas Delegación Puebla ATT.	SEMOVI/DGM/0793/2018
José Abraham Sánchez González	Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM)	SEMOVI/DGM/0794/2018
Luis Fernando Graham Vélver	Dirección de Movilidad Estatal	SEMOVI/DGM/0795/2018
Adán Domínguez Sánchez	Comisión de Movilidad	SEMOVI/DGM/0796/2018
Fernando Cameras Martínez	Facilitador en programas de apoyo para PYMES TURÍSTICAS	SEMOVI/DGM/0798/2018

Cuarta mesa de trabajo.- Cámaras

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Fernando Antonio Treviño Núñez	Centro Empresarial de Puebla, S.P. (COPARMEX)	SEMOVI/DGM/0799/2018
José Rafael Herrera Vélez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)	SEMOVI/DGM/0800/2018
José Juan Ayala Vázquez	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico	SEMOVI/DGM/0801/2018
José Carlos Montiel Solana	Consejo Coordinador Empresarial de Puebla, A.C.	SEMOVI/DGM/0802/2018
Maite Ramos Gómez	Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX)	SEMOVI/DGM/0803/2018
José Luis Escalera	Profética	SEMOVI/DGM/0804/2018
Natalia Sardá Cué	Consejo Ciudadano para la Discapacidad	SEMOVI/DGM/0805/2018
Alan Alberto Rivera Reyes	Bumbak	SEMOVI/DGM/0806/2018
Giovanni Zayas Franzoni	Banco Mundial	SEMOVI/DGM/0807/2018
Alfonso Vélez Iglesias	Autotrafic S.A. de C.V.	SEMOVI/DGM/0808/2018
Antonio Ramírez Priesca		SEMOVI/DGM/0851/2018

Quinta mesa de trabajo.- Estacionamientos

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Hugo Wenzel López	Asociación de Estacionamientos del Estado de Puebla, A.C.	SEMOVI/DGM/0809/2018
Mari Loli Pellón Díaz	Televisa Puebla	SEMOVI/DGM/0810/2018
Isabel Álvarez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)	SEMOVI/DGM/0811/2018
Gilberto Gómez Weinstein	Al Puerto de Veracruz	SEMOVI/DGM/0812/2018
Ari Fernando Valerdi Moroni	Laboratorio de Espacio Público	SEMOVI/DGM/0813/2018
Lydia Dení Gamboa López	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras	SEMOVI/DGM/0814/2018
Dafne Lucina Borromero	Miembro del Colectivo "A Pata"	SEMOVI/DGM/0815/2018
Natalia Sardá Cué	Consejo Ciudadano para la Discapacidad	SEMOVI/DGM/0816/2018

Sexta mesa de trabajo.- Comunicadores

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Javier López Díaz	Buenos días	SEMOVI/DGM/0817/2018
Carlos Marín Huerta	Así sucede	SEMOVI/DGM/0818/2018
Enrique Montero Ponce	Tribuna Radiofónica	SEMOVI/DGM/0819/2018
Fernando Canales	Ultra noticias	SEMOVI/DGM/0820/2018
Iván Mercado	Oro Noticias	SEMOVI/DGM/0821/2018
Paty Estrada		SEMOVI/DGM/0822/2018
Héctor Zamarrón		SEMOVI/DGM/0823/2018
Alma Jacobo	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras	SEMOVI/DGM/0824/2018

Séptima mesa de trabajo.- Académicos

NOMBRE	PROCEDENCIA	OFICIO DE NOTIFICACIÓN
Andrea Juárez Barranco	Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla A.C.	SEMOVI/DGM/0825/2018
Adriana Vázquez López	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla	SEMOVI/DGM/0826/2018
Lydia Dení Gamboa López	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras	SEMOVI/DGM/0827/2018
María Antonieta Carmona Torres	Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla A.C.	SEMOVI/DGM/0828/2018
Stephanie Scherezada Salgado Montes	Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0829/2018
Francisco Vélez Pliego	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0832/2018
Hortencia Ramón	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0833/2018
Lidia E. Gómez	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0834/2018
Alejandro R. Lambarry	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0835/2018
Karla Villaseñor P.	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0836/2018
Ignacio Rojas	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0837/2018
Alberto López Cuenca		SEMOVI/DGM/0839/2018
Citlalli Reynoso	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0840/2018
Gabriel Montes	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla	SEMOVI/DGM/0841/2018

La notificación de la invitación se realizó a través de oficio personalizado a cada convocado, sin embargo, la asistencia no fue limitativa.



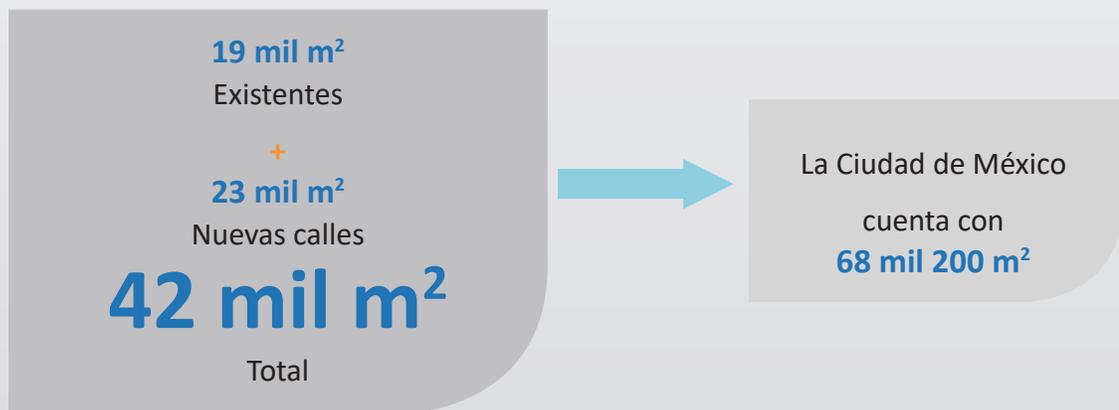
Derivado del número de invitados esperados, se optó por realizar las mesas de trabajo en el Auditorio Angelópolis del Centro de Convenciones y las fechas seleccionadas para su celebración fueron el 16, el 23 y el 31 de mayo.

Para el orden del día, se consideró el siguiente:

- Presentación de los asistentes (5 minutos)
- Ponencia de especialista en materia de movilidad urbana (20 minutos)
- Exposición del proyecto a cargo de la Secretaría de Movilidad (40 minutos)
- Sesión de preguntas y respuestas (45 minutos)

En lo que respecta a la ponencia del especialista, se consideró necesario agregarla con la finalidad de sensibilizar a los asistentes en las acciones realizadas en materia de movilidad implementadas en distintas ciudades del mundo, así como los beneficios obtenidos por dicha implementación.

Metros cuadrados destinados a la movilidad peatonal



Políticas de operación

Los vehículos particulares sólo podrán acceder a los estacionamientos y cocheras privadas cumpliendo las siguientes reglas:

- La velocidad máxima de 10 km/h
- Respetar los sentidos de circulación establecidos
- Mantener las intermitentes encendidas
- Respetar el confinamiento
- En todo momento deberá darle preferencia al peatón

Las actividades de carga y descarga de mercancías se podrán realizar de 23:00 a 11:00 horas del día siguiente.

A los vehículos de emergencia se les permitirá el paso sobre los carriles habilitados para accesos a estacionamientos con una velocidad máxima de 10 km/h.

En lo que respecta a motocicletas, sólo se les permitirá el acceso a quienes hagan uso de un estacionamiento privado.

Los usuarios de la bicicleta tendrán acceso a las calles peatonales, siempre y cuando desmonten, excepto niños. Los días domingo, la peatonalización en la Avenida Reforma se hará efectiva después de las 12:00 horas, siendo necesario que desmonten.

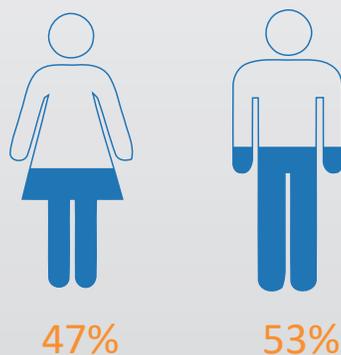
Los usuarios que cuenten con patines, patineta, scooter, entre otros dispositivos, no podrán hacer uso de las banquetas y deberán conducirse cuidadosamente.

Los usuarios que asistan acompañados por mascotas, deberán recoger las heces fecales y desechos que se generen, deberán utilizar correa, mientras que las razas dominantes deberán llevar bozal.

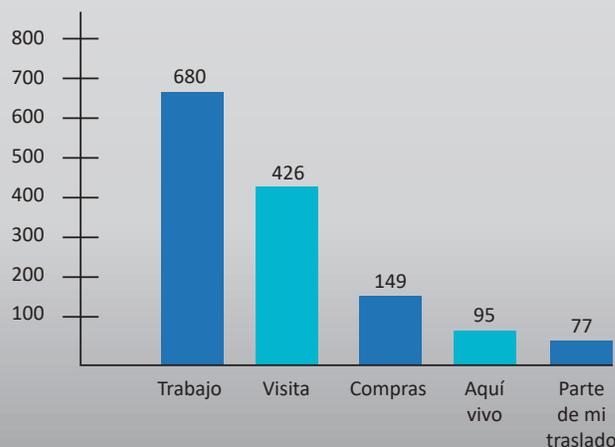
Los peatones tendrán que dar prioridad de cruce a aquellos usuarios que presenten alguna discapacidad o pertenezcan a algún grupo vulnerable.

Resultados de la encuesta

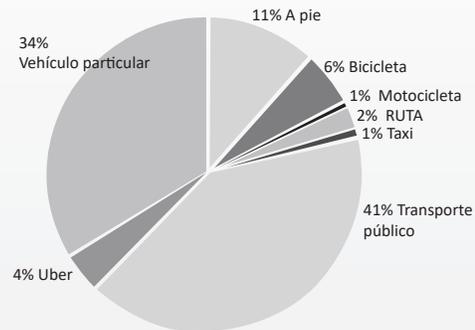
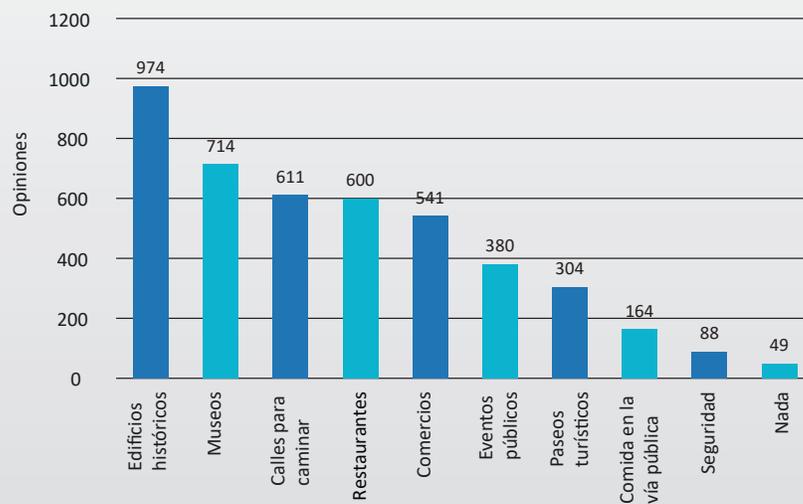
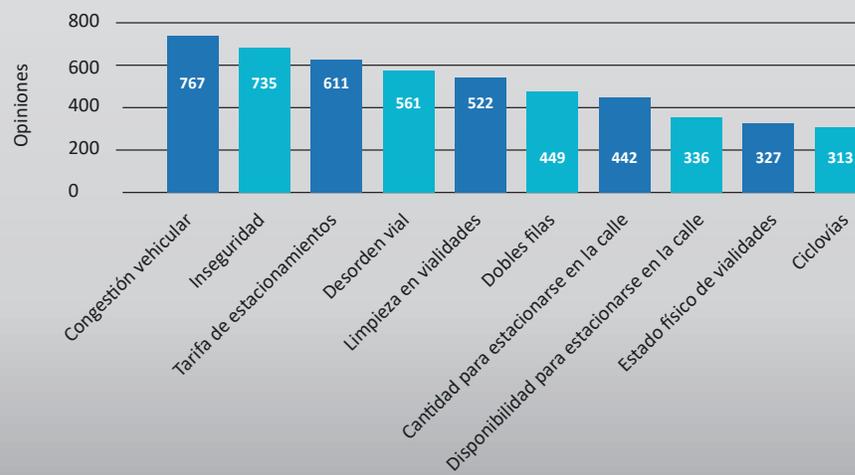
Se realizó una encuesta a 1,529 personas. Parte de los resultados de la encuesta fueron los siguientes:



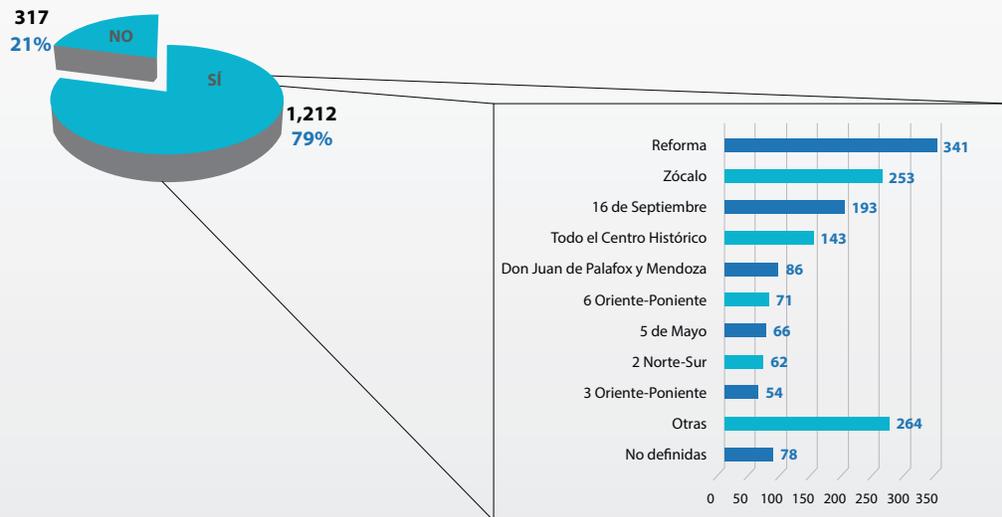
MOTIVO DE LA VISITA



MEDIO EN EL QUE SE TRASLADÓ


 QUÉ LE GUSTA DEL CENTRO HISTÓRICO
 (OPCIONES MÚLTIPLES)

 QUÉ MEJORARÍA DEL CENTRO HISTÓRICO
 (OPCIONES MÚLTIPLES)


¿ESTÁS DE ACUERDO CON INCREMENTAR EL NÚMERO DE CALLES PEATONALES? Y ¿QUÉ CALLES TE GUSTARÍA QUE FUERAN PEATONALES?



Casos análogos en otras ciudades



MORELIA, MICHOACÁN

En marzo de 2017, se peatonalizaron de forma permanente las calles Ignacio Zaragoza, Miguel Bernal Jiménez y Nigromante.

CIUDAD DE MÉXICO

En 2010, se peatonalizó la Avenida Francisco I. Madero, con una longitud aproximada de 1 kilómetro.



OAXACA DE JUÁREZ

Cuenta con el Andador Turístico Macedonio Alcalá con más de 500 metros de longitud.



NORWICH, INGLATERRA

Año de implementación en 1967. Impacto en la economía local con un incremento en las ventas de entre 5% y 20%.

KAJAANI, FINLANDIA

Año de implementación en 2008. Impacto en la economía local. Mejoramiento en el 52% de los negocios.



NUEVA YORK, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Año de implementación en 2009. Impacto en la economía local. Representa el 15% de la derrama económica de la Ciudad de Nueva York y concentra el 7% del total de empleos.

Como punto adicional y, con la finalidad de puntualizar la metodología de la aplicación de la encuesta referida en el numeral 7, se destaca que del total de los datos recolectados en campo, el 50% corresponde a usuarios que utilizan vehículos motorizados y el 50% restante a peatones, cabe señalar que, parte de la muestra total se recolectó de forma presencial y la otra parte fue a través de su difusión en la red social “Twitter”.

El cuestionario a utilizar, incluyó dos tipos de preguntas; las preguntas cerradas que tenían como objetivo obtener parámetros que permitieran agrupar características similares de los encuestados, mientras que las preguntas abiertas permitieron identificar la percepción y opiniones generales de los encuestados. Para su aplicación, se seleccionó y capacitó al personal respecto al objetivo del estudio, así como al uso de la plataforma digital a utilizar.

De las encuestas realizadas en campo, las que se aplicaron a automovilistas, se llevaron a cabo en los accesos de estacionamientos, a fin de que los conductores tuviesen la posibilidad de contestar sin obstruir la circulación de los demás usuarios en la vía pública.

Para el caso de las encuestas aplicadas a peatones, la selección se realizó de forma aleatoria, en puntos susceptibles a intervenir con el proyecto de peatonalización, considerando en todo momento un acercamiento amable y, sobre todo, enfocando la encuesta al uso racional del espacio público.

Una vez concluida la recolección de datos en campo, se procedió al análisis y explosión de la información, a fin de contar con los datos estadísticos que permitieran identificar la viabilidad de poner en marcha la prueba piloto.

Dado que las respuestas se recolectaron en tiempo real, se posibilitó como mayor facilidad la obtención de resultados preliminares que permitieron identificar las preferencias y propuestas de la población encuestada.

i. Primera mesa de trabajo

Fecha:	16 de mayo de 2018
Hora:	10:00 horas
Rubro:	Representantes de hoteles y restaurantes
Invitados:	20 personas
Asistentes:	40 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Rubén V. Araujo Torres	Asociación Poblana de Restaurantes y Prestadores de Servicios, A.C. (APREPSAC)
Felipe Mendoza Torres	Asociación Poblana de Restaurantes y Prestadores de Servicios, A.C. (APREPSAC)
Isabel Álvarez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Alejandra Mendoza	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Manuel Cerón Meléndez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
José Rafael Herrera Vélez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Leobardo Javier Espinosa López	Club Tesoros de México
Yamileth Escudero	Comunicación Social del H. Ayuntamiento de Puebla
José Juan Ayala Vázquez	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico
Jorge E. Bazán	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico
Armando Pliago Ishikawa	Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla
María José M.	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Stephanie Scherezada Salgado Montes	Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Faride Balbuena Covarrubias	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Javier González Mantilla	Hotel San Ángel/Asociación de Hoteles y Moteles
Arelly Tamina Juárez	Instituto Municipal de Planeación
María del Carmen Tzoni Barranco	Instituto Municipal de Planeación
Ismael Coamatzi Coamatzi	Instituto Municipal de Planeación
Ari Fernando Valerdi Moroni	Laboratorio de Espacio Público
Luis Manuel Rosas	Unidad Operativa Municipal de Protección Civil
Hugo Díaz Parra	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
José Antonio Ramírez Vázquez	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Gabriel Navarro Guerrero	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Araceli Ramos Escalante	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Blanca Rocío Contreras Moreno	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Gerardo Madrid G.	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Alonso Enríquez Peña	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Nancy Castro	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Juan Carlos Rubio Islas	Secretaría de Gobernación Municipal
Luis Octaviano Mendoza Torres	Secretaría de Movilidad
Raúl Lara Cardoso	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Adrián García Sosa	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Abel Márquez Aguilar	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Claudia Medina Galindo	Secretaría de Turismo Municipal
Rosa E. del Castillo Q.	Secretaría de Turismo Municipal
Fernando Aguilar Pérez	Secretaría de Turismo Municipal
Rodolfo García Hernández	Unidad Operativa Municipal de Protección Civil
Paul Sánchez Mirón	Visión Urbana 2029
Roxana Sánchez Mirón	Visión Urbana 2029
Norberto Sánchez Mirón	Visión Urbana 2029

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.



Los CC. Alejandro Cañedo Priesca, *Secretario de Turismo*, Nailea Posadas Morales del Centro Mario Molina, Gabriel Navarro Guerrero, *Secretario de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad* y Mariana Navarrete Little, *Secretaria de Movilidad*.

El moderador asignado para llevar a cabo la reunión fue el C. Gabriel Navarro Guerrero, *Secretario de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad*.

La especialista encargada de realizar la ponencia fue la C. Nailea Posadas Morales del Centro Mario Molina y los principales aspectos expuestos fueron los siguientes:

- Quién es Mario Molina
- A qué se dedica el Centro Mario Molina
- Efectos de la mala calidad del aire
- Antecedentes de la política pública: LEZ
- Qué es una zona de baja emisión y su funcionamiento
- Acciones de Movilidad en Zonas de baja emisión
- Beneficios de contar con una calle peatonal



La C. Nailea Posadas Morales del Centro Mario Molina, encargada de realizar las ponencias de las mesas de trabajo del 16 de mayo.

Reseña de participaciones destacadas



Participación del C. José Juan Ayala del Consejo de Comerciantes del Centro Histórico.

En la primer mesa de trabajo se contó con la presencia del C. José Juan Ayala del Consejo de Comerciantes del Centro Histórico, quien manifestó que es lamentable que no se cuente con la información del proyecto integral ni la justificación o alcances del mismo, dado que sólo se han enterado de éste a través de los medios de comunicación, cuando es necesaria la información completa para saber realmente a lo que los comerciantes se enfrentarán. Así mismo manifestó que no se oponen al proyecto, dado que no lo conocen y que se debió proporcionar la información del proyecto antes de asistir a las mesas de trabajo, ya que son los verdaderamente afectados o beneficiados del mismo, por otra parte, procede a invitar a las autoridades a caminar en el Centro Histórico, ya que asegura que muy pocos de los asistentes se trasladan en transporte público.

De la misma forma, exhortó a las autoridades a considerar que 40 mil familias dependen de la actividad económica de la zona y que sus negocios son de varias generaciones en comparación con las autoridades que sólo se encuentran “de paso”, por lo que solicita que dichas autoridades administren de forma correcta y considera que tienen la capacidad para realizarlo, sin embargo, los comerciantes no se sienten escuchados y considera que se está realizando una labor con intereses distintos a los expuestos, los cuales ellos desconocen, por lo que solicitó saber el tema real y de fondo, así como la justificación e intención de hacerlo en las calles propuestas y no otras.

Por otra parte, refirió que en los últimos 25 años se han realizado inversiones millonarias del erario público federal, estatal y municipal, pero también se han realizado otras cosas muy mal.

Así mismo, señaló que los ciclistas en el área del arroyo vehicular de la 5 Norte, donde se colocaron accesos para que pudieran transitar de forma adecuada, actualmente, a partir de la 5 Norte después de la parte poniente es solamente una pensión para los ambulantes y ya no pueden ni transitar los ciclistas.

Por otra parte, externó que en relación al periodo que la calle de los dulces estuvo cerrada derivado de las afectaciones del sismo, lo único que considera que se logró con esta acción, es incrementar el establecimiento del comercio informal en esta calle, de 10 a 40 ambulantes y que ya no será posible retirarlos de la zona, porque lo que no se vigila y no se hace bien, simplemente se ocupa por gente negativa para el Centro Histórico, lo cual representa el motivo de su malestar.

Por otro lado, manifestó que los estudios son importantes y solicita que las encuestas se midan de acuerdo al ingreso económico de los comerciantes del Centro Histórico y está consciente que en unos 20 ó 25 años, el Centro Histórico será un 80% turístico y 20% comercial, dado que no se puede romper con la cadena de desarrollo natural porque se acabaría con miles de comercios y cree que es lo que se está perdiendo de vista, por lo que considera que hace falta más diálogo y más conocimiento para opinar de mejor forma.

Por lo que realizó la propuesta de que se trabajen 2 días, uno entre semana y otro en fin de semana, en el horario de las 05:00 de la mañana a las 10:00 de la noche, para realizar una caminata desde “El Gallito” al “Zócalo” y después al “Carmen”.

Por otra parte, manifestó que cuando algún comerciante reporta a un vehículo estacionado

en una bahía o doble fila, el tiempo promedio de respuesta es de aproximadamente 45 minutos, ya que hasta hace 10 años se contaba con 150 elementos de tránsito municipal y ahora sólo existen 10, es por ello, que no se le puede exigir al personal de tránsito actuar de forma inmediata.

Así mismo, realizó la propuesta de implementar el proyecto de forma semi-peatonal, con conos, espacios para bicicletas, banquetas más amplias y un carril para que los vehículos pasen, de la misma forma, exhortó a que el estudio se frene hasta que se cuente con los servicios y todo lo que haga falta para su ejecución.



Participación del C. Armando Pliego Ishikawa, Presidente del Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla.

Derivado de los distintos señalamientos de los invitados, referentes a las posibles afectaciones a los comerciantes con la ejecución del proyecto, el C. Armando Pliego Ishikawa, Presidente del Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla, exhortó a los asistentes de las cámaras empresariales y de los comercios del Centro Histórico, para que la totalidad de los datos y estadísticas correspondientes a la cantidad de usuarios y ventas durante la prueba piloto sean proporcionados a la Secretaría de Movilidad, con la finalidad de evaluar la situación real de los negocios a partir del inicio de dicha prueba.

ii. Segunda mesa de trabajo

Fecha:	16 de mayo del 2018
Hora:	12:30 horas
Rubro:	Representantes de comerciantes
Invitados:	9 personas
Asistentes:	15 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Gerardo Sánchez	Asociación de Empresarios del Barrio de los Sapos
Ángeles Tejeda Muñoz	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Iván Rivero Hermoso	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Erik Navarro Acevedo	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
César González M.	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Rafael Huerta Limón	Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y Alimentos Condimentados (CANIRAC)
Julio Ortega	Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y Alimentos Condimentados (CANIRAC)
María de los Dolores Dib y Álvarez	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Daniela Calderón Porter	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Luna Vanessa Silva M.	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Rodolfo Pacheco Pulido	Habitante del Centro Histórico
Víctor Omar Memehua Coyopol	Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Ari Fernando Valerdi Moroni	Laboratorio de Espacio Público
Juan José Cué	Restaurante "El Mural de los Poblanos"
Alejandro Cañedo Priesca	Secretaría de Turismo Municipal

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.

El moderador asignado para llevar a cabo la segunda mesa de trabajo fue el C. Gabriel Navarro Guerrero, Secretario de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.

De la misma forma que en la primera mesa de trabajo, la C. Nailea Posadas Morales del Centro Mario Molina, fue la encargada de realizar la ponencia, quien abordó los mismos aspectos.

Reseña de participaciones destacadas



Participación del C. Iván Rivero, representante de locatarios de la Calle 6 Oriente

Uno de los participantes en esta mesa de trabajo fue el C. Iván Rivero, representante de locatarios de la Calle 6 Oriente, quien señaló que en base a la experiencia obtenida durante los tres meses que fue cerrada la Calle 6 Oriente, derivado de la actividad sísmica de septiembre de 2017, se incrementaron las visitas peatonales.

En otro sentido, recomendó que el personal encargado de la atención directa a clientes sea amable, ya que es algo que no se toma en consideración en la ciudad de Puebla.

En lo relacionado al aspecto de la seguridad, mencionó que en la "Calle de los Dulces", antes del cierre, se presentaban de 2 a 4 asaltos a transeúntes a la semana, mientras que durante el periodo de cierre sólo hubo 1 incidente de este tipo, por lo que señaló que se podría mejorar la seguridad con este tipo de acciones. Así mismo, manifestó que en la calle referida, cuentan con la vigilancia de la policía turística, además de que los locatarios trabajaban en conjunto con la policía, teniendo conocimiento del sector en que se encuentran, quién es el comandante, así como a qué patrulla le corresponde la vigilancia, por lo que el conocimiento es tal, que si en este momento visitaran la calle, cualquiera de los locatarios podría decir el nombre del policía que pasaba prácticamente todos los días, así como el número de patrulla respectivo.

Por lo que, manifestó que es necesaria la participación ciudadana, dado que no es posible

contar con un policía afuera de cada local, por lo que sugiere trabajar de forma conjunta, además de tomar en cuenta que esto es un programa piloto y únicamente se ejecuta para obtener los resultados y la funcionalidad dependerá de cada calle. De la misma forma, mencionó que en la calle donde está instalado su negocio, este proyecto podría funcionar adecuadamente, sin embargo, se tendrán que revisar los giros de cada calle y, en el caso de la gentrificación, se deberán realizar las acciones necesarias, dado que, de acuerdo a los comentarios de los locatarios, en aproximadamente 20 años, los dulces ya no existirán, por lo que se encuentran preocupados por su futuro, ya que los comercios fueron transmitidos de generación en generación y las últimas generaciones ya no tienen interés por estar en este negocio dadas las bajas ventas registradas actualmente.



Participación del C. Rafael Herrera Vélez, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO).

Otra de las participaciones con las que se contó fue la del C. Rafael Herrera Vélez, Presidente de la Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO), quien expuso que el preferiría que se presentara una prueba piloto para la implementación de un transporte público de pasajeros que entrara al Centro Histórico o que se mejore el tema de seguridad en el Centro Histórico, dado que se han recibido una cantidad enorme de daños y robos, o que se mejorara la infraestructura del servicio de agua potable y ya no se vieran pipas frente al Palacio de Gobierno o frente a hoteles y restaurantes existentes.

De la misma forma, manifestó que en la Avenida Francisco I. Madero, uno de los corredores peatonales existentes de la Ciudad de México, antes de su ejecución, el 100% de los comercios estaban ocupados y el número de habitantes era superior a lo que actualmente existe, ya que actualmente, el 20 % de los comercios están cerrados y el tipo de comercio que estaba antes de la peatonalización era un comercio donde estaba la mayoría de venta de centros joyeros de la República Mexicana, que es un comercio interno que favorece la minería nacional y éste era el principal lugar de venta de oro y plata del país y los comerciantes dedicados a esta actividad fueron desplazados por comercios transnacionales, por lo que la gente ya no puede vivir ahí, ya que se desplazó a los habitantes originales, así mismo menciona que el proyecto tiene un lado positivo, ya que se disfruta la calle porque es atractivo el caminar, sin embargo, a la fecha no existe un estudio que identifique los aspectos positivos y negativos, es por ello que siempre es bueno analizar completas las cosas.

De la misma forma, señaló que en relación a lo informado por la Secretaria de Movilidad respecto a las vías alternas de circulación de los automóviles, en particular del eje que va de la Avenida Reforma y Don Juan de Palafox y Mendoza, que es un eje que inicia en Cholula y termina en la Calera cruzando toda el área metropolitana, considera que cortarlo será algo muy complicado, primero porque no se estudia cómo desviar el tránsito, ya que se desviará hacia la Calle 5 Poniente y no hay vuelta a la izquierda, dado que en esa calle pasa el sistema RUTA, así mismo hace referencia de que la Calle 8 Poniente está sobresaturada porque la Calle 4 Oriente está cerrada a la altura del Museo del Alfeñique, mientras que en el lado de la Calle 5 Oriente a la altura de la 5 Poniente, también se encuentra cerrada dado que existe un inmueble dañado junto a Workósfera y sólo hay un carril libre, por lo que sugiere que primero se debe dar apertura a dichas vialidades y luego realizar la prueba piloto, ya que se complicará más la movilidad en esta zona.

Posteriormente señaló que se deben verificar las zonas que se encuentran más contaminadas, a fin de constatar los sitios más convenientes para la circulación peatonal, por lo que pide que se analice ampliamente esa situación.



iii. Tercera mesa de trabajo

Fecha:	16 de mayo del 2018
Hora:	17:00 horas
Grupo:	Representantes de transporte turístico
Invitados:	9 personas
Asistentes:	25 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Luis Valdivia Figueroa	ADO
Antonio Fernández	ADO
Ricardo Juárez	ADO
José Abraham Sánchez González	Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM)
Isaac Balderas Acevedo	Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM)
José R. Celma	City Tourister (Estrella Roja)
Óscar Martínez Quiñonez	Comunicación Social del H. Ayuntamiento de Puebla
Gerardo F. Corro A	Consejo Ciudadano de Turismo
Lizbeth Armenta Nava	Contactos Terrestres S.A. de C.V.
María José Ortega Bastida	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Luis Fernando Graham Volver	Dirección de movilidad estatal
Rigoberto Gutiérrez	Estrella Roja
Fernando Cameras Martínez	Facilitador en programas de apoyo para PYMES TURÍSTICAS
Minerva Briones García	Jefa de Departamento de Transporte Mercantil de la SIMT
Andrés Morales Flores	Operadora de Viajes y Transportes Turísticos Poblanos S.A. de C.V.
Jorge Becerril S.	Operadora de Viajes y Transportes Turísticos Poblanos S.A. de C.V.
Víctor Mata Temoltzin	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Roberto Jiménez Rosales	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Óscar Domínguez Lozano	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Roberto Tapia	Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes
Edgar Mora Cosme	Secretaría de Movilidad
Angélica Galindo Dib	Tip Tours & DMC
Jorge Espino	Tip Tours & DMC
Erik Pulido Faure	Tourister (Estrella Roja)
Jorge Román Melendez	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.

El moderador asignado para llevar a cabo la tercera mesa de trabajo fue el C. Víctor Mata Temoltzin, Secretario de Desarrollo Económico.

La C. Nailea Posadas Morales del Centro Mario Molina, fue la encargada de realizar la ponencia, quien abordó los mismos aspectos que en las mesas de trabajo anteriores.

Reseña de participaciones destacadas



Participación de la C. Angélica Galindo Dib de Tip Tours&DMC.

Una de las participantes en esta mesa de trabajo, fue la C. Angélica Galindo Dib de Tip Tours&DMC, quien comentó que en relación a los ambulantes, no únicamente existen personas de comercio informal para la venta de artículos, sino que también se encuentran los que realizan la venta de turísticos piratas en la zona del Zócalo, por lo que estas empresas irregulares no pagan impuestos y seguramente se desplazarán hacia las calles peatonalizadas para continuar ofreciendo sus recorridos piratas, por lo que señaló el cuestionamiento de si el Ayuntamiento cuenta con los elementos suficientes para controlar ambos tipos de problemas relacionados con el comercio informal en esta zona de la ciudad. Respecto a los tiempos permitidos para realizar la parada de ascenso y descenso en la zona del Zócalo, pregunta cuál será el tiempo autorizado y si las empresas contarán con la autorización para realizarlo, a fin de permitir una operación adecuada en este aspecto.



Participación del C. José Abraham Sánchez González, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad.

De la misma manera, se le permitió la participación al C. Abraham Sánchez González, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, mediante la cual felicitó a los involucrados por abordar el tema de peatonalización, el cual considera que siempre va a causar problema no sólo en Puebla, sino en cualquier parte de la República, principalmente en los Centros Históricos, sin embargo, menciona que es importante el trabajo del personal del Ayuntamiento, derivado de la necesidad de romper el paradigma, dado que el Centro Histórico se quiere disfrutar o ver como una zona netamente de destino.

Así mismo, señaló que como inicio ya se han realizado reformas al COREMUN para el establecimiento de "Zona 30" y, esto se debe a que tenemos que reducir la velocidad para que el peatón disfrute de la ciudad.

Ahora bien, refirió que la capacidad vehicular de las vialidades propuestas se reducirá, por lo que los automovilistas tendrán un perjuicio en sus velocidades y demoras, sin embargo, se le entregará a la ciudadanía mayor seguridad y menor congestión y contaminación ambiental en la zona del Centro Histórico.

En el mismo sentido, manifestó que teniendo en cuenta el ejemplo de la Avenida Francisco I. Madero de la Ciudad de México que une a la Alameda con el Zócalo, hace 10 años no hubiera sido posible pensar en su peatonalización, sin embargo, hoy nos damos cuenta que es algo que debió haber sido realizado hace mucho tiempo.

En otro punto, destacó que en el caso del Centro Histórico de la ciudad de Puebla, sí es importante realizar proyectos de este tipo y dejar a un lado el bienestar de unos pocos, para centrarse en la generalidad.

De la misma forma, reiteró que con la ejecución del proyecto habrá perjuicio para los automóviles particulares, sin embargo, se podrá recuperar y disfrutar el Centro Histórico, que es el principal paradigma que se deberá romper.

Por otra parte, señaló que las cuestiones operativas del transporte turístico se deberán estudiar, sin embargo, invita a aprovechar la oportunidad de llevar a cabo la prueba piloto de peatonalización.



iv. Cuarta mesa de trabajo

Fecha:	23 de mayo del 2018
Hora:	10:00 horas
Grupo:	Representantes de cámaras
Invitados:	11 personas
Asistentes:	49 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Rosa R. de M	Arterama
Andrés De la Luz	Asociación de Centros Comerciales de Puebla
Nahúm Marín Altamira	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla
Alfonso Vélez Iglesias	Autotraffic S.A. de C.V.
Alan Alberto Rivera Reyes	Bumbak
Iván Rivero Hermoso	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Ariana Moreno Gallega	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Víctor Pérez D.	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Raúl Moreno S.	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Alejandra Mendoza	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
María Eva Muñoz Gutiérrez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Mariel Cerón Gutiérrez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Antonio Quintana	Centro Empresarial de Puebla, SP. (COPARMEX)
Alberto Papaqui	Color Process
Natalia Sardá Cué	Consejo Ciudadano para la Discapacidad
José Juan Ayala Vázquez	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico
Armando Pliego Ishikawa	Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad del municipio de Puebla
María José Ortega Bastida	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Lydia Deni Gamboa López	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras
Fernando Huesca	Facultad de Filosofía y Letras
Luna Vanessa Silva M.	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Abigail Morales de los Santos	Asociación Mexicana Pro Educación y Beneficencia, A.C.
Diana Tetlalmatzin	Asociación Mexicana Pro Educación y Beneficencia, A.C.
Iván de la Lanza	Milenio Nacional
Lizeth Mejorada	Particular
José Luis Escalera	Profética
Luis Manuel Rosas	Unidad Operativa Municipal de Protección Civil
Pepe Momoxpan	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Daniel Villafuerte	RESAC
César Antonio Rodríguez	RESAC
Janahy de la Rosa	RESAC
Aurora Méndez M	RSCCP
Enrique Méndez Torres	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Víctor Hernández Pérez	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Guadalupe Pérez López	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
José Antonio Ramírez Vázquez	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Juan Mendizábal	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Óscar Domínguez Lozano	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Norberto Gómez Aguilar	Secretaría de Gobernación Municipal

Fernando Jaramillo Sánchez	Secretaría de Gobernación Municipal
Luis Octaviano Mendoza Torres	Secretaría de Movilidad
Abel Márquez Aguilar	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Alejandro Cañedo Priesca	Secretaría de Turismo Municipal
Fernando Aguilar Pérez	Secretaría de Turismo Municipal
Roseta del Castillo	Secretaría de Turismo Municipal
Claudia Medina Galindo	Secretaría de Turismo Municipal
Guillermo Jiménez V	Secretaría General de Gobierno
Rodolfo García Hernández	Unidad Operativa Municipal de Protección Civil
Giovanni Zayas Franzoni	Consultor en Seguridad Vial del Banco Mundial

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.

El moderador asignado para llevar a cabo la cuarta mesa de trabajo fue el C. Víctor Mata Temoltzin, Secretario de Desarrollo Económico.

