

CONTENIDO

1. Antecedentes.....	1
2. Diagnóstico-pronóstico	1
3. Nivel Normativo.....	3
3.1. Criterios de Desarrollo Urbano	3
3.2. Normas.....	4
4. Políticas y estrategia.....	19
4.1 Definición del Área de Aplicación del Programa	19
4.2 Políticas.....	19
4.3 Estrategia integral	20
4.4 Estrategia territorial urbana.....	21
4.5 Estrategia de diseño urbano arquitectónico	28
4.6 Estrategia de infraestructura urbana	33
4.7 Programas y proyectos especiales	35
5. Programación y corresponsabilidad sectorial	35
6. Instrumentación	36



1. ANTECEDENTES

El Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (en adelante se le mencionará como Programa Parcial) tiene como propósito actualizar la estrategia, políticas y normas de desarrollo urbano de esta zona. En este ámbito territorial se inscribe la necesidad de contar con un instrumento vigente y en operación, que responda a las nuevas circunstancias que permita ordenar y regular los aprovechamientos territoriales con una visión de sustentabilidad a largo plazo, además de proporcionar certidumbre a las inversiones pública, privada y social en una de las áreas estratégicas más importantes del centro urbano metropolitano.

La elaboración del nuevo Programa Parcial cumple con lo establecido en el artículo 45, párrafo segundo, fracciones I, II, III y IV de la Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla.

El Centro Histórico del Municipio de Puebla fue decretado como Zona de Monumentos Históricos en 1977, sin embargo su límite original fue generado a partir una estructura urbana que se ha modificado en algunas zonas con el paso de los años. En este sentido el presente Programa Parcial ha retomado el trabajo de campo realizado en ejercicios de planeación anteriores, además de la realización de nuevos recorridos de campo y actualización cartográfica para definir una zona de estudio que sea representativa de la Zona de Monumentos como área importante para la conservación de su patrimonio arquitectónico y cultural.

En complemento, se ha retomado como zona de estudio al polígono de la Zona Típica Monumental decretada en el año 2005, ya que éste considera las condiciones actuales del territorio en estructura urbana y vialidades, por lo que las diferencias con la delimitación de la Zona de Monumentos Históricos se limita al área aledaña al oriente del Fuerte de Guadalupe y del Centro Cívico 5 de Mayo.

2. DIAGNÓSTICO-PRONÓSTICO

Actualmente la zona de estudio cuenta con una superficie de 6.9 km² que contenía prácticamente toda la ciudad de los primeros años del siglo XX. Hacia 1930, la ciudad tenía una superficie de 10.6 km²; para 1965, la mancha urbana tenía una extensión de 25.8 km²; en 1980, 91.5 km²; para 1990, 128 km²; ¹ hoy hablamos de una zona conurbada que abarca cerca de 200 kilómetros cuadrados y que incorpora localidades adyacentes a la ciudad, lo que nos indica una expansión acelerada que ha impactado al Centro Histórico².

De la superficie total de la zona de estudio, el 73 %³ contiene aprovechamientos urbanos relacionados con usos del suelo diversos y el resto está destinado a vías de comunicación y sus dispositivos viales concomitantes. El principal

¹ Los datos están contenidos en Programa de Desarrollo Urbano de la ciudad de Puebla (1994). vol. I, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Dirección General de Desarrollo Urbano, 2da. edición.

² Estimaciones propias de los autores a partir de la cartografía catastral.

³ Los datos utilizados a continuación corresponden a la actualización de la información contenida en el Sistema de Gestión de la Zona de Monumentos, producido bajo contrato del Gobierno del Estado 1993-1996, por la empresa CEDUR S.A. de C.V. La actualización se realizó tomando en consideración las precisiones en materia de límites de la zona de monumentos, así como las modificaciones a los usos del suelo reportadas en los siguientes trabajos de campo desarrollados durante el presente estudio: Encuesta en vivienda, 800 casos; Conciliación de los ficheros de catalogación del INAH, Consejo del Centro Histórico 1993-1998, CEDUR S. A. De C.V. 3000 casos; Aplicación de los cuestionario (1 y 4) a operadores de comercios y centros artesanales, 128 casos; y a empresas de Servicios de Alojamiento, veinticinco casos; fueron diseñadas por la Dirección de Desarrollo Municipal para el estudio denominado "Impacto de los beneficios Económicos y Sociales del Centro de Convenciones en la Ciudad de Puebla" y aplicadas en el presente estudio por personal de la empresa. Finalmente, cotejo del inventario realizado por el Sistema Estatal de Protección Civil y consignado en



uso del suelo es el habitacional, con casi 31.81 %; sin embargo, es conveniente hacer notar que los inmuebles sin un uso actual son casi un veinte por ciento, cifra bastante alta que representa a los inmuebles abandonados, desocupados o en ruinas, muchos de los cuales representan el patrimonio edificado del Centro Histórico. De igual manera es necesario destacar la creciente especialización comercial del área en algunas zonas, lo que provoca un intenso uso en los horarios diurnos y un abandono marcado en las noches.

Por ser el área más antigua, la cobertura en materia de infraestructura para agua potable, drenaje, alcantarillado, electricidad y alumbrado público presenta los menores rezagos relativos, sin embargo el servicio es bastante deficiente en materia de agua potable en la zona, ya que la infraestructura presente marcados deterioros que impide ofertar un servicio eficiente, lo que a su vez significa un importante impedimento para el uso habitacional. Igualmente el alumbrado público carece de una cobertura y funcionalidad total en áreas periféricas.

En lo referente a banquetas y guarniciones, en la zona de los barrios de Xanenetla, Xonaca, El Alto, Analco, La Luz, Los Remedios, San Antonio, El Refugio, Santa Anita, San Pablo y San Miguel existe una diversidad de materiales en pavimentos, piedra bola, cantera, laja, asfalto, adoquín y concreto hidráulico, los cuales presentan diversos grados de deterioro.

Con respecto a la movilidad urbana, las rutas de transporte que cruzan o se dirigen a la Zona de Monumentos prácticamente son todas las urbanas y suburbanas, y en algunos casos hasta las foráneas, agravando con esto las dificultades de movilidad y de accesibilidad sobre vialidades locales.

Respecto a la vivienda, existe preeminencia de la vivienda unifamiliar en la estructura general; en segundo lugar, la vivienda tipo departamento y, en tercero las agrupadas bajo la modalidad de vecindad. Asimismo, se destaca la aparición de la oferta de vivienda en conjuntos habitacionales, los cuales ya representan 2.56 % de la oferta.

La demanda de vivienda actual para la zona de estudio es diferente de la del resto del municipio. Las viviendas nuevas construidas en el año 2010 exceden la demanda real municipal; por el contrario, en la zona de estudio la demanda de vivienda nueva construida es casi nula. Esto obedece a la tendencia de las últimas tres décadas, que se ha visto reflejada en el deterioro de la mayoría de los inmuebles, aunada al despoblamiento de la zona, en contraste con el hacinamiento de los desarrollos habitacionales en la periferia de la ciudad.

En la zona de estudio, los espacios públicos se distribuyen en toda la trama urbana; destacan aquellos que se caracterizan por su traza así como por su historicidad como calles, zócalo, plazuelas, jardines, paseos, camellones, rotondas y canchas, muchos de los cuales presentan severos deterioros, por lo que no cumplen cabalmente la función de articulación urbana.

La imagen urbana de gran parte de la zona se ve deteriorada por la existencia del cableado aéreo de energía eléctrica, telefonía, alumbrado público y otros servicios de transmisión de voz, datos e imagen que traen consigo riesgos potenciales.

Repartidas por toda la zona, existen una gran cantidad de inmuebles con fachadas deterioradas, derruidas, con pintura y colores inadecuados, con adosamiento de toldos, materiales inapropiados con su estilo arquitectónico original y, en algunos casos, con presencia de vegetación parásita.

Las banquetas y arroyos vehiculares se degradan en forma progresiva por tener un uso intenso. Presentan un deterioro en su nivelación, hundiéndose por asentamiento diferencial, levantándose debido a las raíces de los árboles o por la constante intervención de mantenimiento o renovación de infraestructura, sumado al deterioro de las guarniciones y rampas en algunas esquinas y la diversificación de materiales usados para su reparación.

el reporte denominado "Inventario de monumentos históricos en deterioro y ruinas", Secretaría de Gobernación, Gobierno del Estado de Puebla, 76 casos.



Con respecto al equipamiento urbano, la ciudad de Puebla no sólo tiene la mayor superficie y la mayor población de los municipios que conforman su zona metropolitana, sino que cuenta con la más alta densidad de habitantes por hectárea,⁴ muestra de su vocación urbana, de servicios, infraestructura, equipamiento y el alto grado de influencia a escala metropolitana y regional.

Desde el punto de vista social, el Centro Histórico se caracteriza por ser un área que se ha transformado paulatinamente a lo largo del tiempo. En 1978 vivían 350 000 habitantes en 576 manzanas, doce calles en cada dirección en torno al zócalo, lo que significaba 40 % de la población citadina (Gormsen, 1978). Para 1990, existían 86 059 habitantes, lo que representaba 8.75 % de los habitantes del municipio. Cuatro años más tarde, se estimó un total de 81 706 habitantes, es decir 7.72 %. Después del conteo del INEGI de 1995 y la desagregación por colonias, se estima que había 69 162 habitantes, distribuidos en veintiséis colonias y barrios, lo que representa 6.5 % de la población municipal. En el año 2000 había 59 370 habitantes, según lo señalado en el censo del INEGI, 2000. De acuerdo con la información de INEGI, 2010, la población en la zona de estudio para el 2010 es de 41 443 habitantes, lo que significa 17 927 menos en diez años, una pérdida de casi 1800 personas por año.

Por otra parte, en términos de densidad, en 1978, había 350 000 habitantes y una densidad de 303 hab./ha; en 1992 había 86 059 habitantes, lo que arroja una densidad de 116.88 hab./ha; en 1995 se estimaron 69 162 y una densidad de 98.93 hab./ha; en el 2000, según el INEGI, 2000, se encontraban 59 370 habitantes, con una densidad de 84.87 hab./ha. Para el 2010, con una población de 41 443, se tiene una densidad de 59 hab./ha.

3. NIVEL NORMATIVO

3.1. Criterios de Desarrollo Urbano

En este apartado se establecen los criterios de desarrollo urbano e intervención mediante proyectos urbanos y arquitectónicos tanto en inmuebles patrimoniales como contemporáneos mediante los siguientes lineamientos:

- Repoblamiento de la zona de estudio mediante el aprovechamiento del patrimonio construido con las densidades propuestas en el presente Programa Parcial.
- Consolidación de vacíos urbanos promoviendo el reutilización y adecuación de inmuebles compatibles con los usos establecidos en la zonificación primaria, principalmente con vivienda.
- Conservación, restauración y adecuación, prioritariamente de inmuebles históricos con un alto valor arquitectónico, artístico y cultural.
- Reactivación económica y social de los barrios de la zona de estudio, considerando las actividades productivas consistentes con su habitabilidad y potencialidad.
- Desarrollo de construcciones considerando criterios de integración arquitectónica, respetando la imagen urbana, en armonía con el entorno del lugar, con materiales y conceptos arquitectónicos del sitio, rescatando la edificación catalogada y las expresiones culturales populares.
- Orientar las obras y proyectos para que los desarrollos habitacionales ocupen las áreas susceptibles a densificar de acuerdo con la zonificación primaria del presente Programa Parcial.
- Mantenimiento, conservación e impulso a las áreas verdes.

⁴ Los datos de densidad poblacional fueron de 60.84 hab./ha para el 2000 y se incrementan levemente al 2006, estimándose en 62.47 hab./ha. Programa Municipal de Desarrollo Urbano Municipal de Puebla (2007). Tomo II. p.8.

⁵ INEGI (2010).



- Impulso de nuevos y mejores modelos de movilidad urbana sustentable promoviendo los conceptos de desarrollo orientado al transporte sustentable y calles completas.
- Mejoramiento de las condiciones ambientales en la zona de estudio.
- Impulso a una mayor eficiencia energética en inmuebles y alumbrado público.
- Fomento del uso de tecnologías ecológicas y amigables con el ambiente en todo tipo de intervenciones.

3.2. Normas

Usos de Suelo

- La compatibilidad de los usos de suelo en la zona de estudio se encuentra señalada en la Tabla de Compatibilidades del presente Programa Parcial y está definida por las categorías de los inmuebles, dependiendo la ubicación.
- Los usos de suelo prohibidos serán los señalados en la Tabla de Compatibilidades además de lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Los corredores urbanos serán los señalados en el Capítulo 4 y en la Carta Urbana del presente Programa Parcial.
- El uso de suelo para el establecimiento de las estaciones y línea de teleférico se permitirán únicamente en los predios ubicados en el límite de la zona de estudio.
- Los usos de suelo tanto en los corredores urbano como en el resto de la zona de estudio se establecerán promoviendo el repoblamiento, la redensificación, la reactivación económica y social, además de garantizar una mixtura en los usos y una movilidad urbana sustentable.
- Preferentemente, se promoverán altas densidades en torno a los sistemas masivos de transporte público respetando la integridad arquitectónica de los inmuebles de acuerdo a la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica y lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- No se permitirá el establecimiento de usos de suelo y la realización de actividades que generen ruidos, cuyos decibeles (dB) excedan los límites máximos permisibles de la siguiente tabla de acuerdo a la NOM-081-SEMARNAT-1994.

T.03.01 Límites máximos permisible de emisión de ruido por fuentes fijas

Zona	Horario	Límite Máximo Permisible dB
Residencial (exteriores)	6:00 a 22:00	55
	22:00 a 6:00	50
Industriales y Comerciales	6:00 a 22:00	68
	22:00 a 6:00	65
Escuelas (áreas exteriores de juego)	Durante el juego	55
Ceremonias, festivales y eventos de entretenimiento.	4 Horas	100

- El uso habitacional podrá ser establecido en toda la zona de estudio respetando lo señalado en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa Parcial.



Vivienda

- Para el caso de la zona de estudio no es aplicable el concepto de “Fraccionamiento”, debido a la definición establecida en la Ley de Fraccionamientos y Acciones Urbanísticas del Estado de Puebla, por lo que se aplicará el concepto de “Condominio”, establecida en la Ley antes citada.
 - Fraccionamiento: La división de un terreno, cualquiera que sea su régimen de propiedad, que requiera del trazo de una o más vías públicas para generar lotes, áreas privativas y manzanas, así como de la ejecución de obras de urbanización, infraestructura, y equipamiento urbano.
 - Condominio: Forma de propiedad conforme la cual una persona, propietaria individual y exclusiva de un departamento, piso, vivienda, local, terreno, desarrollo habitacional o área privativa de terreno es a la vez también copropietaria de los elementos y partes comunes del inmueble del que forma parte ese departamento, piso, vivienda, local, terreno, desarrollo habitacional o área privativa de terreno.
- En los nuevos proyectos de construcción o desarrollo de vivienda se deberá contar con la infraestructura y los servicios de agua potable, alcantarillado, drenaje pluvial y sanitario, energía eléctrica y telefonía, por lo que el proyecto urbano arquitectónico correspondiente deberá presentar la propuesta de dotación de infraestructura básica y servicios emitida por las instancias correspondientes de acuerdo a la normatividad aplicable.
- Los nuevos proyectos de construcción deberán contar con un proyecto arquitectónico adecuado al contexto de la zona, conservando la imagen urbana.
- Los proyectos de desarrollo de vivienda deberán integrar conceptos de arquitectura bioclimática a fin de garantizar bajos consumos energéticos y menor generación de contaminantes.
- Para proyectos de desarrollo de más de 5 niveles y proyectos habitacionales con altas densidades, deberán contar con dictamen de Dirección del Heroico Cuerpo de Bomberos.
- Los proyectos de desarrollo de vivienda deberá contar con dictamen de la Dirección de Protección Civil de acuerdo a lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla
- Para todos los proyectos de desarrollo habitacional con propósitos de densificación se deberán respetar la densidad establecida, el COS, el CUS, las alturas permitidas y lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica.
- Todos los proyectos para nuevas construcciones deberán cumplir con lo establecido por la Ley de Construcciones del Estado de Puebla y su Reglamento, además de lo señalado en el Código Reglamentarios para el Municipio de Puebla.
- En el desarrollo de nuevas viviendas se deberán incluir tecnologías para el ahorro de energía eléctrica, menor consumo de combustibles fósiles, menor consumo de agua, separación y reciclaje de residuos, sistema de drenajes dobles para la separación de aguas negras y pluviales.
- En el caso de la vivienda de tipo popular y social, la superficie mínima privativa será de 48 m².

Suelos Inestables

- Se considera adecuado para uso urbano, el rango de pendientes del suelo de 0 a 5%, excepto cuando se trate de zonas inundables y áreas naturales.
- No se permitirá nuevos desarrollos urbanos en pendientes muy accidentadas o mayores al 30%.
- No se permitirá el desarrollo de vivienda en terrenos inestables, inundables, arenosos o con serios conflictos dados por sus características de expansión, colapso, granulación suelta, dispersión de material, corrosión o alto contenido orgánico.
- No se debe permitir el desarrollo urbano en terrenos con características de intensificación de ondas sísmicas, tales como aluviones naturales profundos y superficiales o de todo tipo de relleno artificial de barrancas, lagos, lagunas y terraplenes en general, no consolidados y sensibles en muchos casos a efectos de resonancia.



Densidades

- Se permitirá en toda la zona de estudio una densidad habitacional de hasta 270 viviendas/ha, siempre y cuando se verifique primero la categoría de la calidad e integridad constructiva del inmueble y se consideren para ello los siguientes lineamientos:
 - Vivienda en edificios artísticos e históricos: inmuebles categorías 1,2 y 4.
 - Cada proyecto tendrá que cumplir con las especificaciones y lineamientos establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa Parcial, el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos, en su caso, y demás normativas.
 - Respetar integralmente el partido arquitectónico de los inmuebles históricos.
 - Respetar las alturas permitidas en el presente Programa Parcial, considerando el perfil urbano de la calle.
 - Incentivar la recuperación, conservación y restauración de edificios predominantemente habitacionales.
 - Promover vivienda en inmuebles catalogados o con valor histórico y cultural.
 - Incentivar los usos del suelo mixtos (comercio, servicios, vivienda, industria artesanal), dándole prioridad a la vivienda.
 - Se prohíbe alterar la composición de vano-macizo (ritmo y proporción), en los inmuebles con valor histórico - cultural.
 - Se prohíbe la demolición de edificaciones inscritas en el Decreto por el que se declara una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, de fecha 18 de noviembre de 1977.
 - Se prohíbe cualquier tipo de demolición sin contar con las debidas autorizaciones del INAH y de la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la Zona de Monumentos del Municipio de Puebla.
 - Vivienda nueva. Inmuebles categorías 3 y 5.
 - Se impulsará la utilización de vacíos urbanos.
 - En el caso de los inmuebles C-3, deberán respetarse los elementos arquitectónicos originales e integrarse al proyecto.
 - Se permitirá la verticalización de edificios en puntos donde la isóptica y la perspectiva lo permita, además de respetar el perfil urbano de la calle siempre y cuando se respeten las alturas permitidas conforme lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente programa.
 - Respetar los coeficientes máximos de ocupación y utilización de suelo establecidos (COS y CUS).
 - Respetar la caracterización arquitectónica de las fachadas que conforman el contexto urbano de la zona del predio de estudio.
 - Respetar las alturas inmediatas en predios seleccionados a intervenir y las permitidas según su ubicación dentro del polígono decretado.
 - Se conservará la composición de vano-macizo del entorno inmediato (ritmo y proporción).
 - Se promoverá un adecuado equilibrio poblacional y de mezcla de usos del suelo.
 - Se prohíbe la demolición de edificaciones inscritas en el Decreto por el que se declara una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, de fecha 18 de noviembre de 1977.
 - Se prohíbe cualquier tipo de demolición sin contar con las debidas autorizaciones del INAH y de la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla.



Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS)

- Los Coeficientes de Ocupación de Suelo se aplicarán a las nuevas construcciones, siempre y cuando el partido arquitectónico lo permita, bajo los siguientes porcentajes:
El Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) se establecerá con respecto a la superficie del terreno a partir de los siguientes criterios:
 - Para predios menores de 500 m² hasta 80 %, máximo.
 - Para predios mayores de 501 m² y hasta 1000 m² hasta 75 %, máximo.
 - Para predios mayores a 1001 m² hasta 50 %, máximo.
- Las superficies no ocupadas con construcción establecidas en el coeficiente, deberán emplearse como áreas verdes preferentemente con arbolado. En caso de requerirse de algún pavimento, éste debe ser ecológico, con materiales filtrantes.
- En el caso de condominios, deberá garantizarse el adecuado mantenimiento y conservación de las áreas común, estableciendo claramente esta condicionante en el reglamento respectivo.
- En caso de que un inmueble de cualquier categoría, sin importar su superficie actual, demuestre ante la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla que ha tenido una ocupación histórica comprobable mayor a la señalada, se le podrá autorizar el mismo Coeficiente de Ocupación del suelo.

Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS)

- Los Coeficientes de Utilización del Suelo se aplicarán a las nuevas construcciones, siempre y cuando se conserve el perfil urbano de la calle, considerando la isóptica establecida en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.
- El Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) se establecerá con respecto a la superficie del terreno, según la categoría del inmueble como a continuación se señala:

C1.....	Volumen original histórico
C2 y C4.....	2 veces
C3 y C5.....	2.5 veces*
C5 sobre corredor urbano.....	Hasta 3 veces*

* Siempre y cuando se respeten las alturas permitidas.

- En caso de que un inmueble de cualquier categoría, sin importar su superficie actual, demuestre ante la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla que ha tenido un CUS histórico comprobable mayor al señalado, se le podrá autorizar el mismo Coeficiente de Utilización del suelo.

Alturas

- Con la finalidad de regular la integración de los nuevos proyectos y garantizar el respeto a la imagen urbana de la zona, se tendrán que observar las alturas máxima de fachadas establecidas en el Decreto por el que se declara una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, de fecha 18 de noviembre de 1977., las cuales serán de 6, 8 y 11 metros de acuerdo al plano del decreto.
- Para el resto de la Zona de Monumentos Históricos la altura máxima de fachadas deberá respetar el continuo urbano de la zona, por lo que no podrán ser mayores a la de los inmuebles vecinos.
- Sin embargo, para los casos de proyectos que al interior del inmueble o en corazón de manzana se requieran alturas mayores que las permitidas en fachada, se debe garantizar que el volumen interior no se aprecie a nivel



de calle, por lo que se deberá presentar un estudio de isóptica e integración urbana al entorno, que deberá ser valorado por la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla o en su caso la autoridad competente para su aprobación. En ningún caso la altura máxima al interior de predio podrá ser mayor a 15.00 metros conforme a lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.

- La altura máxima al interior del inmueble o en corazón de manzana se aplicará siempre y cuando no se afecte la habitabilidad de los inmuebles colindantes orientados al norte, con la finalidad de garantizar su asoleamiento, iluminación y ventilación, considerando la topografía del lugar. Cuando el proyecto afecte la habitabilidad de los inmuebles colindantes se deberá presentar un proyecto alternativo hasta que cumpla con la normatividad.
- En inmuebles históricos categorías C1, C2 y C4, podrán realizarse adecuaciones mediante tapancos o mezzanines que deberán ser debidamente autorizados por la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla o en su caso la autoridad competente.
- En los casos de inmuebles de categoría C3 y C5 se permitirá un máximo de seis niveles al interior del inmueble o en corazón de manzana, siempre y cuando se respeten los límites de alturas establecidos anteriormente al interior de los predios, garantizando siempre su integración al contexto urbano, arquitectónico y patrimonial. Lo anterior, de acuerdo a lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.
- Asimismo, se requerirá de elevador a partir del cuarto nivel (incluyendo planta baja) tal como lo establece el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Para el caso de nuevas construcciones en los terrenos baldíos se permitirá un máximo de seis niveles al interior del inmueble o en corazón de manzana, siempre y cuando se respeten los límites de alturas establecidos anteriormente al interior de los predios, ambos garantizando siempre su integración al contexto urbano, arquitectónico y patrimonial. Lo anterior, de acuerdo a lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.
- Cabe reiterar que para cualquier intervención en inmuebles de la zona de estudio se deberán solicitar los permisos correspondientes ante la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla o en su caso la autoridad competente.

Intervención Arquitectónica en Inmuebles

- Las intervenciones arquitectónicas en inmuebles estarán reguladas de acuerdo a las categorías de calidad e integridad constructiva, conforme a lo señalado en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica, además de lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- A fin de regular los diferentes tipos de intervención arquitectónica en inmuebles históricos categoría C3 y C5 se deberá establecer la relevancia o no relevancia del inmueble con base en lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica.
- Los criterios de intervención y usos de suelo aplicables en este Programa Parcial, serán de acuerdo al plano de Integridad y Calidad Constructiva publicado en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla publicado en el año 2007, ya que intervenciones y demoliciones posteriores a este programa de desarrollo urbano serán sancionadas conforme a lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Se autoriza la construcción de terrazas o azoteas verdes tomando en cuenta las consideraciones para cada uno de los inmuebles existentes o de nueva construcción con forme a lo señalado en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.
- Se permitirá la fusión de predios supeditando el proyecto y la intervención a la conservación del patrimonio arquitectónico, conforme a la tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica.
- El desarrollo de proyectos habitacionales deberá realizarse bajo el régimen de condominio.



- Se permitirán las divisiones de predios de acuerdo a lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica y al Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, siempre que se garantice la integridad de los inmuebles.
- No se autoriza el desarrollo de fraccionamientos en los predios ubicados dentro de la zona porque va en detrimento de la preservación del patrimonio.
- No se autorizará la demolición de monumentos históricos, artísticos o arquitectura relevante, ya que va en contra de la preservación del patrimonio inmobiliario y de la cultura.

Imagen Urbana

- Todas las construcciones nuevas deberán integrarse y armonizar con las características tipológicas, estilísticas y constructivas de los inmuebles colindantes, en dimensiones y proporciones como lo establece el COREMUN y la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa Parcial.
- El diseño de los anuncios y su tipografía, así como los materiales, la colocación, las proporciones y demás alineamientos que aseguren la adecuación e integración a los perfiles arquitectónicos y urbanos deberán sujetarse a las disposiciones que para este fin establece el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, previo Dictamen de Factibilidad emitido por la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla.
- La colocación y el tipo de anuncios deberán respetar el carácter formal, el perfil arquitectónico y urbano, y el valor ambiental de la zona de estudio ya que se consideran parte integral de la imagen urbana.
- Dentro de la zona del centro histórico, el mobiliario urbano, tales como postes de alumbrado, bancas, kioscos, jardines, basureros, buzones, paradas de autobuses, estanquillos de publicaciones y boleras, se integrarán a la imagen del contexto y deberán contar con la autorización de las instancias pertinentes, las cuales determinarán sus lineamientos y características de acuerdo a lo señalado en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Los puntos de acceso WiFi o bahías digitales que se establezcan deberán respetar la imagen urbana y se integrarán a la imagen del contexto, además deberán contar con la autorización de las instancias pertinentes.
- Los paraderos de autobuses y del sistema RUTA sólo podrán colocarse sobre los corredores de alto impacto (calle 11 Norte-Sur y Boulevard Héroes del 5 de Mayo).
- La señalética y el mobiliario urbano de los puntos en donde se permita el ascenso y descenso de pasaje de las unidades de transporte público, se integrarán a la imagen del contexto y deberán contar con la autorización de las instancias pertinentes, las cuales determinarán sus lineamientos y características.
- La nomenclatura de calles y plazas se colocará de acuerdo al Manual de Señalética Urbana para la Zona de Monumentos de la Ciudad de Puebla, Puebla, de tal manera que armonice con las características formales y ambientales de la zona, integrándose al diseño del mobiliario urbano, con una tipografía sencilla.
- Las áreas verdes públicas se conservarán como tales y para modificarlas será necesaria la autorización de la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla. Esto no implica la sustitución de las áreas verdes.
- Las obras relacionadas a la dotación de redes por parte de Comisión Federal de Electricidad, telefonía y televisión por cable, adecuadas en plazas, calles e inmuebles, deberán de ordenar el cableado aéreo evitando el tendido de líneas en diagonal, donde se desarrollen los proyectos y obras de mejoramiento de imagen urbana todo el cableado deberá de quedar subterráneo, previo dictamen de factibilidad emitido por la instancia responsable de la regulación y conservación del Patrimonio Cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla.
- No se autoriza la instalación del mobiliario de los paraderos de transporte público en calles secundarias, ni en ninguno de los predios de la zona de estudio del presente programa.
- Las cicloestaciones y biciestacionamientos no se podrán construir sobre las aceras, próximos a alcantarillas, postes de electricidad, puntos de reunión, salidas de emergencia; podrán establecerse en el arroyo vehicular



siempre y cuando no irrumpa sobre el flujo vehicular, mismo que deberá estar soportado en un estudio integral de movilidad del transporte público y privado que será validado por la instancia responsable de la regulación y conservación del Patrimonio Cultural en la Zona de Monumentos del Municipio de Puebla.

- Cuando se realicen acciones de pavimentación, repavimentación o reparación de pavimentos en calles, banquetas o plazas, deberá acatarse lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.

Equipamiento

- La construcción de nuevos equipamientos urbanos se llevará a cabo para satisfacer los requerimientos de la población, por lo que su ubicación y diseño estarán en función de su área de influencia, a la población beneficiada y a su alcance municipal y metropolitano.
- Los nuevos equipamientos deberán integrarse a la imagen y el perfil urbano conservando el patrimonio arquitectónico de los inmuebles y monumentos.
- Los nuevos equipamientos deberán de considerar en su infraestructura y mobiliario el establecimiento de puntos de acceso WiFi para la población.
- Los nuevos proyectos de equipamiento se efectuará con apego a lo establecido en el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), a la tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica y al Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.

Comercios y Servicios

- Los nuevos proyectos y construcciones para comercios y servicios deberán establecerse preferentemente en los corredores urbanos destinados para tal fin de acuerdo a la Tabla de Compatibilidades.
- Las intervenciones arquitectónicas en inmuebles históricos para el establecimiento de comercios y servicios deberán sujetarse a lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica y el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- La carga y descarga de mercancías en los comercios y servicios deberá realizarse en los horarios establecidos en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.

Movilidad Urbana Sustentable

Lineamientos Generales

- En todos los proyectos de movilidad se privilegiará al peatón, a los modos de transporte no motorizado y al transporte público sobre el automóvil particular.
- En todos los proyectos de movilidad se deberá garantizar la accesibilidad universal de la población.
- La peatonalización de calles así como la construcción de redes ciclistas deberán estar sujetas a la realización de estudios y diagnósticos que justifiquen esta acción.
- Los proyectos de movilidad deberán considerar elementos en su diseño e instrumentación que fomenten el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, permitiendo la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad.
- En proyectos de rehabilitación y mantenimiento de vialidades se deberá dar prioridad al diseño de calles completas y zonas con de pacificación de tránsito, a fin de garantizar la accesibilidad de la población a la vía pública.
- No se permitirá la realización de actividades económicas en la vía pública que interfieran en la seguridad de los usuarios, con mayor énfasis en los sistemas de transporte público de vía exclusiva o que utilizan carriles preferenciales de acuerdo a la normatividad aplicable y al Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.