El especialista encargado de realizar la ponencia fue el C. Iván de la Lanza, quien es Gerente de Movilidad Activa en el World Resources Institute y los principales aspectos expuestos durante su intervención fueron los siguientes:

- Misión y experiencia del World Resources Institute
- Estatus de movilidad activa en el mundo
- Movilidad alternativa
- Beneficios de caminar
- Eficiencia de uso de espacio público
- Inversión en la infraestructura ciclista y peatonal
- Sistemas de transporte y tipos de viajes
- Políticas públicas de movilidad
- La importancia del uso de la bicicleta
- Beneficios de la peatonalización
- Plan Integral de manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México
- Ejemplo de pruebas pilotos de peatonalización

Por otra parte, señaló que la reflexión principal es generar una visión de qué es lo que se busca lograr para cada una de las ciudades, así como la metodología para lograrlo.



Ponencia del C. Iván de la Lanza, quien es Gerente de Movilidad Activa en el World Resources Institute.

Reseña de participaciones destacadas



Participación de la C. Alejandra Mendoza, perteneciente a la Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO).

En esta mesa, una de las participaciones estuvo a cargo de la C. Alejandra Mendoza, perteneciente a la Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO), durante la cual realizó la aclaración de que no fueron invitados a todas las mesas de trabajo, sin embargo, han participado en distintas reuniones, a pesar de que la invitación fue únicamente a esta mesa de trabajo.

Así mismo, señaló que en las mesas de trabajo llevadas a cabo el 16 de mayo del presente, se realizaron algunas preguntas técnicas respecto a la encuesta que se presentó, a lo cual la Secretaría de Movilidad respondió con una metodología en la que no se especifica cómo se determinó el tamaño de la muestra, bajo qué criterios estadísticos se llevó a cabo, quién elaboró la encuesta, entre otros.

Por otra parte, manifestó que con la finalidad de que el estudio sea de mayor precisión y se obtengan los resultados esperados, ofrece su participación activa, ya sea en reuniones específicas con el IMPLAN, la SEMOVI o con quien haya elaborado el instrumento en cuestión, para intentar robustecerlo. De la misma forma, destacó que con el propósito de que el estudio sea pertinente y suficiente, hay que considerar qué programas o políticas se han tomado en cuenta para mejorar la prestación de servicios públicos como lo es el del agua, drenaje, gas, recolección de residuos sólidos, entre otros.

Posteriormente, argumentó que si lo que se quiere es ampliar el espacio público para los peatones y considerar un rediseño urbano a partir de los sistemas de transporte BRT, le gustaría saber qué opina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes respecto a este proyecto, qué medidas se tomarán respecto al mismo, cómo se desarrollará el tema de transporte público para acceder a esta zona, cuáles serán las rutas que tendrán acceso y cómo se tiene previsto realizar los desvíos de los automovilistas que ya no podrán llegar hasta esta zona. Así mismo, coincide en que estas medidas pueden reactivar el comercio, sin embargo, cuestiona qué tipo de comercio se tiene contemplado autorizar, el tipo de inversiones y cómo se van a resolver algunas políticas, como por ejemplo, la normativa de cajones de estacionamiento para los permisos de uso de suelo específico.



Participación de la C. Lizbeth Mejorada, habitante del Centro Histórico.

Otra de las participaciones en esta mesa de trabajo la realizó Lizbeth Mejorada, habitante del Centro Histórico, en la cual manifestó que no se ha escuchado la opinión de los habitantes del Centro Histórico, haciendo referencia a sus familiares que residen en dicha zona desde generaciones anteriores, mencionando que se trasladan caminando, ejemplificando las compras que realizan en el mercado de la Acocota, así mismo, señaló que se cuenta con lugares recreativos al alcance.

Por otra parte, refirió que a sus vecinos de edad avanzada, los cuales son habitantes en el Barrio del Artista, en repetidas ocasiones los han atropellado, derivado de las altas velocidades del

tránsito en el Boulevard Héroes del 5 de Mayo, por lo cual manifiesta que se debería privilegiar a los habitantes del Centro Histórico, independientemente de las condiciones económicas que se pudieran llegar a considerar.

En el mismo sentido, pormenorizó que se tiene una responsabilidad mundial respecto a la conservación del Centro Histórico, ya que es Patrimonio Histórico de la Humanidad, por lo cual menciona que es una responsabilidad el hacer un Centro Histórico caminable y humano, así como también, el cuidar el patrimonio con el cual se cuenta y que le parece lamentable que se estén construyendo terrazas, descuidando el patrimonio que se tiene.

Por otra parte, puntualizó que por una vialidad que se propone para llevar a cabo un cierre, sea parcial o total, se proponen 3 alternativas de movilidad para el automóvil, por lo cual considera favorable el proyecto, ya que se están brindando esas alternativas que a algunos les preocupan.

v. Quinta mesa de trabajo

Fecha:	23 de mayo de 2018
Hora:	12:30 horas
Grupo:	Representantes de estacionamientos
Invitados:	8 personas
Asistentes:	34 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Gilberto Gómez Weinstein	Comerciante del Centro Histórico
Hugo Wenzel López	Asociación de Estacionamientos del Estado de Puebla, A.C.
Karla Villaseñor P.	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Fabiola Zitlalpopoca H.	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Ángeles Tejeda Muñoz	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Senovio Morales Martínez	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Isabel Álvarez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Rosalina Valencia de Lima	Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla A.C.
María José Ortega Bastida	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Ramón Beltrán López	Estacionamiento
Alejandro Barrueta A.	Estacionamiento 6 Oriente No. 412
Salvador Hernández	Estacionamiento ARIES
Luceina Gutiérrez Bonilla	Estacionamiento ARIES
Ezequiel Oropeza	Estacionamiento Central
Carlos Álvarez	Estacionamiento CONSA
Luis Pellón	Estacionamiento Hidalgo
Agustín Monroy Matanzo	Estacionamiento Majestic
Miguel Zamora Uribe	Estacionamiento San Juan
Alberto Hernández Cruz	Hotel Señorial
Víctor Omar Memehua Coyopol	Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Víctor Hugo Medrano Porra	Intersitium
Ari Fernando Valerdi Moroni	Laboratorio de Espacio Público
Sergio Alvarado Vázquez	Particular
Raymundo Maldonado O.	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Guillermina Hernández Castro	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
María Guillermina Paz López	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
José Luis Carranza M.	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Luis Alberto Malpica	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Adriana Hernández González	Restaurante "Entre Tierras"
Mónica Castillo Hernández	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Hugo Díaz Parra	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Alejandro Cañedo Priesca	Secretaría de Turismo Municipal
Mari Loli Pellón Díaz	Televisa Puebla
Rosa Ma. Monroy Matanzo	Estacionamiento Majestic

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.



Los CC. Víctor Mata Temoltzin, Secretario de Desarrollo Económico, Iván de la Lanza, Gerente de Movilidad Activa en el World Resources Institute y Mariana Navarrete Little, Secretaria de Movilidad.

El moderador asignado para llevar a cabo la quinta mesa de trabajo fue el C. Víctor Mata Temoltzin, Secretario de Desarrollo Económico.

El C. Iván de la Lanza, quien es Gerente de Movilidad Activa en el World Resources Institute, nuevamente fue el encargado de realizar la ponencia, por lo que abordó los mismos aspectos que en la cuarta mesa de trabajo.

Reseña de participaciones destacadas



Participación de la C. Isabel Álvarez, perteneciente a la Asociación de Estacionamientos y a la Cámara de Comercio.

En esta mesa se contó con la participación de la C. Isabel Álvarez de la Asociación de Estacionamientos y de la Cámara de Comercio, quien señaló que bajo el entendido de que esto pretende ser una prueba, puntualiza dos cosas, la primera es que está completamente de acuerdo en que hay que dar mayor espacio a los peatones, ya que los accidentes son un problema, sin embargo, esta problemática no es sólo de las calles de las que se habla, sino en las vialidades de alta velocidad, situación que en la Avenida Reforma nunca se ha dado.

Así mismo manifestó que en lo que respecta a las ciclovías, no se requiere una prueba, ya que se cuenta con la existente en la Calle 2 Sur, la cual lleva más de un año sin funcionar, dado que la gente para llegar al Centro Histórico requiere realizarlo en otro medio de transporte y, si bien, a los turistas les gusta caminar por el Centro Histórico para trasladarse a este punto, no lo hacen en bicicleta, por lo que la ciclovía de la 2 Sur es un espacio desperdiciado, igual que las de la 4 Poniente y la 5 Norte.

Por otra parte, refirió que lo que le preocupa del estudio es la Avenida Reforma, ya que considera que si dicho estudio se ejecuta como se propone, éste no arrojaría datos reales, ya que el planteamiento refiere un cierre parcial de la 11 a la 9 Sur, supuestamente para el ingreso al estacionamiento del Doctor Beltrán, posteriormente se propone un cierre total, a la altura de la calle del Hospicio, lo que muestra que el proyecto pareciera plantearse con una aplicación de cierres intermitentes y, precisamente en la calle ubicada entre la 3 y la 5 Sur, que es donde está ubicado el estacionamiento Reforma, proponen un cierre completo, pensando que tiene el acceso y salida por la 2 Poniente, sin embargo, dicho estacionamiento cuenta con demasiados cajones y si éste no se da abasto con las entradas y salidas con las que cuenta, menos con la mitad de ellas.

Posteriormente, propuso que no se realice de esa forma la prueba piloto, dado que, si bien hay muchos peatones transitando por la Avenida Reforma, también existen muchos automóviles que no transportan únicamente a una persona y menos los fines de semana, sino a las personas de la tercera edad y personas con carriolas, por lo que mínimo traen a 4 personas.

De la misma forma, señaló que es muy importante para el turismo nacional llegar al Centro Histórico, ya que para dichos turistas éste es el principal punto de atracción para visitar la ciudad.

En otro sentido, manifestó que el Zócalo, durante fines de semana entre la 11 y la 3 Sur, cuenta con nula actividad, ya que las escuelas se encuentran cerradas, así como la situación en la 16 de Septiembre, en el tramo correspondiente del Parque del Carmen a la 7 Oriente, por lo que si la prueba se realiza impidiendo el paso de manera alternada en las calles sobre Reforma, los resultados obtenidos no brindarán una muestra de datos adecuada, en adición a que la calle únicamente cuenta con dos carriles y medio, de los cuales un carril se encuentra

permanentemente ocupado por coches estacionados que no son retirados por los elementos de tránsito. Por lo anterior, propone el retirar la totalidad de vehículos que se estacionan dentro de esta zona, para permitir con ello la circulación vehicular a baja velocidad dentro de 1 carril y medio, para transitar sobre Av. Reforma hasta llegar a la 3 Norte-Sur y, subsecuentemente, utilizar el mismo procedimiento que actualmente es utilizado durante los fines de semana para ingresar a los estacionamientos, lo cual permitiría obtener mejores resultados por parte del estudio en discusión.

Por último, mencionó que cuando una calle se convierte en exclusivamente peatonal, como lo es el caso de la Calle 5 de Mayo, se vuelve un reto para cada alcalde elegido en lo que se refiere al retiro del comercio ambulante, así como cuando se cerró el Zócalo, situación que fue aprovechada por los payasos que comenzaron a utilizar dicho espacio de manera inadecuada, por lo que realiza hincapié en que se deben otorgar más espacios públicos a los peatones pero no a los ambulantes, mencionando a su vez que el proyecto de peatonalización puede resultar con múltiples beneficios, pero solicita que durante las pruebas se evite cerrar las calles para el tránsito vehicular, a fin de que dichos vehículos tengan la posibilidad de continuar ingresando a todos los estacionamientos que actualmente brindan servicio en la zona, mismos que han sido solicitados por parte de los alcaldes precedentes, con la finalidad de que se haya ido incrementando la cantidad de cajones disponibles en el Centro Histórico y, una vez realizada la inversión por parte de los miembros de la asociación para lograr dichos incrementos, comenta que sufrirían de una limitación en los accesos para continuar recibiendo a los turistas que buscan espacios de estacionamiento en la zona, por lo que retomó la solicitud de disponer de 1 carril y medio para el tránsito vehicular y 1 para el peatonal.

vi. Sexta mesa de trabajo

Fecha:	30 de mayo de 2018
Hora:	10:00 horas
Grupo:	Comunicadores
Invitados:	8 personas
Asistentes:	31 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Nahúm Marín Altamira	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla
Ángeles Tejeda Muñoz	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Iván Rivero Hermoso	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Óscar Martínez Quiñonez	Comunicación Social del H. Ayuntamiento de Puebla
Víctor Vargas Méndez	Comunicación Social del H. Ayuntamiento de Puebla
María José Ortega Bastida	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Alma Jacobo	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras
Lydia Deni Gamboa López	De Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras
Luna Vanessa Silva M.	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Juan Carlos Valerio Córdova	Grupo AS Media
Óscar Villegas	Grupo Imagen
Jaime Mesa	Habitante de la ciudad
Jesús Aguilar Zavala	Milenio TV
Elena Domínguez	Prensa Milenio
Andrea Lovato	Prensa Milenio
Luis Manuel Rosas	Unidad Operativa Municipal de Protección Civil
Víctor Hernández Pérez	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Hugo Díaz Parra	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
José Antonio Ramírez Vázquez	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Pedro Rodríguez Huerta	Secretaría de Desarrollo Económico Municipal
Fernando Jaramillo Sánchez	Secretaría de Gobernación Municipal
Luis Octaviano Mendoza Torres	Secretaría de Movilidad
Raúl Antonio Gómez Domínguez	Secretaría de Movilidad
José Luis Zecua V.	Secretaría de Movilidad
Alexis Jesús Carmona Pérez	Secretaría de Movilidad
Víctor Hugo Papaquí C.	Secretaría de Movilidad
Abel Márquez Aguilar	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Alejandro Cañedo Priesca	Secretaría de Turismo Municipal
Fernando Aguilar Pérez	Secretaría de Turismo Municipal
Roseta del Castillo	Secretaría de Turismo Municipal
Ana Celia Lara	Televisa Puebla

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.

El moderador asignado para llevar a cabo la sexta mesa de trabajo fue el C. Alejandro Cañedo Priesca, Secretario de Turismo.

El especialista encargado de realizar la ponencia fue el C. César Hernández, quien es Urbanista por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México y los principales aspectos expuestos durante su intervención fueron los siguientes:

El reparto modal y la inversión por tipo de infraestructura relacionada con la movilidad urbana de la Zona Metropolitana de Puebla y Tlaxcala.

El objetivo de los urbanismos tácticos y ejemplos realizados en la Ciudad de México.

Implementación del proyecto de peatonalización de la Avenida Francisco I. Madero, así como parte de los resultados y beneficios de dicho proyecto, siendo los más destacados los siguientes:

- Aumento de rentas hasta en 50%
- Aumento del 20% en inversión privada en un año
- Aumento del 250% de peatones
- Aumento del 30% en actividad comercial
- Creación de alrededor de 117 millones de viajes adicionales de 1 kilómetro por año

Beneficios de implementar proyectos peatonales, siendo estos los siguientes:

- Aumento de la seguridad vial
- Beneficios a la salud: aumento de actividad física
- Crecimiento económico
- Incremento en el valor de las propiedades
- Disminución de criminalidad
- Aumento de la seguridad peatonal
- Mejora de la calidad del aire
- Regulación de la temperatura
- Disminución de contaminación auditiva

Reseña de participaciones destacadas



Participación del C. Juan Carlos Valerio, perteneciente al Grupo AS Media.

Uno de los participantes en la sexta mesa de trabajo fue Juan Carlos Valerio, quien solicitó una mayor explicación del proyecto, ya que él considera que, si la prueba piloto llegara a avanzar a proyecto ejecutivo, se tendría una fuerte problemática con los dueños de los estacionamientos, que históricamente en Puebla han sido un gremio aguerrido y organizado.

En este sentido, refirió que requiere mayores detalles del carril de acceso que se les brindará a los usuarios de estos estacionamientos, dado que en el caso de los hoteles le quedó clara la operatividad y la participación de estos, los cuales deberán generar las mejores condiciones de accesibilidad, acercando a los llamados “Botones” a las intersecciones transversales y que los huéspedes caminarán 40 metros como máximo.

Por otra parte, señaló la consideración de que los comerciantes no estarán de acuerdo, sin embargo, expresó que conforme a los resultados de la encuesta presentados por la Secretaría de Movilidad, se puede visualizar que las ventas de los comerciantes han disminuido, es entonces

que las afirmaciones de los comerciantes de que con el proyecto podrían disminuir sus ventas, es claro que dichas pérdidas ya son una realidad y, conforme a las estadísticas presentadas, las personas acuden al Centro Histórico a trabajar y de paseo, sin embargo, el asistir a realizar compras mantiene un nivel muy bajo respecto a los otros factores, por lo que el comerciante debería de visualizar el proyecto como un aspecto de ventaja, conforme al caso de ejemplo que presentó el ponente, en específico de la Avenida Francisco I. Madero de la Ciudad de México.

De la misma manera, participó Alma Jacobo, gestora cultural, manifestando su interés por conocer la percepción que tienen las dependencias respecto del concepto de gentrificación y cómo se utilizarán los espacios, cuestionando si el uso permitido será únicamente como corredores para tránsito de peatones.

Por otra parte, comentó algunos casos de otras ciudades, tal es el caso de la Avenida Francisco I. Madero en la Ciudad de México, donde se pueden observar espacios más amplios, así como la circulación de peatones, sin embargo, destaca que en la realidad estas áreas se han convertido en sitios de publicidad, lo que ha generado que las calles se encuentren llenas de volanteros, donde se vuelve complejo transitar aun cuando se elimina la circulación de vehículos, dado que la dinámica social ha cambiado.

Adicionalmente, mostró interés en conocer cómo se relaciona este proyecto con el programa de artistas urbanos, el cual se encuentra en espera de las modificaciones al espacio, a fin de que estos puedan trabajar en la zona sin generarles un costo.

Finalmente señaló la importancia de incentivar la vivienda en el Centro Histórico, destacando que deben crearse programas que definan el tipo de viviendas que se habilitarán, así como el nivel socioeconómico al cual estarán enfocados estos desarrollos habitacionales.

vii. Séptima mesa de trabajo

Fecha:	30 de mayo de 2018
Hora:	12:30 horas
Grupo:	Académicos
Invitados:	14 personas
Asistentes:	23 personas

Lista de asistencia

NOMBRE	PROCEDENCIA
Nahúm Marín Altamira	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla
Getsemaní Marín Altamira	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla
María Jéssica Huesca Rosas	Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación de Puebla
Francisco Vélez Pliego	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Fabiola Zitlalpopoca H.	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Magdalena Carrillo Sainz	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Víctor S. Hernández Toscano	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Ángeles Tejeda Muñoz	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Iván Rivero Hermoso	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Salvador Hernández C.	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Salvador Hernández S.	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
Senovio Morales Martínez	Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces"
María Antonieta Carmona Torres	Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla A.C.
Rosalina Valencia de Lima	Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla A.C.
Natalia Sardá Cué	Consejo Ciudadano para la Discapacidad
José Juan Ayala Vázquez	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico
María José Ortega Bastida	Coordinación de Proyectos Estratégicos
Alejandro Barrueta A.	Estacionamiento 6 Oriente No. 412
Víctor Omar Memehua Coyopol	Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Miguel Méndez G.	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Arturo López Méndez	Sala de Regidores del H. Ayuntamiento de Puebla
Rafael Cuevas López	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Salvador Arizmendi Vélez	Tianguis de Analco

En los archivos del proyecto que obran en la Secretaría de Movilidad se cuenta con la lista firmada en original por los asistentes.

El moderador asignado para llevar a cabo la séptima mesa de trabajo fue el C. Alejandro Cañedo Priesca, Secretario de Turismo.

De la misma forma que en la sexta mesa de trabajo, el C. César Hernández, Urbanista por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México, abordó los mismos aspectos.

Reseña de participaciones destacadas



Participación de la C. Lydia Deni Gamboa López, miembro del Colectivo “Espacio Público” y profesora e investigadora de la Facultad de Filosofía y Letras.

La C. Lydia Deni Gamboa López, quien también tuvo participación en la sexta mesa de trabajo y es miembro del Colectivo “Espacio Público”, así como profesora e investigadora de la Facultad de Filosofía y Letras de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, retomó algunas ideas antes mencionadas, mismas que considera interesantes y útiles, a fin de colaborar en este proyecto, asimismo señaló que desde el inicio, este proyecto se ha identificado como benéfico para los espacios laborales y habitacionales, principalmente para las personas que viven en el Centro Histórico. Del mismo modo comentó 3 puntos relevantes: como primer punto, solicita que este ejercicio de investigación e intervención continúe y no sólo atienda a los intereses de los comerciantes y estacionamientos, sino también se considere a los estudiantes, académicos y trabajadores, es decir, considerar a todos los peatones del Centro Histórico que se ven afectados por la contaminación ambiental y auditiva ocasionada por los vehículos.

Como segundo punto, comentó que los niveles de ruido son muy elevados en el Centro Histórico, problemática proveniente de los vehículos automotores en las vialidades y que afecta las actividades cotidianas como el impartir clases, señalando que gran parte de las aulas de la Facultad de Filosofía y Letras están ubicadas muy cerca de la Av. Don Juan de Palafox y Mendoza.

Finalmente y, como tercer punto, mencionó que el aspecto cultural, es benéfico para las ciudades, específicamente para un Centro Histórico dado que son lugares altamente visitados por gran parte de la población, por lo que para el caso específico del Centro Histórico de Puebla, considera necesario establecer espacios para el desarrollo de expresiones culturales, mismas que podrían funcionar adecuadamente desde la prueba piloto y, posteriormente, determinar la factibilidad de colocarlos de manera permanente.

Adicionalmente, comenta que como habitante considera que estos puntos son de gran importancia y resultaría útil para las personas que podrían rehabitar el Centro Histórico.

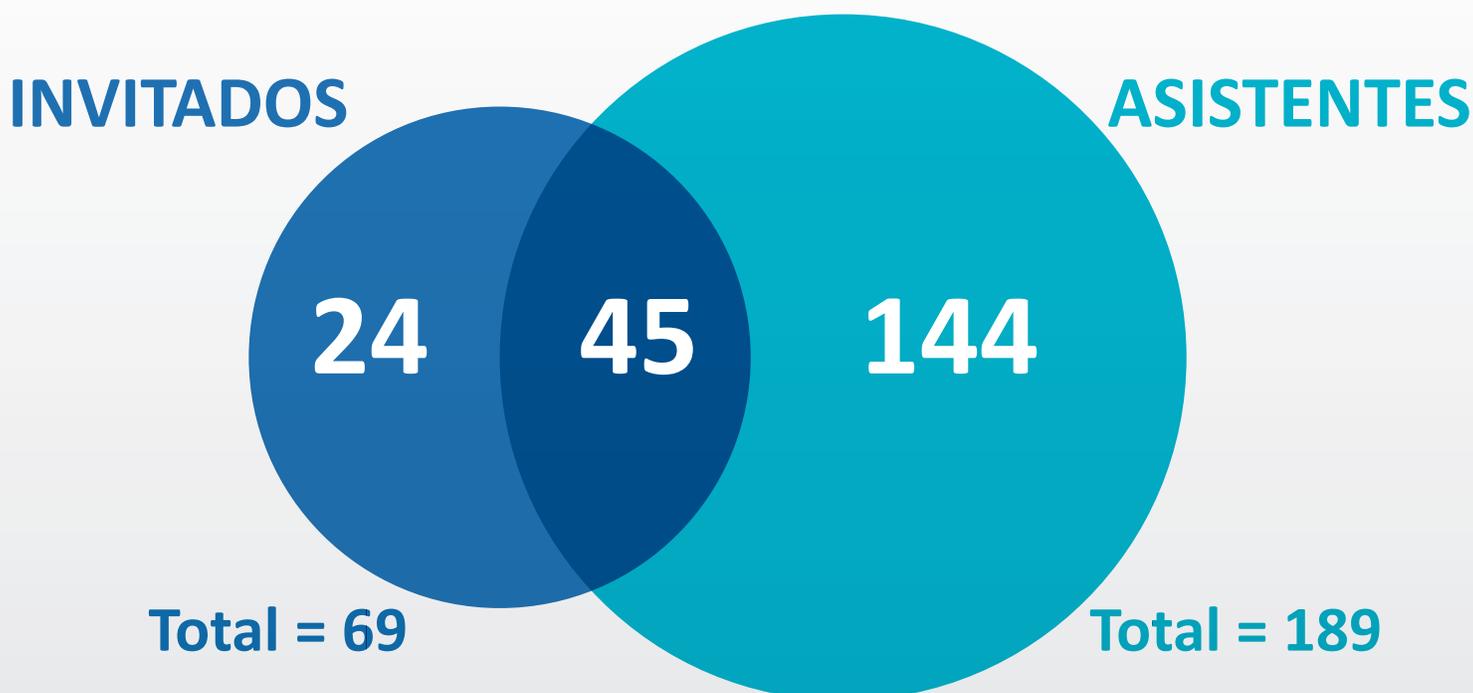
Otra de las participaciones en esta mesa de trabajo la realizó el Dr. Francisco Vélez Pliego, catedrático en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el cual manifestó estar de acuerdo con la disminución de la circulación vehicular en la Zona de Monumentos Históricos, sin embargo, considera que la implementación de acciones de rediseño y reutilización del espacio público deberán atender las particularidades de la vialidad seleccionada para ser integrada a una estrategia de movilidad urbana. Así mismo, mencionó que las acciones y consideraciones contempladas para la prueba piloto, se encuentran en una etapa de ideas, esbozos y acciones interesantes a ejecutar, las cuales aún no alcanzan la madurez y desarrollo requerido que permitan tomar las decisiones que la peatonalización conlleva.

Por otro lado, con relación al ejercicio piloto, mencionó que dicha prueba cuenta con ciertas problemáticas, ya que únicamente serán considerados dos días atípicos al funcionamiento presentado entre semana y, los fines de semana no resultan ser una fuente de información adecuada para el establecimiento de acciones que permitan un uso diferenciado del espacio público en la Zona de Monumentos, por lo cual se debe considerar el funcionamiento general en la totalidad de la semana, a fin de que en el corto, mediano y largo plazo, se logren establecer proyectos de peatonalización.

En relación a los impactos específicos y las acciones relacionadas con el turismo, manifestó que el transporte turístico genera una situación complicada en la zona de monumentos, tanto en algunos lugares de tránsito vehicular como en los lugares de permanencia de dichas unidades de transporte.

Finalmente abordó el tema del repoblamiento (no la densificación), lo que implicaría el incremento de pobladores dentro la Zona de Monumentos y de su movilidad, haciendo mención de que estos elementos deben ser discutidos y considerados, a fin de diseñar una estrategia de movilidad que articule los aspectos relacionados con la movilidad del área del Centro Histórico y diversas zonas de la ciudad.

II. Resumen de Solicitudes y Comentarios de las Mesas de Trabajo



213 PERSONAS INVOLUCRADAS

En lo referente al desarrollo de las siete mesas de trabajo, con las listas de asistencia se pudo determinar que, de los 69 invitados, se contó con la participación de 45 de ellos, además de haber contado con la presencia de 144 asistentes adicionales, lo que resultó en un total de 213 personas involucradas en el desarrollo de dichas mesas.

En general, se percibió un ambiente tranquilo y de participación constante por parte de los asistentes, sin embargo, en la mesa de trabajo número 5, dirigida a los representantes de estacionamientos, es en la que se presentó la mayor cantidad de argumentos desfavorables, así como aseveraciones de afectaciones directas con la implementación del proyecto.

En el expediente del proyecto que se resguarda en las oficinas de la Secretaría de Movilidad, se cuenta con las convocatorias, los archivos de audio de las mesas celebradas, así como las minutas correspondientes.

Durante el desarrollo de las mesas de trabajo, los asistentes realizaron 113 comentarios y solicitudes, los cuales se clasificaron de la siguiente manera:

31 de seguridad pública (27.40%)

- Reforzar la seguridad (7.90%)
- Incrementar la eficiencia del personal de tránsito, así como la cantidad de elementos (8.80%)
- Disminuir el ambulante (5.30%)
- Aplicación de las sanciones para evitar dobles filas (5.40%)

13 para mejorar el suministro de los servicios públicos como agua, gas, limpieza y recolección de basura (11.50%)

10 para la rehabilitación y mejora de la infraestructura urbana (8.80%)

12 para la implementación de políticas públicas (10.60%)

- Para que no cambie la vocación de la calle (7.10%)
- Para la repoblación del Centro Histórico (3.50%)

9 para el mejoramiento del transporte público (7.90%)

8 de empresarios del transporte turístico (7.10%)

- Que el Zócalo siga siendo base
- Implementar un tótem para informar a los usuarios las rutas disponibles
- Eliminar los viajes turísticos "piratas"
- Concentración de los servicios turísticos en un inmueble
- Apoyo para la difusión de su servicio

25 relacionadas con la implementación del proyecto (22.10 %)

- Sugerencias e incremento de indicadores (17.60%)
- Cambios directos al proyecto (4.40%)

5 relacionados con otros comentarios y solicitudes (4.60 %)

Dentro de los principales comentarios a favor de la implementación del proyecto por parte de los invitados, se destacan los que a continuación se enuncian:



- Las ventas se incrementan.



- Genera mayor seguridad.



- Reduce la contaminación del aire y sonora.

- Genera espacios amigables.

- Se brinda mayor calidad urbana y estética.



- Elimina el tránsito de paso.



- Incentiva la recuperación de las calles.

- Incrementa la calidad de vida.



- Se beneficia a la generalidad y no a unos cuantos.



- Mejora la percepción estética del Centro Histórico.

- Genera civilidad y respeto entre los usuarios de la vía.



- Los proyectos destinados a la movilidad peatonal y ciclista, resultan ser un gran avance y tienen éxito.

Por otra parte y, derivado de la solicitud de algunos asistentes, se realizaron mesas de trabajo adicionales con representantes del transporte turístico, estacionamientos y de la CANACO, en las cuales se recibieron sugerencias y opiniones en cuanto a la adecuación del proyecto.

En el mismo sentido, se realizó un recorrido peatonal por algunas vialidades paralelas y transversales a las seleccionadas para la implementación del proyecto, en donde se verificó la presencia de comerciantes informales, el estado físico de las banquetas, el desempeño del personal de tránsito, entre otros.

Durante el desarrollo de las reuniones, se determinó viable realizar ciertas adecuaciones al proyecto, consistentes en la habilitación de un carril destinado para el tránsito de los vehículos, con la finalidad de que los habitantes de los inmuebles y los usuarios de los estacionamientos privados ubicados en las vialidades seleccionadas, se encuentren en la posibilidad de hacer uso de él, facilitando con esto el ingreso de los visitantes al Centro Histórico en modos de transporte distintos al peatonal.

Cabe señalar que, aún con la adecuación del proyecto, se mantiene el objetivo de ampliar y rescatar el espacio público para la seguridad, convivencia y disfrute de los peatones, sin embargo, incorpora cierres parciales como se señala en la siguiente imagen:

III. Retroalimentación del Proyecto

Una vez concentrada la información relativa al desarrollo de las mesas de trabajo y la nueva propuesta del estudio de movilidad urbana en el Centro Histórico, se realizaron otras dos mesas de trabajo adicionales con la presencia del Presidente Municipal, con el propósito de informar a los participantes sobre los resultados y la modificación al proyecto.

i. Sesión con participantes a favor del proyecto

Como primera fase, se llevó a cabo una reunión con los participantes de las mesas de trabajo que se manifestaron a favor del proyecto, con la finalidad de que los participantes expusieran sus comentarios y aportaciones del “Estudio de Movilidad Urbana en el Centro Histórico” denominado “Ándale”, cabe señalar que para convocar a los invitados, se realizó la invitación a través de vía telefónica.

Por lo anterior, el 25 de junio del 2018 a las 18:00 horas, se reunieron en el Salón de Protocolos del Palacio Municipal los CC. Alan Rivera, Arquitecto de Bumbak; Claudia Orea B., Arquitecta; Manuel Alonso García, Secretario de Seguridad Pública y Tránsito Municipal; Alfonso Vélez Iglesias, Representante de la empresa Autotraffic; Alejandro Cañedo Priesca, Secretario de Turismo; Lizbeth Mejorada, Integrante de Puebla Vigila y Habitante del Centro Histórico; Alma Jacobo, Gestor Cultural / Facultad de Filosofía y Letras BUAP; María Antonieta Carmona Torres, del Colegio de Urbanistas y Desarrolladores Ambientales A.C.; Armando Pliego Ishikawa, del Consejo de Participación Ciudadana de Movilidad; Jesús Sánchez, Coordinación Ejecutiva de Presidencia; Nallely García Cancino, Analista Consultivo A de la Secretaría de Gobernación; Aurora Méndez, RSCCP; Fernando Aguilar, Director de Atención de Turismo de la Secretaría de Turismo; Ernesto Vargas, Director de Diseño y Banco de Proyectos del Instituto Municipal de Planeación; Denisse Larracilla, miembro del Colectivo “A Pata”; Juan Mendizábal, de la Secretaría de Desarrollo Económico; Hugo Díaz Parra, de la Dirección Competitiva de la Secretaría de Desarrollo Económico; Víctor Mata, Secretario de Desarrollo Económico; Natalia Sardá, del Consejo Ciudadano para la Discapacidad; Luis Fernando Graham Volver, Director de Movilidad de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes de Puebla; Isaac Balderas Acevedo, de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad Puebla; Lydia Deni Gamboa, Espacio Público, Facultad de Filosofía y Letras de la BUAP; Iván Rivero Hermoso, Calle 6 Oriente conocida como "la Calle de los Dulces" y Fernando Valerdi Moroni, Representante del Laboratorio de Espacio Público en México. Como medio comprobatorio de la asistencia de los participantes ya mencionados, se firmó una lista donde señalan lugar de procedencia y nombre, sin embargo, algunos de los asistentes no aceptaron el llevar a cabo la firma de dicho documento.

Durante el desarrollo de la reunión, la Secretaría de Movilidad realizó una breve presentación, en la cual se informó el resumen de solicitudes y comentarios de las mesas de trabajo y las posibles adecuaciones al estudio.

De la misma forma, se invitó a los asistentes a hacer uso de la voz, con el propósito de manifestar su punto de vista, así como para realizar aportaciones referentes al proyecto, entre los comentarios más sobresalientes se encuentran los siguientes:



- "Se reconoce la labor realizada por las autoridades municipales, ya que todo este ejercicio de consulta que se ha realizado, es acertado y un tema positivo para la movilidad."

- "Manifiestar que el proyecto no se debe realizar por cuestiones de inseguridad, no es una postura válida, ya que la inseguridad no depende como tal de la ejecución del proyecto de peatonalización, además se debe tomar en cuenta que al no existir la densidad vehicular en las vialidades y existir mayor cantidad de peatones, la seguridad aumenta."



- "Este proyecto no es sólo un proyecto de peatonalización, incluye el reordenamiento físico, de transporte turístico, comercial y de las calles a intervenir, el objetivo es ganar espacio para los peatones."

- "Es acertado que se hayan involucrado a diversas instancias, así como la realización de estudios previos que sustenten al proyecto."



- "Los argumentos en contra, expresan descontento al cambio, es decir, una modificación profunda al espacio público; los argumentos daban por hecho que las cosas no funcionan en México."

- "Este ejercicio contrasta con la mayoría de los ejercicios realizados, normalmente los recursos se utilizan en beneficio del vehículo."



- "Es un ejercicio que no se impone, surge de la investigación, lo que resulta extraordinario."

- "Es un ejercicio que apuesta por la salud de las personas y casi no hay proyectos de este tipo en el país."



- "Puebla puede convertirse en un ejemplo a nivel nacional, para comunicar que las cosas pueden hacerse bien y de forma consensuada, para ampliar el espacio peatonal y con ello llegar a ser la ciudad que más ha recuperado espacios públicos peatonales."

Resumen fotográfico



ii. Sesión con participantes que han manifestado inconvenientes con el proyecto

Posteriormente, se realizó una segunda reunión con los participantes de las mesas de trabajo que manifestaron ciertas inconformidades con el desarrollo del proyecto. El objetivo de la reunión fue que los asistentes expusieran sus observaciones y expectativas acerca del “Estudio de Movilidad Urbana en el Centro Histórico”. Al igual que en la reunión previa, se convocó a los invitados de esta reunión a través de vía telefónica.

En esta ocasión, la sesión se llevó a cabo el 26 de junio del 2018 a las 18:00 horas, en el Salón de Protocolos del Palacio Municipal, en la cual registraron asistencia los CC. Carlos Álvarez Pellón, Representante de la Asociación de Estacionamientos; Javier Domínguez, Representante de la Alianza Nacional de Transportadoras Turísticas; Eva Muñoz Gutiérrez, miembro de CANACO; Alejandra Mendoza, miembro de CANACO; Juan José Ayala, Representante del Consejo de Comerciantes del Centro Histórico de Puebla, A.C.; Gustavo Ponce de León, Representante de la Asociación de Hoteles; Maricarmen Mateos, miembro de la Asociación de Hoteles; Lizbeth Armenta Nava, Gerente de Estrella Roja – City Tourister; Ricardo Sánchez Juárez, Gerente de Transporte Especializado Grupo ADO; José Rafael Herrera Vélez, Presidente de CANACO; Gerardo Sánchez, Representante de la Asociación de Emprendedores de Los Sapos y Centro Histórico; Erik Pulido Faure, Gerente de Turismo Estrella Roja; Jorge Espino, Representante de Tip Tours&DMC; Fernando Aguilar, Director de Atención de la Secretaría de Turismo Municipal; Andrés Morales Flores, Director General de Turísticos Poblanos; Alejandro Cañedo Priesca, Secretario de Turismo, Manuel Alonso García, Secretario de Seguridad Pública y Tránsito Municipal; Gabriel Navarro Guerero; Secretario de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad; Dolores Dib, Gerenta del Centro Histórico y Patrimonio Cultural. Se hace constar que algunos asistentes no realizaron su registro en el documento correspondiente, sin embargo, se cuenta con el reporte fotográfico que avala la asistencia.

Como parte del desarrollo de la reunión, se expusieron y comentaron precisiones e inquietudes del proyecto, algunas de éstas se presentan a continuación en formato de “discurso directo”:



- "En principio tiene que quedar claro que no nos oponemos al proyecto, queremos un Centro Histórico digno, porque en él, han vivido y trabajado por generaciones nuestras familias. Es importante que se resuelvan ciertas situaciones para que el proyecto llegue a buen término, por ejemplo: en la Avenida 5 Oriente existe una casa apuntalada, lo que genera congestión vehicular, así mismo en las calles 2 Poniente y 4 Oriente también se tienen viviendas apuntaladas, lo que dificulta la circulación. Del mismo modo, se debe permitir el paso al transporte público, dado que para los clientes, trabajadores y nosotros mismos, es muy complicado acceder al Centro Histórico; finalmente, es importante implementar la prueba piloto entre semana, ya que la vida comercial, turística y de estudio es muy distinta que en el fin de semana."