- En la construcción de nuevos estacionamientos públicos y en el crecimiento de estacionamientos públicos existentes, se debe acatar lo establecido en la Tabla de Compatibilidades, la tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica y el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- El estacionamiento de vehículos en la vía pública se podrá realizar en lugares donde la autoridad competente lo permita de acuerdo a lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, siempre que se conserve la imagen, el contexto urbano, se garantice la conservación de los monumentos históricos y se promueva una movilidad urbana sustentable.
- Para el desarrollo de nuevos proyectos de vivienda con propósito de densificación, se deberán cubrir los requerimientos de cajones de estacionamiento de acuerdo a lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Los horarios de carga y descarga de mercancías para establecimientos de abasto, comercio y servicios serán los establecidos por la autoridad competente de acuerdo al Código Reglamentarios para el Municipio de Puebla.
- La operación de los semáforos deberá estar sincronizada, para evitar congestionamientos vehiculares que incrementen considerablemente los tiempos de traslado así como la emisión de contaminantes a la atmósfera.
- Se deberá conservar en buen estado la señalización y la red vial existente, para asegurar el servicio eficaz y permanente.
- Se deberá concluir al ritmo adecuado las obras iniciadas de construcción y mantenimiento vial buscando la oportuna obtención de los beneficios previstos.
- Los nuevos proyectos para el mantenimiento y adecuación de vialidades, deberán tener como objetivo principal el brindar una integración metropolitana, con características acordes al uso de suelo propuesto, debiendo soportarse a través de estudios costo– beneficio, a las relaciones entre los diferentes niveles de actividad regional y los propios del tránsito generado.
- La definición del trazo de vías deberá considerar los usos de suelo propuestos en la zonificación secundaria y la intensidad de actividad– generación–atracción de viajes.
- Cuando sea necesario modificar secciones transversales o trazos de las vialidades, se considerará la aptitud natural con base en los usos de suelo establecidos en la zonificación secundaria.
- Se deberá evitar la mala apariencia de las vialidades y prever la falta de integración al paisaje, generado por las nuevas técnicas de construcción como por las crecientes necesidades que deben satisfacer las vías de comunicación; por lo tanto los nuevos proyectos deben lograr una buena apariencia e integrarse al paisaje, es necesario estudiar y elaborar el proyecto paisajístico desde el inicio del proyecto hasta la etapa final de construcción, en relación con su entorno, de acuerdo con lo siguiente:
 - Mejorar la apariencia de la vialidad y sus alrededores.
 - Aumentar la seguridad de los usuarios.
 - Proteger la naturaleza de la zona contra las perturbaciones causadas.
- En la construcción de pavimentos, se deberán promover proyectos y uso de materiales que permitan la infiltración de aguas.
- Los nodos de intersecciones de vialidades primarias o secundarias que se dirigen a puntos generadores–atractores de viaje, deberán considerar los carriles de desaceleración– aceleración para evitar accidentes por alcance al frenado de los vehículos, o a la integración de flujos a la vía principal, así como, los carriles de resguardo para las maniobras de cruce, convergencia y divergencia.
- En los corredores urbanos deberán implementarse planes y programas de reforestación con especies arbóreas adecuadas para evitar daños a la infraestructura.
- El uso de la vía pública se permitirá de acuerdo a lo establecido en la normatividad aplicable y al Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.



- Los nuevos proyectos viales deberán considerar las adecuaciones geométricas necesarias, considerando la colocación adecuada de los dispositivos de seguridad y control vial según los lineamientos establecidos en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla; además de:
 - Propiciar las condiciones de seguridad y capacidad vial para dar una respuesta certera a las necesidades de movilidad cotidiana de la población residente y flotante, así como en contingencias naturales.
 - Potenciar el servicio de transporte colectivo, proporcionando a éste preferencia y facilidad de circulación, con respecto al transporte privado.
- En las acciones para inducir a la zona de estudio hacia una movilidad urbana sustentable se deberá considerar la reestructuración del servicio de rutas de transporte público de pasajeros, según los lugares de mayor demanda, ajustando rutas e itinerarios, con las líneas o empresas de transporte que brinden mayor garantía de calidad en el servicio.
- Establecer una frecuencia de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, en función de la capacidad de los mismos, de la demanda de pasajeros y del tiempo de recorrido.
- Se deberá brindar a la población usuaria del transporte público de pasajeros, la información de líneas y rutas que brindan servicio a la zona, indicando el itinerario, las frecuencias de paso y las paradas autorizadas.
- No se permitirá la construcción de infraestructura aérea para movilidad, como es el caso de puentes peatonales, ciclistas o vehiculares.

Adecuación de las Banquetas

- El diseño urbano del espacio público y el diseño vial deberá estar orientado a incrementar el espacio destinado para el uso peatonal y los modos de transporte no motorizado logrando la convivencia con el automóvil y el transporte público.
- Con la finalidad de desincentivar el uso del automóvil se debe promover el ensanchamiento de las aceras a fin de generar más espacio público destinado a las actividades de los peatones.
- Se promoverá la adecuación de las banquetas a nivel cero, con el objetivo de garantizar la accesibilidad de las personas en el espacio público.
- En los proyectos de mantenimiento y rediseño de las vialidades a través del ordenamiento de la banqueta, se deberá procurar que contenga los siguientes elementos:
 - Franja de amortiguamiento: Es la sección de la banqueta que se encuentra entre la franja de circulación peatonal y la guarnición. Su función principal es servir como zona de protección entre los vehículos y las personas en calidad de peatones. La franja de amortiguamiento deberá alojar el mobiliario urbano como: postes, arbotantes, arriates, bancas, basureros, fuentes, monumentos conmemorativos, paradas de autobuses, casetas telefónicas y de informes, arbolado, jardinería, así como semáforos, señalética vertical, registros, rampas de acceso vehicular o cualquier otro tipo de elemento que pueda representar un obstáculo en la franja de circulación peatonal.
 - Franja de circulación: Es la sección de la banqueta que se ubica entre la franja de fachada y la franja de amortiguamiento. Esta área debe destinarse para el movimiento de las personas en calidad de peatones. El ancho de la franja permitirá la circulación libre de una persona en silla de ruedas, por lo que deberá estar despejada de cualquier objeto temporal o permanente, incluido mobiliario urbano, postes, dispositivos de control de tránsito, arbolado o cualquier elemento que represente un obstáculo para los peatones. Esta franja deberá garantizar la accesibilidad de todas las personas de acuerdo a lo determinado en el Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a las Construcciones en el Municipio de Puebla.



- Franja de fachada. Es la sección de la banqueta que se encuentra entre el alineamiento o paramento de los predios y la franja de circulación peatonal. El objetivo de esta franja es proteger a los peatones de las salientes de las fachadas arquitectónicas. La franja de fachada deberá tener un ancho tal que permita amortiguar las salientes o elementos constructivos de las fachadas. El ancho de la franja no podrá ser menor a 15 cm.
- La franja de fachada deberá estar libre de mobiliario urbano pues este será ubicado en la franja de amortiguamiento. En caso de que existan negocios como cafés o restaurantes que utilicen la franja de fachada para colocar bancas, mesas, jardinería o sombrillas, se deberá asegurar que la instalación de dichos elementos no reduzca la franja de circulación peatonal más allá del ancho mínimo permitido por esta Norma.

Calles Peatonales y de Prioridad Peatonal

- Las calles peatonales se comprenderán como aquellos tramos de vialidad entre paramento y paramento que son exclusivos para la circulación de los peatones.
- Las calles de prioridad peatonal o de tránsito mixto se comprenderán como aquellas vialidades donde la distribución del espacio público se encuentra en función de la jerarquía vial de la movilidad urbana sustentable, bajo el principio de mayor espacio para peatones, seguidos de ciclistas y finalmente, medios motorizados.
- A fin de determinar las calles que puedan adecuarse como calles restrictivamente peatonales o de prioridad peatonal se deberá contemplar las características del contexto inmediato, bajo los siguientes lineamientos:
 - Estructura urbana: Cualquier calle puede ser transformada en una calle peatonal o de prioridad peatonal, sin embargo es necesario contemplar los usos de suelo y la actividad que se suscita en ella, así como las características de origen y destino que ofertará.
 - Nivel cero: Esta estrategia de diseño urbano brinda una mejor accesibilidad ya que elimina los diferentes niveles que se pueden presentar en una calle ya sea por las banquetas o el arroyo vehicular. Cuando las banquetas o calles peatonales presenten nivel cero, deberán estar resguardadas mediante la implementación de bolardos.
 - Elementos de diseño urbano: Todo aquel elemento como mobiliario o infraestructura que se incorpore a una calle peatonal debe cumplir con los estándares que demarcan los lineamientos de los documentos oficiales y el aplicable de acuerdo a las normas oficiales.
 - Cruceos peatonales a nivel de calles peatonales: Las vialidades que intersecten con las calles peatonales deberán resolverse con un cruce peatonal del mismo nivel que la calle peatonal. En caso de que la calle peatonal se encuentre a un nivel diferente a cero, el cruceo se elevará a su nivel, integrando una plataforma trapezoidal sobre el arroyo vehicular.

Intersecciones Seguras

- El diseño vial brindará elementos de diseño urbano que procuren la seguridad de todos los usuarios de la vía, bajo los siguientes lineamientos:
 - Rampas: Las banquetas deben contar con rampas en todas las esquinas de modo que el acceso hacia éstas sea permitida para cualquier tipo de usuario, de acuerdo al Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a las Construcciones en el Municipio de Puebla.
 - Cebras peatonales o áreas de cruce peatonal: Estas deberán delimitarse tanto con pintura o con cambios de material de piso, siempre y cuando se delimite y denote el área destinada al cruce de los peatones y sea totalmente accesible.
 - Orejas: Las orejas son extensiones de las esquinas de las banquetas que reducen visual y físicamente el área del arroyo vehicular para crear cruces peatonales más cortos; facilitan la implementación de rampas peatonales, incrementan el espacio disponible para ubicar mobiliario urbano, áreas verdes y



arbolado, y permiten que los peatones puedan ver y ser vistos por los conductores antes de entrar al cruce peatonal. Las orejas sólo podrán implementarse en vialidades donde existan carriles de estacionamiento, instalándose en la banqueta contigua al carril de aparcamiento y ocupando el espacio de uno o dos cajones de autos. Las orejas deberán presentar el mismo nivel de la banqueta. En caso de que ésta tenga nivel cero, las orejas también estarán protegidas por bolardos.