(José Juan Ayala, Consejo de Comerciantes del Centro Histórico)

"De acuerdo a las cifras proporcionadas por la Secretaría de Turismo Municipal, los autobuses de turismo están entre las 10 primeras atracciones turísticas, asimismo, 1 de cada 4 visitantes deciden ocupar este tipo de servicio. Por lo que, es importante que los visitantes nos visualicen, ya que al ser un servicio, no se tiene algo tangible que vender. Por otro lado, para usar Analco como zona de base se requieren muchas acciones, como mejorar la seguridad, mantenimiento en parques y jardines, además de que existe poca iluminación y una alta percepción de inseguridad."



(Angélica Galindo Dib, Tip Tours & DMC)



"En la medida en que nosotros insertemos mayores posibilidades de vivienda en el Centro, vamos a generar una mayor seguridad, el hecho de que haya vida nocturna donde la gente viva, propicia seguridad. La nueva propuesta posibilita la accesibilidad a las personas que habitan y visitan el Centro Histórico."

(María Eva Muñoz Gutiérrez, Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla-CANACO)

"Los hoteleros no nos oponemos al cambio, porque el cambio es lo más constante en la naturaleza y en la sociedad. Solicitamos que los huéspedes lleguen a su destino con seguridad, tranquilidad y comodidad."



(Gustavo Ponce de León, Asociación de Hoteles y Moteles)



"Nunca se ha estado en contra de la modernidad, estamos a favor de mejorar las condiciones operativas del transporte turístico. Solicito apoyo para controlar a los recorridos y guías no autorizados, siendo esto, una preocupación latente para minimizar estos riesgos. Así mismo, considero importante incluir el tema de una terminal turística."

(Ricardo Juárez Sánchez, Grupo ADO)

"Considero relevante reforzar la señalética, a fin de guiar a los autobuses turísticos foráneos y circular con mayor facilidad y seguridad."



(Javier Domínguez, Alianza Nacional de Transportadoras Turísticas)

En atención a los comentarios y solicitudes más destacadas, el Presidente Municipal y los Secretarios presentes resaltaron algunos puntos de las situaciones expuestas, una de ellas fue la referida al Barrio de Analco, de la cual se argumentó que con el objetivo de reforzar la seguridad, se constituyó un comité denominado “Comité de Seguridad 4x4”, el cual está conformado por autoridades municipales y colonos de la zona, además de haberse proporcionado una unidad tipo patrulla, para la realización de actividades de inspección y vigilancia, exclusiva para dicho barrio.

En este sentido, dentro del comité, los vecinos determinaron necesario que las autoridades municipales llevaran a cabo 16 acciones para mejorar las condiciones de seguridad en la zona, dentro de las cuales, se encuentra la mejora del sistema de alumbrado público.

Asi mismo, se invitó a los asistentes de la reunión a conocer las acciones y actividades comprometidas en el comité referido.

En otro sentido, también se señaló que la prueba piloto debe ser tomada con seriedad, con el propósito de identificar los indicadores adecuados que permitan validar su funcionalidad.

En relación al reforzamiento de la señalética para los autobuses turísticos foráneos, se le solicitó a Javier Domínguez que entregara los principales recorridos realizados por este tipo de autobuses, con la finalidad de analizar las rutas utilizadas e implementar la solicitud.

En otro punto, se señaló que la propuesta de la implementación de la terminal turística deberá ser presentada de manera formal y detallada, ya que esto posibilitaría su desarrollo.

Por otra parte y, dadas las solicitudes expuestas por los participantes de la reunión, se determinó conveniente realizar una reunión diferente, en la cual trabajaran de forma conjunta los servidores públicos involucrados y los distintos actores interesados en el desarrollo de la prueba piloto, distribuyendo a los asistentes en distintas mesas de trabajo, dependiendo de las competencias o intereses de estos.

Es entonces que, como acuerdo general de esta reunión, se avisaría por parte de la Secretaría de Movilidad el lugar y fecha de la reunión descrita a la brevedad posible.

Resumen fotográfico





IV. SESIONES TEMÁTICAS

Conforme a lo acordado en la reunión del 26 de junio, se convocó tanto a las autoridades competentes, así como a los actores involucrados e interesados en el desarrollo de la prueba piloto. Esta reunión se llevó a cabo el 11 de julio de 2018, con el objeto de centralizar y atender de mejor forma las inquietudes y sugerencias para la ejecución del proyecto, lo que permitiría indentificar con mayor precisión a los indicadores que se deberán evaluar durante el desarrollo de la prueba piloto.

Los moderadores del evento fueron los CC. Mariana Navarrete Little, Secretaria de Movilidad y Gabriel Navarro Guerrero, Secretario de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.

Los invitados se agruparon en tres mesas de trabajo, conformándose de la siguiente manera:

MESA DE TRABAJO 1. SEGURIDAD	
Nombre	Procedencia
Abel Márquez Aguilar	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Luis Manuel Rosas	Protección Civil
Guillermo Mendoza	Protección Civil
María de los Dolores Dib y Álvarez	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Luna Vanessa Silva Muñoz	Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural
Alonso Enríquez Peña	Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad
Erick Fernández	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Manuel Cerón Meléndez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)

MESA DE TRABAJO 2. TRANSPORTE TURÍSTICO	
Nombre	Procedencia
Antonio Fernández	Grupo ADO
Hugo E. Díaz Parra	
Alma Laura Moreno	Instituto Municipal de Arte y Cultura de Puebla
Javier Domínguez	Alianza Nacional de Transportadoras Turísticas
Angélica Galindo Dib	Tip Tours & DMC
Jorge Espino Pardo	Tip Tours & DMC
Alejandra Mendoza	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
Andrés Morales Flores	Turísticos Poblanos
Lizbeth Armenta Nava	City Tourister, Estrella Roja
Fernando Aguilar	Secretaría de Turismo
Berenice Vidal Castelán	Secretaría de Movilidad, Infraestructura y Transportes del Estado
Blanca Leticia Aguilar Luna	Secretaría de Movilidad

MESA DE TRABAJO 3. ESTACIONAMIENTOS	
Nombre	Procedencia
Alberto I. Silva Guadarrama	Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
Isabel Álvarez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)
José Juan Ayala	Consejo de Comerciantes del Centro Histórico
Edgar Hidalgo	Los Sapos
Andrea Juárez	CUDAEP
Alfonso Vélez	Autotrafic S.A. de C.V.
Gustavo Ponce de León	Asociación de Hoteles
José Rafael Herrera Vélez	Cámara Nacional de Comercio, Servicio y Turismo de Puebla (CANACO)

Derivado de los comentarios y aportaciones, se determinó viable realizar ciertas adecuaciones al proyecto, además de que los participantes definieron los indicadores que se cuantificarían durante la prueba piloto, los cuales se detallan a continuación:

1) Indicadores de movilidad	Volumen peatonal en corredores Volumen vehicular en corredores Volumen vehicular en vialidades alternas
2) Indicadores económicos	Incremento porcentual de ventas (percepción)
3) Indicadores ambientales	Contaminación auditiva Niveles de emisiones contaminantes
4) Indicadores sociales	Nivel de percepción Aceptación del proyecto
5) Indicadores de transporte turístico local	Condiciones operativas

Así mismo, se definieron tres puntos que deberán considerarse, a fin de evitar conflictos:

1. Operatividad de tránsito en la zona: cero tolerancia en la aplicación del Reglamento de Tránsito, Movilidad y Seguridad Vial, es decir, aplicación inmediata de las infracciones.
2. Ambulantaje: monitoreo y retiro de ambulantes.
3. Difusión de la prueba piloto: comunicación constante de las fechas y horarios de la implementación del estudio, a través de radio, televisión y redes sociales.

Resumen fotográfico



Mesa de trabajo 1. Seguridad.



Mesa de trabajo 2. Transporte turístico.

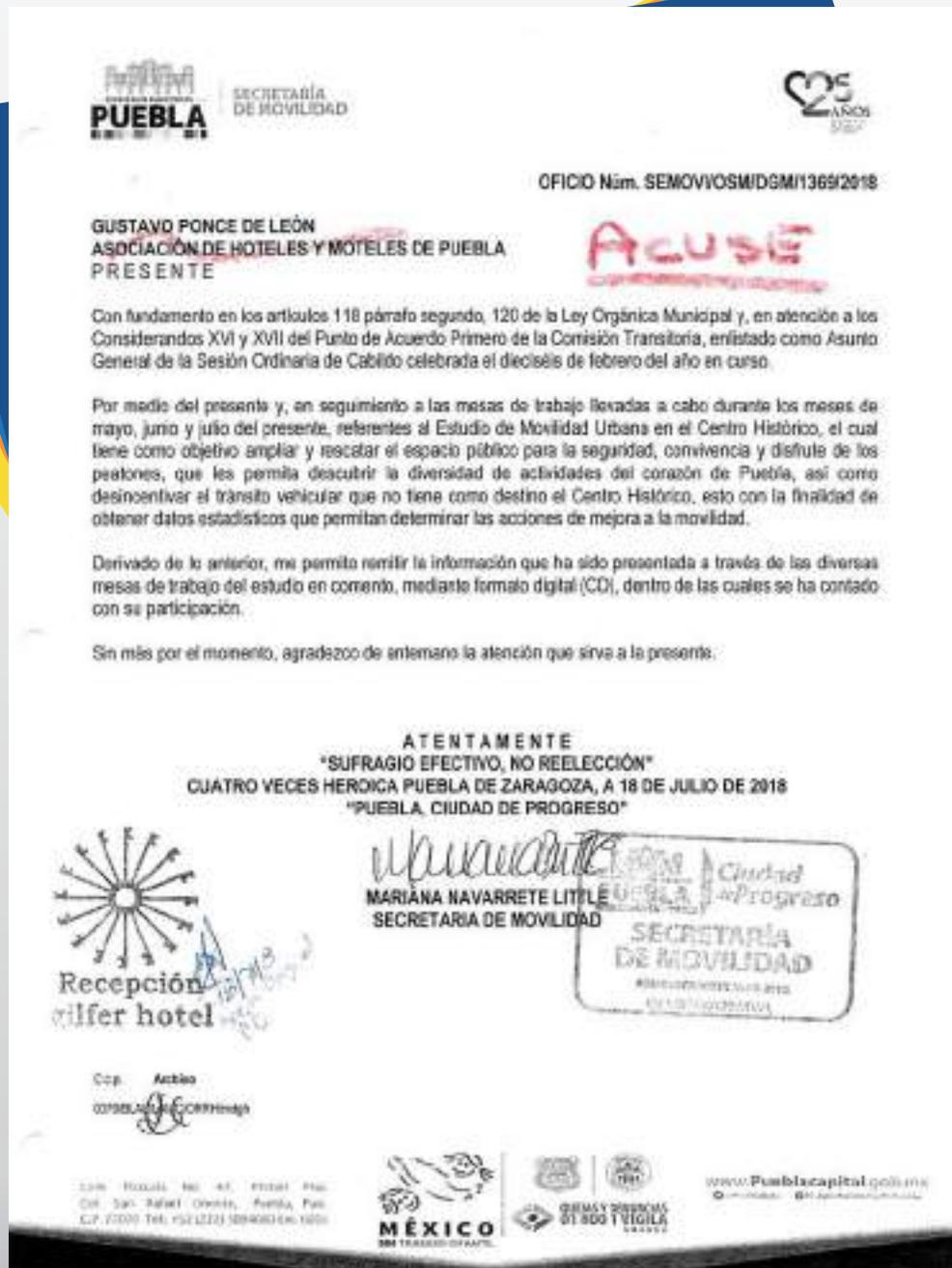


Mesa de trabajo 3. Estacionamientos.

Con el propósito de dar a conocer los principales detalles de las adecuaciones del Estudio de Movilidad Urbana en el Centro Histórico, se remitió la nueva propuesta a través de oficios personalizados, integrando la información en formato digital (CD).

Los oficios fueron firmados por la Secretaria de Movilidad, dado que esta Dependencia fue la encargada de realizar los ajustes al proyecto final.

Oficio muestra



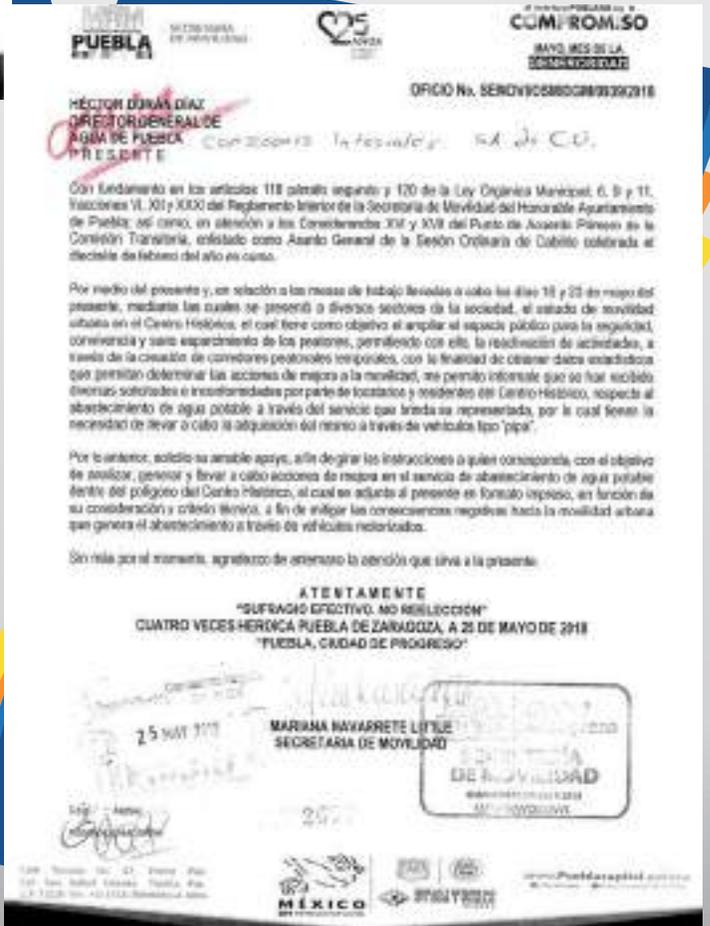
Relación de oficios turnados

NOMBRE	OFICIO
Armando Pliego Ishikawa	SEMOVI/DGM/1336/2018
José Luis Escalera	SEMOVI/DGM/1337/2018
Iván Rivero Hermoso	SEMOVI/DGM/1338/2018
Juan José Cue	SEMOVI/DGM/1339/2018
Alfonso Vélez Iglesias	SEMOVI/DGM/1340/2018
Luis Fernando Graham Verver	SEMOVI/DGM/1341/2018
José Antonio Quintana Gómez	SEMOVI/DGM/1342/2018
Ari Fernando Valerdi Moroni	SEMOVI/DGM/1343/2018
Lydia Deni Gamboa	SEMOVI/DGM/1344/2018
Carla Villaseñor Palma	SEMOVI/DGM/1345/2018
Fernando Cameras Martínez	SEMOVI/DGM/1346/2018
Isaac Balderas Acevedo	SEMOVI/DGM/1347/2018
Lizbeth Mejorada	SEMOVI/DGM/1348/2018
Aurora Méndez	SEMOVI/DGM/1349/2018
Natalia Sardá Cue	SEMOVI/DGM/1350/2018
Alan Rivera Reyes	SEMOVI/DGM/1351/2018
Alma Jacobo	SEMOVI/DGM/1352/2018
Francisco M. Vélez Pliego	SEMOVI/DGM/1353/2018
María Antonieta Carmona Torres	SEMOVI/DGM/1354/2018
Leobardo Javier Espinosa López	SEMOVI/DGM/1355/2018
Rafael Herrera Vélez	SEMOVI/DGM/1356/2018
José Juan Ayala Vázquez	SEMOVI/DGM/1357/2018
Alejandra Mendoza Luna	SEMOVI/DGM/1358/2018
Erick Navarro Acevedo	SEMOVI/DGM/1359/2018
Eva Muñoz Gutiérrez	SEMOVI/DGM/1360/2018
Gerardo Sánchez	SEMOVI/DGM/1361/2018
Andrés Morales Flores	SEMOVI/DGM/1362/2018
Jorge Espino Pardo	SEMOVI/DGM/1363/2018
César González Morales	SEMOVI/DGM/1364/2018
Javier Domínguez	SEMOVI/DGM/1365/2018
Juan José Miranda Tinoco	SEMOVI/DGM/1366/2018
Lizbeth Armenta Nava	SEMOVI/DGM/1367/2018
Ricardo Juárez Sánchez	SEMOVI/DGM/1368/2018
Gustavo Ponce De León	SEMOVI/DGM/1369/2018
Hugo Wenzel López	SEMOVI/DGM/1370/2018
Isabel Álvarez	SEMOVI/DGM/1371/2018

V. Evidencia de atención a solicitudes

Como evidencia de la atención a las múltiples solicitudes realizadas por los asistentes en las diferentes reuniones de trabajo, se agregan algunos oficios como constancia del seguimiento dado.







Se reitera que, los documentos mostrados son algunos ejemplos, sin embargo, en la Dirección de Gestión de la Movilidad y en la Dirección de Planeación y Proyectos de la Secretaría de Movilidad, se encuentran archivados la totalidad de oficios referentes a la gestión de solicitudes, así como el seguimiento a éstas.

4. REUNIÓN RESOLUTORIA

Finalmente, el 19 de julio de 2018, se llevó a cabo la reunión resolutoria, la cual fue encabezada por el Presidente Municipal. Se contó con la participación de 48 asistentes y el objetivo fue determinar una postura ante la realización del estudio.

En esta reunión, la Secretaria de Movilidad manifestó que el objetivo central de realizar el estudio, era la ampliación y rescate del espacio público para la seguridad, convivencia y disfrute de los peatones, así como desincentivar el tránsito vehicular que no tiene como destino el Centro Histórico, fomentando el traslado a pie.

Del mismo modo destacó que, inicialmente, la prueba piloto se planteó con accesos vehiculares intermitentes a los estacionamientos, sin embargo, con la participación activa e involucramiento de los asistentes a las mesas de trabajo, se consideró necesario implementar un carril confinado continuo en la Avenida Reforma, por lo que el proyecto no puede concebirse como peatonalización, sino como ampliación del espacio peatonal.

Por lo que, se enunciaron las principales estrategias de planeación del proyecto conforme a lo siguiente:

1. La selección de las vialidades intervenidas se determinó en función de su localización y trazo, con el objetivo de dar continuidad a los corredores peatonales ya existentes.
2. La implementación se llevaría a cabo durante 4 fines de semana, incluyendo 2 días hábiles previos al último fin de semana.
3. El horario de intervención sería de las 07:00 a las 22:00 horas, considerando 2 horas previas y 2 horas posteriores para la instalación y retiro de los elementos de confinamiento.
4. Se cuantificarían los indicadores previamente definidos: indicadores de movilidad, sociales, económicos (de percepción), ambientales y de operación de transporte turístico local.
5. Se definirían vialidades alternas para la circulación de vehículos de paso.

En lo que respecta a la identificación de los riesgos, se identificaron 5, así como sus posibles acciones de mitigación, conforme a lo siguiente.

RIESGO	ACCIÓN
Incremento del congestionamiento vial	Implementar tolerancia cero, para dobles filas y estacionamiento prohibido.
Incremento del ambulante	Incrementar operativos por parte de la Secretaría de Gobernación, incluye el rescate del espacio público para desarrollar actividades y generar espacios de estancia.
Falta de comunicación con la ciudadanía	Realizar una campaña de comunicación para la difusión, por parte del Ayuntamiento.
Incremento de la inseguridad	Proporcionar mayor presencia de elementos de seguridad y ubicar nuevas ventanas ciudadanas, por parte de la Secretaria de Seguridad Pública y Tránsito Municipal.
Inmuebles dañados	Mejorar las fases semaforicas para evitar congestionamientos viales, así como realizar la verificación de acciones para intervenir los inmuebles apuntalados.

Proyecto definitivo



Por otro lado, se le solicitó a los asistentes el participar con su punto de vista con relación al planteamiento de ejecución final del proyecto, a lo cual, expresaron lo siguiente:

“No es posible cerrar las vialidades por las necesidades que se presentan de estacionamientos y hoteles, es favorable que, considerando esta situación, se reduzca a un sólo carril y se permita el acceso. Se cuenta con el proyecto final en formato digital, sin embargo, aún existen aportaciones que se darán a conocer en el momento oportuno. Esta acción implica un desplazamiento de los clientes del Centro Histórico, teniendo una afectación económica; se ha enfatizado en que se está de acuerdo en que la ciudad se mejore, sin embargo, se necesitan ciertas condiciones para que esto se logre.” (José Juan Ayala)

“Es un proyecto de semi-peatonalización y se tiene que visualizar que no es un proyecto definitivo, es una prueba piloto que se puede revertir, siendo temporal, la cual arrojará datos para tomar decisiones. Por lo que no existe argumento válido para rechazar una prueba piloto, que dará indicadores, los datos obtenidos darán pie a proyectos definitivos mediante ejercicios de socialización que no tienen precedentes en la ciudad.” (Fernando Graham)

“El 90% de las personas que llegan al tianguis de Analco lo hacen a pie, por lo que estoy a favor del proyecto siempre y cuando se tengan todas las variables cubiertas para que funcione y, sobre todo, se les brinden las facilidades a los turistas.” (Salvador Arizmendi Vélez)

“Ha sido una experiencia grata el participar en este proyecto, el cual debe incluir a las personas que viven en la ciudad, ya que existe una situación muy desigual, dado que muchos de los empleados no tienen la posibilidad de adquirir en el sector formal, considerando esto, pueden existir indicadores falsos, por la cuestión del ambulante y la informalidad.” (Armando Pliego Ishikawa)

“El tema de peatonalización es un tema de salud pública, ya que se relaciona con el tema de la calidad del aire.” (Juan José Cué)

Finalmente, el Presidente Municipal informó que el objetivo de realizar las mesas de trabajo y este tipo de reuniones, es escuchar a todos los participantes por igual, ya que todos tienen el derecho a externar su opinión, a fin de tomar una decisión que sea conveniente para la mayoría.

Por último, dio a conocer que la prueba piloto se realizaría en el periodo comprendido del 18 de agosto al 09 de septiembre, considerando las estrategias de planeación previamente establecidas en esta reunión.

Reporte fotográfico





VIII. SEGUIMIENTO Y CONTROL

1. PLANEACIÓN

Para llevar a cabo la implementación del estudio, el desarrollo de la logística se basó en los siguientes puntos:

I. Planeación intermunicipal

Durante las reuniones previas a la implementación de la prueba piloto, se definieron actividades para las Dependencias y Organismos involucrados, con la finalidad de indicar las acciones a ejecutar dentro del ámbito de su competencia, tal como se describe a continuación:

DEPENDENCIA	ACTIVIDADES
Secretaría de Gobernación	Vigilar, controlar y regular el comercio en vía pública. Apoyo con las acciones de socialización en campo.
Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal	Asegurar que los corredores y alternativas viales estén libres de estacionamiento en vía pública para la adecuada implementación del estudio. Asegurar la presencia permanente de elementos de seguridad pública en los corredores y vialidades alternas. Vigilar, controlar y regular operación de bahías de carga y descarga/ascenso y descenso. Control de acceso exclusivo para vehículos identificados por medio del marbete.
Unidad Operativa Municipal de Protección Civil	En coordinación con la Gerencia del Centro Histórico, dar seguimiento a la recuperación de los inmuebles dañados por el sismo del 19 de septiembre de 2017. Apoyo en caso de contingencia.
Secretaría de Turismo	Levantamiento de información referente al indicador comercial, impacto en ventas. Difundir información a la ciudadanía de los beneficios del estudio de movilidad en el Centro Histórico, a través de sus kioscos de servicio en coordinación con la SEMOVI. Informar a las empresas que prestan el servicio de transporte turístico para dar a conocer las rutas, zonas de ascenso y descenso de pasajeros, así como las reglas de operación.
Secretaría de Desarrollo Económico	Levantamiento de información referente al indicador comercial, impacto en ventas. Entregar y recolectar los formatos para la obtención de datos y monitoreo de la prueba piloto (negocios y estacionamientos). Informar sobre los horarios, ubicación y reglas de operación de las bahías de carga y descarga en coordinación con la SEMOVI.
Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad	Estudios relacionados a la contaminación auditiva, atendiendo el indicador de "Medio Ambiente". Efectuar, a través del Organismo Operador del Servicio de Limpia, la recolección de residuos para mantener las calles limpias y propiciar una imagen urbana positiva para la prueba piloto.
Coordinación de Comunicación Social	Generar e implementar campaña de comunicación para la adecuada socialización del Estudio de Movilidad Urbana. Evaluar el impacto de la campaña de comunicación.
Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural	En coordinación con la Unidad Operativa Municipal de Protección Civil, dar seguimiento a la recuperación de los inmuebles dañados por el sismo del 19 de septiembre de 2017. Promoción del patrimonio cultural en coordinación con la SEMOVI.
Instituto Municipal de Planeación	Apoyo con las actividades de socialización en campo. Apoyo técnico durante la implementación de Estudio de Movilidad Urbana.

II. Estrategias para la recolección de datos

Con el objetivo de recolectar información de forma precisa, se capacitó al personal y voluntarios que participaron en el levantamiento de información de aforos y encuestas, dicha capacitación se llevó a cabo el 14 y 15 de agosto. Cabe señalar que durante la ejecución de la prueba piloto, se contó con el apoyo de voluntarios de diversas Dependencias del Ayuntamiento, sociedad civil y entidades educativas como la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), registrando la participación de 145 personas.

Los puntos relevantes que se expusieron en la capacitación, fueron detalles de los criterios y consideraciones que requerían ser contempladas, tales como la puntualidad y precisión en los registros, el tipo de conteo a realizar y la forma de entregar la información recopilada. Así mismo, se realizaron prácticas breves de conteos, así como el registro en los formatos previamente diseñados y autorizados.

Se determinaron 11 puntos para realizar los conteos vehiculares y peatonales, los cuales se llevaron a cabo durante tres períodos del día, correspondientes a las horas de máxima demanda (HMD). Los horarios se distribuyen de la siguiente manera:

DÍAS	HORAS DE MÁXIMA DEMANDA
Días entre semana	09:00 - 10:00, 15:00 - 16:00 y 18:15 - 19:15
Sábado	09:00 - 10:00, 14:15 - 15:15 y 19:00 - 20:00
Domingo	09:00 - 10:00, 14:15 - 15:15, 19:00 - 20:00

III. Difusión

Como parte de las acciones de difusión de la prueba piloto, se transmitieron dos spots publicitarios los cuales fueron difundidos a través de radio, dichas transmisiones comenzaron el 12 de agosto, con los siguientes guiones:

SPOT 1:



“Ándale es un estudio de movilidad en el Centro Histórico, el cual se llevará a cabo los fines de semana, del 18 de agosto al 09 de septiembre.

- El estudio consiste en incrementar el espacio peatonal en las calles:
- Reforma de la 11 Norte – Sur a Don Juan de Palafox y Mendoza y el Boulevard H. del 5 Mayo
- Calle 5 de Mayo de la 18 Oriente – Poniente a 16 de Septiembre y 11 Oriente – Poniente
- Calle 6 Oriente de Boulevard H. del 5 de Mayo a Calle 5 de Mayo
- Calle 6 Norte de la 6 Oriente a la 2 Oriente

El acceso a estas calles está restringido, permitiendo el paso sólo a estacionamientos y cocheras con un horario de 07:00 a 22:00 horas.

¡No olvides disfrutar tu ciudad caminando!

Secretaría de Movilidad.”

SPOT 2:



“El Centro Histórico se vive, se conoce y se siente caminando. ¿Sabes qué está pasando en tu ciudad? Te invitamos a conocer el corazón de Puebla durante el Programa Ándale que el Ayuntamiento te está ofreciendo, ampliando las banquetas para que tú y tu familia puedan disfrutar de sus paseos de una manera diferente.

Prepárate para los fines de semana del 18 de agosto al 09 de septiembre, de 07:00 a 22:00 horas.

Secretaría de Movilidad

Para mayor información visita la página de Puebla Capital.”

Como parte de las acciones de difusión realizadas antes y durante la implementación de la prueba piloto, se repartió una postal, misma que incluía datos como la duración del Estudio de Movilidad, beneficios y vialidades intervenidas, tal como se muestra a continuación.

¿SABÍAS QUÉ?...
Una ciudad caminable brinda beneficios a:

TU SALUD
Caminar 30 minutos... te ayuda a perder peso, aumenta tu calidad de vida, reduce riesgos de enfermedades crónicas y eleva tu creatividad en 60%.

TU ESPACIO
Más personas disfrutando las calles... permite una ciudad más atractiva, incrementa el sentido de identidad y pertenencia. Promueve la participación ciudadana, aumenta el turismo y fomenta la interacción social.

TU ECONOMÍA
Más calles peatonales reactivan la economía, generan más ingresos y beneficia al comercio... Los peatones suelen gastar un 65% más que los conductores.

TU MEDIOAMBIENTE
Fomentar las ciudades caminables... disminuye el consumo de combustibles fósiles, reduciendo la contaminación ambiental y auditiva.

...es tu ciudad, vívela!
Estudio de Movilidad
Calles de prioridad para la movilidad peatonal

¿DÓNDE?...

Calles peatonales

- **Reforma**
De 11 Sur al Blvd. H. del 5 de Mayo
- **16 de Septiembre**
De 11 Oriente a 18 Poniente
- **6 Oriente**
De Calle 5 de Mayo a 6 Norte
- **6 Norte**
De la 2 Oriente a 6 Oriente

Vías alternas vehiculares

Zócalo

Estacionamiento
Estarán habilitados los accesos a estacionamientos.

¿CUÁNDO?...
Disfruta tu centro histórico a partir del **18 de agosto** al **09 de septiembre**, de 07:00 a 22:00 horas.
Solo del **06 al 09 de septiembre** podrás disfrutar de la actividad durante 4 días consecutivos.

MOVILIDAD PEATONAL PARA TODOS
Ándale! Es una iniciativa que se centra en el bienestar de los ciudadanos poblanos, fomentando la movilidad activa a través de la recuperación del centro histórico para la convivencia de todos en las calles.

PUEBLA Ciudad Progreso

Adicionalmente, se creó una cuenta de la red social “Twitter” identificada como “@PueblaAndale”.



Primer fin de semana. 18 y 19 de agosto

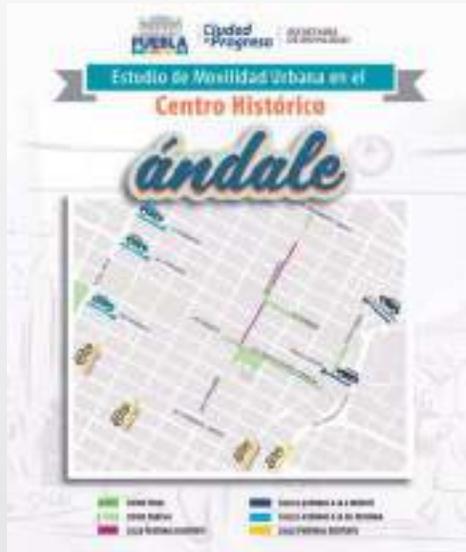
Días de activación: domingo 19 de agosto

Todos somos peatones y tenemos derecho a transitar por el espacio público de forma segura y accesible, #ándale tú también



La prueba piloto de "Ándale" se llevará a cabo durante cuatro fines de semana, a partir del 18 de agosto, en un horario de 07:00 a 22:00 horas.

Conoce qué calles estarán abiertas a los peatones y las rutas alternas para los automóviles.



Contar con mayores espacios peatonales permite reducir la cantidad de vehículos, lo que disminuye los niveles de ruido, además contribuye a la conservación del medio ambiente. #Ándale y súmate al cambio de la ciudad.



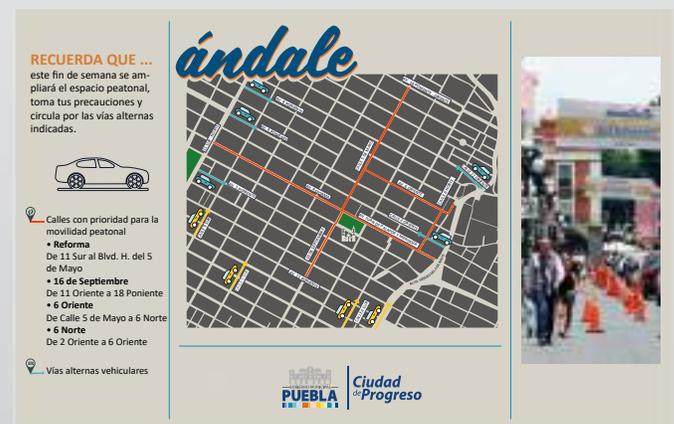
Éste es el segundo fin de semana de los cuatro en los que se contempló realizar la prueba piloto #Ándale.

Segundo fin de semana. 25 y 26 de agosto

Días de activación: del viernes 24 al domingo 26 de agosto

Durante la prueba piloto de ampliación de espacios peatonales, los estacionamientos se encontrarán en funcionamiento, resguarda tu vehículo y #Ándale en el Centro Histórico.

Conoce qué calles estarán abiertas a los peatones y las rutas alternas para los automóviles.



Tercer fin de semana. 01 y 02 de septiembre

Días de activación: sábado 01 y domingo 02 de septiembre

#Ándale es una prueba piloto para ampliar los espacios peatonales en algunas calles del Centro Histórico. El objetivo es fomentar el traslado a pie y la convivencia social. ¡Súmate y conoce sus beneficios!



Nuestro Centro Histórico es considerado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Pocas ciudades tienen este privilegio, vévelo este fin de semana caminando ¡#Ándale!



#Ándale, ven en familia a vivir la experiencia y disfruta de los beneficios de la ampliación de los espacios peatonales. Esta es la última semana, la prueba piloto dará inicio desde el jueves 06 de septiembre y concluirá el domingo 09.

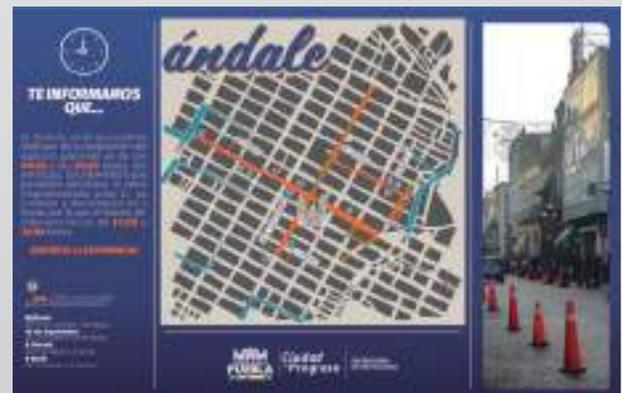
Video. Duración: 26 segundos



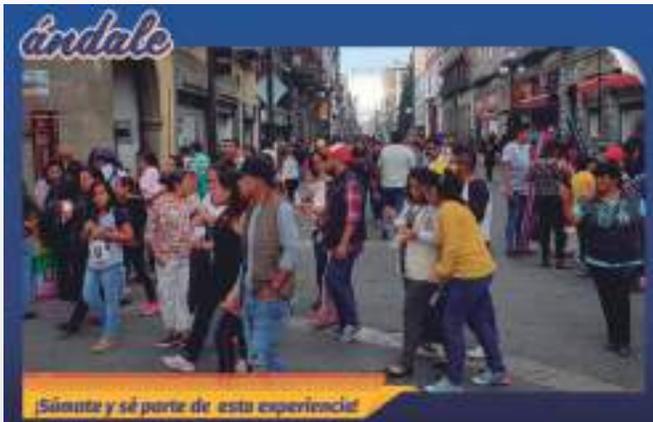
Cuarto fin de semana. 06 al 09 de septiembre

Días de activación: del jueves 06 al domingo 09 de septiembre

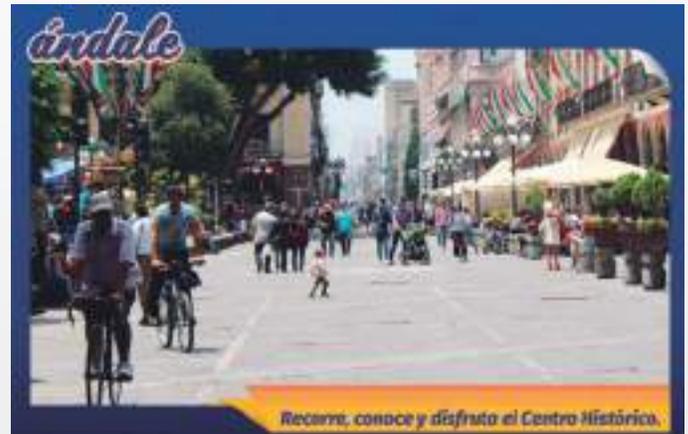
Entre las 09:00 y 20:00 horas del 06 al 09 de septiembre podrás disfrutar de la ampliación de espacios peatonales de #Ándale. Ven con tu familia y conoce mejor el Centro Histórico de nuestra ciudad.



¡Súmate y sé parte de esta experiencia! Esta es la última semana de la prueba piloto #Ándale, ven y experimenta el placer de caminar por las calles del Centro Histórico.



Vive la experiencia #Ándale, recorre, conoce y disfruta de las maravillas que ofrece el Centro Histórico ¡No te quedes atrás!



Mediante el uso de redes sociales, se proporcionó la información referente al objetivo y actividades desarrolladas durante la prueba piloto.