- Los camellones inscritos en el Polígono de la Zona de Monumentos deberán asegurar el paso accesible y seguro de los peatones desde una acera a otra sin cambios de nivel ni elementos que representen un obstáculo en su trayecto. Lo anterior se logrará mediante el recorte del camellón a lo ancho de la cebra peatonal. Las rampas, cebras y camellones deberán coincidir coherentemente.

Infraestructura Ciclista

- La infraestructura ciclista que podrá implementarse en la Zona de Monumentos será la siguiente:
 - Vialidad compartida ciclista. Es una vía con velocidades permitidas de hasta 30 km/h que facilita la prioridad a la circulación ciclista, compartiendo el espacio con el tránsito automotor de forma segura. En este caso los carriles de circulación deberán ser menores a 3.00 m de ancho para permitir que el ciclista controle el carril.
 - Carril compartido ciclista. Es aquel que da preferencia a las bicicletas y en el que se comparte el espacio con los vehículos motorizados. El carril compartido siempre será el carril de circulación ubicado en el extremo derecho del arroyo vehicular. Deberá medir entre 3.90 y 4.30 m de ancho para permitir el rebase de los conductores de los vehículos motorizados a los ciclistas con una distancia de 1.00 m. No se implementarán carriles compartidos de un ancho menor ya que propician un rebase riesgoso de los conductores de los vehículos motorizados a los ciclistas.
- Vía ciclista delimitada o ciclocarril. Es el espacio en la vía destinado exclusivamente para circulación de las personas en bicicleta o triciclo. El ciclocarril se implementará en el costado derecho de la vía y será delimitado con una raya doble en su costado izquierdo, así como marcas de identificación de carriles ciclistas. Deberá medir 1.50 m de ancho como mínimo. Se delimitará únicamente con pintura sobre el piso o pavimento.
- No se permitirá la implementación de ciclovías o vías ciclistas segregadas que presenten algún tipo de elemento de confinamiento como fajas separadoras, guarniciones, bolardos, etc.
- Queda estrictamente prohibido implementar cualquier tipo de infraestructura ciclista sobre los camellones y banquetas.
- Al final de los cuerpos viales, en las intersecciones, se deberán dar tratamientos especiales, como la implementación de una cajabici que ayude al ciclista a permanecer frente a los automóviles en alto, de tal forma que logren visualizarse.
 - Para el presente Programa Parcial, cajabici se define como el área de espera ciclista sobre el arroyo vehicular, y debe cumplir con los siguientes lineamientos:
 - Las vueltas a la izquierda deben de ir señalizadas en todo el ancho del cuerpo vial.
 - Las vueltas a la derecha, deben ir señalando únicamente el carril en donde se está desplazando el ciclista. De ser la calle de 2 carriles, sólo uno debe marcarse.
 - Los carriles de prioridad ciclista se aplicarán para las zonas de tránsito lento, donde se permita una velocidad de hasta 30 km por hora.

Biciestacionamientos y Cicloestaciones

- La ubicación de los biciestacionamientos se establecerá de acuerdo a los siguientes lineamientos:



- En lugares estratégicos y no exclusivamente en espacios públicos a fin de cubrir la demanda del servicio.
 - En los inmuebles cuyos usuarios representen posibles ciclistas urbanos potenciales como universidades, museos, oficinas, restaurantes y centros laborales.
 - Los biciestacionamientos deben ubicarse frente a los inmuebles o en parques, jardines y áreas verdes, en ningún caso en las aceras, por lo que ocuparán de preferencia uno o dos cajones de estacionamiento de la vía pública.
- El diseño preferente de los biciestacionamientos será de “U” invertida.
 - Los propietarios de estacionamientos públicos existentes y los que se establezcan deberán instalar biciestacionamientos de servicio gratuito en sus espacios a fin de incentivar el uso de la bicicleta. En lo posible deberán implementarse en espacios con una cubierta que permita el resguardo de las bicicletas ante las variaciones de temperatura, la caída de lluvia o ceniza.
 - En los sistemas de bicicletas públicas, la ubicación de las cicloestaciones buscará lograr la efectividad de la oferta de este modo de transporte, por lo que deberán seguir los siguientes lineamientos:
 - Permitir la conexión entre diferentes puntos de la zona de estudio.
 - Estar próximos a equipamientos urbanos.
 - Ubicados frente a inmuebles concurridos en los cajones de estacionamiento de la vía pública y espacios públicos como parques, jardines y áreas verdes, próximos a las vialidades o en bahías.
 - Próximos a otros paraderos de sistemas de transporte como paraderos de del sistema RUTA promoviendo la intermodalidad.

Criterios Ambientales

Prevención de la Contaminación del Agua

- Se prohíbe la descarga de aguas residuales a los cuerpos de agua que no cumplan con los parámetros establecidos en la NOM-001-SEMARNAT-1996.
- Las descargas de aguas residuales a la red de drenaje municipal deberán cumplir los parámetros establecidos en la NOM-002-SEMARNAT-1996.
- Los establecimientos industriales deberán llevar a cabo el tratamiento de las aguas residuales de sus servicios y procesos antes de ser descargaras a la red de drenaje municipal a fin de disminuir los niveles de contaminación conforme a lo establecido en la en la NOM-002- SEMARNAT-1996.
- Queda prohibido la descarga de aguas residuales domiciliarias, industriales o de servicios a la vía pública o terreno baldío.
- En los nuevos proyectos de desarrollo urbano se deberá establecer sistemas de drenaje separados para aguas negras y pluviales.
- En el desarrollo de nuevos proyectos de vivienda con propósito de redensificación se deberán aplicar técnicas para garantizar un menor consumo de agua.
- Se deberán proteger y restaurar las áreas de recarga de los acuíferos.

Prevención de la Contaminación del Aire

- La autoridad competente deberá vigilará que el parque vehicular que transite por la zona de estudio no emita contaminantes a la atmósfera de manera ostensible y cuente con verificación vehicular vigente de acuerdo a la normatividad aplicable.
- Se deberá garantizar un flujo continuo de los vehículos a fin de disminuir la emisión de contaminantes a la atmósfera.



- Se prohíbe el desarrollo de actividades que generen emisiones de contaminantes a la atmósfera fuera de los parámetros establecidos en la NOM-085-SEMARNAT-2011.
- Se prohíbe el desarrollo de actividades y el establecimiento de usos de suelo que generen malos olores y proliferación de fauna nociva producto de la descomposición de materia orgánica conforme a lo establecido por el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.

Gestión de los Residuos

- Se prohíbe la disposición inadecuada de residuos sólidos en la vía pública, terrenos baldíos, barrancas y cuerpos de agua.
- Se deberá realizar la separación de residuos sólidos urbanos desde la fuente a fin de hacer más eficiente el sistema de recolección de residuos sólidos y disminuir sus costos.
- Se promoverá la disminución de la generación de residuos sólidos urbanos por parte de la población a fin disminuir los niveles de contaminación.
- Los generadores de residuos sólidos de manejo especial y peligrosos deberán cumplir lo establecido en la Ley General para la Gestión Integral de los Residuos Sólidos y el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Se prohíbe el desarrollo de actividades que generen contaminantes al suelo y a los acuíferos de acuerdo a la normatividad aplicable.
- Son obligaciones de los generadores de residuos sólidos las siguientes de acuerdo al Código Reglamentario para el Municipio de Puebla:
 - Separar los residuos sólidos urbanos en reciclables y no reciclables y entregarlos en los horarios, días y modalidades establecidos por el Organismo.
 - Mantener limpios y libres de fauna nociva, los predios baldíos de su propiedad o posesión que no tengan construcción, así como mantenerlos cercados o bardados a una altura mínima de 2.25 metros a fin de evitar la acumulación de residuos, la contaminación y molestias a los vecinos.
 - Mantener limpios y libres de flora y fauna nociva los edificios, casas y otras construcciones de su propiedad o posesión, que se encuentren abandonados o en estado ruinoso.
 - Recoger el excremento y en general los desperdicios que generen los animales domésticos de su propiedad en áreas públicas.
 - En lo específico es obligación de cualquier persona física o jurídica mantener limpias las vías y áreas públicas, no tirando ningún tipo de residuos sólidos en las mismas; es obligación del Ayuntamiento dotar del mobiliario para depositar los residuos sólidos urbanos;
 - Para la recolección de los Residuos Sólidos Urbanos de los edificios y conjuntos habitacionales con 10 o más departamentos en un solo predio, los edificios de oficinas con superficie rentable superior a los 1000 metros cuadrados, los edificios y centros comerciales con una superficie de más de 750 metros cuadrados, deberán de incluir en su infraestructura contenedores aprobados por el Organismo para la separación de los residuos, con capacidad suficiente para el volumen de desechos que se generen tomando en cuenta la población y periodicidad de recolección. Los recipientes deberán ubicarse dentro del inmueble de los usuarios y por ningún motivo en la vía pública.

Prevención de la Contaminación por Ruido

- Se evitará la circulación de vehículos pesados y que generen ruidos estruendosos que rebasen los límites máximos permisibles establecidos en la NOM-080-SEMARNAT-1994, en zonas habitacionales, de comercios y servicios, recreativos o turísticos, de salud y de educación de acuerdo a la normatividad vigente y al Código Reglamentarios para el Municipio de Puebla.
- Se prohíbe la producción de emisiones de energía térmica, electromagnética, sonora y lumínica, así como vibraciones perjudiciales al ambiente o a la salud pública, cuando se contravengan las normas oficiales mexicanas aplicables, así como las disposiciones legales respectivas y lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.



Conservación de Áreas Verdes y Recursos Naturales

- Se deberán conservar y proteger las zonas con valor ecológico y que brinden servicios ambientales a la población.
- Se prohíbe el derribo de árboles sin autorización de la autoridad competente de acuerdo a lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- Se prohíbe el cambio del uso del suelo en las áreas verdes y espacio públicos abiertos.
- Se deberán establecer estrategias para el incremento de la superficie de áreas verdes.
- En todos los proyectos nuevos de desarrollo urbano se deberá presentar la manifestación de impacto ambiental ante la autoridad competente de acuerdo a lo establecido en la normatividad aplicable.

Desarrollo de Infraestructura Urbana

- Se deberá desarrollar la infraestructura urbana necesaria para cubrir la demanda de servicios de la población actual y futura, y establecer las condiciones para la redensificación. Dichos proyectos deberán cumplir con lo establecido en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla y la normatividad aplicable.
- Todos los proyectos de infraestructura deberán considerar un horizonte de planeación de por lo menos 25 años.