La Secretaria de Movilidad, Mariana Navarrete Little, asistió a distintas entrevistas, para informar a la población de los detalles del estudio, mismas que se enlistan a continuación:

FECHA Y HORA	PERIODISTA / PROGRAMA	UBICACIÓN
Jueves 16 de agosto de 2018, 07:05 horas	Iván Mercado / La Tropical	San Martín Texmelucan No. 57, Colonia La Paz
Jueves 16 de agosto de 2018, 08:15 horas	Fernando Abraham Coiffier Martínez / ABC Radio	3 Oriente No. 201, Colonia Centro
Viernes 17 de agosto de 2018, 07:30 horas	Erick Becerra / Encuentro	Tonanzintla No. 13, Colonia La Paz
Viernes 17 de agosto de 2018, 08:30 horas	Javier López Díaz / Buenos días	Avenida 15 de Mayo No. 2939, Colonia Las Hadas
Viernes 17 de agosto de 2018, 12:00 horas	Puebla TV	Secretaría de Movilidad, Calle Tlaxcala No. 47, Primer Piso Col. San Rafael Oriente, Puebla
Viernes 17 de agosto de 2018, 17:30 horas	TV Azteca Puebla	Secretaría de Movilidad, Calle Tlaxcala No. 47, Primer Piso Col. San Rafael Oriente, Puebla
Lunes 20 de agosto de 2018, 08:00 horas	Iván Mercado / La Tropical	Vía Telefónica
Lunes 20 de agosto de 2018, 08:10 horas	Fernando Canales / Ultra 92.5 Puebla	Vía Telefónica
Martes 21 de agosto de 2018, 08:10 horas	Carlos Martín Huerta / TV Azteca Puebla	

Del mismo modo, en diversos medios electrónicos se incluyeron notas periodísticas que informaban a la población sobre el inicio y acciones de la prueba piloto. Algunas de estas se enuncian de la siguiente manera:

PERIÓDICO / NOTA	FECHA DE PUBLICACIÓN	DISPONIBLE EN:
Diario puntual <i>“Avalan prueba piloto “Ándale” Es una prueba de peatonalización de algunas calles del Centro Histórico”</i>	20 de julio de 2018	https://www.diariopuntual.com/ciudad/2018/07/20/2062
Oronoticias <i>A partir del 18 de agosto inicia prueba piloto del programa “Ándale”</i>	20 de julio de 2018	http://www.oronoticias.com.mx/a-partir-del-18-de-agosto-inicia-prueba-piloto-del-programa-andale/
Efeko.10 <i>Todo está listo para la prueba piloto “Ándale”</i>	15 de agosto de 2018	http://efeko10.com/todo-esta-listo-para-la-prueba-piloto-andale-grafico/
Puebla On Line <i>“Este sábado inicia prueba piloto de peatonali- zación del Centro Histórico de Puebla”</i>	16 de agosto de 2018	http://www.pueblaonline.com.mx/2017/portal/index.php/ciudad/item/71600-este-sabado-inicia-prueba-piloto-de-peatonalizacion-del-centro-historico-de-puebla#.W6Ku4WgzZ08
Contrastes de Puebla <i>“Estas son las calles y los horarios del programa “Ándale” que iniciará el 18 de agosto”</i>	16 de agosto de 2018	http://contrastesdepuebla.mx/estas-son-las-calles-y-los-horarios-del-programa-andale-que-iniciara-el-18-de-agosto
Diario Cambio <i>“Cerrarán el Centro cuatro fines para piloto de proyecto peatonal Ándale”</i>	17 de agosto de 2018	https://www.diariocambio.com.mx/2018/secciones/metropolis/item/23953-cerraran-el-centro-cuatro-fines-para-piloto-de-proyecto-peatonal-andale
Tribuna Noticias <i>“Inicia este fin de semana prueba piloto de pea- tonalización en la ciudad de Puebla”</i>	17 de agosto de 2018	https://www.tribunanoticias.mx/2018/08/17/inicia-este-fin-de-semana-prueba-piloto-de-peatonalizacion-en-la-ciudad-de-puebla/



IV. Coordinación con vecinos y locatarios

Las personas que cuentan con cochera en su vivienda o negocio, fueron visitados por personal de la Secretaría de Movilidad, con el objetivo de exponer detalladamente el proyecto y solicitar que realizaran el trámite de la expedición del marbete de acceso, el cual les permitiría la circulación sobre las vialidades intervenidas para acceder a sus cocheras.

Por otra parte, el 02 de agosto de 2018 a las 11:30 horas, se realizó una visita a residentes y locatarios de la Calle 6 Oriente, entre calles 5 de Mayo y 4 Norte, para realizar la entrega de trípticos y postales, con el objetivo de comunicar el desarrollo y logística del estudio de movilidad.

Posteriormente, el 13 de agosto a las 12:00 horas, se realizó la entrega de 46 marbetes: 41 para colonos y locatarios de la Calle 6 Oriente y 5 para camionetas de apoyo del Departamento de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad.

Finalmente, el 18 de agosto se realizó la solicitud de 8 marbetes más, los cuales fueron entregados de forma inmediata, resultando un total 54 marbetes.



Marbete de acceso proporcionado a los residentes y locatarios

2. PLANIFICACIÓN DE LAS ZONAS DE CONFINAMIENTO PEATONAL

Conforme a la selección de las vialidades a intervenir, se realizó la planificación para la colocación de los elementos de confinamiento temporales y del señalamiento provisional.

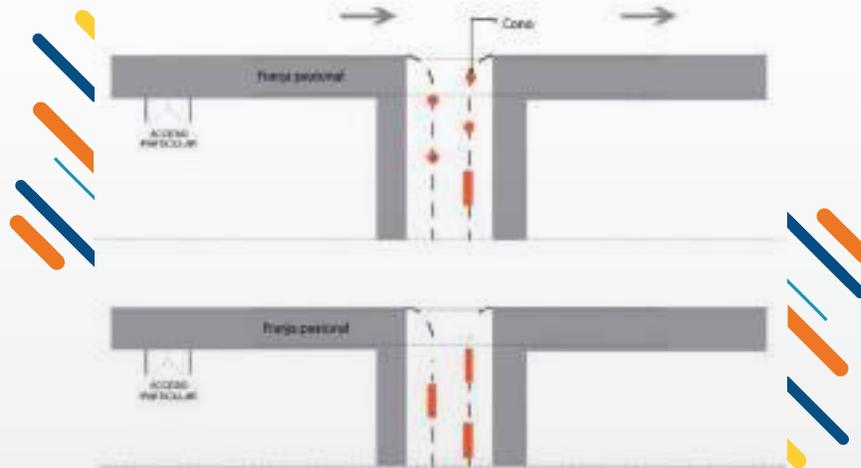
La ubicación de los elementos se determinó conforme a la sección transversal vial, por lo que los delimitadores de mayor volumen, como lo son las barreras CADI y los trafitambos, fueron instalados en las vialidades que cuentan con las secciones de mayor amplitud, tales como la Avenida Reforma y la Calle 16 de Septiembre.



Sección tipo para colocación de elementos de confinamiento en Calle 16 de Septiembre



Sección tipo para colocación de elementos de confinamiento en Avenida Reforma

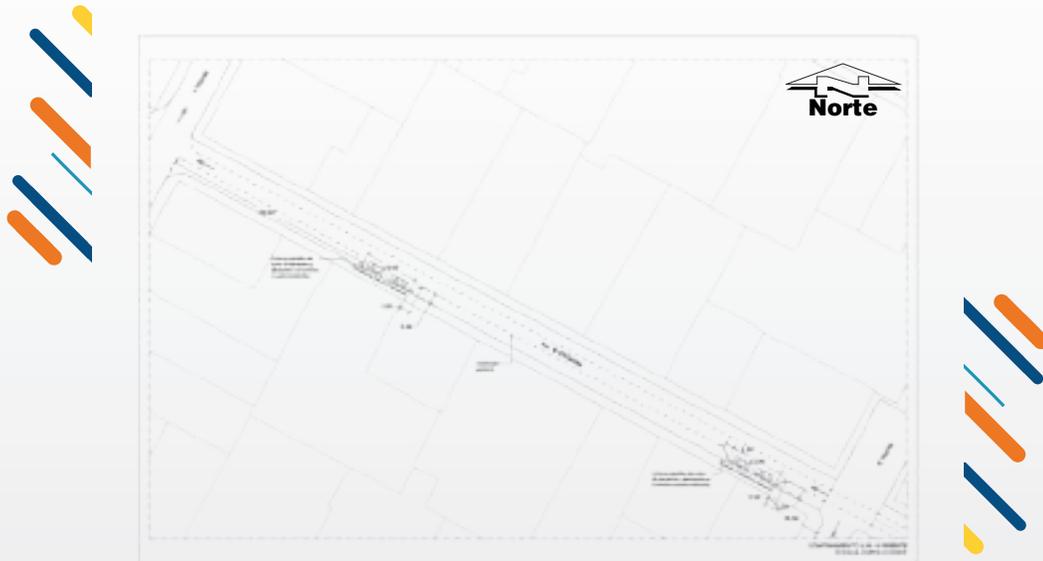


Vista en planta para la colocación de elementos en boca calle

La totalidad de los elementos de confinamiento utilizados, se representa en la siguiente tabla:

ILUSTRACIÓN	ELEMENTOS DE CONFINAMIENTO
	213 Conos altos y bajos
	187 Trafitambos con reflectante
	76 Barreras CADI
	100 Vallas

ILUSTRACIÓN	ELEMENTOS DE CONFINAMIENTO
	200 Elementos de señalización vertical provisional
	55 Elementos de señalización horizontal temporal (trazo mediante molde de madera y cal, por día)
	26 Hitos confinadores



Plano de distribución de elementos de confinamiento, Av. 6 Oriente

Los involucrados en el suministro de los elementos anteriormente descritos, fueron:

- Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (SSPyTM)
- Fiscalía General del Estado de Puebla
- DEPSA
- Promotora y Operadora de Infraestructura S.A. de C.V. (PINFRA)

Para las actividades de traslado de dichos elementos, cabe destacar que se contó con el apoyo de la Secretaría de Infraestructura Municipal, así como de la empresa PINFRA.

En relación a las actividades de colocación y retiro de los elementos de confinamiento, las cuales fueron realizadas durante cada uno de los días correspondientes a la intervención del estudio, fueron realizadas por el personal de la Secretaría de Movilidad, Promotora y Operadora de Infraestructura S.A. de C.V. (PINFRA), así como de voluntarios.



Descarga y colocación de elementos de confinamiento por personal de la Secretaría de Movilidad



Colocación de elementos de confinamiento en Av. Reforma, entre Calle 11 Norte – Sur y Calle 9 Norte - Sur

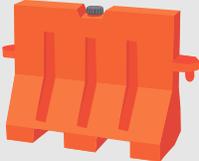
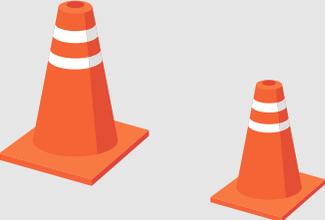
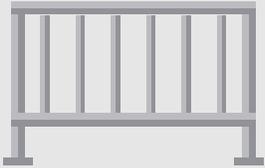
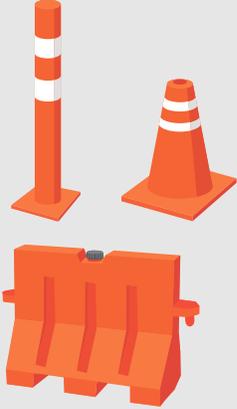


Colocación de elementos de confinamiento en Calle 16 de Septiembre y Av. 3 Oriente



Retiro de elementos de confinamiento por personal de la Secretaría de Movilidad, así como de Promotora y Operadora de Infraestructura S.A. de C.V.

LISTADO DE ELEMENTOS DE CONFINAMIENTO

Elementos		Dependencia o compañía	Total de elementos	Calle o corredor
	Trafitambos	DEPSA	98	Av. Reforma
		Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (SSPyTM)	10	Av. Don Juan de Palafox y Mendoza
	Barreras CADI	DEPSA	56	Av. Reforma
		Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (SSPyTM)	20	Av. Don Juan de Palafox y Mendoza
	Conos altos	DEPSA	19	Av. Reforma
	Conos bajos	DEPSA	99	Av. Reforma
	Vallas	Fiscalía	25	Av. Don Juan de Palafox y Mendoza
		Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (SSPyTM)	61	Av. 6 Oriente
			14	Calle 5 de Mayo
	Diversos (trafitambos, conos, hitos)	Promotora y Operadora de Infraestructura S.A. de C.V. (PINFRA)	200	Calle 16 de Septiembre

TOTAL: 602



Preparación y colocación de pendones de señalamiento



Lona informativa colocada sobre Av. Reforma



Colocación de pendones, noche previa al inicio de la prueba piloto





Colocación de lona informativa en Av. Reforma en intersección con Calle 11 Norte - Sur

Colocación de elementos temporales de señalización vertical y horizontal, para indicar el espacio destinado para los peatones.



Colocación de elementos temporales para señalar la ampliación del espacio peatonal



En lo que corresponde con la localización de las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, que a su vez funcionaban como zonas de carga y descarga hasta las 11:00 horas, su ubicación se determinó en función del equipamiento, el tramo vial y al tipo de establecimientos existentes en la zona.



Localización de zonas de ascenso y descenso de pasajeros/zonas de carga y descarga



Vista en planta de la zonificación para la colocación de elementos para delimitar zonas de ascenso y descenso de pasajeros/zonas de carga y descarga



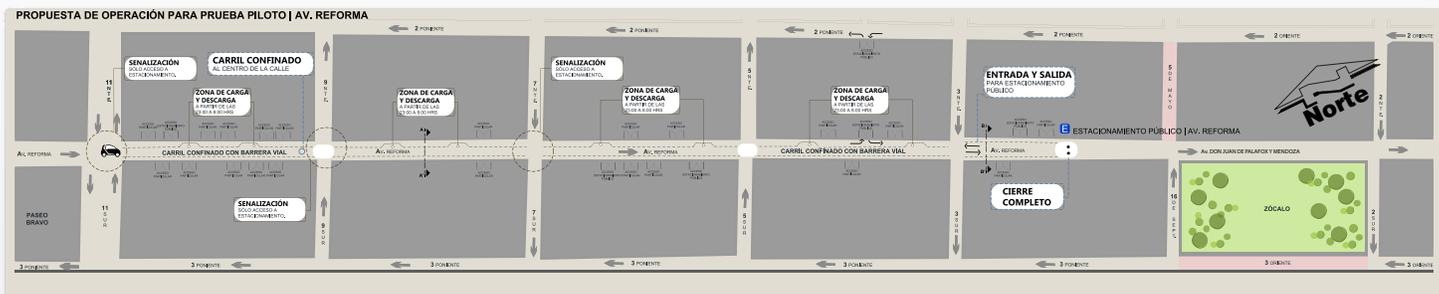
Dimensiones para la delimitación de zonas de ascenso y descenso de pasajeros/zonas de carga y descarga en corredores



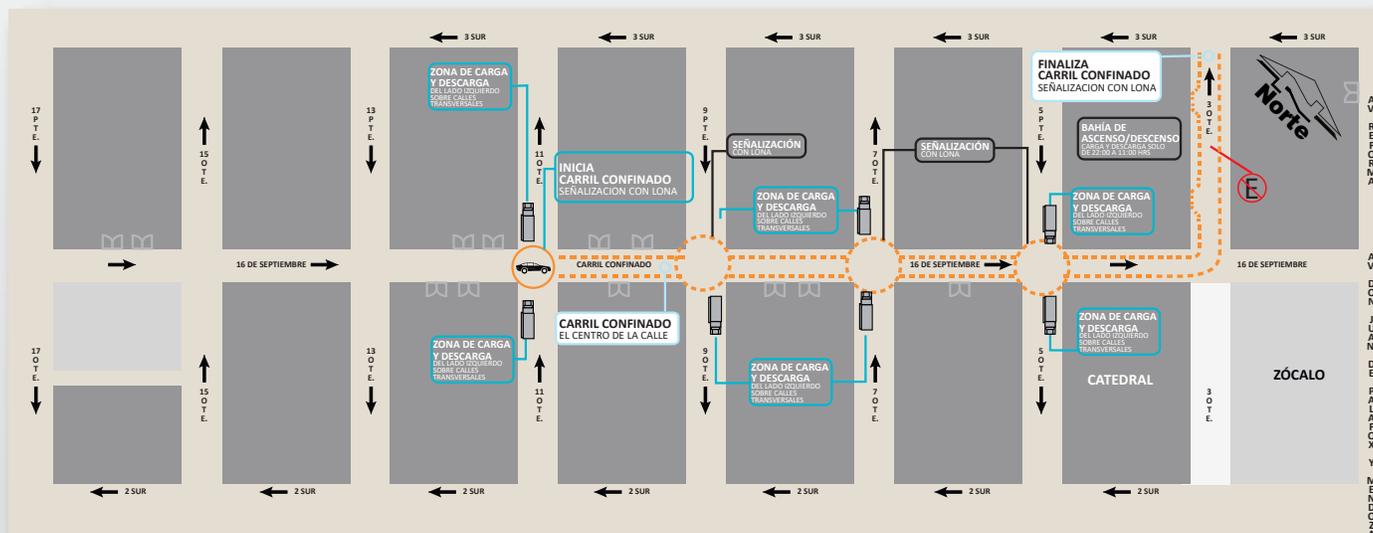
Localización y delimitación de zonas de ascenso y descenso de pasajeros/zonas de carga y descarga, Av. Don Juan de Palafox y Mendoza

Localización de zonas de carga-descarga / ascenso - descenso de pasajeros por corredor

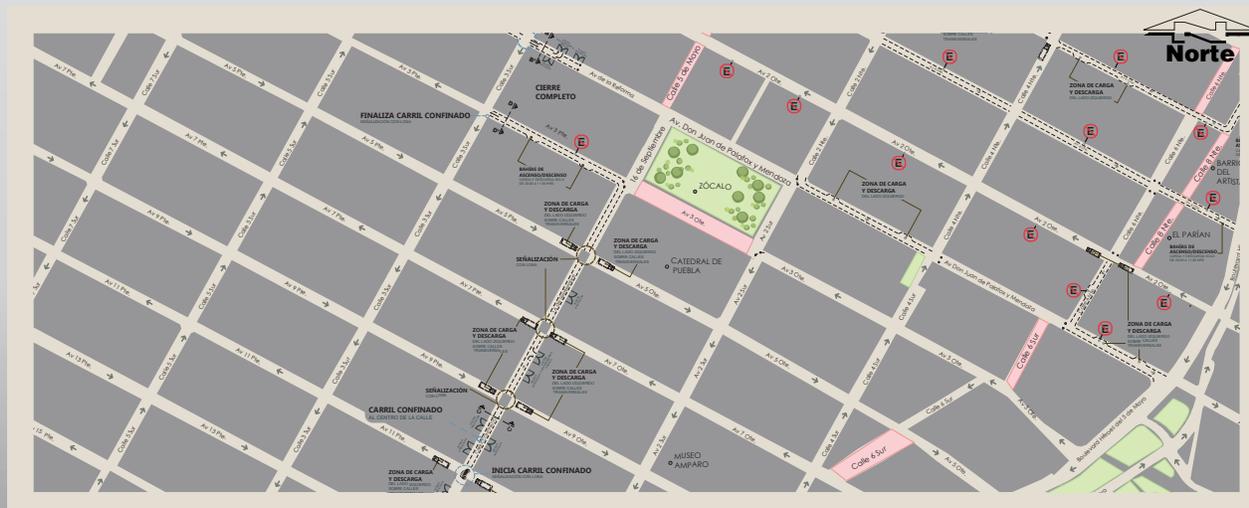
Avenida Reforma



Calle 16 de Septiembre



Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza



3. INDICADORES

I. Indicadores de movilidad

Volumen peatonal en hora de máxima demanda (HMD) sobre corredores

Este indicador permite inferir el grado de aceptación y uso de los corredores por parte de los transeúntes.



Volumen vehicular en HMD sobre corredores

Este indicador permite inferir si se desincentivó la circulación de vehículos de paso sobre los corredores.



Volúmenes vehiculares de las alternativas viales

Para este indicador se utilizará como base la metodología para vías urbanas, descrita en el libro *Highway Capacity Manual 2010* (HCM), la cual permite calcular la cantidad máxima de vehículos que pueden pasar por hora en una vialidad, mejor conocida como capacidad vial.

La fórmula de la metodología referida, incluye factores como el número de carriles, la velocidad promedio de los vehículos, así como la demora por los ciclos de fases semafóricas.

II. Indicadores sociales

Nivel de aceptación

Permite conocer la opinión de los usuarios del espacio público conforme al ejercicio temporal, determinando con ello el grado de aceptación u opción para la realización de un proyecto y obra de intervención para la ampliación de banquetas o creación de corredores peatonales en las vialidades de estudio.

Nivel de aceptación (Resultados de los primeros 500 cuestionarios)

¿Le gusta la ampliación temporal de banquetas y calles peatonales Ándale?



Sí



No



No lo conozco



Me da igual

¿Le gustaría que fuera permanente?



Sí



No



Sólo algunas calles

Nota: en la línea base de la percepción social, se tomó en cuenta la toma muestra del primer fin de semana (17 y 18 de agosto).

III. Indicadores económicos (de percepción)

Permiten conocer si la implementación de corredores de prioridad peatonal, tienen un efecto positivo o negativo en los establecimientos ubicados en éstos y en las calles aledañas.

Permiten inferir el efecto económico positivo o negativo de las calles de prioridad peatonal en los establecimientos sobre los corredores y las calles aledañas a éstos.

Ayudan a entender si el incremento de personas que se trasladan en dicho espacio está ayudando a que los comercios mejoren sus ventas.

Porcentaje de incremento de visitantes

Percepción del comerciante con respecto a un fin de semana o un día entre semana normal, sin la prueba piloto.

Porcentaje de incremento de ingresos

Percepción del dueño o gerente del establecimiento comercial con respecto a un fin de semana y un día entre semana cotidiano, sin la implementación de la prueba piloto.

Formularios para la Aplicación de Encuesta de Percepción

Uno de los indicadores estipulados como parámetro del estudio de movilidad, es la percepción social. Es por ello, que se determinó viable la aplicación de una encuesta, mediante la que se reflejara la opinión de las personas que visitan, viven o trabajan en el Centro Histórico respecto a la implementación del estudio.

Cabe señalar que la apreciación de las personas se va modificando de manera gradual conforme al desarrollo del proyecto y, para obtener una información más ecuánime, que refleje resultados sensatos del proyecto, se consideró indispensable realizar la aplicación de los formularios que conforman la encuesta durante la totalidad del periodo de intervención del estudio.

La metodología aplicada para la obtención de la muestra, fue diseñada para la obtención de datos de forma presencial y equitativa a dos tipos de usuarios de la vía pública, es decir, de la totalidad del muestreo, el 50% de los datos recolectados debían pertenecer a usuarios que utilizan vehículos motorizados y el 50% a peatones, con el objetivo de contar con una visión equilibrada.

La encuesta incluyó dos tipos de preguntas; cerradas y abiertas. Las preguntas cerradas tuvieron como objetivo obtener parámetros que permiten agrupar características similares de los encuestados, mientras que las preguntas abiertas permiten identificar la percepción y opiniones generales de los encuestados.

La aplicación de la encuesta se realizó mediante formatos impresos, a través de los voluntarios capacitados y designados para el desarrollo de la actividad.

La encuesta está compuesta por diez preguntas distribuidas de la siguiente forma:



Dos para identificar fecha y horario



Dos para identificar el género y tipo de encuestado



Dos para conocer el motivo y modo del viaje



Cuatro de percepción



Un cuestionamiento abierto

El diseño utilizado fue el siguiente:

Estudio de movilidad Ándale

Encuesta de percepción y obtención de datos generales

***Obligatorio**

1. DÍA DE ENCUESTA *
 Marque sólo un óvalo.

PRIMER FIN DE SEMANA 18-19 DE AGOSTO

SEGUNDO FIN DE SEMANA 25-26 DE AGOSTO

TERCER FIN DE SEMANA 01-02 DE SEPTIEMBRE

ENTRE SEMANA 06-07 DE SEPTIEMBRE

CUARTO FIN DE SEMANA 08-09 DE SEPTIEMBRE

2. PERIODO *
 Marque sólo un óvalo.

MAÑANA

TARDE

NOCHE

ENCUESTAS

3. Género *
 Marque sólo un óvalo.

Mujer

Hombre

4. Tipo de encuestado *
 Marque sólo un óvalo.

Conductor

Peatón

5. ¿Por qué viene al Centro Histórico? *
 Seleccione todos los que correspondan.

Compras

Actividades culturales y recreativas

Trabajo

Educación

Religión

Turismo

Comer

Otro

6. ¿Qué modo de transporte utilizó para llegar al Centro Histórico? *
 Seleccione todos los que correspondan.

Transporte Público

A Pie

Bicicleta

RUTA

Motocicleta

Aplicación para taxi

Taxi

Vehículo particular

Transporte turístico

En Parada

Otro

7. ¿Le gusta la aplicación temporal de banderitas y calles peatonales Ándale? *
 Marque sólo un óvalo.

Sí

No

No es igual

No lo conozco

8. ¿Cómo se enteró del estudio Ándale? *
 Seleccione todos los que correspondan.

Radio

Internet

Televisión

Publicidad impresa

En el sitio

Me lo contaron

Otro

9. ¿Le gustaría que fuera de manera permanente? *
 Marque sólo un óvalo.

Sí

No

Sólo algunas calles

10. ¿En qué calles? *
 Seleccione todos los que correspondan.

16 de Septiembre

Riberas

Don Juan de Palafox y Mendoza

Calle 5 de Mayo

8 de Oto

8 de Ene.

Ninguna

Todas

11. ¿Por qué? *

Las respuestas del cuestionario están redactadas en lenguaje coloquial, con la finalidad de facilitar la comprensión de las preguntas por parte de los encuestados.

IV. Indicadores ambientales

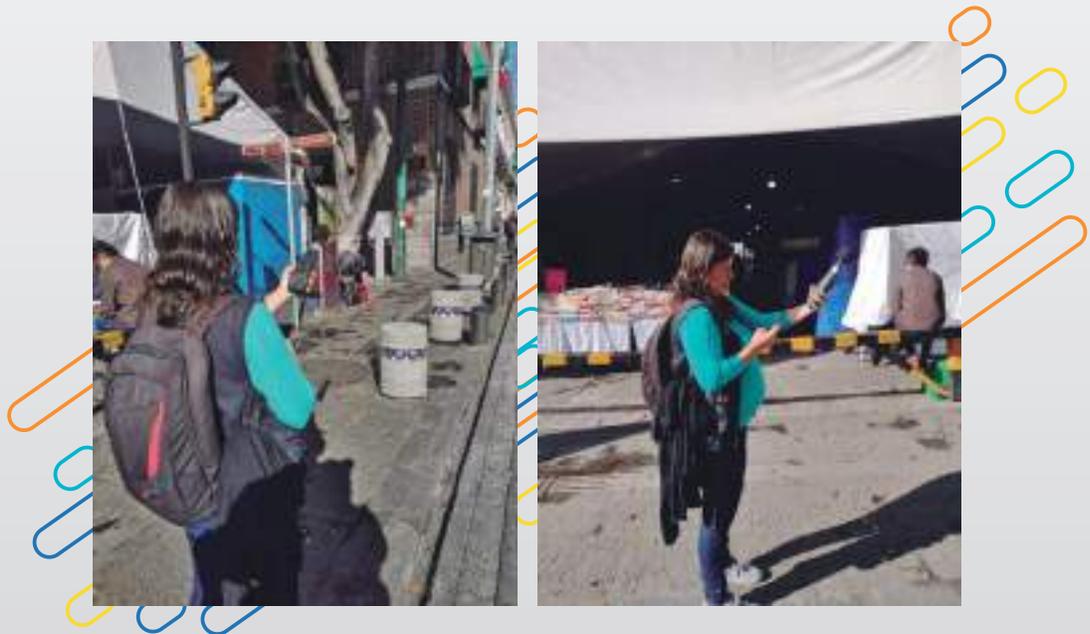
Nivel de contaminación auditiva

En lo que respecta a la medición de los niveles de ruido, personal de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad realizó un registro de mediciones de decibeles, de forma previa a la implementación de la prueba piloto, con la finalidad de que ésta sirva como un parámetro base de comparación durante la ejecución del estudio.

La recopilación se realizó con la ayuda de un sonómetro en Horas de Máxima Demanda por periodos de 15 minutos para cada punto establecido, conforme a lo siguiente:

1. Avenida Reforma entre Calles 3 Sur y 5 Sur
2. Calle 16 de Septiembre entre Calles 3 Oriente y 5 Oriente
3. Calle 6 Oriente entre Calles 2 Norte y 5 de Mayo
4. Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza entre Calles 2 Norte y 4 Norte

Cabe señalar que cada tramo seleccionado se dividió en 3 secciones equitativas para su medición.



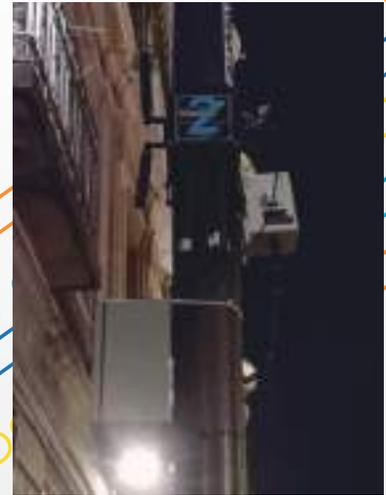
Fuente: SEMOVI

La línea base quedó de la siguiente forma:



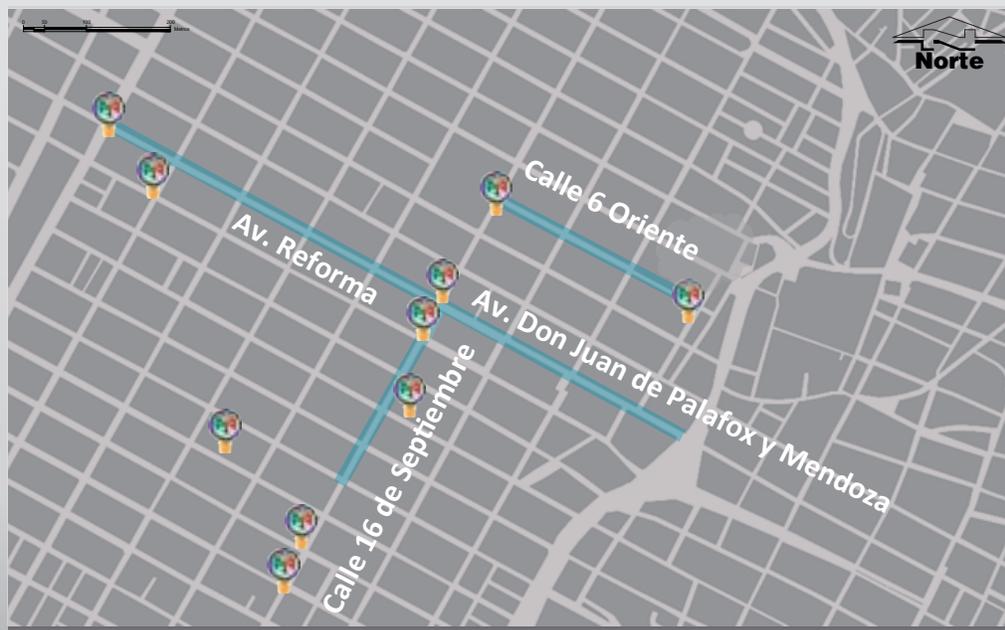
Nivel de emisiones contaminantes

Con el objetivo de conocer el comportamiento de los parámetros de contaminación en la zona intervenida, se realizó la colocación de dispositivos que permitieran la medición de niveles de gases (CO, NO₂, SO₂ y O₃) y partículas (PM 1.0-PM10) contaminantes en el aire, acción realizada a través de la empresa Autotrafic S.A. de C.V., que aunado a ello, de forma voluntaria participó en el análisis de esta información y la generación de los resultados.



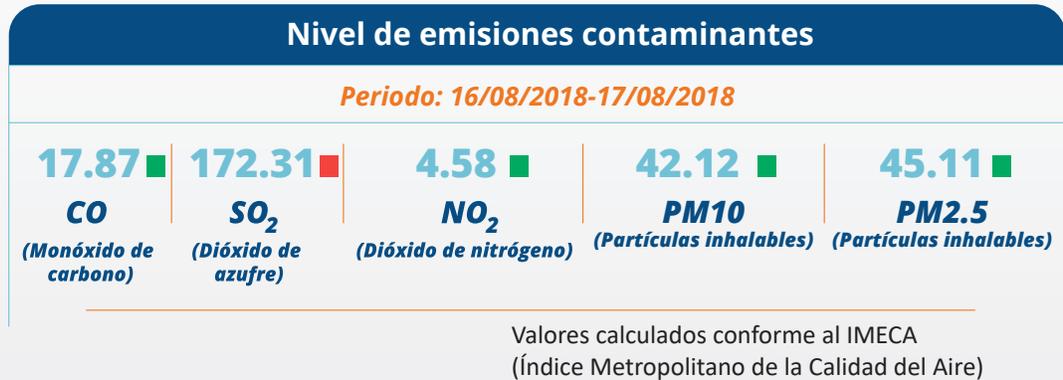
Los puntos determinados para realizar las mediciones fueron los siguientes:

- Calle 16 de Septiembre entre Calles 15 y 13 Poniente
- Calle 16 de Septiembre entre Calles 7 y 5 Poniente
- Av. Reforma entre Calles 11 y 9 Sur
- Av. Reforma entre Calle 3 Sur y Av. 16 de Septiembre
- Av. Reforma entre Calles 6 y 4 Norte
- Calle 5 Sur entre Calles 11 y 9 Poniente
- Calle 9 Sur entre Calle 3 Poniente y Av. Reforma
- Calle 3 Poniente entre Calles 3 Sur y Av. 16 de Septiembre
- Calle 2 Sur entre Calles 5 y 3 Oriente
- Calle 5 Oriente entre Calles 6 y 4 Sur
- Calle 2 Norte entre Calles 4 y 2 Oriente
- Calle 6 Oriente entre Calles 2 Norte y 5 de Mayo
- Calle 8 Norte entre Calles 8 y 6 Oriente.

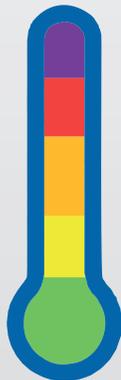


Ubicación de puntos de medición previo y durante la implementación.

Durante el periodo del 16 de febrero al 30 de marzo de 2018, se realizaron mediciones con la finalidad de disponer de un parámetro referencial (línea base) de los niveles de contaminación convencionales, arrojando los siguientes valores:



Descriptor del índice metropolitano de la calidad del aire



IMECA	Calidad del aire	Efectos en la salud
201 - 500	Extremadamente mala	Representa una condición de emergencia. Toda la población tiene probabilidades de ser afectada. Por tal motivo, debe suspenderse todo tipo de actividades al aire libre.
151 - 200	Muy mala	Aparición de diversos síntomas e intolerancias al ejercicio en la población en general.
101 - 150	Mala	Aumento de molestias e intolerancias relativas al ejercicio en la población con padecimientos respiratorios y cardiovasculares; apareciendo ligeras molestias en la población en general.
51 - 100	Regular	Aumento de molestias menores en la población sensible.
0 - 50	Buena	Situación favorable para la realización de todo tipo de actividades.

Fuente: Empresa Autottraffic

V. Indicadores de transporte turístico local

Como parte de las acciones que integran al proyecto, se consideró viable realizar el análisis del transporte turístico, con el objetivo de identificar el comportamiento de la oferta y la demanda de las empresas prestadoras del servicio bajo distintos esquemas de operación.

A fin de salvaguardar la integridad de los peatones y facilitar las maniobras de las unidades de transporte turístico, se optó por establecer puntos específicos para realizar el ascenso y descenso de usuarios.

La zona de ascensos se determinó en la Avenida 2 Sur entre la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza y la Avenida 3 Oriente, mientras que el punto para realizar descensos se estableció en la Avenida 5 Oriente entre las Calles 2 y 4 Sur.



Las empresas que en la actualidad ofertan el servicio del transporte turístico son:

- Turibús
- City Tourister
- Turísticos Poblanos (TP)
- Tip Tours & DMC



IX. LOGROS Y RESULTADOS

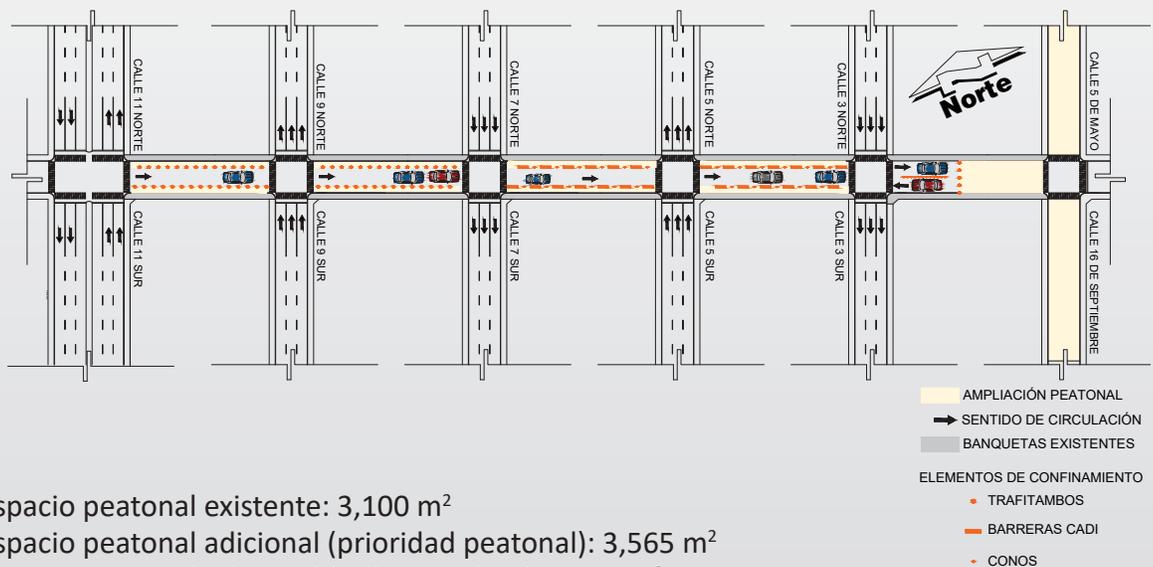
1. EJECUCIÓN

I. Principales Aspectos de Operatividad

i. Corredor de la Avenida Reforma

El corredor de la Avenida Reforma involucró 5 intersecciones viales, las cuales se encuentran entre la Calle 11 Norte-Sur hasta la Calle 3 Norte-Sur. La intervención seleccionada para este corredor, se ejecutó bajo una configuración de prioridad peatonal con un carril central de circulación ciclista y vehicular, sin embargo, a partir de la sección intermedia del tramo vial localizado entre Calles 3 Sur y 5 de Mayo, la configuración era completamente peatonal.

CORREDOR DE AVENIDA REFORMA



- Espacio peatonal existente: 3,100 m²
- Espacio peatonal adicional (prioridad peatonal): 3,565 m²
- Espacio peatonal adicional (calle completa): 1,102 m²
- Espacio peatonal total: 7,767 m²



Sección con ampliación peatonal en Av. Reforma en el tramo comprendido entre 3 y 5 Norte - Sur

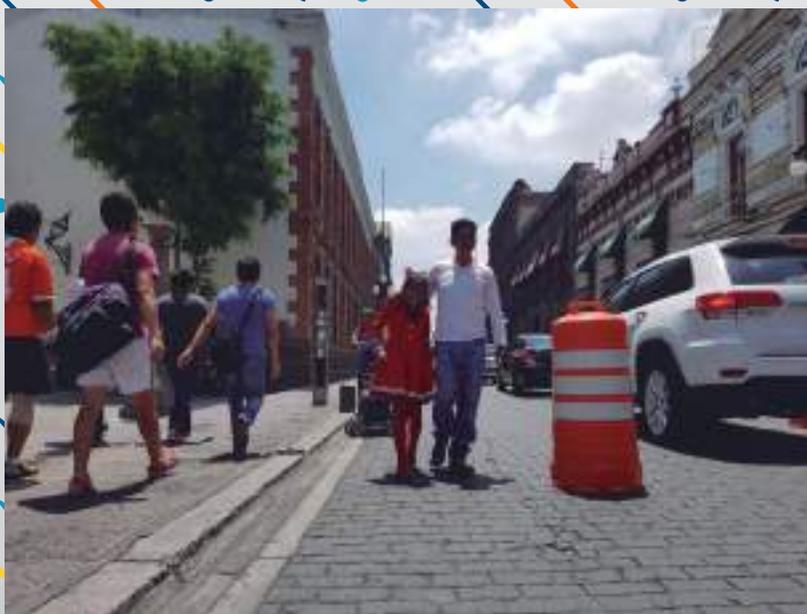
A pesar de que la ampliación peatonal se llevó a cabo con barreras de confinamiento temporal, estas áreas eran mayormente ocupadas por los peatones durante cada fin de semana, ya que conforme avanzaba el periodo de ejecución del proyecto, las personas comprendían el objetivo de destinar estos espacios al uso de traslado a pie, es decir, que en cuanto los peatones detectaban que en estos espacios se podía caminar de manera cómoda y segura, se apropiaban de dichos espacios.