Distribución de Agua Potable

- En los proyectos de infraestructura para la dotación de agua potable se deberá garantizar una dotación no menor a 184 litros por habitante al día.
- Todas las redes de distribución de agua potable serán calculadas con base a la normatividad aplicable "NOM-001-CONAGUA-2011 Sistemas de agua potable, toma domiciliaria y alcantarillado sanitario-Hermeticidad-Especificaciones y métodos de prueba".
- En la construcción de infraestructura para el abastecimiento de agua potable se deberá cumplir con la NOM-003-SEMARNAT-1996, que se refiere a los requisitos durante la construcción de pozos para la extracción de agua destinada a los usos; agrícola, agroindustrial, acuacultura, pecuario, doméstico, servicios, público urbano, industrial, y múltiples, con el objeto de prevenir la contaminación de acuíferos.
- Cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-007-SEMARNAT-1997 que establece los requisitos de seguridad que deben cumplirse en la construcción y operación de tanques de 3,000 m³ de capacidad o mayores, que contengan agua y que se utilicen en los sistemas de agua potable, alcantarillado y saneamiento.
- Promover y aprovechar el agua pluvial y de escurrimientos superficiales para aumentar la disponibilidad de agua subterránea a través de la infiltración artificial, de acuerdo a la NOM-015-CONAGUA-2007.

Red de Drenaje y Alcantarillado

- La infraestructura de drenaje y alcantarillado será calculada con base a la normatividad aplicable "NOM-001-CONAGUA-2011 Sistemas de agua potable, toma domiciliaria y alcantarillado sanitario-Hermeticidad-Especificaciones y métodos de prueba"; y deberán ser sistemas separados los de aguas residuales y pluviales.
- La red de drenaje y alcantarillado no deberá ser fuentes de contaminación de los acuíferos.
- La construcción de redes de alcantarillado deberán cumplir con las condiciones de hermeticidad, de observancia obligatoria para los responsables del diseño e instalación de los sistemas de alcantarillado sanitario y los fabricantes de los componentes de los sistemas de alcantarillado sanitario de manufactura nacional y extranjera que se comercialicen dentro del territorio nacional, con base en las normas de la Comisión Nacional del Agua.
- Queda prohibido a particulares la ejecución de cualquier obra de drenaje de uso público, la ejecución de reparaciones a redes existentes o de conexiones domiciliarias, sin el previo permiso de la autoridad correspondiente debiendo ser realizadas las mismas por personas especialmente autorizadas por esta dependencia.



- La red de drenaje deberá tener capacidad para recibir las aguas resultantes de las precipitaciones pluviales, calculando periodos de retorno de 20 años.

Pavimentos

- En los proyectos de mantenimiento y cambio de pavimentos, se deberá respetar la imagen urbana de la zona y su integración al entorno urbano, por lo que la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla evaluará el proyecto y establecerá las condiciones necesarias para la conservación del patrimonio, así mismo se deberá de contar con la autorización del INAH.
- Cuando sea necesaria la ruptura de los pavimentos de las vías para la ejecución de alguna obra, se deberá contar con la autorización de la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla.
- En todos los casos de ruptura de los pavimentos de las vías públicas, se deberán sanear las cepas para dar las compactaciones de proyecto, se restituirá la superficie de rodamiento cualquiera que esta sea consiguiendo uniformidad de la textura, color y junteo, así mismo deberá existir continuidad de nivel entre la superficie anterior a la nueva trabajando las juntas frías con los adhesivos correspondientes sin dejar protuberancias o depresiones que acusen la restitución e incomoden el tráfico.
- Todos los pavimentos de nueva creación deberán ser diseñados para una vida útil de por lo menos 15 años, en los cuales el mantenimiento deberá ser mínimo.

Guarniciones y Banquetas

- En los proyectos de mantenimiento y cambio de guarniciones y banquetas, se deberá respetar la imagen urbana de la zona y su integración al entorno urbano, además de incluir criterios de diseño que fomenten una movilidad urbana sustentable y garanticen la accesibilidad universal de la población, por lo que la instancia responsable de la regulación y conservación del patrimonio cultural en la zona de monumentos del Municipio de Puebla evaluará el proyecto y establecerá las condiciones necesarias para la conservación del patrimonio.
- La construcción de guarniciones y banquetas, y el mobiliario urbano sobre ellas deberá garantizar la accesibilidad universal de la población, por lo que deberán cumplir con los lineamientos establecidos en el Manual Técnico de Accesibilidad Aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla.
- Las guarniciones en esquina deberán prever la elaboración de una rampa común o dos rampas, una para cada cruce peatonal, en las que la altura de la guarnición deberá estar al mismo nivel del arroyo vehicular.

Energía Eléctrica y Alumbrado Público

- Los niveles de iluminación del alumbrado público actual y los proyectos nuevos serán lo establecidos en el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.
- El cableado eléctrico para alumbrado público y dotación de energía eléctrica a la población en toda la zona de estudio deberá ser subterráneo.
- Los proyectos de alumbrado público y dotación de energía eléctrica a la población deberán cumplir los lineamientos de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2005, Instalaciones Eléctricas (utilización) o la que se encuentre vigente en ese momento.

Criterios para la Preservación del Patrimonio Histórico

- Todas las intervenciones en inmuebles históricos deberán cumplir lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica, el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla y lo señalado por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, la cual señala la corresponsabilidad sobre el tema:
- Artículo 21.-. Es de utilidad pública la investigación, protección, conservación, y restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos.



- Para la conservación del patrimonio histórico y cultural con respecto al desarrollo urbano, se deberán considerar los siguientes criterios:
 - Las zonas o inmuebles con valor patrimonial deberán ser objeto de estudio y/o proyectos específicos, cuyo fin sea asegurar su conservación y revaloración.
 - Toda acción que pueda alterar las relaciones de volumen, escala, espacio, ritmo y color en los monumentos y/o en los centros históricos deberá ser regulada.
 - Se tendrá que considerar que la integridad y la armonía de los centros históricos y de los monumentos contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.
 - Se deberá mantener el equilibrio en el uso del suelo de los centros históricos, a fin de asegurar la interacción adecuada del conjunto, evitando la creación de “zonas museo”.
 - La revitalización del centro histórico deberá tener como meta mejorar las condiciones de vivienda, servicios y equipamiento; y promover nuevas actividades económicas compatibles con la zona.
 - Se deberá proteger al centro histórico contra la contaminación, el ruido y las vibraciones causadas especialmente por el tráfico intenso.
 - Se tendrá que considerar que el entorno de un monumento o del centro histórico forma una unidad cuya integración también le otorga valor.
 - Se deberán establecer alternativas de desarrollo para evitar la especulación del suelo en el centro histórico y la destrucción de los valores patrimoniales.
 - En el caso de que se requiera de nuevas construcciones estas deberán armonizar con el conjunto existente.

4. POLÍTICAS Y ESTRATEGIA

4.1 Definición del Área de Aplicación del Programa

Los alcances territoriales del Programa Parcial se refieren a la poligonal contenida en el Decreto del Ejecutivo del Estado, que declara "Zona Típica Monumental", parte de la Ciudad de Puebla, Municipio del mismo nombre, del Estado de Puebla de fecha 31 de enero de 2005.

4.2 Políticas

4.2.1 Intervención Urbanística

- Política de conservación. Busca fomentar la puesta en valor de los inmuebles y de la traza urbana y promueve la difusión de los valores culturales, históricos y contemporáneos que se albergan en ésta bajo múltiples expresiones.
- Política de revitalización. Considera inducir intervenciones para mejorar las condiciones sociales y físicas de la zona de estudio, a fin de incidir eficazmente en la calidad de vida de los habitantes. La optimización de la imagen urbana forma parte de esta política pero no se circunscribe a ella.
- Política de mejoramiento (regeneración y reutilización). Se ha encaminado al establecimiento de los criterios para el desarrollo de servicios, infraestructura y equipamientos urbanos acordes con las nuevas funciones de la zona y la estructura urbana propuesta.
- Política de consolidación. Busca aprovechar de manera inteligente los inmuebles y baldíos urbanos con el fin de promover el repoblamiento de la zona.



4.2.2. Intervención Arquitectónica

De acuerdo con las características del patrimonio edificado, la intervención de los inmuebles debe estar sujeta a un peritaje de conformidad con las normas vigentes, lo cual determinará el tipo de autorización y los límites de la intervención. De acuerdo a lo anterior, la clasificación de los inmuebles será la siguiente:

- C1. Edificios de primer orden. Inmuebles insustituibles por su relevancia en el conjunto urbano y cuyas intervenciones estarán orientadas a la restauración en su acepción más amplia. Aspecto que incluye la consolidación, reintegración y adecuación. En esta clasificación se encontrarán los templos y edificaciones de origen religioso, antiguos seminarios, colegios, hospitales y de servicio público, así como construcciones civiles de gran envergadura y relevancia histórica y/o artística, constructiva y arquitectónicamente es posible reconocer la mayor parte de la estructura.
- C2. Inmuebles transformados que conservan parcialmente el partido arquitectónico. Reconociendo el proceso de construcción histórica del patrimonio, será posible identificar edificios que representen las tipologías asentadas en los diferentes periodos y corrientes culturales, inclusive hasta la época actual. Los criterios de intervención deberán dirigirse a la restauración, recuperación y rehabilitación de espacios para lograr su refuncionalización con actividades convenientes. Constructivamente aún es reconocible el partido arquitectónico histórico.
- C3. Edificios sustancialmente transformados. Inmuebles que conservan elementos históricos aislados en el interior o exterior pero que han perdido su unidad formal debido a intervenciones no controladas, demoliciones y sustituciones acumuladas a lo largo de los años. Se sugiere la reintegración y/o integración, consolidación de elementos originales o estratificados e incorporando de manera eficiente las nuevas intervenciones, diferenciándolas de los vestigios históricos. En caso de que uno de los elementos históricos a conservar fuese la fachada, el proyecto interior deberá ser coherente en términos funcionales con ésta.
- C4. Edificios Artísticos. Su construcción corresponde al siglo XX, referida a la arquitectura del periodo postrevolucionario, misma que implementa el uso de nuevos materiales, con estilos eclécticos como el neorenacentista, neoclásico, neomudéjar y el art nouveau, además de tendencias como la arquitectura neocolonial, neocolonial californiano, art deco y new deal. Es importante reconocer la innovaciones y aportaciones de esta época para lograr su permanencia y con ello su conservación.
- C5. Arquitectura contemporánea con propuestas constructivas arquitectónicas y estilísticas que no mantienen unidad con el contexto histórico. Estas estructuras también son representativas de su tiempo y por lo tanto será necesario proponer la conservación de los inmuebles relevantes.