Para lograr el correcto funcionamiento vial de este corredor, por cada día de intervención, se contaba con la presencia de:

- 6 personas divididas en dos turnos, adscritas a la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, encargados de la supervisión del corredor y de coordinar las actividades establecidas en el mismo
- 16 voluntarios divididos en 2 turnos, que realizaban funciones de agente de tránsito
- 6 policías de tránsito

El personal descrito, informaba a los automovilistas y peatones sobre los aspectos acerca del proyecto, además de la realización de actividades de orientación, supervisión y vigilancia, principalmente enfocados a que los automovilistas respetaran los espacios peatonales y la permanencia máxima en las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, siendo ésta de 5 minutos.

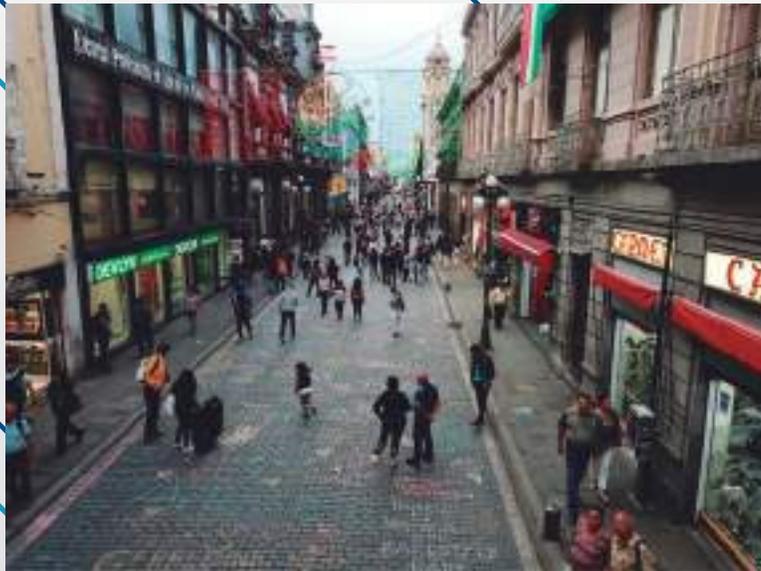
Con el desarrollo del proyecto, en las semanas subsecuentes se observó que en el carril destinado para el tránsito vehicular se presentó una disminución del volumen de unidades vehiculares, dado que los usuarios cuyo destino no era el Centro Histórico utilizaban vías alternas, situación que propició que los peatones tuvieran una sensación de seguridad al utilizar las ampliaciones realizadas en la Av. Reforma.



Sección con ampliación peatonal en Av. Reforma en el tramo comprendido entre 7 y 9 Norte

Dado que, durante la ejecución del proyecto, la sección de la Avenida Reforma destinada de forma exclusiva al uso peatonal se intersectaba con otra calle previamente peatonalizada, siendo esta la Calle 5 de Mayo, el espacio resultante conformado por ambos tramos viales permitió crear áreas de esparcimiento, donde los niños se apropiaban del espacio a través de las actividades recreativas que realizaban, promoviendo con ello la convivencia familiar.

Por lo que el personal y los voluntarios involucrados en el proyecto, participaron en la realización de dinámicas lúdicas, como la creación de un tapete, donde invitaron a los peatones a crear dibujos trazados con gises de colores, el cual cubría por completo la sección peatonal localizada entre las Calles 3 y 5 Norte.



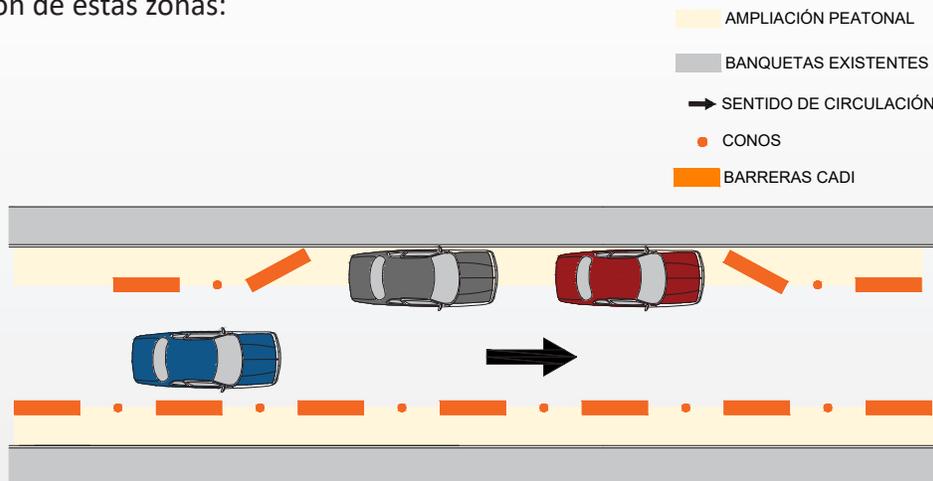
Área exclusiva para circulación peatonal donde se desarrollaron actividades de esparcimiento, a fin de fomentar la convivencia familiar.

Como parte de las acciones realizadas para agilizar la circulación vehicular en este corredor, se implementaron zonas de ascensos y descensos de pasajeros, mismas que también funcionaban como zonas de carga y descarga de mercancías hasta las 11 horas de cada día correspondiente a la ejecución de la prueba. En total, se colocaban 5 de estas zonas a lo largo del corredor por día de intervención y sus ubicaciones se situaban en:

1. Entre las Calles 11 y 9 Norte
2. Entre las Calles 9 y 7 Norte
3. Entre las Calles 7 y 5 Norte
4. Entre las Calles 5 y 3 Norte

Cabe resaltar que, en la cuarta ubicación señalada, además de la zona de ascenso y descenso de pasajeros, se implementó un carril de acceso al estacionamiento "Reforma", lo cual permitió brindar mejor operatividad en el ingreso al mismo y evitar congestionamientos vehiculares en ese punto.

A continuación, se integra un esquema que muestra la disposición de los elementos que permitieron la delimitación de estas zonas:



Como un dato relevante, se destaca que durante la ejecución del proyecto en los días hábiles, en la sección comprendida entre las Calles 9 y 5 Norte durante el periodo de 11:00 a 18:00 horas, los espacios destinados a la ampliación peatonal contaron con mayor presencia de personas, en comparación con los fines de semana, lo que indica que esta ampliación de espacios es necesaria durante los días hábiles.

ii. Corredor de la Calle 16 de Septiembre

El corredor de la Calle 16 de Septiembre comprendió 5 intersecciones viales, las cuales se encuentran entre la Avenida 11 Oriente hasta la Avenida Reforma. La intervención seleccionada para este corredor, se ejecutó en dos secciones, la primera bajo una configuración de prioridad peatonal con un carril central de circulación ciclista y vehicular que comprendió de la Avenida 11 Oriente a la Calle 3 Oriente, la segunda sección fue de uso exclusivo peatonal, a partir de la Calle 3 Oriente hasta la Avenida Reforma. El objetivo de realizar una intervención completamente peatonal en este tramo, consistió en permitir la conectividad entre los corredores peatonales de la Avenida Reforma, el de la Calle 5 de Mayo y el de la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza.



- Espacio peatonal existente: 2,358 m²
- Espacio peatonal adicional (prioridad peatonal): 1,231 m²
- Espacio peatonal adicional (calle completa): 1,090 m²
- Espacio peatonal total: 4,679 m²

Derivado del número limitado de elementos de confinamiento disponibles, la ampliación del espacio peatonal en el corredor de la Calle 16 de Septiembre, se modificó durante la ejecución de la prueba piloto, en donde dicha modificación consistió en confinar únicamente el lado poniente de la calle para la circulación peatonal, habilitando un carril lateral de circulación vehicular y ciclista.



Sección de ampliación peatonal con confinamiento del lado poniente, corredor Calle 16 de Septiembre

En este corredor, la prioridad fue generar una ampliación para la circulación peatonal, la cual pudiera desarrollarse sin interrupciones, por lo que no se delimitaron zonas de ascenso y descenso, pues el tamaño de las calles es menor que en las vialidades con dirección oriente-poniente.

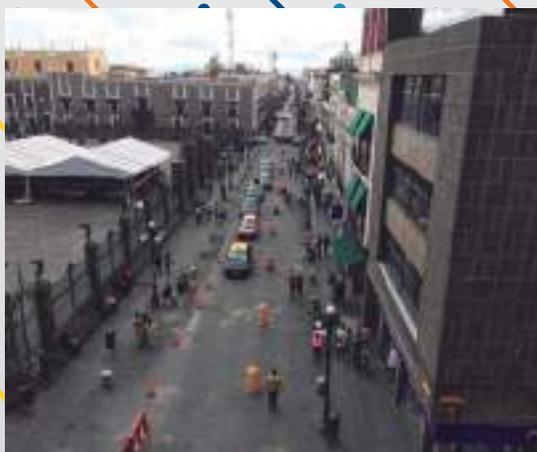
Para lograr el correcto funcionamiento vial de este corredor, por cada día de intervención se contaba con la presencia de:

- 2 personas divididas en dos turnos, adscritas a la Dirección de Planeación y Proyectos de la Secretaría de Movilidad, encargados de la supervisión del corredor y de coordinar las actividades establecidas en el mismo
- 5 voluntarios divididos en 2 turnos, que realizaban funciones de agente de tránsito
- 5 policías de tránsito



Sección con ampliación peatonal y desarrollo de actividades de esparcimiento, corredor Calle 16 de Septiembre

Derivado de las observaciones realizadas durante la implementación del proyecto en el primer fin de semana, se realizaron adecuaciones a las fases semafóricas de los dispositivos de control de tránsito localizados en la zona, a fin de agilizar el flujo y evitar la acumulación vehicular, así mismo, se habilitó una zona de ascenso y descenso de pasajeros, entre el Zócalo y el acceso a la Catedral, es decir, a la altura de la Avenida 3 Poniente, con la finalidad de evitar que los vehículos que se detenían a realizar esta actividad, no dificultaran la circulación.

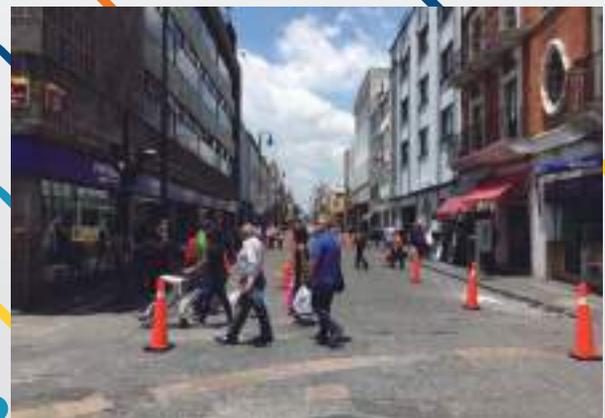


Área habilitada para ascenso y descenso de pasajeros en el corredor Calle 16 de Septiembre, frente a la Catedral

iii. Corredor de la Avenida 3 Poniente

El corredor de la Avenida 3 Poniente comprendió el tramo vial localizado entre la Avenida 3 Oriente hasta la Calle 3 Sur. La intervención seleccionada para este corredor, presentó dos configuraciones; el primer fin de semana, en el sentido oriente-poniente, se amplió el espacio peatonal del lado izquierdo y la circulación vehicular en el lado derecho, lo cual permitió el acceso a los estacionamientos, sin embargo, se determinó que dicha configuración creaba conflictos para el ingreso y salida de los vehículos a los estacionamientos, por lo que, para las siguientes intervenciones se optó por una configuración de prioridad peatonal, con un carril central y la ampliación de los espacios peatonales en ambos lados de la calle, lo que facilitó la habilitación de carriles de incorporación a los estacionamientos y, con ello, la reducción de las demoras en los accesos.

- Espacio peatonal existente: 692 m²
- Espacio peatonal adicional (prioridad peatonal): 848 m²
- Espacio peatonal total: 1,540 m²



Sección con ampliación peatonal en el corredor 3 Poniente

Para lograr el correcto funcionamiento vial de este corredor, por cada día de intervención, se contaba con la presencia de:

- 1 persona adscrita a la Dirección de Planeación y Proyectos, encargada de la supervisión del corredor, así como de coordinar las actividades establecidas en el mismo
- 2 voluntarios divididos en 2 turnos, que realizaban funciones de agente de tránsito
- 2 policías de tránsito

El personal descrito brindaba información a automovilistas y peatones sobre el funcionamiento y aspectos del proyecto, además de que realizaban actividades de orientación, supervisión y vigilancia, principalmente enfocados a que los automovilistas respetaran los espacios peatonales y la permanencia máxima en las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, siendo ésta de 5 minutos.

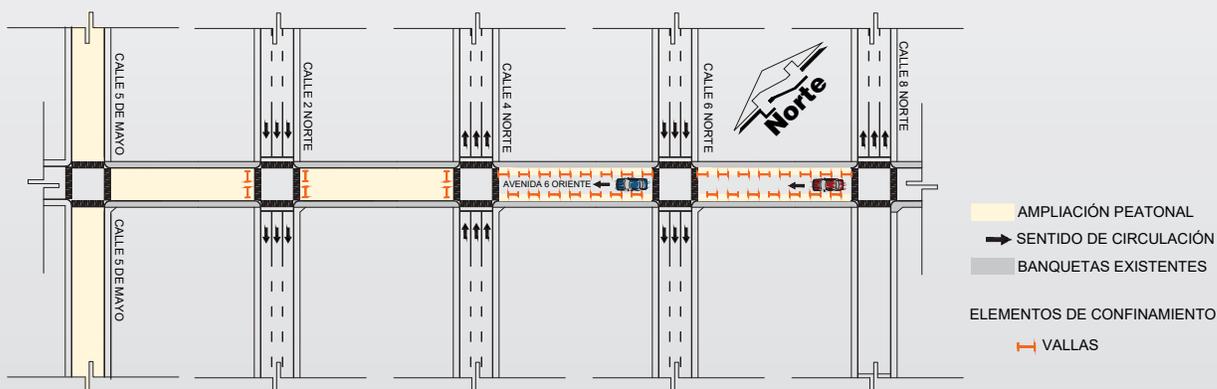
Como parte de las acciones realizadas para mejorar la circulación vehicular en este corredor, se implementaron dos zonas de ascenso y descenso de pasajeros, que fueron utilizadas principalmente por taxistas y clientes de hoteles.

iv. Corredor "Calle de los Dulces"

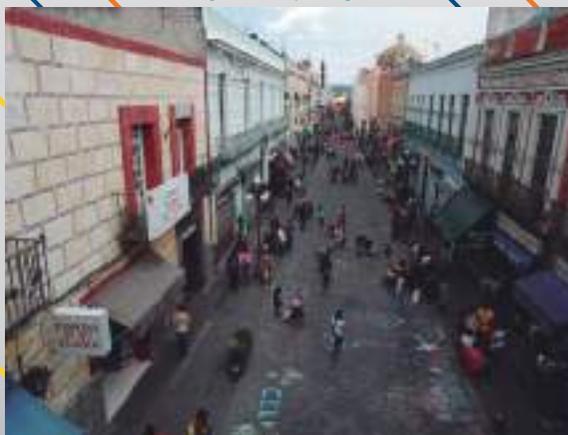
El corredor se implementó en la Calle 6 Oriente, la cual es conocida comúnmente como la "Calle de los Dulces". Éste comprendió 3 intersecciones viales, las cuales se encuentran entre las Calles 5 de Mayo y 8 Norte. La intervención seleccionada para este corredor se realizó en dos secciones, la primera se ejecutó bajo una configuración de prioridad peatonal con un carril central de circulación ciclista y vehicular comprendida entre las Calles 8 y 4 Norte. La segunda configuración fue exclusivamente peatonal y comprendía la sección entre las Calles 4 Norte y 5 de Mayo.

Durante el desarrollo de la prueba, se observó una importante afluencia de personas, principalmente para la compra de dulces típicos, además de que en esta calle se encuentra ubicado el Museo Regional de la Revolución Mexicana, mejor conocido como la Casa Museo de los Hermanos Serdán, mismo que es visitado tanto por turistas locales como foráneos, lo cual generó un incremento en el flujo de peatones en la zona.

- Espacio peatonal existente: 1,492.40 m²
- Espacio peatonal adicional (prioridad peatonal): 852 m²
- Espacio peatonal adicional (calle completa): 3,875.20 m²



- Espacio peatonal total: 6,219.60 m²



Configuración de uso exclusivo peatonal, Corredor "Calle de los Dulces"

Dentro de este corredor, se encuentra ubicado el establecimiento comercial correspondiente a la paletería “Tipy Taps”, específicamente en la intersección con la Calle 6 Norte, la cual es un atractivo comercial, por lo que en este punto se presentó un constante flujo de visitantes.

Para lograr el correcto funcionamiento vial de este corredor, por cada día de intervención, se contaba con la presencia de:

- 1 persona adscrita a la Dirección de Planeación y Proyectos de la Secretaría de Movilidad, encargada de la supervisión del corredor y de coordinar las actividades establecidas en el mismo
- 4 voluntarios divididos en 2 turnos, que realizaban funciones de agente de tránsito
- 2 policías de tránsito

El personal descrito llevó a cabo las actividades del control de el flujo vehicular para residentes con cochera, así como de los proveedores, mismos que contaban con un marbete de identificación para el acceso.

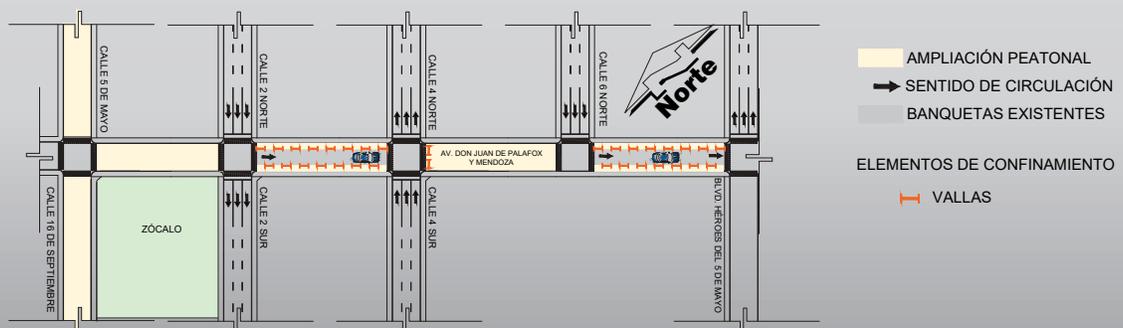
En el tramo de configuración peatonal comprendido entre las Calles 5 de Mayo y 2 Norte, se realizaron diversas actividades recreativas, mismas que fueron promovidas por la ciudadanía y locatarios, como fue el caso de las actividades desarrolladas en el establecimiento del C. Iván Rivero, donde se realizó la decoración de tortitas de “Santa Clara”, en colaboración con estudiantes de gastronomía.

Por otro lado, en la sección de configuración de prioridad peatonal se delimitaron 3 zonas de ascenso y descenso de pasajeros; la primera se localizó próxima a la intersección con la Calle 6 Norte, mientras que las restantes se ubicaron entre las Calles 6 Norte y 4 Norte. Estas zonas contaban con la capacidad para alojar a dos vehículos en disposición de cordón de manera simultánea.

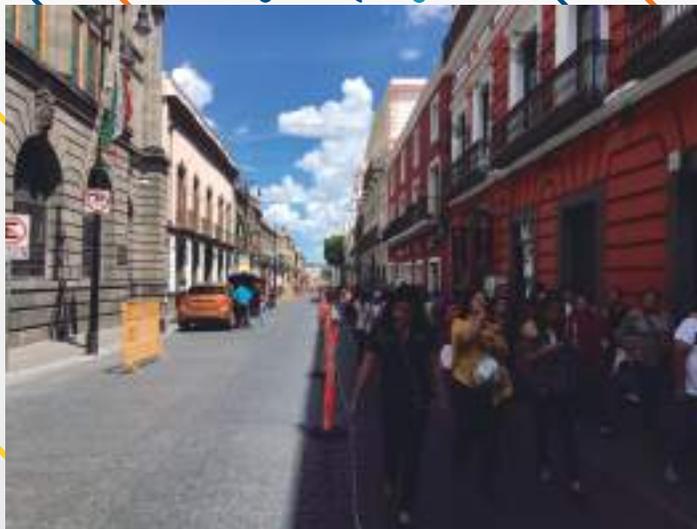
v. Corredor Don Juan de Palafox y Mendoza

El corredor de la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza comprendió 4 intersecciones viales, las cuales corresponden al tramo vial localizado entre la Calle 5 de Mayo hasta el Boulevard Héroes del 5 de Mayo. La intervención seleccionada para este corredor, se realizó con distintas configuraciones y se dividió en las siguientes secciones:

- Configuración de uso exclusivo peatonal
 - La primera sección comprendía el tramo de la Calle 5 de Mayo hasta la Calle 2 Norte
 - La tercera sección comprendía el tramo de la Calle 4 Norte hasta la Calle 6 Norte
- Configuración de prioridad peatonal con carril central de circulación ciclista y vehicular
 - La segunda sección comprendía el tramo de la Calle 2 Norte hasta la Calle 4 Norte
 - La cuarta sección comprendía el tramo de la Calle 6 Norte hasta el Boulevard Héroes del 5 de Mayo



- Espacio peatonal existente: 602 m²
- Espacio peatonal adicional (prioridad peatonal): 1,375 m²
- Espacio peatonal adicional (calle completa): 3,862.8 m²
- Espacio peatonal total: 5,839.80 m²



Configuración de prioridad peatonal con un carril central de circulación ciclista y vehicular, corredor Don Juan de Palafox y Mendoza

Durante el primer fin de semana, se percibió que las personas no hacían uso de los espacios de ampliación peatonal y, de acuerdo con las manifestaciones realizadas al personal colaborador del proyecto por parte de los peatones, varios de ellos señalaron que no tenían conocimiento del propósito de dichos espacios, sin embargo, durante el transcurso de la implementación del estudio, las personas comprendieron el objetivo del por qué destinar estos espacios al uso de traslado a pie, lo que permitió que se apropiaran de estas áreas.

Para lograr el correcto funcionamiento vial de este corredor, por cada día de intervención, se contaba con la presencia de:

- 2 personas divididas en dos turnos, adscritas a la Dirección de Planeación y Proyectos de la Secretaría de Movilidad, encargados de la supervisión del corredor y de coordinar las actividades establecidas en el mismo
- 2 voluntarios divididos en 2 turnos, que realizaban funciones de agente de tránsito
- 3 policías de tránsito

El personal descrito brindaba información a automovilistas y peatones sobre el funcionamiento y aspectos del proyecto, además de que realizaban actividades de orientación, supervisión y vigilancia, principalmente enfocados a que los automovilistas respetaran los espacios peatonales y la permanencia máxima en las zonas de ascenso y descenso de pasajeros, siendo ésta de 5 minutos.

Como complemento, se realizaron actividades de carácter dancístico sobre el corredor, dentro de las cuales se encontraban muestras de Tango, Danza Contemporánea y Swing. Así mismo, se observó

que durante los días jueves 06 y viernes 07 de septiembre, un número considerable de peatones pertenecía a la Facultad de Filosofía y Letras de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, los cuales manifestaron su aceptación por el proyecto, ya que percibían un ambiente seguro para transitar y desplazarse en la zona.



Desarrollo de actividades culturales en la sección de uso exclusivo peatonal, corredor Don Juan de Palafox y Mendoza



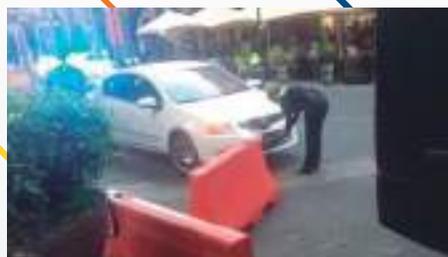
Configuración de uso exclusivo peatonal, corredor Don Juan de Palafox y Mendoza

Las zonas de ascenso y descenso para pasajeros, se ubicaron al lado izquierdo de la vialidad, entre las Calles 2 y 4 Norte, así como entre la Calle 6 Norte y Boulevard Héroes del 5 de Mayo.

Reporte fotográfico de la operatividad e incidencias en el transporte turístico



- 1** Sábado 18 de agosto, 10:25 horas. Vehículo particular perteneciente a la empresa “TV AZTECA” se estaciona en la zona para ascensos de pasajeros del transporte turístico local, sobre Calle 2 Sur.



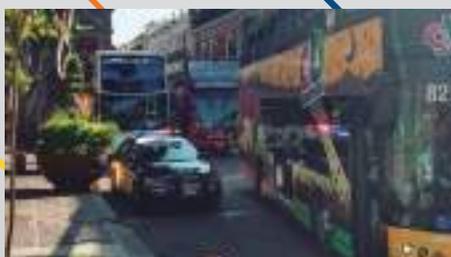
- 4** Sábado 25 de agosto, 18:46 horas. Vehículo particular se estaciona en Calle 2 Sur, por lo que un elemento de la SSP y TM procede a retirar la placa del vehículo estacionado.



- 2** Domingo 19 de agosto, 14:28 horas. Vehículo particular se estaciona en Av. 5 Oriente entre Calle 2 y 4 Sur, sobre el espacio destinado para las unidades de transporte turístico. Se solicita la presencia de tránsito para su retiro.



- 5** Sábado 01 de septiembre, 09:48 horas. Se observó la presencia de vehículos militares y automóviles particulares, los cuales permanecieron en el sitio aproximadamente 30 minutos, ocasionó desvíos y retraso para el inicio de operaciones.



- 3** Sábado 25 de agosto, 10:00 horas. Se observa la llegada de la primera unidad perteneciente a Tip Tours, detectando un vehículo perteneciente a policía turística que se encontraba estacionado en el punto.



- 6** Domingo 02 de septiembre, 13:21 horas. Se observó que una patrulla de tránsito municipal, se estacionó en el sitio durante algunos minutos.



- 7** Domingo 02 de septiembre, 14:18 horas. Se registró que el área destinada para transporte turístico queda libre de autobuses, permaneciendo despejada por 11 minutos.



- 9** Jueves 06 de septiembre, 10:40 horas. Se observó que un vehículo oficial de servicios periciales se encontraba estacionado, dificultando las maniobras de estacionamiento en la zona de ascenso y descenso.



- 8** Jueves 06 de septiembre, 10:29 horas. Se registró la llegada de dos motocicletas de tránsito municipal, las cuales se estacionan en el espacio destinado para los vehículos de transporte turístico.



- 10** Sábado 08 de septiembre, 10:34 horas. Se observó la presencia de automóviles particulares, los cuales se retiran a petición del agente de tránsito presente.

2. REUNIÓN DE SEGUIMIENTO

Durante la ejecución de la prueba piloto, se realizó una reunión de seguimiento, la cual fue solicitada por los representantes de cámaras de comercio, así como por el C. José Carlos Montiel Solana, del Consejo Coordinador Empresarial Puebla, por lo que la convocatoria fue emitida por el Secretario de Desarrollo Económico, Víctor Mata Temoltzin.

Esta reunión tuvo por objetivo dar a conocer a los asistentes, los resultados de los dos primeros fines de semana de la ejecución del estudio, además de intercambiar opiniones, así como el planteamiento de estrategias para la mejora de la logística y operatividad a implementar en los días subsecuentes de la aplicación de la prueba piloto. Dicha reunión se llevó a cabo en el Salón de Protocolos del Palacio Municipal, el 29 de agosto de 2018 a las 18:00 horas.

En representación del Ayuntamiento Municipal, se contó con la presencia del Presidente Municipal, la Secretaria de Movilidad, el Secretario de Turismo y el Secretario de Seguridad Pública y Tránsito Municipal.

A los invitados, se les brindó la oportunidad de expresar su opinión y algunos de los comentarios más relevantes se muestran a continuación:

Les comunico que por parte de la CANACO, se realizó una encuesta y se obtuvieron los siguientes resultados:

- *Sólo el 15% de los comerciantes sabían de la prueba, el resto se enteró hasta que se iniciaron las actividades del estudio.*
- *Las principales ventas de cualquier comercio son el fin de semana, el 54% permanecieron igual, 33% disminuyeron y el 13% incrementaron.*
- *En datos por sector, durante el segundo fin de semana se reportaron más pérdidas, entre el 30% y 70%.*
- *En los hoteles bajó un 40% el índice de ocupación, en condiciones regulares se reportaba una ocupación del 90 al 100%.*
- *En relación al transporte turístico, específicamente a los tranvías que van a Barrios Antiguos, en comparación con el año anterior, tuvieron 385 pasajeros menos en el primer fin de semana y 547 pasajeros menos para el segundo.*
- *En el 70% de los restaurantes ubicados en el Centro Histórico han reportado pérdidas.*
- *En estacionamientos, de forma general, se registró un 20% menos de ocupación.*
- *Calle 16 de Septiembre los peatones no caminan sobre la vialidad indicada, como las banquetas son amplias, van sobre la banqueta.*

José Rafael Herrera (CANACO)

- *Todo se realizó de manera correcta, congruentemente con los acuerdos.*
- *El estacionamiento Reforma, que es el estacionamiento más grande en el Centro Histórico, reportó una baja del 10% en el primer fin de semana y en el segundo fin de semana del 13%.*
- *El estacionamiento Consa, tuvo una disminución del 12% para el primer fin de semana y 16% para el segundo.*
- *El estacionamiento San Juan, tuvo una baja del 15% y de 60% para el segundo fin de semana.*
- *El estacionamiento Central que está en la Calle 16 de Septiembre registró una disminución del 30% y 40%, respectivamente.*
- *De la 11 Norte - Sur a la 5 Norte-Sur, las banquetas son suficientes el ancho es adecuado.*

Isabel Álvarez (CANACO)

- *Solicito que la prueba concluya, no vemos mal el proyecto, sin embargo, no existen las condiciones para llevar a cabo un plan de este tipo.*
- *Por el fin de administración ya no debería llevarse a cabo, sugiero se deje estructurado y por el momento terminarlo, atacando dos temas que son el comercio informal y la seguridad.*
- *Existen diversas situaciones complicadas como construcciones que están apuntaladas, la ciclovia existente y falta de cultura vial, las malas condiciones del pavimento en diversas vialidades, así como la existencia de ambulantes.*

Juan Ayala (Consejo de Comerciantes)

- *Mi felicitación al Presidente Municipal, dado que con este ejercicio se convocó al diálogo.*

*Gustavo Ponce de León
(Asociación de Hoteles y Moteles)*

- *La disminución en el sector restaurantero no es derivada del programa "Ándale", sino por el inicio de clases, esta situación se presentó en los distintos corredores gastronómicos.*
- *Los socios de la cámara están más enfocados en cómo generar más turismo, como retener clientes y como atender el tema de seguridad, esto no implica que no les interese la prueba piloto, sin embargo, por ser una prueba irá corrigiéndose con las mediciones.*
- *Si existe o no sombra en los corredores, no es el factor más importante para saber si se incrementan o no las ventas en los comercios.*
- *El objetivo como empresarios es dar lo mejor a los clientes, las autoridades que están haciendo el trabajo están tratando de facilitar a la ciudadanía los accesos, la movilidad y la seguridad, por lo que se suman al proyecto.*
- *Por parte de la CANIRAC y con base en el sondeo realizado con la Junta del Consejo Directivo, algunos restaurantes reportaron incrementos en ventas.*
- *CANIRAC se suma al proyecto y a continuar trabajando por el turismo para aportar lo que corresponde.*

Rafael Huerta (CANIRAC Puebla)

Como punto adicional, la Secretaría de Movilidad expuso parte de los resultados de los primeros dos fines de semana, además de agradecer a todos los asistentes la voluntad de participación en cuanto a la realización del proyecto, resaltando que se respetaron los acuerdos de operatividad del transporte turístico local, relacionados con los tiempos permitidos para ascensos y descensos de usuarios.

En otro punto y, referente a los comentarios realizados en esta reunión, señaló que la convocatoria a los presidentes y representantes de diferentes cámaras y organismos se realizó con la finalidad de que estos transmitieran la información del proyecto a sus agremiados.

Finalmente, el Presidente Municipal agradeció la presencia de los asistentes, además de invitarlos a entregar la documentación comprobatoria de los argumentos externados en esta reunión a la Secretaría de Movilidad, principalmente en lo referente a estadísticas económicas, con el propósito de reflejar dichos datos en la memoria documental correspondiente al proyecto, ya que sin la información que acredite las aseveraciones, estas se asentarán en el documento como datos de percepción.

Reporte fotográfico



3. RESULTADOS POR INDICADOR

I. Indicadores de movilidad

Volumen peatonal en HMD sobre corredores

De acuerdo con los volúmenes peatonales obtenidos en campo, se observó que en cada corredor se presentó un incremento de peatones en comparación con la línea base, destacando que el aumento más significativo ocurrió el domingo 09 de septiembre con una variación de 86.5%, en comparación con los indicadores base. El incremento en los volúmenes y variaciones para cada día se pueden observar a continuación:

Fin de semana	Día / Fecha	HMD	5 de Mayo 16 de Septiembre	Reforma - Don Juan de Palafox y Mendoza	6 Oriente (Calle de los Dulces)	6 Norte (Parián)	Total	Variación %
Línea base	Sábado 27/01/18	14:15 - 15:15	3,919	6,026	2,613	706	13,264	N/A
	Domingo 28/01/18	14:00 - 15:00	4,067	4,985	2,385	405	11,842	N/A
1er. fin de semana	Sábado 18/08/18	14:15 - 15:15	5,404	6,975	3,719	1,247	17,345	30.8%
	Domingo 19/08/18	14:00 - 15:00	7,908	8,217	2,461	909	19,495	64.6%
2do. fin de semana	Sábado 25/08/18	14:15 - 15:15	6,890	6,975	3,719	963	18,547	39.8%
	Domingo 26/08/18	14:00 - 15:00	6,744	8,612	3,134	2,556	21,046	77.7%
3er. fin de semana	Sábado 01/09/18	14:15 - 15:15	7,226	9,739	2,968	917	20,850	57.2%
	Domingo 02/09/18	14:00 - 15:00	6,470	8,051	2,850	1,394	18,765	58.5%
4to. fin de semana	Sábado 08/09/18 (periodo con lluvia)	14:15 - 15:15	4,975	7,131	1,956	795	14,857	12.0%
	Domingo 09/09/18	14:00 - 15:00	6,473	9,068	5,072	1,477	22,090	86.5%

Aforos peatonales



Incremento porcentual por día, comparado con la línea base:

FIN DE SEMANA	SÁBADO	DOMINGO
Primero	↑ 30.8%	↑ 64.6%
Segundo	↑ 39.8%	↑ 77.7%
Tercero	↑ 57.2%	↑ 58.5%
Cuarto	↑ 12.0%	↑ 86.5%
Promedio	↑ 34.9%	↑ 71.8%

Incremento promedio de

6,571

PEATONES DIARIOS

↑ 52.34 %

Línea base promedio: 12,533

Peatones promedio: 19,124



Con la finalidad de simplificar los resultados de los aforos peatonales, así como los beneficios de implementar la ampliación de espacios peatonales de forma permanente, se colocará de forma gráfica la totalidad de personas que caminaron durante los días de ejecución de la prueba piloto, en las horas de máxima demanda (HMD).

Es entonces que, de acuerdo con los datos obtenidos en campo, se registró un total de 177,635 peatones, lo que equivale a llenar 8.5 veces el Estadio Olímpico Universitario de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el cual tiene una capacidad para 21,000 asistentes, representando lo anterior a través de los siguientes esquemas:



Volumen vehicular en HMD sobre corredores

Con respecto a los volúmenes vehiculares, se observó que estos decrecieron en comparación con los datos de la línea base, presentándose el menor volumen el domingo 19 de agosto, lo cual representó una variación del 54% con respecto a los indicadores base. Los volúmenes y variaciones porcentuales por corredor, se muestran a continuación:

Fin de semana	Día / Fecha	HMD	5 de Mayo 16 de Septiembre	Reforma - Don Juan de Palafox y Mendoza	6 Oriente (Calle de los Dulces)	6 Norte (Parián)	Total	Variación %
Línea base	Sábado 27/01/18	14:15 - 15:15	1,049	3,392	410	cerrada	4,851	N/A
	Domingo 28/01/18	14:00 - 15:00	995	1,610	884	cerrada	3,489	N/A
1er. fin de semana	Sábado 18/08/18	14:15 - 15:15	570	838	398	18	1,824	-62.4%
	Domingo 19/08/18	14:00 - 15:00	556	713	294	10	1,573	-54.9%
2do. fin de semana	Sábado 25/08/18	14:15 - 15:15	647	982	639	21	2,289	-52.8%
	Domingo 26/08/18	14:00 - 15:00	677	969	497	226	2,369	-32.1%
3er. fin de semana	Sábado 01/09/18	14:15 - 15:15	620	921	673	29	2,243	-53.8%
	Domingo 02/09/18	14:00 - 15:00	704	892	588	37	2,221	-36.3%
4to. fin de semana	Sábado 08/09/18 (periodo con lluvia)	14:15 - 15:15	639	986	212	47	1,884	-61.2%
	Domingo 09/09/18	14:00 - 15:00	746	997	253	58	2,054	-41.1%

Aforos vehiculares



Disminución porcentual por día, comparado con la línea base:

FIN DE SEMANA	SÁBADO	DOMINGO
Primero	↓ 62.4%	↓ 54.9%
Segundo	↓ 52.8%	↓ 32.1%
Tercero	↓ 53.8%	↓ 36.3%
Cuarto	↓ 61.2%	↓ 41.1%
Promedio	↓ 57.5%	↓ 41.1%

Disminución promedio de

2,057

VEHÍCULOS DIARIOS

↓ 50.6 %

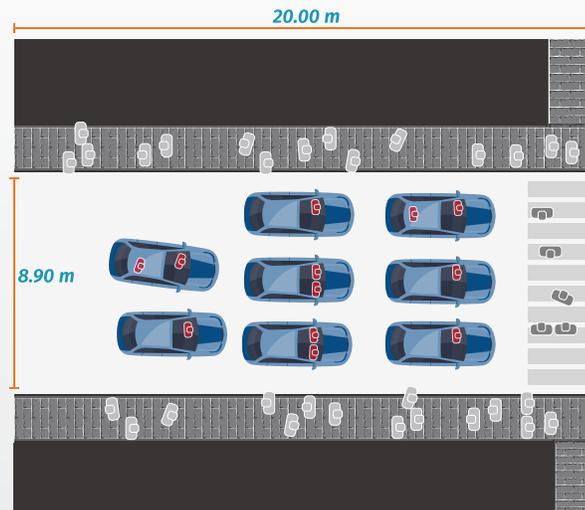
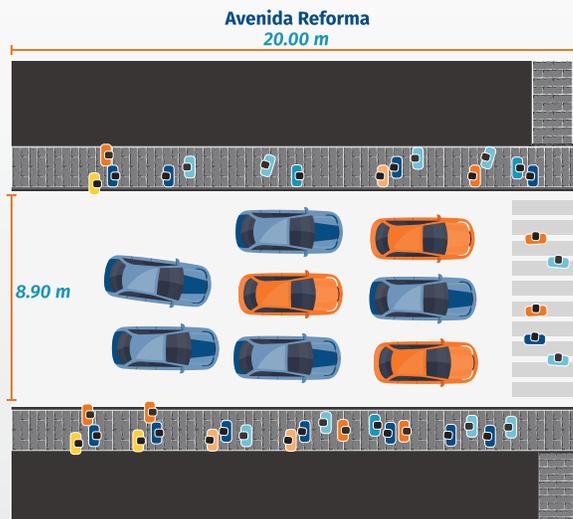
Línea base promedio: 4,170

Vehículos promedio: 2,113

Comportamiento promedio del volumen peatonal y vehicular



Con la finalidad de simplificar los resultados de los aforos, así como los beneficios de implementar la ampliación de espacios peatonales de forma permanente, se colocará de forma gráfica una sección de la Avenida Reforma, que corresponde al tramo vial localizado entre las Calles 5 y 3 Norte.



Operatividad habitual en un tramo de 20 metros de la Avenida Reforma, entre Calles 3 y 5 Norte.

En esta imagen se señala con rojo a las personas dentro de los vehículos para dimensionar el espacio que ocupan estas unidades vehiculares.

En este ejemplo, 12 personas están ocupando una superficie de 172 m².

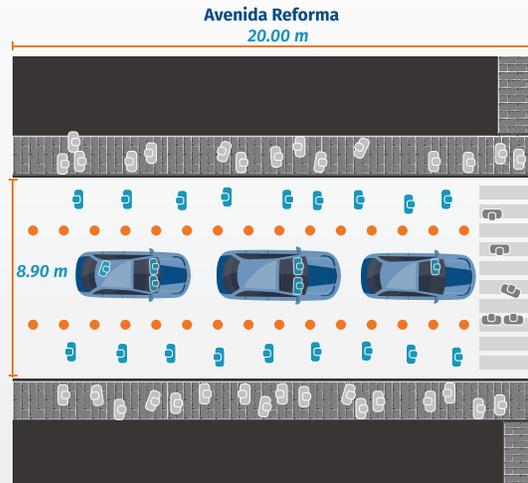
Lo anterior implica la comparativa establecida mediante los gráficos siguientes:



VS



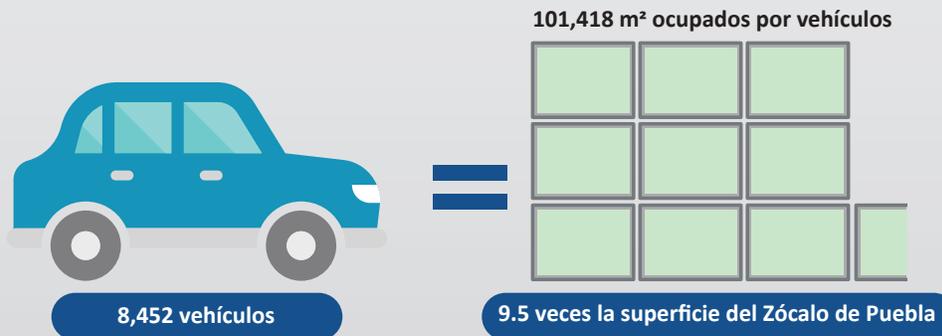
Operatividad con la implementación de “Ándale”:



Ahora, la misma superficie es utilizada por 24 personas.

Es entonces que, de acuerdo a los aforos presentados durante la prueba piloto, se registró una disminución promedio de **8,452** vehículos en horas de máxima demanda, es decir, no transitaban esos vehículos por las calles intervenidas como se estima que habitualmente transitan, lo cual corresponde a la cantidad aproximada de **16,680** vehículos en hora de máxima demanda.

Por lo que, si realiza la sumatoria de la superficie que ocuparían estos vehículos, se obtendría el siguiente resultado:

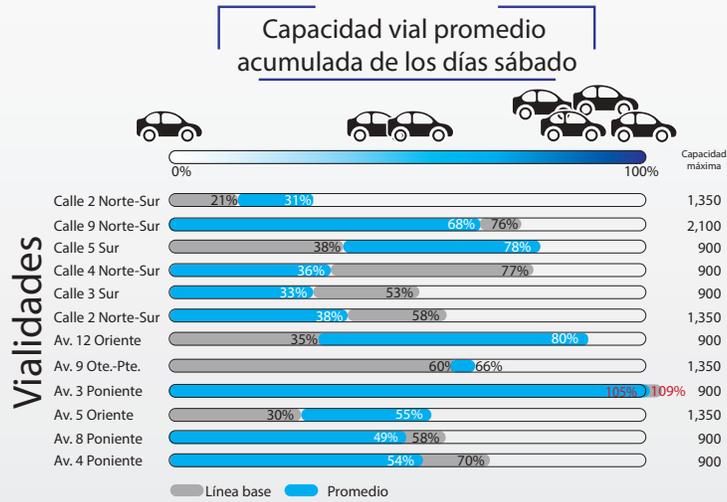


Cabe señalar que esta superficie podría ser utilizada por **253,545 personas**.



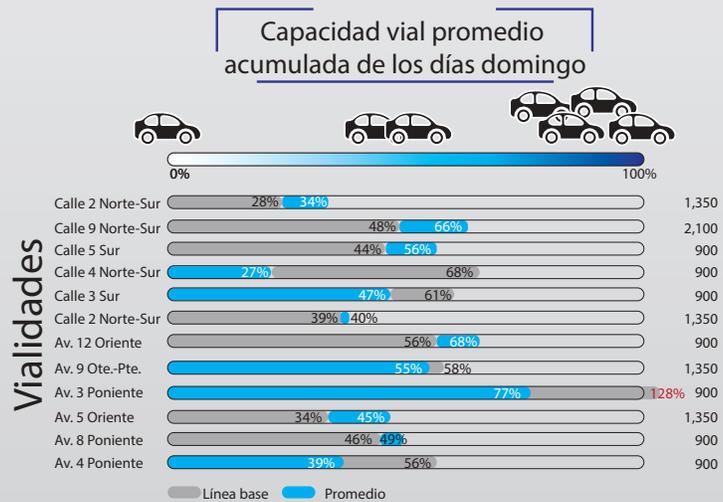
Volumen vehicular en alternativas viales

A continuación, se describen los resultados promedio obtenidos, los cuales se clasificaron por día:



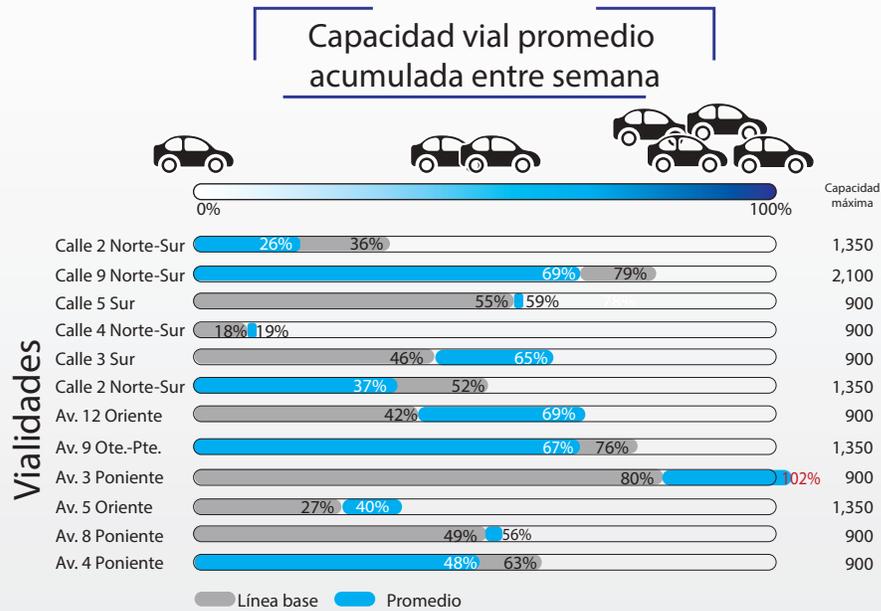
Capacidad vial promedio registrada en los 4 sábados de implementación.

Mediante el gráfico anterior, se puede observar que la Avenida 3 Poniente obtuvo un resultado por arriba de su capacidad vial durante el acumulado general correspondiente al día sábado, no obstante, el valor es 2% menor al registrado en la línea base.



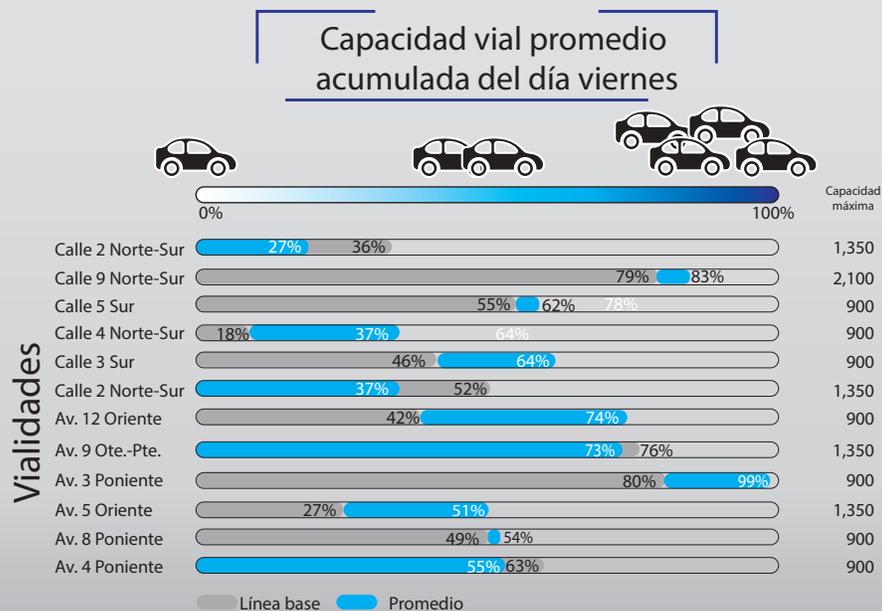
Capacidad vial promedio registrada en los 4 domingos de implementación.

En lo referente a los registros acumulados de los domingos, las vialidades señaladas registraron un incremento mínimo en el porcentaje del flujo vehicular, en comparación con los sábados, no obstante, en la Avenida 3 Poniente se registró un aumento del 19% respecto a la línea base. Lo anterior denota que esta avenida fue la principal vía que utilizaron los vehículos como alternativa vial para salir de la zona centro.



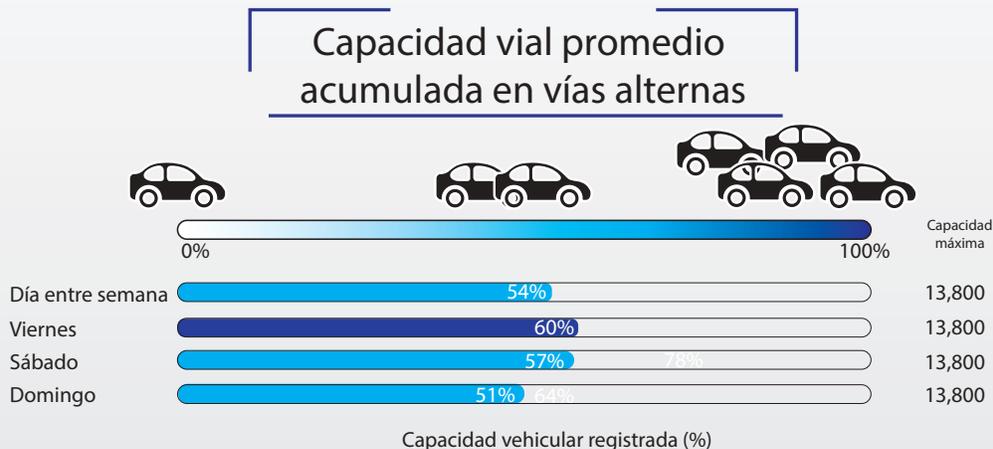
Capacidad vial promedio registrada en un día típico entre semana de implementación.

Como se puede observar en el gráfico anterior, cinco de las doce vías alternas registraron una reducción en el porcentaje de ocupación vial conforme a la línea base, sin embargo, nuevamente en la Avenida 3 Poniente se rebasó la capacidad vial. En la línea base de dicha avenida se observa que, haitualmente, entre semana trabaja al 80% de su capacidad y los fines de semana ésta se ve rebasada, lo cual refleja el nivel de conectividad reducido que representa esta red vial para dar salida hacia la zona sur poniente, así como la preferencia de su uso contra vialidades por las que circulan rutas de transporte público.



Capacidad vial promedio registrada en un viernes (comportamiento atípico entre semana) con alta demanda turística.

El día de la semana en el que se presenta mayor volumen de vehículos dentro de las vialidades alternativas corresponde al viernes. Sin embargo, se observa una mejor distribución de la ocupación de las vialidades, en tal grado, que corresponde al único día en el que la Avenida 3 Poniente, funcionó por debajo de su capacidad vial. Durante los días de estudio, únicamente una de las vialidades registró líneas base y resultados por arriba de la capacidad vial de diseño la cual resulta ser la Avenida 3 Poniente.



Capacidad vial máxima identificada en vías alternas.

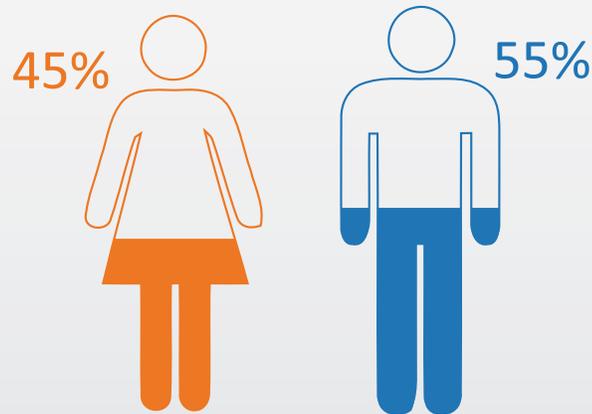
Los resultados muestran que las vías alternas funcionaron de manera adecuada; esto es, sin rebasar su capacidad vial. Esto permite establecer la factibilidad de modificar el diseño y, por ende, la capacidad vial de los corredores propuestos como prioridad peatonal ó 100% peatonales. La Avenida 3 Poniente, superó el nivel máximo de capacidad tanto en la línea base, así como durante los días de implementación, a excepción del viernes, lo cual denota la necesidad de establecer una estrategia de movilidad para mejorar las condiciones de operación de dicha vía, únicamente de manera complementaria a la construcción de los corredores en comento.

II. Indicadores sociales

Resultados de encuestas de percepción

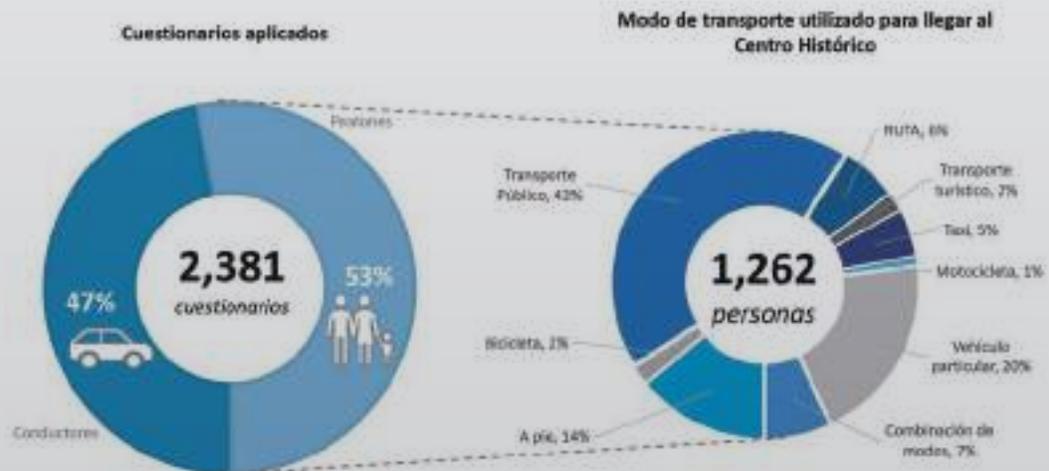
La encuesta de percepción se aplicó durante los 4 fines de semana de implementación del estudio, obteniendo los resultados siguientes:

Del total de los encuestados, el 45% fueron personas del género femenino, mientras que el 55% restante corresponden al género masculino.

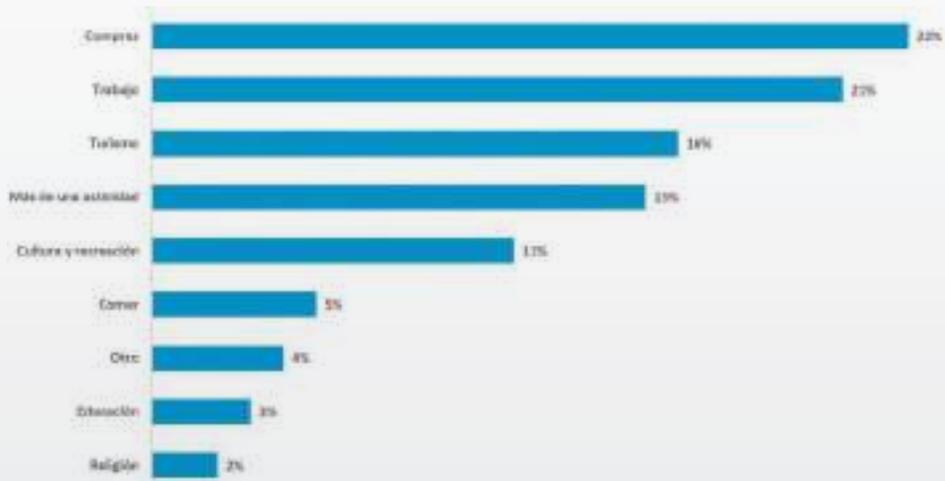


Con respecto a la tipología de encuestados, se obtuvo que de la totalidad de cuestionarios realizados, el 53% fueron aplicados a peatones, mientras que el 47% restante fue aplicado a conductores.

Los cuestionarios incluían una sección enfocada a determinar el modo de transporte por el cual se trasladan los usuarios al Centro Histórico, misma que fue aplicada al 53% de los encuestados que corresponde a peatones, obteniendo los siguientes resultados:



En relación a los motivos por los que la gente se traslada a la zona del Centro Histórico, el principal resultó ser el concerniente a la compra de algún producto con un 23%, seguido de cuestiones laborales con un 21%, obteniendo a su vez que el menos frecuente es por asuntos religiosos, con un 2%.



En lo referente a la preferencia de los corredores con prioridad peatonal, el 63% de los encuestados afirman estar de acuerdo con la ampliación temporal de calles y banquetas y, de este total, el 73% manifestó que estas vialidades deberían ser convertidas en corredores de prioridad peatonal permanente.



Comentarios representativos, durante la aplicación de cuestionarios:

Favorables

"Volvemos al Puebla de antes, llena de familias"

"Me pareció una idea innovadora y sirve para que las personas que caminamos, conozcamos la ciudad"

"Me gustó que hicieron dibujitos en el pavimento, disfruté ver a mis hijos jugando avioncito"

"Ciudad para personas, no para automóviles"

"Le da más seguridad a las personas"

Adversos

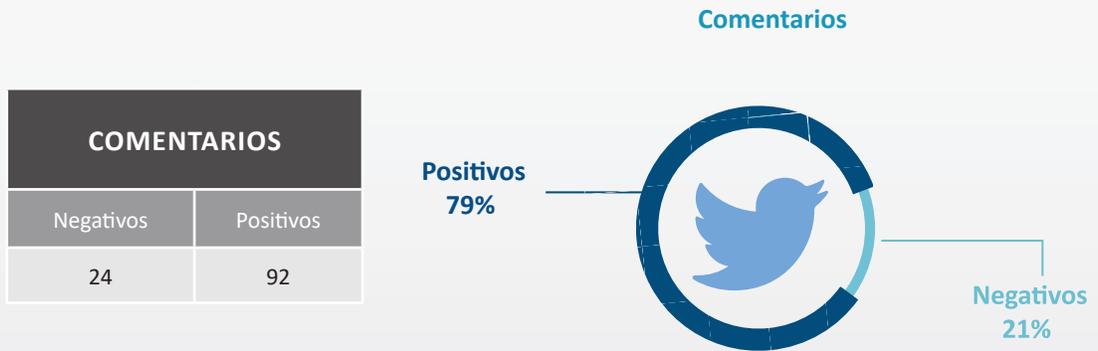
"Puebla no es Europa"

"Las calles no son lo suficientemente amplias"

"Se afecta a las personas de la tercera edad"

Resultados de Twitter @PueblaAndale

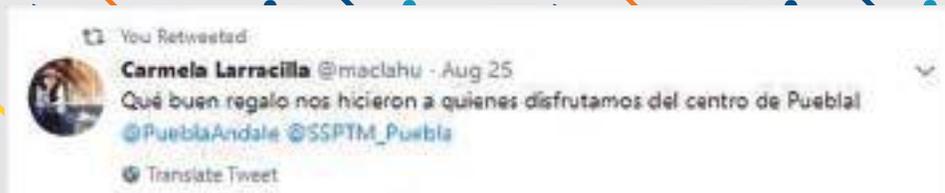
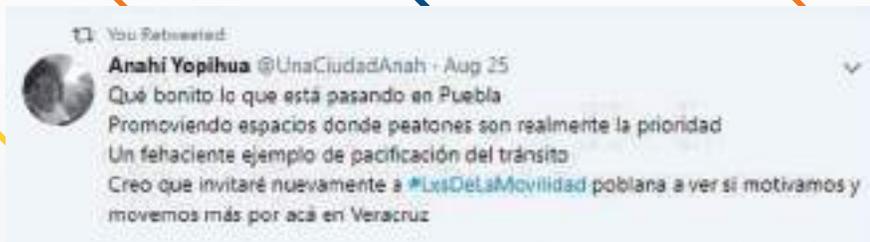
A continuación, se integran los resultados correspondientes al registro estadístico de comentarios:



Comentarios destacados

Como parte de las acciones que se realizaron durante la prueba piloto, se compartieron comentarios destacados sobre el proyecto, con el objetivo de transmitir a la población la información relevante del mismo, así como las perspectivas y opiniones de especialistas, usuarios y público en general acerca del desarrollo del Estudio de Movilidad en el Centro Histórico.



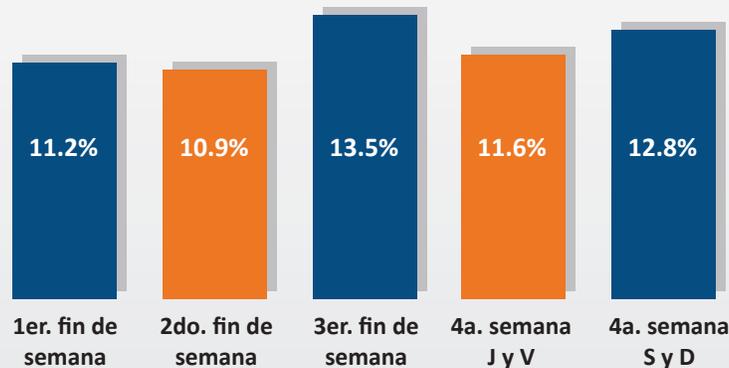




III. Indicadores económicos (de percepción)

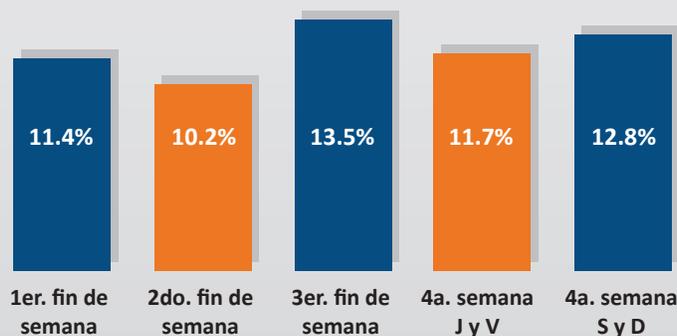
De acuerdo a la información obtenida por la Secretaría de Desarrollo Económico, se aplicó una encuesta a un total de 1,500 establecimientos durante la ejecución de la prueba, con la finalidad de mostrar los incrementos o reducción de ventas por cada fin de semana, tal como se muestra a continuación:

En promedio, el **50.3%** de los comercios tuvo un incremento en visitantes, mostrando el crecimiento presentado durante las distintas etapas del periodo de aplicación del estudio, mediante la gráfica siguiente:



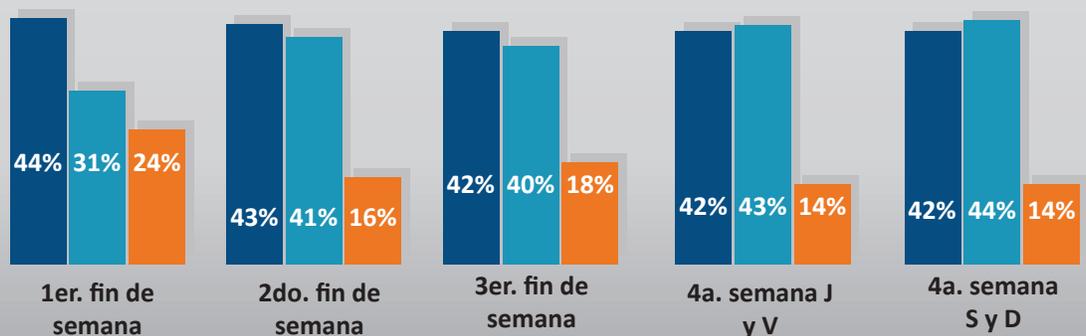
Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico

En promedio, el **47.3%** de los comercios tuvo un incremento en ventas, relacionando a continuación el crecimiento presentado durante la aplicación del estudio:



Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico

El **43%** de los comercios encuestados refirió su aprobación del estudio "Ándale":



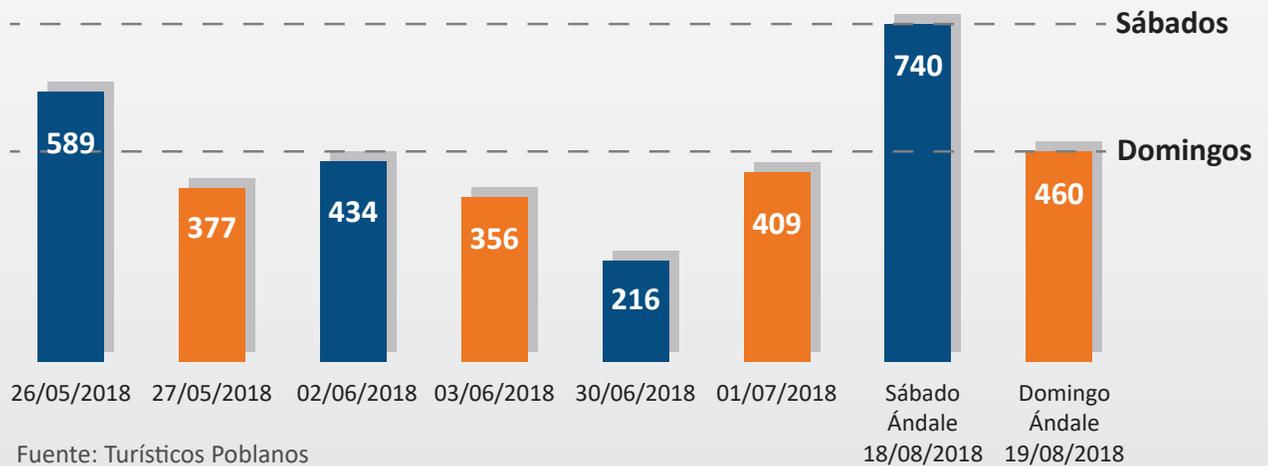
Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico

■ Sí ■ No ■ Da igual

Dentro de los locales comerciales involucrados, únicamente dos empresas presentaron la información solicitada de sus resultados:

1. Empresa de transporte turístico “Turísticos Poblanos”
2. Joyerías Leo

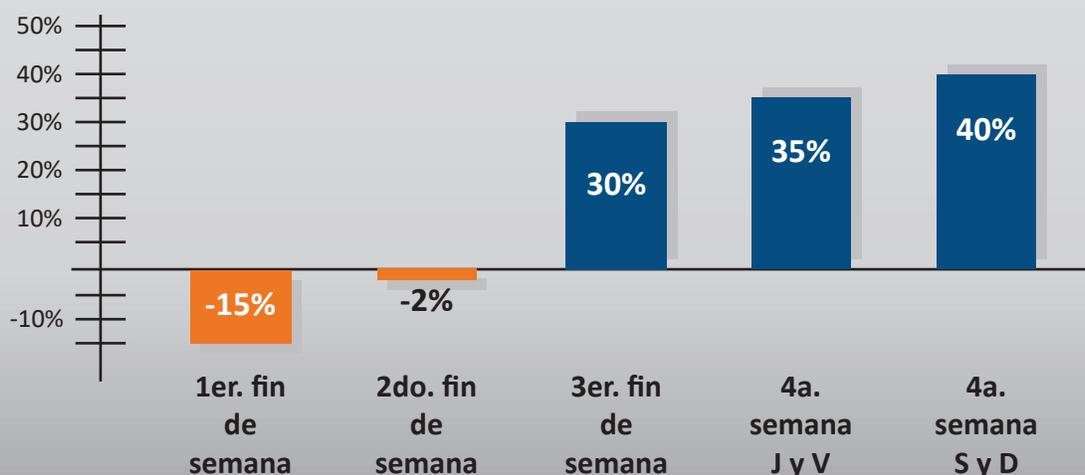
De los datos presentados por la empresa Turísticos Poblanos, se realizó el análisis correspondiente del comparativo de ventas del periodo de referencia enviado por la empresa con relación al primer fin de semana del estudio, mostrándolo a continuación:



Así mismo, se obtuvo la variación porcentual promedio del incremento de pasajeros, misma que se muestra a continuación:

- Variación porcentual de incremento en sábado: 44.18%
- Variación porcentual de incremento en domingo 17.24%

Para el caso de Joyerías Leo, se puede observar que los primeros dos fines de semana, registró pérdidas, sin embargo, durante los fines de semana restantes de la ejecución del proyecto, se registraron incrementos superiores al 30%.



Fuente: Joyerías Leo

IV. Indicadores ambientales

Nivel de contaminación auditiva

Los resultados promedio obtenidos de las mediciones respecto a la línea base, fueron los siguientes:

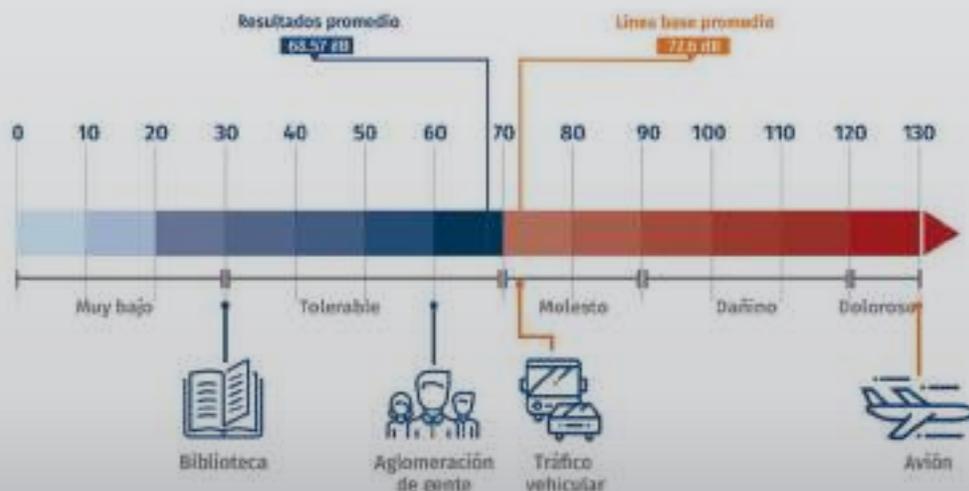


Fuente: Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad

Vialidades involucradas en los puntos de medición:

1. Avenida Reforma entre Calles 3 Sur y 5 Sur
2. Calle. 16 de Septiembre entre Avenidas 3 Oriente y 5 Oriente
3. Avenida 6 Oriente entre Calles 2 Norte y 5 de Mayo
4. Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza entre Calles 2 Norte y 4 Norte

Ahora bien, respecto a las mediciones realizadas, se presenta una reducción promedio global de **4.03 decibeles**.



Fuente: <http://www.gestiondelruido.com/elruido.html>

Lo anterior, permite constatar que fue posible reducir los decibeles del nivel de registro en la escala de “molesto” a “tolerable”, lo que conlleva a una mejora significativa en cuanto la disminución de contaminación sonora de las áreas intervenidas en el proyecto.

Así mismo, se debe considerar que algunos de los principales efectos del ruido sobre el organismo humano son:



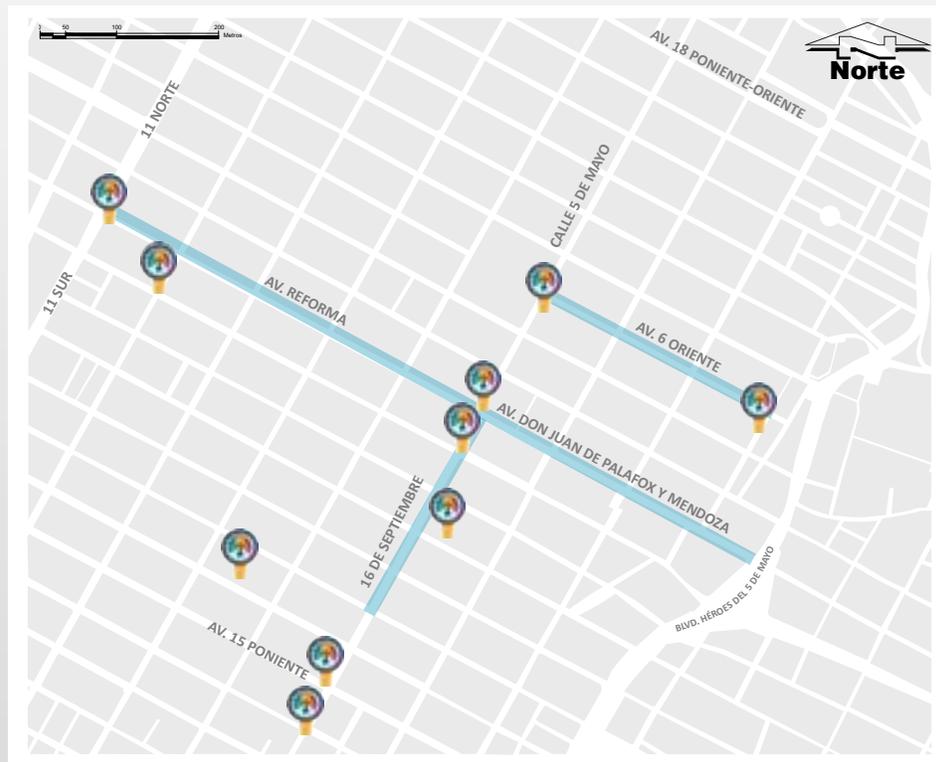
Fuente: Instituto de Salud Carlos III, <http://www.isciii.es/>

Con el propósito de dimensionar los beneficios de reducir los decibeles de la intensidad sonora presentada en una zona con la concentración de peatones, se toma como referencia el estudio realizado en España, denominado “Efectos del ruido urbano sobre la salud: estudios de análisis de series temporales realizados en Madrid”, el cual indica que la reducción de 1dB(A) en los niveles de ruido diurno en Madrid se traducirían potencialmente en una disminución de la mortalidad anual de 284 decesos por causas circulatorias y de 184 para la mortalidad por causas respiratorias.

Por lo tanto, en términos de reducción de contaminación auditiva, con la implementación del proyecto es posible reducir el nivel de decibeles, sin embargo, se debe de considerar que una vez implementado el proyecto de forma definitiva, el ingreso de vehículos que utilizan estas vialidades será menor, dado que se desincentivará de forma drástica el tránsito “de paso”, lo que permitiría originar el incremento en los niveles de reducción de decibeles con relación a los presentados en estos resultados.