Políticas de intervención (grados de intervención)

- Conservación: Su objetivo es garantizar la permanencia del patrimonio arquitectónico, mediante normas, recomendaciones, políticas, reglamentos, leyes y convenciones.
- Preservación: Control para que las condiciones físicas y ambientales del monumento sean tales que permitan la conservación del mismo, su objetivo es prevenir el deterioro de los inmuebles, es una acción que antecede a las intervenciones de restauración; implica realizar operaciones continuas que buscan mantener al monumento en buenas condiciones.
- Mantenimiento: Son acciones mínimas cuyo fin es evitar que un inmueble intervenido vuelva a deteriorarse.

4.3 Estrategia integral

Objetivo General

- Convertir al Centro Histórico en un referente a nivel nacional e internacional logrando su funcionalidad en materia de movilidad urbana, edificación sustentable, conservación del patrimonio, reactivación social y



económica, transformándolo en el mejor lugar para vivir dentro de la ciudad y en uno de los más importantes destinos turísticos y culturales del país.

Objetivos Particulares

- Establecer los lineamientos generales y particulares en materia de uso de suelo y conservación del patrimonio edificado para revitalizar la zona de estudio.
- Desarrollar políticas públicas acorde a la funcionalidad de la zona de estudio.
- Conservar el patrimonio edificado a partir de la regulación de intervenciones arquitectónicas.
- Incentivar el desarrollo de vivienda sustentable en áreas susceptibles.
- Establecer las normas en materia de usos del suelo, coeficientes de ocupación y utilización de predios.
- Fomentar la revitalización económica y social de los barrios, así como de las colonias que forman parte de la zona de estudio.
- Promover la renovación urbana, a través de la regeneración del espacio público y su infraestructura.
- Establecer la adecuada compatibilidad urbana, acorde a las categorías arquitectónicas de los inmuebles de la zona de estudio.

4.4 Estrategia Territorial Urbana

4.4.1 Estructura Urbana

Se propone, a partir de algunos parques existentes, la generación de nuevos centros barriales y urbanos que se denominarán “Centro Mi Barrio Vive” y la regeneración de espacios verdes concentradores de actividades culturales, sociales y económicas denominados “Parque Mi Barrio Vive”; así como “Paseos Seguros”. Éstos últimos permitirán la conexión entre los Centros Mi Barrio Vive y los Parques Mi Barrio Vive.

Se propone consolidar un sistema de movilidad y desplazamiento que permita el adecuado acceso a la zona a través de distintas formas, transporte motorizado, no motorizado y circulación a pie, tal como se analiza en el punto de conectividad.

Los ejes estructurantes propuestos privilegiarán el desplazamiento no motorizado a través de la creación de los denominados “Paseos Seguros”, que es una infraestructura destinada a peatones y ciclistas con características de comodidad, seguridad y accesibilidad que conecta los centros y parques Mi Barrio Vive.

4.4.2 Movilidad Urbana

La cartera de proyectos en términos de movilidad que tanto el Gobierno del Estado de Puebla como el Gobierno Municipal desarrollará en diferentes etapas de implementación en la zona de estudio será la siguiente⁶:

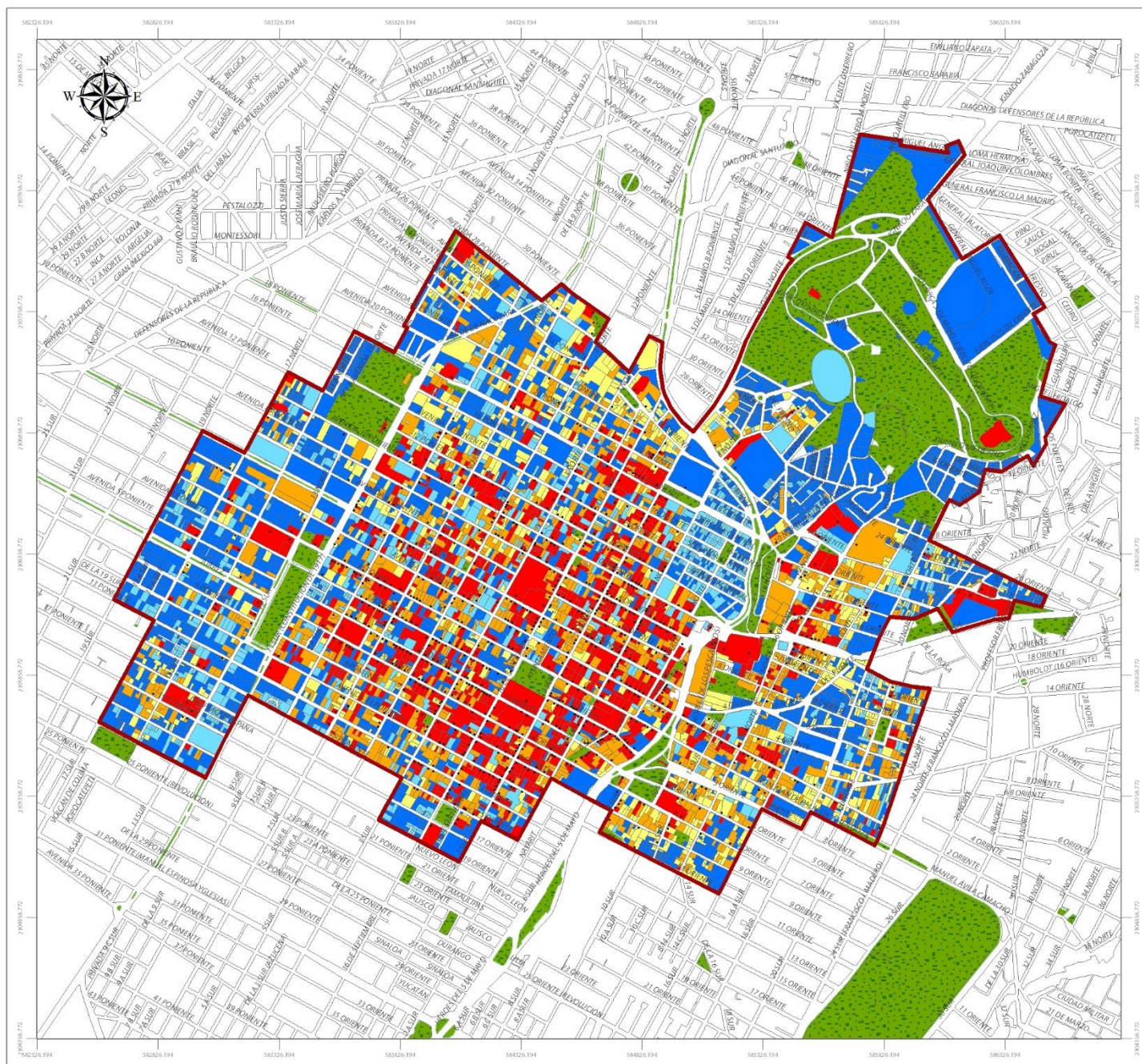
- Colaboración con el Gobierno del Estado en la implementación de los corredores troncales pertenecientes a la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), mismos que tienen injerencia en el contexto urbano.
- Implementación de un sistema de transporte interbarrial (autobús eléctrico).
- Elaboración de los estudios técnicos que correspondan con el fin de retirar de manera paulatina el transporte público convencional, de manera tal que el sistema ruta y el transporte interbarrial sean los únicos que transiten y den servicio a esta zona.
- Implementación de la intermodalidad entre el sistema RUTA y el transporte público interbarrial, considerando otras medidas en su entorno próximo tales como cruceros seguros, semáforos y señalización vertical, etcétera.

⁶ Para mayor detalle, consultar los tiempos de ejecución de los proyectos en la tabla del nivel programático.



- Implementación de programas de transporte público escolar y laboral obligatorios.
- Creación de un sistema con tarjeta de prepago multimodal con alcance dentro y fuera de la zona de estudio (transporte público interbarrial, sistema de bicicletas públicas, sistema ruta) con el fin de homogeneizar el pago del servicio en beneficio de los usuarios.
- Implementación de paraderos turísticos en puntos estratégicos tales como la zona del Museo Nacional de los Ferrocarriles, zona de El Alto y Xonaca, que ofrezcan los servicios de estancia, control, limpieza, ordenamiento y seguridad de los vehículos de transporte turístico.

PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA



CLAVE:

P-04-03

INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA



**Ciudad
de Progreso**

ADMINISTRACIÓN 2014-2018

Símbología Básica

- Delimitación de la Zona de Estudio
- Traza Urbana
- Parques y Jardines

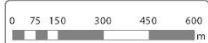
SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

- Inmuebles Incluidos en el Decreto de 1977

CATEGORÍA DE INMUEBLES

- C1. Histórico
- C2. Histórico Modificado
- C3. Histórico Muy Modificado
- C4. Artístico
- C5. Contemporáneo

ESCALA:
1:25,000



Fuente: SDUOR 2011, que en Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha 20 de junio de 2014 se modificó la estructura administrativa y se precisó su denominación como Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.