Niveles de contaminación ambiental

De acuerdo a mediciones realizadas de forma previa y durante la ejecución de la prueba piloto, la empresa Autotraffic S.A. de C.V., presentó los siguientes resultados, mostrando a su vez mediante el gráfico siguiente, los puntos de medición involucrados para el desarrollo de este estudio:



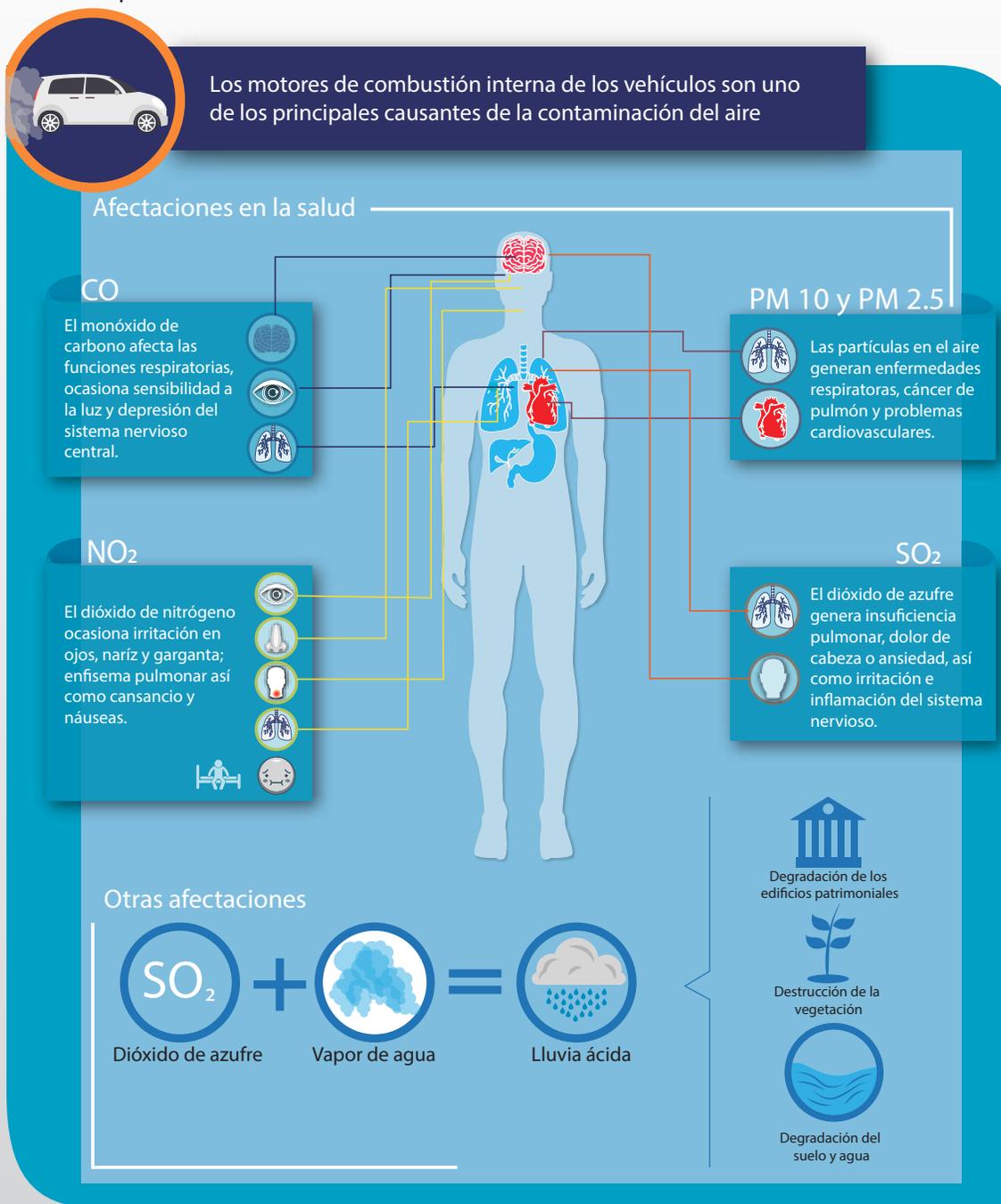
Fuente: Empresa Autotraffic

Fuente. Elaboración propia con base en estudio realizado por Autotraffic S.A. de C.V.

Los gases estudiados resultan ser de tipo contaminante y son emitidos, principalmente, en los procesos de combustión, tales como en las actividades de ignición interna empleada por los vehículos automotores que circulan en la zona.

Aunado a ello, la combustión de carburantes fósiles generada por la acumulación vehicular (una de las principales fuentes de contaminación por partículas en las ciudades) puede producir diversos tipos de partículas: partículas grandes, por la liberación de materiales inquemados (cenizas volátiles), partículas finas, formadas por la condensación de materiales vaporizados durante la combustión, así como partículas secundarias, mediante reacciones atmosféricas de contaminantes desprendidos como gases.

Con la finalidad de facilitar la comprensión de las principales repercusiones que estos gases y partículas ocasionan en el organismo humano, así como al medio ambiente, se integra a continuación un breve resumen por cada uno de estos:



Fuente: <https://www.sostenibilidad.com>

Teniendo en cuenta las consecuencias negativas de estos gases y partículas contaminantes, así como la reducción resultante de estos durante los días en que se implementó la prueba piloto, se logra inferir que, de continuar con este modelo de operación vial, se podrían generar beneficios ambientales y de salud pública, así como la preservación de inmuebles y monumentos históricos que presentan afectaciones en los materiales pétreos de construcción, producto de la constante exposición a estos gases tóxicos.

V. Indicadores de transporte turístico local

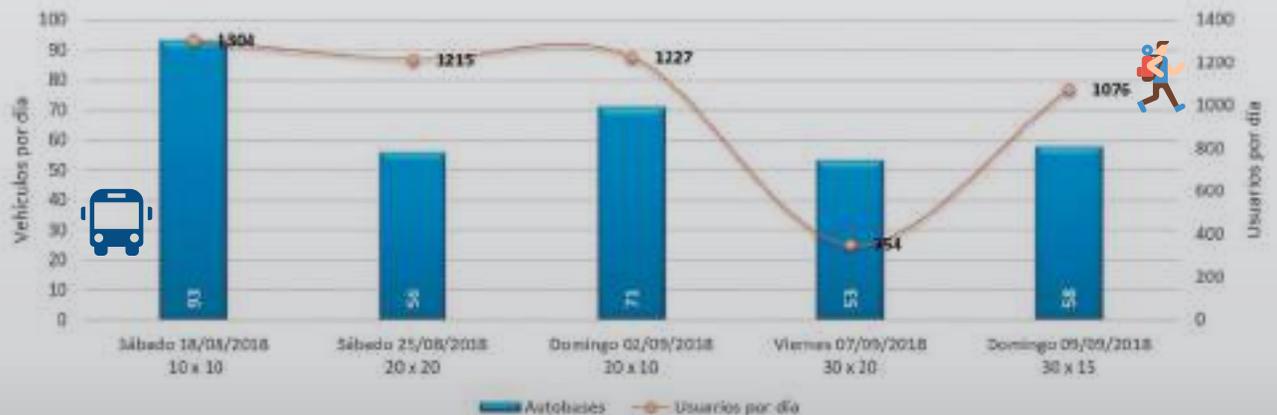
Durante el desarrollo de la prueba piloto, se establecieron diversos esquemas de operación, los cuales se relacionan a continuación:

DÍA	ESQUEMA DE OPERACIÓN (MINUTOS)
Sábado 18/08/2018	10 x 10
Domingo 19/08/2018	20 x 20
Sábado 25/08/2018	20 x 20
Domingo 26/08/2018	20 x 20
Sábado 01/09/2018	20 x 10
Domingo 02/09/2018	20 x 10
Jueves 06/09/2018	20 x 20
Viernes 07/09/2018	30 x 20
Sábado 08/09/2018	20 x 10
Domingo 09/09/2018	30 x 15

Dentro de la columna correspondiente al "Esquema de operación", el primer dato corresponde al tiempo permitido para la ocupación vial, mientras que el segundo corresponde al tiempo establecido para mantener libre la vialidad de unidades de transporte turístico.

Derivado del análisis de la información obtenida en campo, se obtuvieron los resultados para cada día, presentando a continuación algunos de los resultados para cada esquema propuesto:

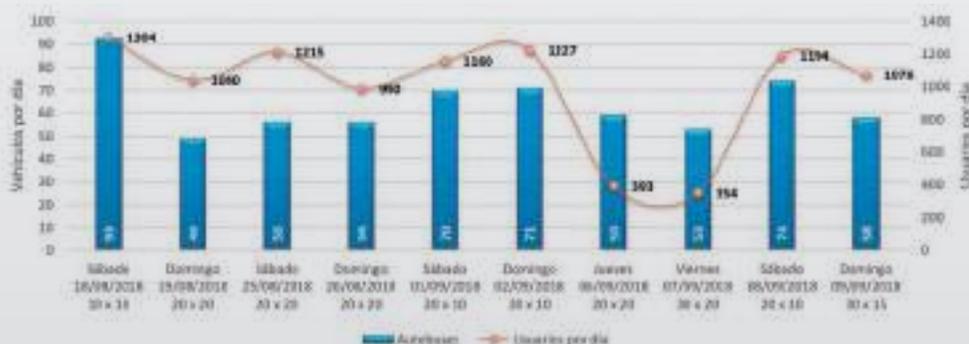
Relación de vehículos - usuarios



Como se puede observar, existe una variación entre el número de unidades ofertadas y la cantidad existente de pasajeros para cada esquema operativo, mostrando a través de la siguiente tabla, el comparativo de dichas diferencias por cada día de actividad:

DÍA	ESQUEMA DE OPERACIÓN (MINUTOS)	AUTOBUSES	PASAJEROS
Sábado 18/08/2018	10 x 10	93	1304
Domingo 19/08/2018	20 x 20	49	1040
Sábado 25/08/2018	20 x 20	56	1215
Domingo 26/08/2018	20 x 20	56	990
Sábado 01/09/2018	20 x 10	70	1160
Domingo 02/09/2018	20 x 10	71	1227
Jueves 06/09/2018	20 x 20	59	393
Viernes 07/09/2018	30 x 20	53	354
Sábado 08/09/2018	20 x 10	74	1194
Domingo 09/09/2018	30 x 15	58	1076

Relación de vehículos-usuarios



Ahora bien, con relación al tiempo libre de unidades de transporte turístico en la vialidad, se obtuvieron los siguientes parámetros para cada día de observación:

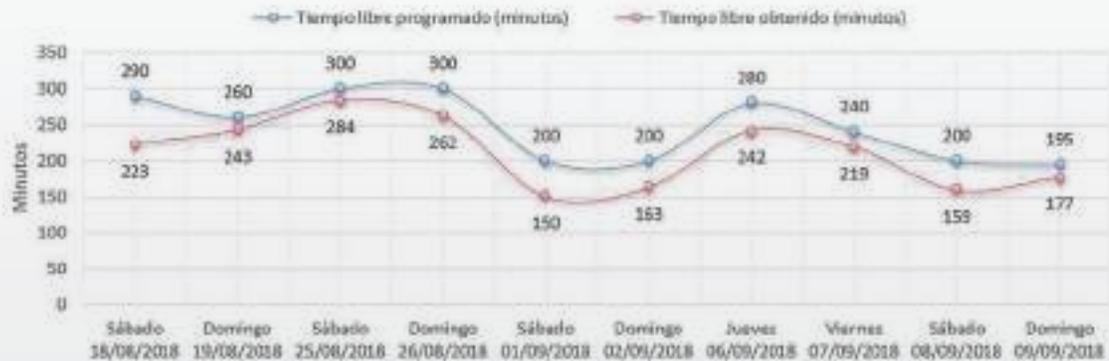
Tiempo promedio sin ocupación vial de transporte turístico local



Como se puede visualizar, los tiempos promedio por cada día de actividad registrados en que la vialidad se observó libre de vehículos de transporte turístico, se encuentran por debajo de los estimados inicialmente, lo cual afecta negativamente a la imagen urbana y paisaje del Centro Histórico.

Finalmente, se obtuvo la cuantificación del tiempo total por día programado, la cual se comparó con los tiempos obtenidos reales en operación, en donde los resultados mostraron que no se dio cumplimiento con los parámetros establecidos, mismos que se muestran en la siguiente gráfica.

Tiempo total sin ocupación vial de transporte turístico local



Cabe señalar que, de las empresas que actualmente prestan el servicio de transporte turístico local en el Centro Histórico, la empresa Turísticos Poblanos fue la única que realizó la entrega por escrito y de manera oficial de la documentación que contenía los comentarios y peticiones sobre la ejecución de la prueba piloto. Entre los principales aspectos destacan los siguientes:

1. Manifiestan su apoyo para el desarrollo del proyecto
2. Solicitan apoyo para la promoción y difusión de las vialidades intervenidas, así como vigilancia para evitar el estacionamiento en la zona de estadía en el Zócalo
3. Proponen el descenso de pasajeros sobre la Calle 5 Oriente, frente a la Casa de Cultura
4. Solicita el permitir que los autobuses de transporte turístico foráneo, realicen maniobras de ascenso y descenso en los minutos que el Zócalo permanece libre
5. Finalmente, solicitan el permitir operar bajo el esquema 20 x 20.

Del mismo modo, proporciona datos estadísticos sobre el primer fin de semana de ejecución de la prueba piloto, los cuales resultan ser muy similares a los obtenidos en los muestreos realizados por la Secretaría de Movilidad.

i. Hallazgos y Recomendaciones

Es importante tomar como referencia las grandes intervenciones de este género en múltiples ciudades en el extranjero, tales como las realizadas en Málaga y Sevilla, España, donde los ejercicios de peatonalización consideraron como base siete argumentos:



Por lo anterior, se manifiesta la importancia inherente a estos factores, ya que a través de su articulación, se permite el desarrollo hacia un modelo de ciudad sostenible y cultural que proyecta una imagen de modernidad y orden, mismos que sirven como base para regular ciertos aspectos como el transporte turístico local en el Centro Histórico de Puebla.

Ahora bien, de acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje, este último se entiende como cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos, es por ello, que como parte de las acciones del programa de peatonalización temporal, se realizó el análisis de las condiciones operativas del transporte turístico bajo diversos esquemas de operación, a fin de proporcionar a la población la posibilidad de disfrutar del entorno arquitectónico y paisajístico en lapsos determinados, sin la intervención de vehículos automotores de grandes dimensiones que actualmente ofrecen el servicio de transporte turístico local de forma permanente en esta zona.

En este mismo sentido y, con base en los datos de campo, se observó que este ejercicio de “ordenación paisajística” [1] permitió recrear un paisaje urbano armónico, dado que se logró percibir el valor patrimonial del Zócalo y, al mismo tiempo, permanece la posibilidad de recorrer puntos importantes de la ciudad a bordo de vehículos destinados para ello, garantizando con ello el ordenamiento y convergencia entre patrimonio, paisaje y entorno urbano.

Del mismo modo, la recomendación relativa a la Protección de la Belleza y el Carácter de los Lugares y Paisajes, considera la preservación de la estética, el estado físico, así como el carácter de las zonas y el entorno involucrado, así como la preservación y, cuando sea posible, la restitución de aquellos que ofrecen un interés cultural o estético, es por ello que deben desarrollarse acciones para la protección, gestión y ordenamiento del paisaje en los centros históricos.

[1] Acciones que presenten un carácter prospectivo particularmente acentuado con vistas a mejorar, restaurar o crear paisajes.

Por lo anterior, las medidas adoptadas durante la prueba piloto son acertadas, dado que tienden a controlar y regular las actividades que por su magnitud, pueden causar daños o modifican los aspectos característicos del paisaje.

En este contexto y, considerando algunos casos internacionales de situaciones que ponían en riesgo la imagen, el paisaje y por ende la distinción como Patrimonio Cultural, se encuentra la ciudad de Viena, inscrita en el año 2001 en la Lista de Patrimonio Mundial, la cual tenía un serio problema con UNESCO debido a la excesiva altura de las cuatro torres que remataban su proyecto para la estación ferroviaria de Wien-Mitte, por lo que en el año 2002 y, por primera vez en la historia de la lista del Patrimonio Mundial, UNESCO había amenazado con eliminar a Viena, dado que se consideraba que el proyecto urbanístico en la estación ferroviaria afectaba a las vistas y al paisaje urbano.

Un caso similar apareció en 2004, cuando UNESCO informó sobre los planes de la ciudad de Colonia para construir cinco edificios de gran altura en la orilla del Río Rin, cerca de la Catedral. Debido a que estas cinco torres podían influir negativamente en la integridad visual del paisaje urbano en la zona de amortiguamiento de la catedral, ésta fue incorporada también a la Lista del Patrimonio Mundial en Peligro en julio de 2004.

Por lo anterior, se considera oportuno mantener las condiciones de imagen y paisaje en el Centro Histórico de Puebla, a fin de proteger y preservar el Zócalo y la Zona de Monumentos de la ciudad, aun cuando esto implique realizar modificaciones en las condiciones de operación de actividades como el servicio de transporte turístico local.

Finalmente, una vez analizada la normativa internacional, así como casos de riesgo, se considera pertinente desarrollar estrategias enfocadas en la recreación del paisaje y su interacción con el transporte turístico, por lo que se presentan algunas medidas enfocadas a transformar y recrear el paisaje existente:

1. Integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística, a fin de regular los elementos que pueden integrarse y el nivel de interacción
2. Promover puntos de ascenso y descenso fuera del Centro Histórico, a fin de salvaguardar los elementos que conforman la zona delimitada como Patrimonio Cultural de la Humanidad.
3. Analizar y establecer las condiciones de operación de las empresas autorizadas para prestar el servicio de transporte turístico, con la finalidad de dar cumplimiento con las disposiciones internacionales

A pesar de ello, el transporte turístico suele ser un servicio atractivo, no sólo para los turistas sino para la población en general, ya que realizan itinerarios interesantes, que permiten conocer los puntos culturales e históricos más relevantes de la ciudad, aunado a la calidad en el servicio que ofrecen las empresas en la actualidad.

Ahora bien, a pesar de que el transporte turístico oferta su servicio en el primer cuadro de la ciudad, éste no cuenta con la regulación necesaria, mediante la cual se permitan estipular compromisos operativos entre las empresas y la autoridad respectiva. Por lo que, de acuerdo a los datos estadísticos y el análisis elaborado durante el estudio, se determina necesario realizar las siguientes acciones:



- Implementar un reglamento para la operación de cualquier tipo de transporte turístico aplicable en el polígono del Centro Histórico, que defina las principales obligaciones del transportista, además de que éste contenga ciertos parámetros para ofertar este tipo de servicio.

- Establecer zonas exclusivas para el ascenso y descenso de usuarios, que cumplan con las condiciones de servicio requeridas para llevar a cabo dicha actividad.

- Que el transporte turístico no realice estadía en el primer cuadro de la ciudad, sin embargo, se recomienda realizar ascenso de usuarios, con una permanencia máxima de 12 minutos, sincronizando esta operación entre la totalidad de empresas, con el propósito de que haya una liberación del espacio mínima de 15 minutos entre ascensos.

- Se recomienda que las empresas implementen tecnología del sistema de navegación y localización (GPS) al parque vehicular, ya que esta medida no requiere de una inversión significativa y mejoraría su regulación a una dinámica y en tiempo real.

- Implementar las acciones necesarias para erradicar el servicio de transporte turístico no autorizado, mejor conocido como “Servicio Turístico Pirata”.

- Realizar las modificaciones respectivas al Reglamento de Tránsito, Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Puebla, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las medidas anteriores.

4. APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

En las ciudades, ¡caminar es mucho más que sólo circular!, es una forma especial de comunión entre personas que comparten el espacio público, como un lugar de circulación dentro del cual se mueven, la conquista de los espacios públicos es donde el territorio se percibe como una historia personal y colectiva, donde la población se descubre y representa a sí misma, los proyectos compartidos posibilitan la cooperación en la construcción de un sentido de pertenencia territorial y espacial.

**Mayor convivencia
entre las personas**

**Se aprovechan los placeres
gratuitos de la vida**

Se disfruta el aire fresco



¡Caminar es más que sólo circular!

**Poco espacio para la
circulación de personas**

**Sin lugares para
actividades recreativas**

Barreras visuales



“Mi consejo a las ciudades, y podría aplicarse a cualquier ciudad del mundo, es sencillo. Que intenten tomar a la gente de su ciudad en serio. Más en serio, justo tan en serio, como tradicionalmente han tomado a los automóviles”

Jan Gehl, arquitecto y urbanista.

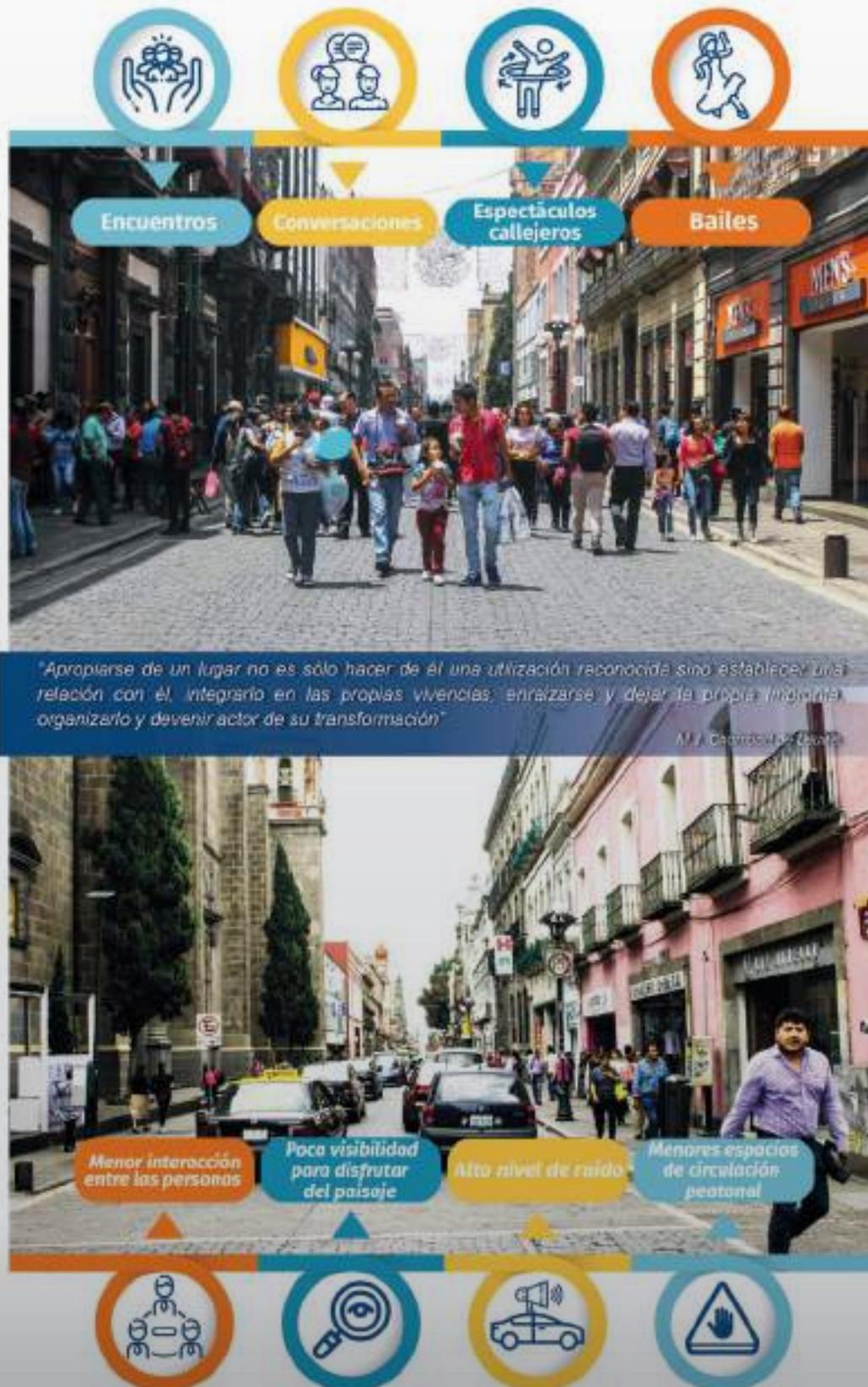
La apropiación de los espacios públicos no se relaciona directamente con la forma en que las personas toman o hacen uso de espacios públicos en las ciudades para realizar actividades de tipo cultural o deportivo, más bien está enfocada en la apropiación de lugares o espacios públicos que no necesariamente han sido diseñados para la realización de esas actividades.



"Nos estamos dando cuenta de que si más gente camina y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable. ¿Qué estás esperando?"
Jan Gehl, arquitecto y urbanista



El concepto de “vida entre edificios” incluye una gran cantidad de actividades que la gente realiza cuando usa el espacio público.



“La gente va a donde hay otra gente”, es un dicho popular en los países escandinavos, las personas se sienten atraídas por la presencia de otros y por los lugares donde hay diversas actividades.



Sostenible



Atractiva



Saludable



Segura



Tráfico vehicular



Mayor contaminación



Mayor cantidad de ruido



Inseguridad vial

De acuerdo a la obra literaria "New City Life", estos son los 12 criterios que ayudan a evaluar si un lugar clasifica o no como un buen espacio público.



**PROTECCIÓN
CONTRA EL TRÁFICO**



**SEGURIDAD EN LOS
ESPACIOS PÚBLICOS**



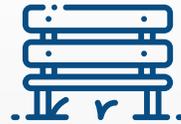
**PROTECCIÓN CONTRA EXPERIENCIAS
SENSORIALES DESAGRADABLES** **ESPACIOS PARA CAMINAR**



Jan, G., Lars, G., Sia, K. y Britt, S. (2006). New City Life.



ESPACIOS DE PERMANENCIA



LUGAR DONDE SENTARSE

5

6



7

8

POSIBILIDAD DE OBSERVAR

OPORTUNIDAD DE CONVERSAR





ESPACIOS PARA RELAJARSE
Y ENTRETENERSE



DISEÑO DE ESPACIOS
A ESCALA HUMANA

9

10



11

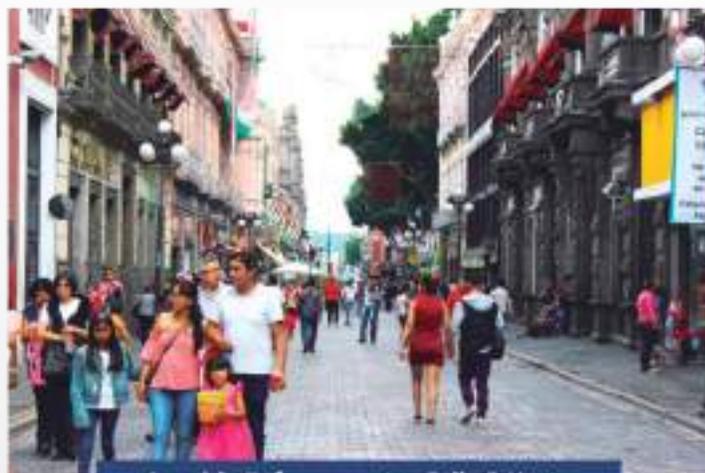
12

POSIBILIDAD DE
APROVECHAR EL CLIMA

BUENA EXPERIENCIA SENSORIAL



Reporte fotográfico



Avenida Reforma, entre Calle 3 Norte
y Calle 5 de Mayo



Avenida Reforma, entre Calle 3 Norte
y Calle 5 de Mayo



Avenida Reforma, entre Calle 5 de Mayo
y Calle 2 Norte



Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza, entre Calle 4 Norte y Calle 6 Norte



Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza, entre Calle 4 Norte y Calle 6 Norte



Avenida Reforma, entre Calle 5 de Mayo y Calle 2 Norte



Avenida Reforma, entre Calle 3 Norte
y Calle 5 de Mayo



Avenida Reforma, entre Calle 5 de Mayo
y Calle 2 Norte



Avenida Reforma, entre Calle 3 Norte
y Calle 5 de Mayo

Durante la planeación y ejecución de la prueba piloto, se lograron percibir los siguientes logros:



Participación en el diseño e implementación por parte del Gobierno Municipal y la sociedad civil



Apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía



Aumento de personas caminando y disfrutando de la zona patrimonial



Disminución de vehículos circulando en las vías principales



Aceptación del proyecto por un sector público prominente



Reducción de emisión de gases y partículas contaminantes en el aire



Reducción de decibeles en la contaminación acústica

X. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados obtenidos de los indicadores estipulados para realizar la evaluación del estudio, se determina factible llevar a cabo las acciones necesarias para ampliar los espacios públicos peatonales de la mayoría de las vialidades intervenidas.

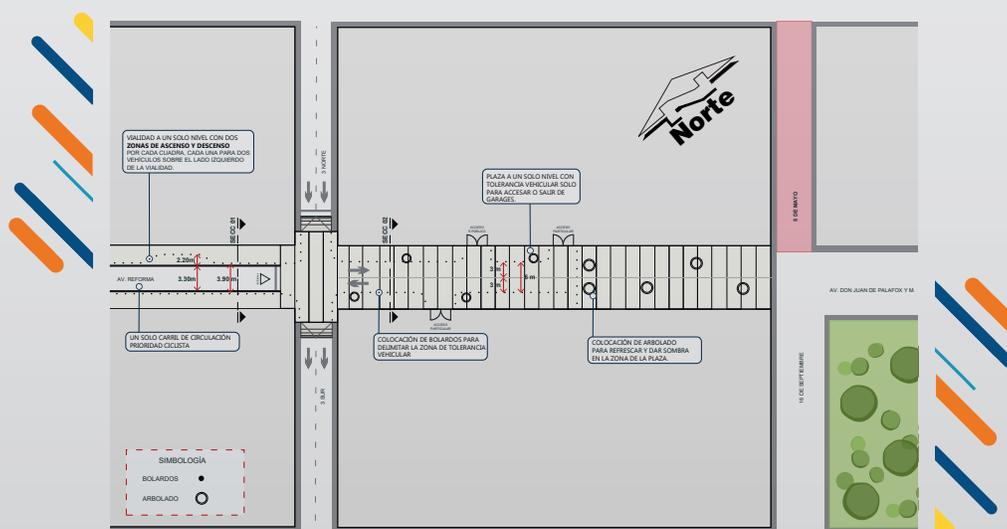
Estas acciones no sólo permitirán contar con el espacio peatonal requerido, conforme a los volúmenes registrados, sino que además contribuirán a la pacificación y ordenamiento del espacio público, así como a la reducción en la emisión de gases contaminantes y los niveles de ruido, aunado a la apropiación de las calles como un espacio público de construcción social.

Sin embargo, las tareas, actividades, trabajos y ejecuciones que se deben realizar para su correcta implementación, deberán llevarse a cabo de forma coordinada entre las distintas Secretarías y Entidades que conforman la Administración Municipal, además de tomar en cuenta las consideraciones plasmadas en este documento.

Como parte de este apartado, se describen brevemente una serie de recomendaciones que se deberán valorar en la implementación del proyecto. De acuerdo al análisis realizado, se determina lo siguiente:

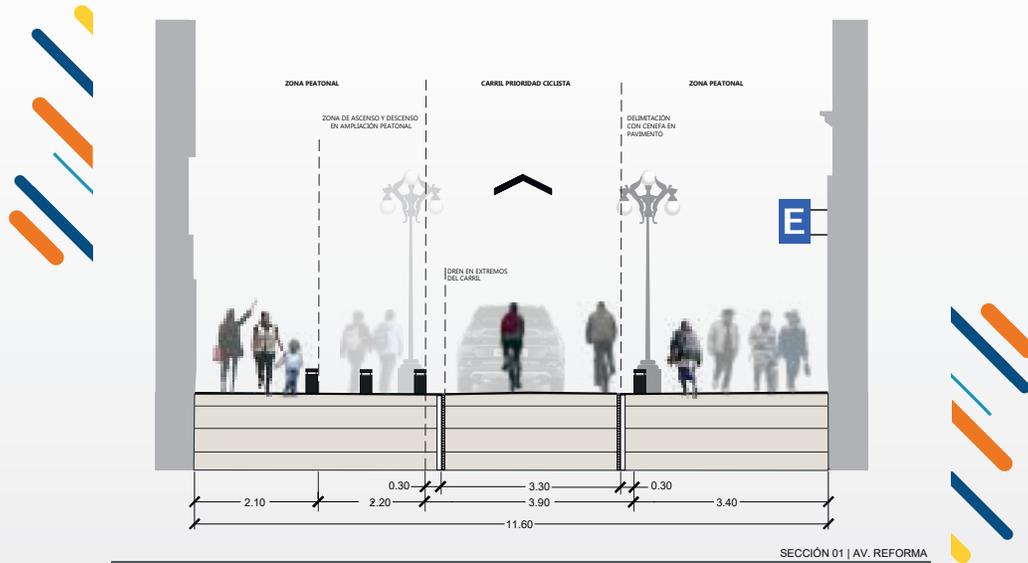
Construcción de corredores de prioridad peatonal

La Avenida Reforma (Calle 11 Sur en su sección intermedia del tramo ubicado entre la Calle 3 Sur y Calle 5 de Mayo). Con base en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana (NTDeIU, 2017), se determinaron dos tipologías de sección de calle. La primera corresponde al tramo entre la Calle 11 Norte y la Calle 3 Sur mientras que la segunda corresponde al tramo de la Calle 3 Sur hasta el acceso del estacionamiento que lleva por nombre “CONSA”.



Croquis de la propuesta de intervención del Corredor Reforma, configuración peatonal. Sección de calle.

El primer tipo de sección de calle, corresponde a una configuración de prioridad peatonal, con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista al centro. Desde una vista de sección hacia el sur-oriente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 4.30 metros que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros, teniendo una franja de circulación peatonal continua de 2.10 metros; guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; carril compartido ciclista de 3.90 metros (Apartado 2.2.4.1.2. Carril compartido ciclista, NTDeIU); guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; espacio peatonal de 3.40 metros; sección total de 11.60 metros a un solo nivel.

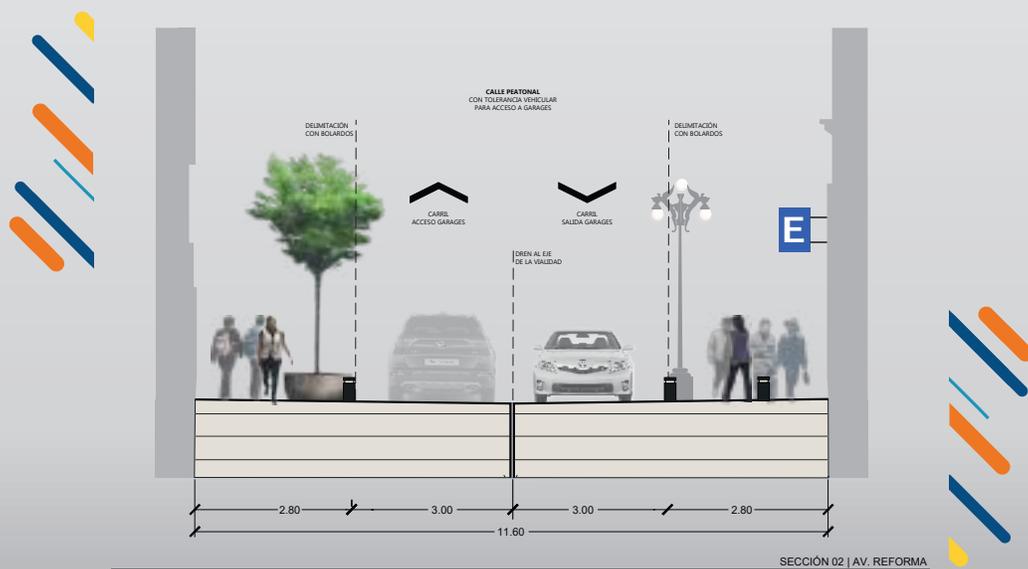


Croquis de la propuesta de intervención del Corredor Reforma, prioridad peatonal. Sección de calle.

En el segundo tipo de sección de calle, el diseño se subdivide en dos tipos de configuración. El tramo desde la Calle 5 de Mayo hasta el acceso al estacionamiento CONSA, es una configuración completamente peatonal; ello significa un cambio en el pavimento que permita uniformizar el nivel de calle de paramento a paramento.

El segundo tipo de configuración corresponde a uno de prioridad peatonal, con dos carriles de circulación vehicular, mismos que sirven exclusivamente de acceso y salida al estacionamiento CONSA desde y hacia la Calle 3 Sur.

Desde una vista de sección hacia el sur-oriente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 2.80 metros; carril vehicular de 3.00 metros (Apartado 2.3.2. Parámetros de dimensionamiento de la infraestructura vehicular según tipo de vialidad, NTDeIU); carril vehicular de 3.00 metros; espacio peatonal de 2.80 metros; sección total de 11.60 metros a un solo nivel.



Croquis de la propuesta de intervención del Corredor Reforma, tramo entre la Calle 3 Sur y la Calle 5 de Mayo. Sección de calle.

Además del ordenamiento de sección de calle, se recomienda la implementación de arbolado que ofrezca sombra y generación de microclimas, cuidando la selección de especies de vegetación arbórea que se adopten al clima de la zona centro de Puebla, así como a las dimensiones máximas de crecimiento y necesidades de mantenimiento. Así mismo, se recomienda la integración de mobiliario urbano que permita el descanso de los transeúntes, en complemento con un sistema de alumbrado e iluminación adecuada, diseñada de manera particular para los espacios peatonales y vehiculares, cuidando la imagen urbana y la protección del patrimonio urbano-arquitectónico.



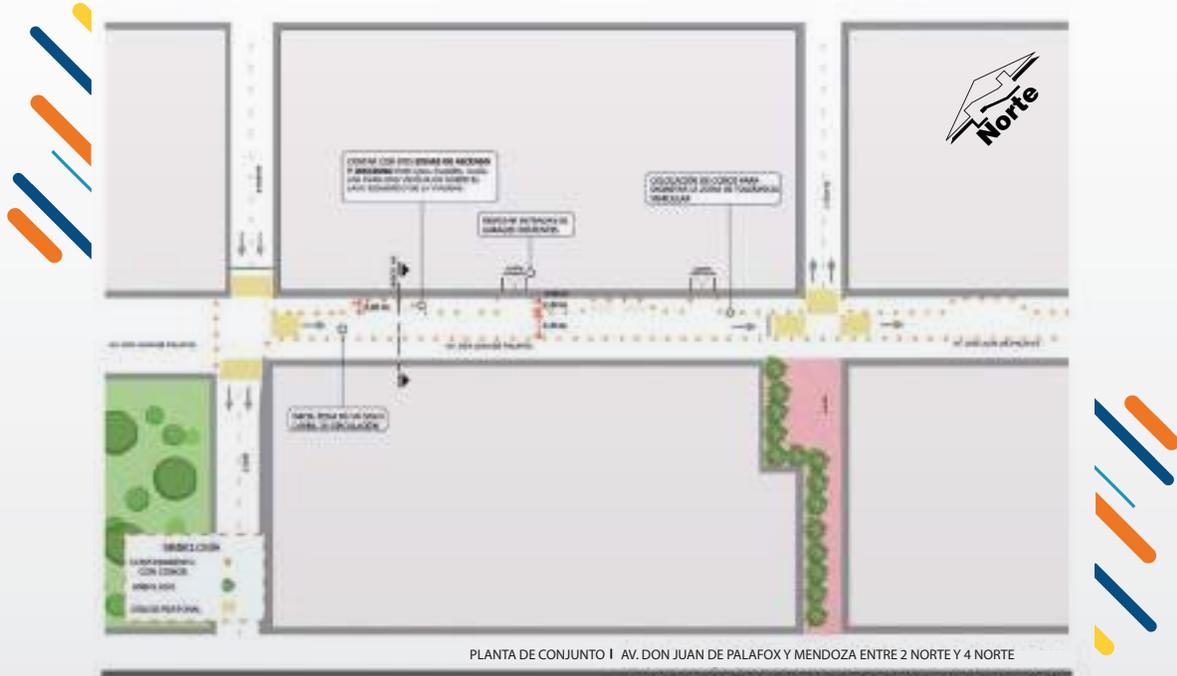
IMAGEN OBJETIVO | AV. REFORMA

Imagen objetivo. Corredor Reforma.

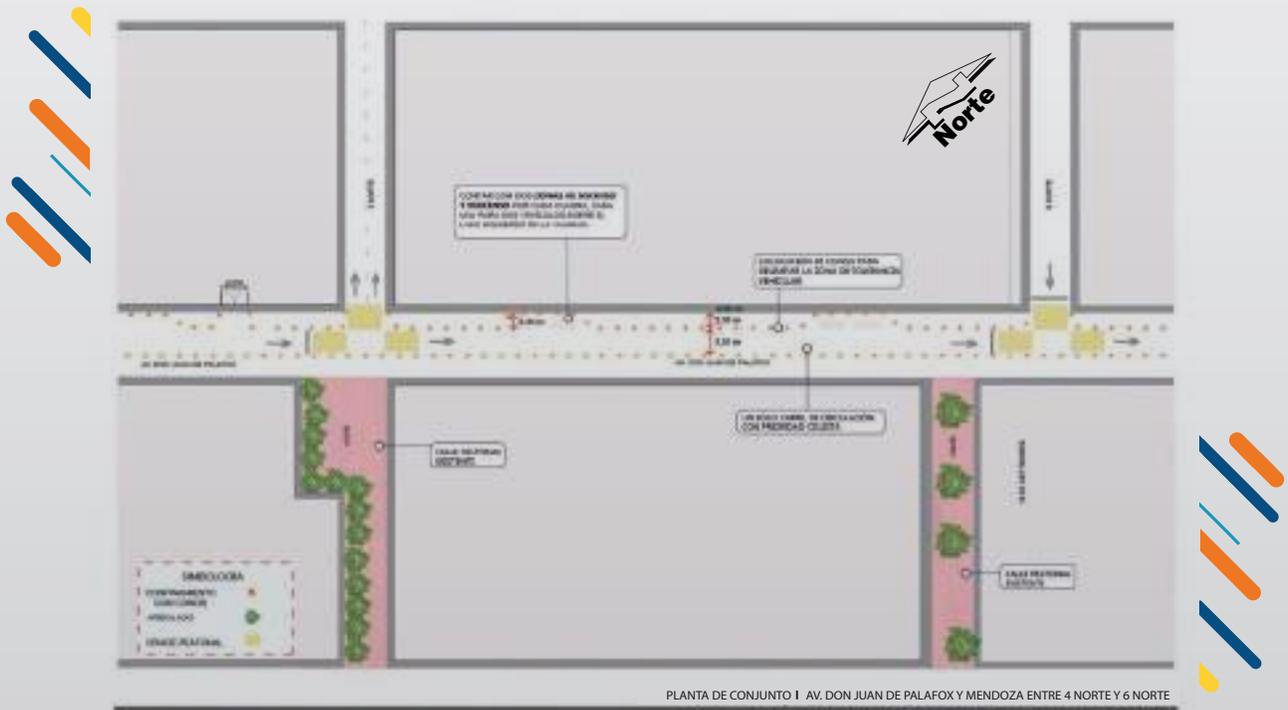
Construcción de corredores peatonales

Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza (sección de la Calle 5 de Mayo hasta la Calle 2 Sur). Para este corredor y, atendiendo los resultados obtenidos en los indicadores de movilidad, así como a la respuesta social de apropiación del espacio público, además de la próxima inauguración e inicio de operaciones de la Línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) sobre el Boulevard Héroes del 5 de Mayo; se ha determinado pertinente realizar un segundo ejercicio de urbanismo táctico para disponer con los datos requeridos de evaluación para dicho corredor, encontrándose con ello en la posibilidad de determinar el esquema de operación final del mismo.

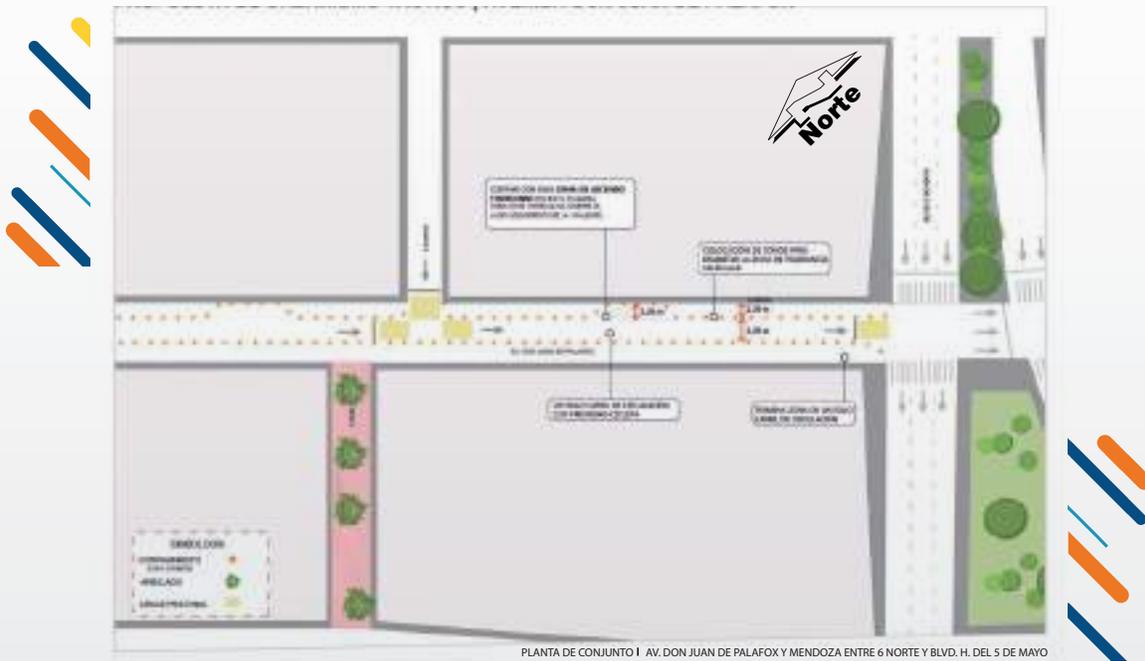
Por tal motivo, se propone modificar la configuración y contar con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista a lo largo de todo el tramo, a diferencia del realizado en “Ándale”, por lo que se deberá eliminar el tramo de exclusividad peatonal. No obstante y, derivado de las dinámicas sociales que el espacio peatonal proporcionó a la ciudadanía, se determinó generar una gran plaza del lado sur de la calle, la cual permita el desarrollo de actividades artísticas y lúdicas a lo largo de todo el corredor. De esta manera, la vía quedaría configurada con una ampliación peatonal de 3.30 metros del lado sur, un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista de 3.90 metros y, por último, una ampliación de 1.00 metro del lado norte. Las zonas de ascenso y descenso deberán de realizarse del lado derecho de la vialidad.



Croquis de la propuesta del urbanismo táctico del corredor Don Juan de Palafox y Mendoza, tramo 1. Planta de conjunto.

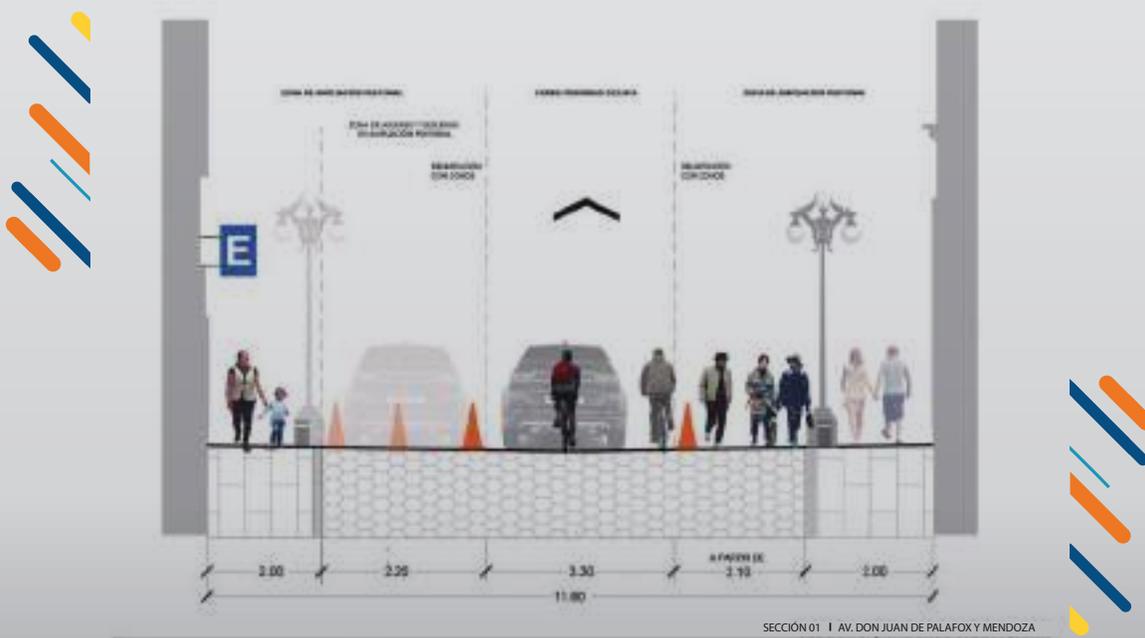


Croquis de la propuesta de urbanismo táctico del corredor Don Juan de Palafox y Mendoza, tramo 2. Planta de conjunto.



Croquis de la propuesta de urbanismo táctico del corredor Don Juan de Palafox y Mendoza, tramo 3. Planta de conjunto.

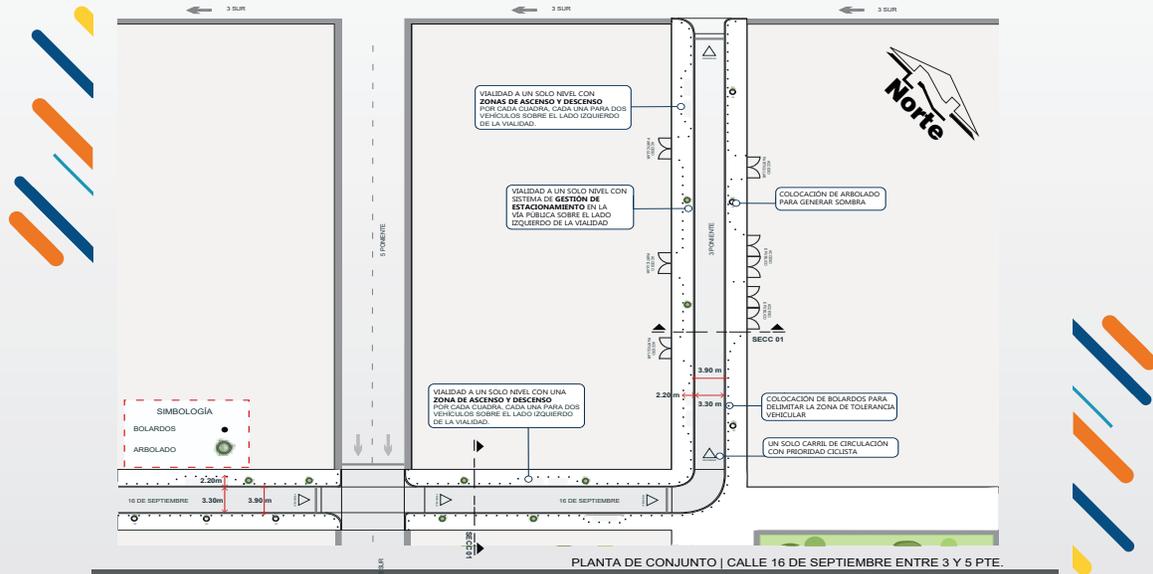
Desde una vista de sección hacia el sur-oriente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 4.20 metros, con la posibilidad de integrar una franja de mobiliario urbano y vegetación; carril compartido ciclista de 3.30 metros (Apartado 2.3.2. Parámetros de dimensionamiento de la infraestructura vehicular según tipo de vialidad, NTDeIU); espacio peatonal de 4.10 metros, que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros, generando como resultado una franja de circulación peatonal continua de 2.00 metros; sección total de 11.60 metros a un sólo nivel.



Propuesta de urbanismo táctico para el corredor Don Juan de Palafox y Mendoza.

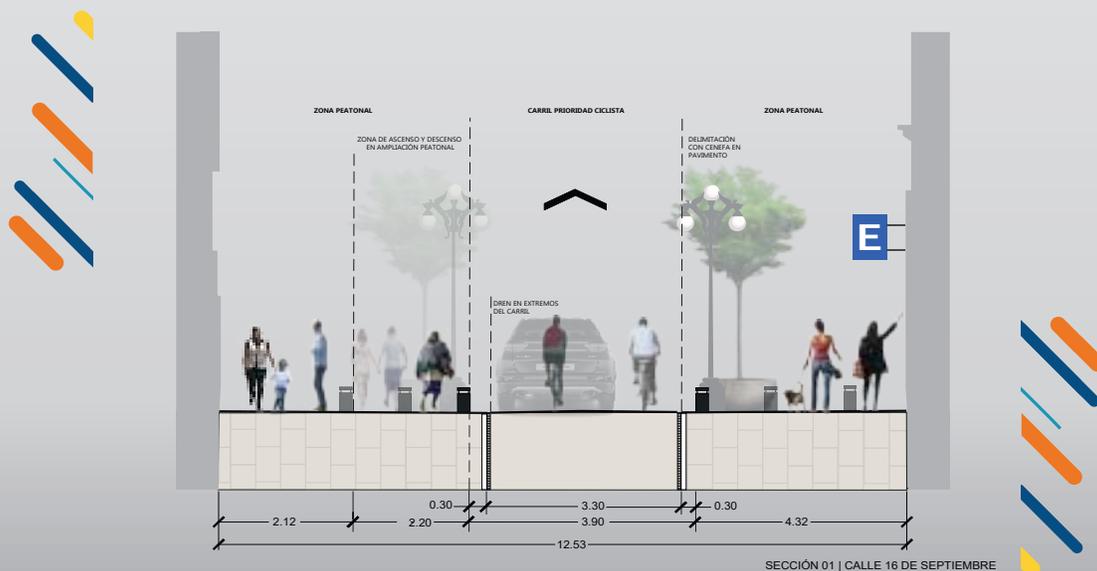
Construcción de corredores peatonales

La Calle 16 de Septiembre – Avenida 3 Poniente (sección de la Avenida 15 Oriente a la Avenida 3 Poniente y la Avenida 3 Poniente hasta la intersección con la Calle 3 Sur). Para el corredor de la Calle 16 de Septiembre, se determinó el diseño de sección de calle correspondiente a una configuración de prioridad peatonal, con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista al centro.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor 16 de Septiembre-Avenida 3 Poniente. Planta de conjunto.

Desde una vista de sección hacia el nor-oriente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 4.32 metros que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros al centro de cada cuadra, teniendo una franja de circulación peatonal continua de 2.12 metros; guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; carril compartido ciclista de 3.90 metros (Apartado 2.2.4.1.2. Carril compartido ciclista, NTDeIU); guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; espacio peatonal de 4.32 metros; sección total de 12.53 metros a un sólo nivel.



Croquis propuesta de intervención del corredor 16 de Septiembre.

Además del ordenamiento de sección de calle, se recomienda la implementación de arbolado que ofrezca sombra y generación de microclimas, cuidando la selección de especies de vegetación arbórea que se adopten al clima de la zona centro de Puebla, así como a las dimensiones máximas de crecimiento y necesidades de mantenimiento. También se recomienda la integración de mobiliario urbano que permita el descanso de los transeúntes, en complemento con un sistema de alumbrado e iluminación adecuada, diseñada de manera particular para los espacios peatonales y vehiculares, cuidando la imagen urbana y la protección del patrimonio urbano-arquitectónico.



Estado actual. Corredor 16 de Septiembre – Avenida 3 Poniente.



Imagen objetivo. Corredor 16 de Septiembre – Avenida 3 Poniente.

Con la finalidad de garantizar la correcta operatividad del Corredor 16 de Septiembre, se determina viable complementar la intervención, con la adecuación de la Avenida 3 Poniente, entre la Calle 16 de Septiembre y la Calle 3 Sur. Dentro del diseño de esta vialidad, se propone que incluya un carril de estacionamiento del lado izquierdo, el cual esté controlado por un sistema de gestión de estacionamiento en la vía pública, como puede ser la implementación de parquímetros.

De esta manera, la configuración de calle queda bajo el esquema de prioridad peatonal con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista al centro. Desde una vista de sección hacia el poniente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 5.40 metros que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros y carril de estacionamiento, teniendo una franja de circulación peatonal continua de 3.20 metros; guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; carril compartido ciclista de 3.90 metros (Apartado 2.2.4.1.2. Carril compartido ciclista, NTDeIU); guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; espacio peatonal de 3.20 metros con la posibilidad de albergar mobiliario urbano y vegetación para generar sombra y confort.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor Avenida 3 Poniente.

Construcción de corredores peatonales

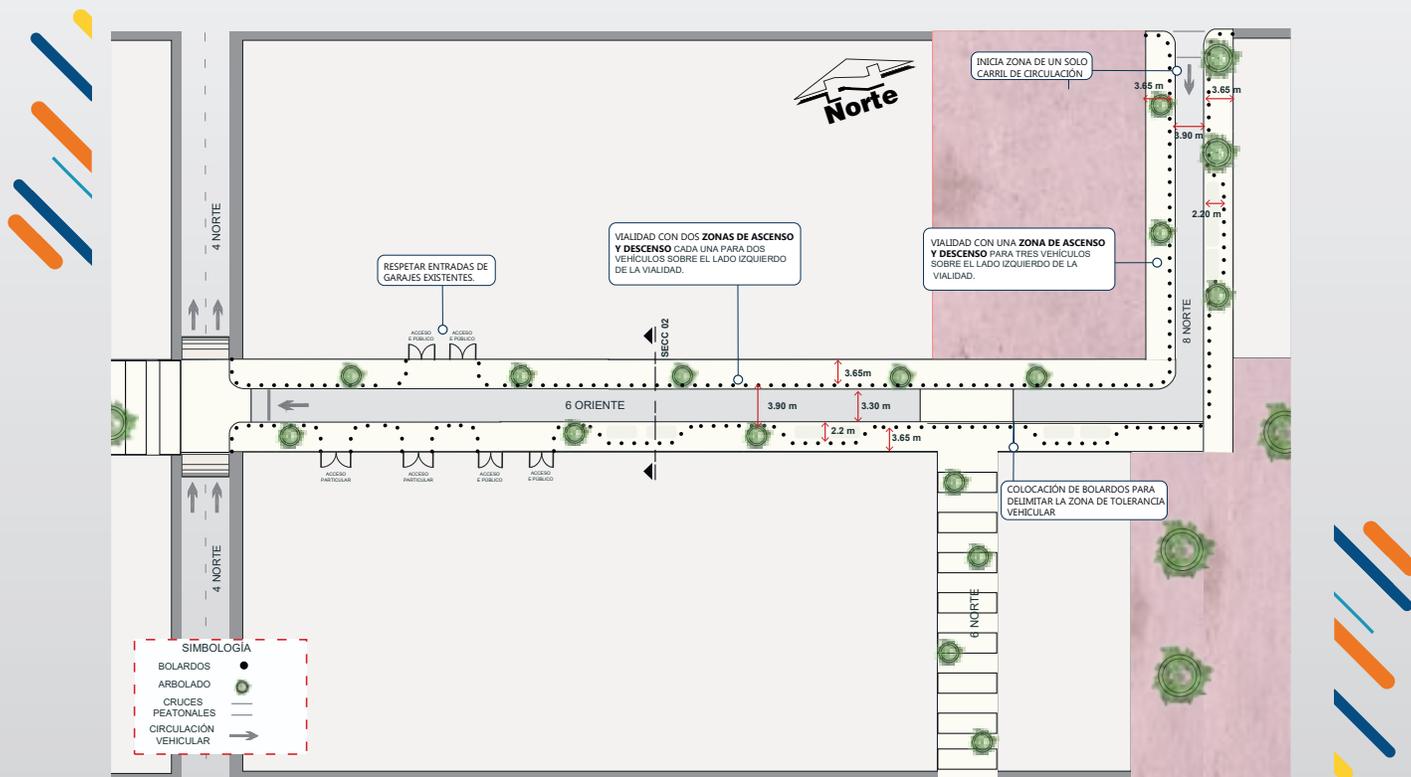
Calle 5 de Mayo (sección de la Avenida 14 Oriente a la Avenida 18 Poniente). Para el corredor de la Calle 5 de Mayo se determina factible ampliar la sección peatonal que va desde la Avenida 14 Oriente hasta la Avenida 18 Oriente, bajo la configuración peatonal ya existente en el desarrollo restante de la calle que, de norte a sur, llega hasta la Avenida Reforma. De la misma manera, se determina viable peatonalizar el tramo que va de la Avenida 6 Oriente a la Avenida 8 Oriente, en el cual se permite el paso vehicular, considerando que el corredor de la Avenida 6 Oriente también se considera factible peatonalizarlo desde la Calle 4 Norte hasta la Calle 5 de Mayo.

La configuración de la calle se concibe completamente peatonal, por lo que requiere de la colocación de bolardos en las cabeceras de cada calle, esto es, en cada intersección. Así mismo, su instalación deberá realizarse de acuerdo con el Apartado 3.3.4. Bolardos, de la NTDeIU, que indica su colocación a una distancia de entre 1.50 a 2.00 metros entre ellos y a 0.30 metros desde el borde exterior de la guarnición. Esta configuración requiere un cambio en el pavimento de la calle, dejando un sólo nivel de paramento a paramento.

Así mismo, se requiere llevar a cabo la equipación de la configuración espacial del corredor, se recomienda la implementación de arbolado que ofrezca sombra y generación de microclimas, cuidando la selección de especies de vegetación arbórea que se adopten al clima de la zona centro de Puebla, así como a las dimensiones máximas de crecimiento y necesidades de mantenimiento. Así mismo, se recomienda la integración de mobiliario urbano que permita el descanso de los transeúntes, en complemento con un sistema de alumbrado e iluminación adecuada, diseñada de manera particular para los espacios peatonales y vehiculares, cuidando la imagen urbana y la protección del patrimonio urbano-arquitectónico.

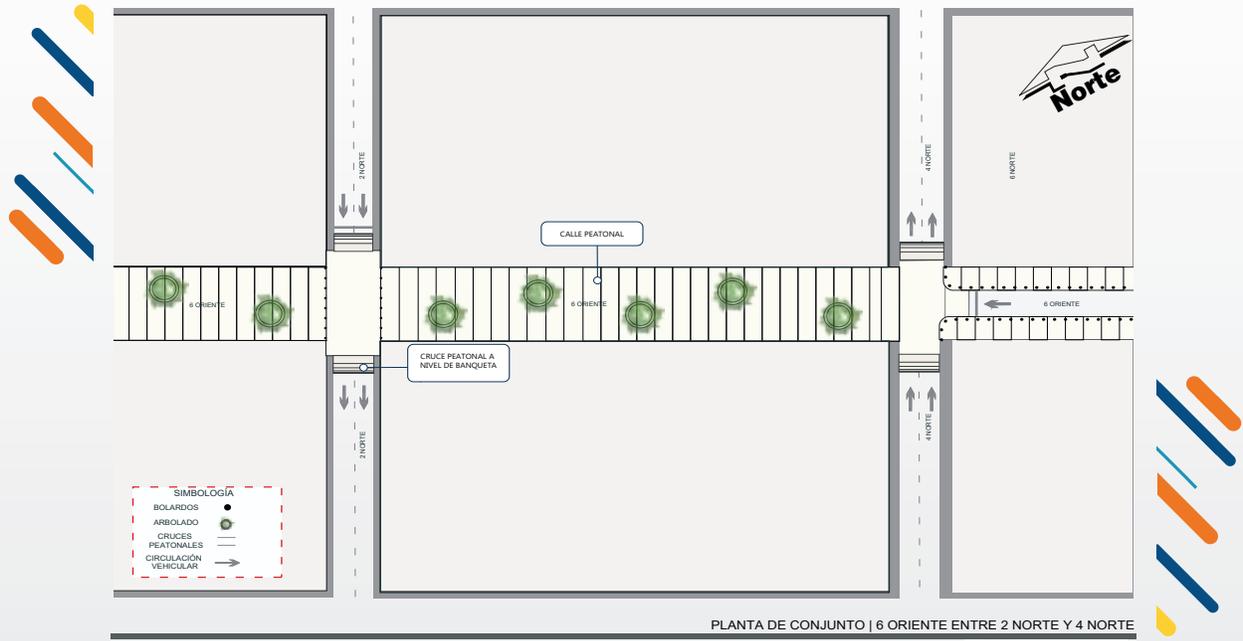
Construcción de corredores de prioridad peatonal

La Avenida 6 Oriente “Calle de los Dulces” – Calle 6 Norte y Calle 8 Norte (sección de la Avenida 8 Oriente a la Calle 4 Norte). Para el corredor “Calle de los Dulces”, se determinó necesario implementar dos tipologías de configuración de calle. La primera corresponde al tramo entre la Calle 5 de Mayo y la Calle 4 Norte, mientras que la segunda corresponde al tramo de la Calle 4 Norte hasta el acceso en la intersección con el Boulevard Héroes del 5 de Mayo por la Calle 8 Norte.

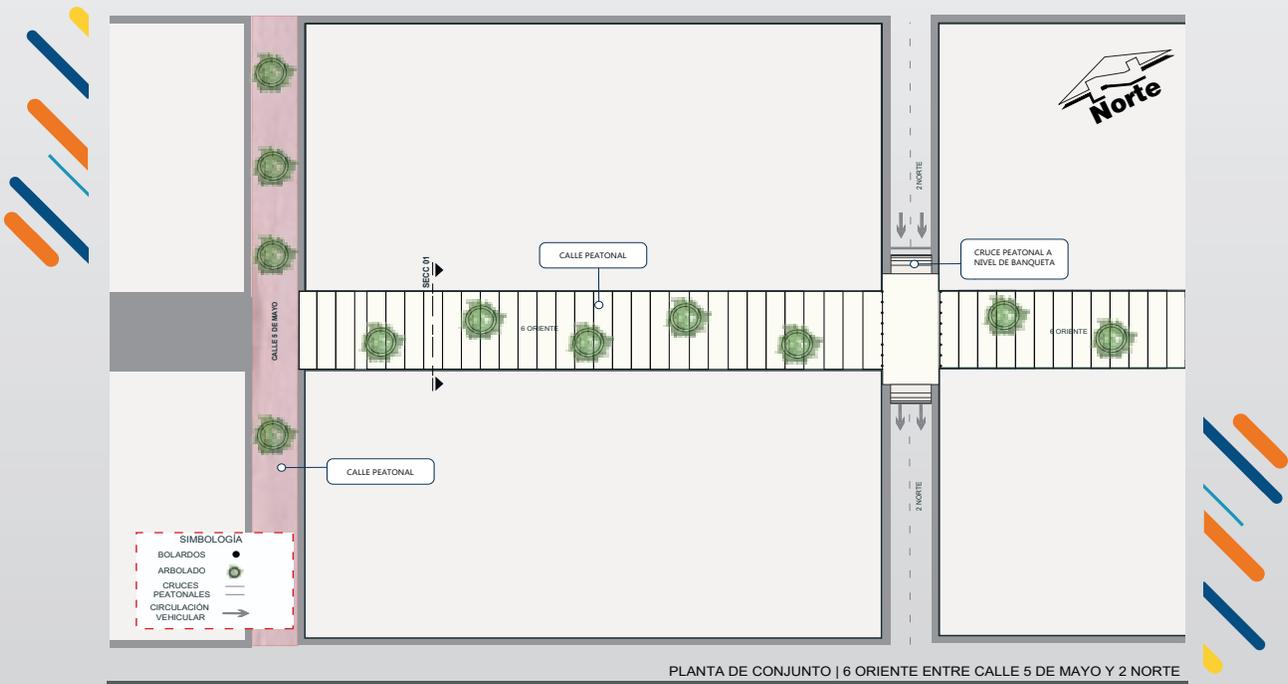


PLANTA DE CONJUNTO | 6 ORIENTE ENTRE 4 NORTE Y 8 NORTE

Crucis de la propuesta de intervención del corredor "Calle de los Dulces", prioridad peatonal. Planta de conjunto.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor "Calle de los Dulces", peatonal entre la Calle 4 y 2 Norte. Planta de conjunto



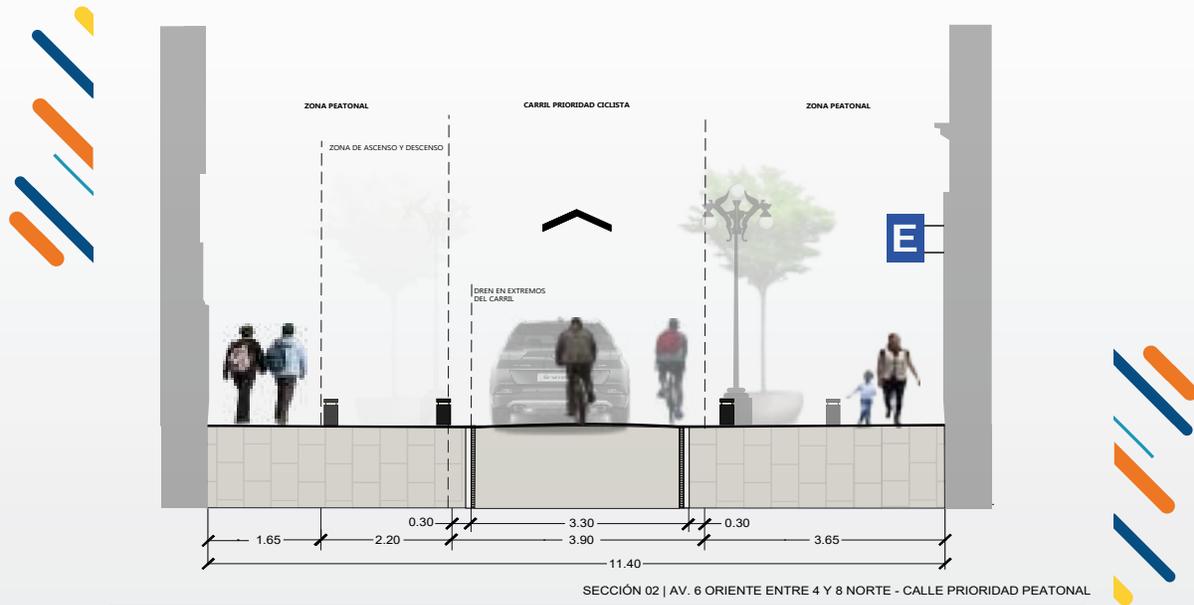
Croquis de la propuesta de intervención del corredor "Calle de los Dulces", peatonal entre la Calle 4 y 2 Norte. Planta de conjunto

La primera configuración de calle, es decir, el tramo entre la Calle 5 de Mayo y 4 Norte, se determina completamente peatonal, con bolardos en las cabeceras de cada calle, conforme al Apartado 3.3.4. Bolardos, de la NTDeIU, que indica su colocación a una distancia de entre 1.50 a 2.00 metros entre ellos y a 0.30 metros desde el borde exterior de la guarnición. Esto implica un cambio en el pavimento de la calle, manteniendo un solo nivel de paramento a paramento.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor "Calle de los Dulces", configuración peatonal. Sección de calle.

La segunda configuración de calle es de prioridad peatonal con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista al centro. Desde una vista de sección hacia el nor-poniente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 3.85 metros que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros, teniendo una franja de circulación peatonal continua de 1.65 metros; guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; carril compartido ciclista de 3.90 metros (Apartado 2.2.4.1.2. Carril compartido ciclista, NTDeIU); guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; espacio peatonal de 3.65 metros; sección total de 11.40 metros a un solo nivel.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor "Calle de los Dulces", configuración prioridad peatonal. Sección de calle.

Además del ordenamiento de sección de calle, se recomienda la implementación de arbolado que ofrezca sombra y generación de microclimas, cuidando la selección de especies de vegetación arbórea que se adopten al clima de la zona centro de Puebla, así como a las dimensiones máximas de crecimiento y necesidades de mantenimiento. Así mismo, se recomienda la integración de mobiliario urbano que permita el descanso de los transeúntes, en complemento con un sistema de alumbrado e iluminación adecuada, diseñada de manera particular para los espacios peatonales y vehiculares, cuidando la imagen urbana y la protección del patrimonio urbano-arquitectónico.



Estado actual de la "Calle de los Dulces" (Avenida 6 Oriente) en intersección con Calle 6 Norte.



Imagen objetivo, corredor "Calle de los Dulces", configuración prioridad peatonal.



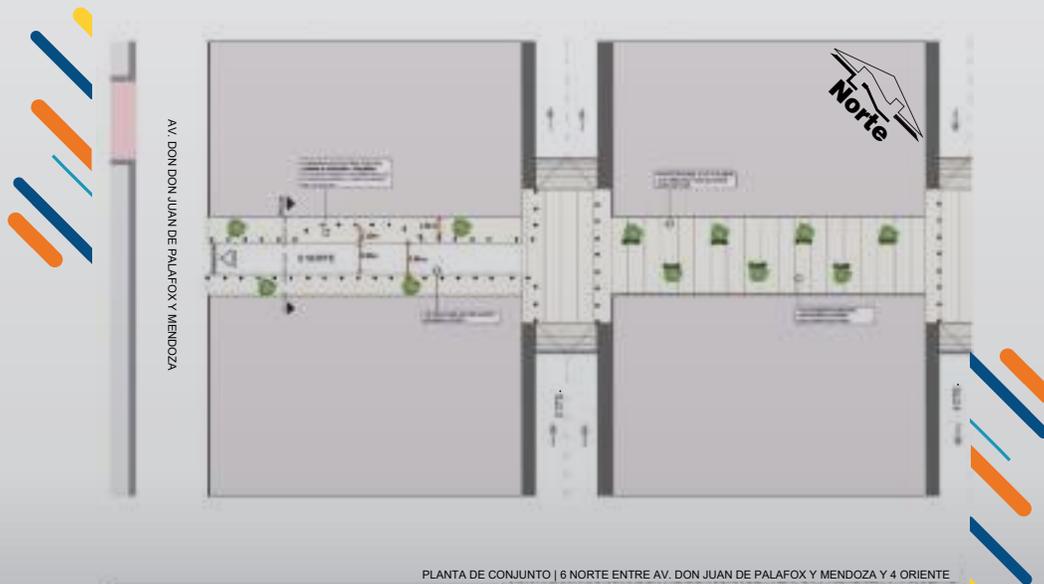
Estado actual de la "Calle de los Dulces" (Avenida 6 Oriente) entre la Calle 2 Sur y la Calle 5 de Mayo.



Imagen objetivo Corredor Calle de los Dulces, configuración peatonal.

Construcción de corredores de prioridad peatonal

La Avenida 6 Norte –Av. 6 Oriente-Don Juan de Palafox y Mendoza. -Para el corredor 6 Norte, se determinaron dos tipologías de configuración de calle. La primera corresponde al tramo entre la Avenida 6 Oriente y la Avenida 2 Oriente, mientras que la segunda corresponde al tramo entre la Avenida 2 Oriente y la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza.



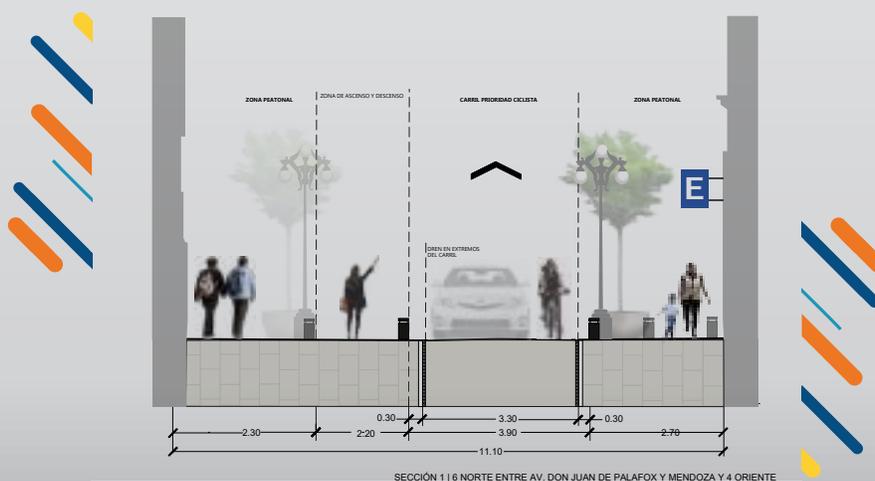
Croquis de la propuesta de intervención del corredor 6 Norte. Planta de conjunto

La primera configuración de calle es completamente peatonal, con bolardos en las cabeceras de cada calle en sus intersecciones, recordando que en la intersección con la Avenida 6 Oriente, los bolardos ya están colocados como parte de la delimitación de la ampliación peatonal de dicha calle. La instalación de bolardos faltantes deberá considerarse conforme al Apartado 3.3.4. Bolardos, de la NTDeIU, que indica su colocación a una distancia de entre 1.50 a 2.00 metros entre ellos y a 0.30 metros desde el borde exterior de la guarnición. Esta configuración requiere un cambio en el pavimento de la calle, manteniendo un solo nivel de paramento a paramento.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor 6 Norte, configuración peatonal. Sección de calle.

La segunda configuración de esta calle se determinó con prioridad peatonal, con un carril de circulación vehicular con preferencia ciclista al centro. Desde una vista de sección hacia el sur-poniente, las medidas de izquierda a derecha son: espacio peatonal de 4.50 metros que incluye zonas de ascenso y descenso de 2.20 metros, teniendo una franja de circulación peatonal continua de 2.30 metros; guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; carril compartido ciclista de 3.90 metros (Apartado 2.2.4.1.2. Carril compartido ciclista, NTDeIU); guarnición de 0.30 metros al borde externo de bolardos; espacio peatonal de 2.70 metros; sección total de 11.10 metros a un solo nivel.



Croquis de la propuesta de intervención del corredor 6 Norte, configuración prioridad peatonal. Sección de calle.

Además del ordenamiento de sección de calle, se recomienda la implementación de arbolado que ofrezca sombra y generación de microclimas, cuidando la selección de especies de vegetación arbórea que se adopten al clima de la zona centro de Puebla, así como a las dimensiones máximas de crecimiento y necesidades de mantenimiento. Así mismo, se recomienda la integración de mobiliario urbano que permita el descanso de los transeúntes, en complemento con un sistema de alumbrado e iluminación adecuada, diseñada de manera particular para los espacios peatonales y vehiculares, cuidando la imagen urbana y la protección del patrimonio urbano-arquitectónico.



Estado actual Calle 6 Norte.



Imagen objetivo. Corredor 6 Norte.

Elaboración a cargo de la Directora de Gestión de la Movilidad
Blanca Leticia Aguilar Luna

Revisión y corrección de estilo

Luis Alberto Martínez Carrillo
Secretario Técnico

Colaboradores

María Diana Galeote Hernández
Analista A

Denébola Rebeca Caraveo Tuñón
Jefa del Departamento de Planeación y Gestión de Proyectos

Edith Mendoza Pacheco
Analista A

Diseño

Eduardo Cano Sahinos
Analista B

Luis Jonathan Mirón García
Analista B

Tomás Moreno Vázquez
Analista B

Elaboración de imágenes muestra de intervención

Andrea Díaz Muñoz
Coordinadora Técnica



Ciudad
de **Progreso**

**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**