Adicionalmente se propone los siguientes proyectos y acciones:

- Estacionamientos disuasorios. Se construirán estacionamientos disuasorios interconectados con otros modos de transporte que den continuidad a las necesidades de movilidad de los usuarios, preferentemente en las zonas de San José, Analco, Paseo Bravo y Atrio de Dolores.
- Ampliación de calle. Se ampliará el tramo de la avenida 18 Poniente entre calle 9 Norte y avenida 11 Norte, para agilizar y fortalecer el aforo vehicular que se congestiona en ese tramo.
- Crecimiento de estacionamientos existentes. Se realizará un análisis específico para aprovechar aquellos estacionamientos existentes que estén subutilizados y crear nuevas bolsas de estacionamiento distribuidas en toda la zona de estudio, con la posibilidad de aplicar incentivos a los inversionistas que desarrollen los proyectos.
- Establecimiento de cruces seguros. Se aumentarán los cruces seguros, reduciendo la velocidad vehicular y aumentando las oportunidades de movilidad peatonal y ciclista en distancias cortas bajo el diseño de calles completas y pacificación del tránsito.
- Reducción de la sección de los carriles viales. Se reducirán la sección de los carriles viales en calles en donde se presenten altas velocidades por parte de los automovilistas para obligarlos a disminuir la velocidad y el alto flujo vehicular.
- Instrumentación de programas de concientización y sensibilización. Se realizarán acciones de concientización en la ciudadanía para reducir la dependencia en el uso del automóvil particular, a través de campañas como "comparte tu auto".
- Operación de sistemas electrónicos de aviso de disponibilidad de cajones. Se implementarán sistemas electrónicos en los estacionamientos existentes y para los dispositivos móviles a fin de que el automovilista pueda contar con información certera para encontrar estacionamiento en la zona de estudio.
- Establecimiento de parquímetros. Se llevará a cabo el análisis pertinente a fin de identificar las calles en donde es posible establecer parquímetros como dispositivos de control automatizados para el estacionamiento de vehículos, a fin de hacer un mejor uso del espacio y tiempo de estacionamiento.
- Implementación de nuevos diseños viales. Se promoverá el diseño vial que reduzca la velocidad, la ocupación y el estacionamiento de los autos en las calles, garantizando la seguridad y el confort peatonal y ciclista, considerando los espacios para peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios del transporte público de todas las edades y habilidades, para que todos puedan moverse por y a través de las calles en un ambiente seguro.
- Mantenimiento básico a guarniciones, banquetas y pavimento. Se realizará de conformidad con las características dominantes según el sitio.
- Homogenización del material en guarniciones de cantera y banquetas en piedra laja, llevando a cabo las acciones de sustitución de guarnición fracturada y de materiales diferentes al perfil dominante.
- Sustitución en pavimentos de los materiales fracturados, adoquín, piedra laja y piedra de Santo Tomás.
- Instrumentación de programas de mantenimiento preventivo y sustitución por concreto hidráulico ecológico estampado en las vialidades cuyo material en la superficie de rodamiento es el asfalto.
- Recolocación de material en las vialidades con superficies de rodamiento en piedra bola.
- Homogenización en guarniciones y banquetas que tienen como materiales predominantes la cantera y el adocreto.

En cuanto a los proyectos para la movilidad no motorizada se realizarán los siguientes:

- Construcción de Paseos Seguros. Los paseos seguros deberán proporcionar elementos para fomentar la movilidad peatonal y no motorizada como el establecimiento de ciclocarriles, carriles confinados para ciclistas, ampliación de la banqueta, construcción de la banqueta al mismo nivel del arroyo vehicular, adecuación del mobiliario urbano y la señalética garantizando un libre tránsito del peatón y la accesibilidad. La red de paseos



seguros abarcará las principales vialidades de la zona de estudio conectará las zonas comerciales, turísticas, de servicios y equipamientos.

- Establecimiento y operación de la Red de Bicicletas Públicas (RBP). Esta red de bicicletas públicas tendrá una capacidad para satisfacer la demanda de movilidad en bicicleta de la población residente y usuarios, forma parte además de una estrategia de movilidad más amplia que conectará varias zonas del Municipio con la zona de estudio. Las cicloestaciones se ubicarán en función de puntos de atracción de viajes y concentración de personas en corredores turísticos, comerciales, equipamientos y servicios públicos; igualmente se considerará un radio de acción de 300 metros ya que es aceptada como una distancia ideal para traslados a pie. Igualmente se ubicarán junto a las estaciones del sistema ruta y transporte interbarrial promoviendo la intermodalidad con estos sistemas de transporte. A corto y mediano plazo, se pretende implementar el SBP hacia afuera de la zona de estudio con conexión a medios de transporte público de tipo metropolitano.
- Construcción de biciestamientos. Se construirán biciestacionamientos de corta y larga estancia en puntos atractores de viajes, equipamientos, corredores turísticos y comerciales, que a su vez albergue la central del sistema de bicicletas públicas.
- Instalación de biciestacionamientos en estacionamientos públicos. Se promoverá que los propietarios de estacionamientos públicos instalen biciestacionamientos de larga estancia de servicio gratuito en sus espacios a fin de incentivar el uso de la bicicleta y ofrecer espacios seguros para su resguardo.
- Implementación del servicio de Bicitaxis. Se implementará el sistema de bicitaxis en un polígono determinado con tarifa fija debido a que la distancia y los tiempos recorridos serán constantes.
- Construcción de biciestacionamientos de corta estancia tipo U invertida. Se colocarán biciestacionamientos en módulos de cuatro "U" invertidas junto a los equipamientos urbanos existentes y propuestos, así como en los parques y centros Mi Barrio. Su emplazamiento puede ser colocado longitudinalmente a la banqueta, en un cajón de estacionamiento vehicular o en corredores peatonales.
- Cierre de calles los fines de semana. Se realizará el cierre de algunas calles los fines de semana para convertirlas en vías peatonales temporales a fin de incentivar el recorrido de la población de la zona de estudio por los principales atractivos turísticos del Centro Histórico e incentivar el comercio, además de la apropiación del espacio público por parte de la población.
- Adecuación del Reglamento de Tránsito Municipal. Se llevará a cabo la adecuación del Reglamento de Tránsito Municipal a fin de incluir los nuevos modos de transporte dentro y fuera de la zona de estudio.
- Construcción de infraestructura ciclista. Paralelamente al establecimiento de los paseos seguros, se llevará a cabo la construcción de carriles para prioridad ciclista, ciclocarriles unidireccionales o bidireccionales y zonas 307 que se conecten a la red de paseos seguros y a los sistemas de transporte público interbarrial y RUTA.
- Peatonización de calles. Se llevarán a cabo análisis rigurosos a fin de identificar las calles que puedan ser peatonales a fin de incentivar la apropiación de las calles por la población impulsando los paseos familiares, la accesibilidad de la población con discapacidad y propiciando el turismo y el comercio.

4.4.3. Equipamiento

Las acciones de equipamiento serán las siguientes:

- Construcción de 2 guarderías en cuadrante noreste.
- Construcción de guardería en cuadrante suroeste.
- Construcción de guardería en cuadrante noroeste.

⁷ Zona 30: es un conjunto de calles donde la velocidad está limitada a 30km/h; pueden instaurarse en una zona comercial, residencial, escolar o bien, cercanas a carriles para bicicletas.



- Construcción de cancha de usos múltiples en el barrio de Xanenetla.
- Diversificación funcional de centros y barrios. Lo anterior a fin de detonar de sinergias que den valor a las actuaciones individuales a través de un proceso de gobernanza relacional en torno a una visión compartida de la metrópolis.
- Regeneración de los espacios naturales y urbanos patrimoniales en abandono.
- Promoción de incremento sustantivo de la utilización del espacio público.
- Vinculación de los espacios públicos para la creación de redes de movilidad peatonal.
- Creación de nuevos espacios públicos en terrenos baldíos, edificios deshabitados y de áreas con usos no afines.
- Intervención en plazas, parques y jardines históricos, mediante los proyectos Centro Mi Barrio Vive y Parque Mi Barrio Vive a través de paseos seguros.
- Desarrollo de proyectos integrales en los complejos del Museo del Ferrocarril, Centro Cultural Poblano con la ex penitenciaría de San Javier y la Escuela 2 de Abril.
- Consolidación de la plaza del Teatro Principal.
- Consolidación de la plaza de toros "El Relicario" mediante acciones para su rehabilitación y mejoramiento.

4.4.4 Usos y Destinos del Suelo

Con el fin de recuperar la vocación habitacional, la estrategia en materia de usos y destinos del suelo consiste principalmente en privilegiar los proyectos de vivienda de todo tipo y usos mixtos (vivienda, comercio y servicios) que permita la recuperación, conservación y restauración de edificios catalogados, reciclaje y reutilización de inmuebles, y la utilización de los vacíos y baldíos urbanos a través de una política de densificación equilibrada e inteligente del suelo con pleno respeto a la identidad y al patrimonio histórico y cultural de la zona.

Zonificación Primaria

En el caso particular de la zonificación primaria, se distinguen exclusivamente los destinos de equipamiento, parques urbanos y la vegetación de preservación del resto de los usos del suelo.

Zonificación Secundaria

La propuesta de zonificación secundaria permite identificar de forma puntual los usos y destinos del suelo que conlleven a la estrategia integral del presente capítulo. Para ello, se proponen los siguientes usos y destinos del suelo:

Usos del Suelo

Comprende los siguientes rubros:

- Habitacional. Corresponde a la vivienda unifamiliar o multifamiliar por desarrollarse en toda la zona de estudio. Se pueden aplicar en el mismo inmueble usos comerciales y de servicios (vivienda mixta). Es muy importante la promoción de nuevos proyectos de vivienda de tipo económico, de interés social, medio y residencial, lo que permitirá contar con una oferta de vivienda para todos los sectores de la población, encaminada principalmente hacia aquellos que actualmente trabajan o estudian en la zona. Asimismo, es necesario promover los servicios de vivienda o alojamiento temporal para visitantes o estudiantes acordes a sus necesidades específicas. Este uso del suelo está repartido en toda la zona de estudio.
- Industria. Establecimientos de industria ligera y artesanal en la zona de estudio y que no representan ningún tipo de afectación o riesgos para la población. No se permitirá el establecimiento de nuevas industrias en la zona.
- Comercio y servicios. Corresponde a los inmuebles dedicados exclusivamente al comercio, a los servicios o a su combinación, que están repartidos en toda la zona. Por la importancia que los usos del suelo comerciales y de servicios tienen respecto a la ciudad, según el nivel de servicio que se otorga, se distinguen las siguientes zonas:



- Centro urbano (CU). Toda la zona de estudio, considerando que el centro históricamente ha sido el concentrador del comercio y los servicios para la ciudad, inclusive a nivel metropolitano.
- Centros y parques Mi Barrio (CB) y (PB). Se refiere a los polos concentradores de actividades descritos en este capítulo. Alrededor de estos puntos podrán establecerse usos del suelo comerciales y de servicios de barrio.
- Corredor Urbano de Alto Impacto (CUAI). Los ejes que estructuran la zona (vialidades principales y regionales) y en donde se podrán promover proyectos con mayores intensidades, con usos del suelo de mayor impacto, así como equipamientos, comercio y servicios de escala urbana y metropolitana, siempre y cuando se cumplan con las especificaciones que al respecto queden establecidas.
 - Corredor Urbano de Alto Impacto Boulevard Héroes del 5 de mayo (CUAI-01). En donde se promoverán proyectos de impacto urbano y metropolitano, enfocados principalmente al turismo, cultura y servicios complementarios, vivienda y usos mixtos, permitiendo mayores densidades e intensidades de construcción, siempre y cuando respeten la normativa aplicable establecida en este capítulo.
 - Corredor Urbano de Alto Impacto avenida 11 Norte-Sur (CUAI-02). Se promoverán proyectos de densificación equilibrada con vivienda y usos mixtos enfocados principalmente hacia el comercio especializado de impacto urbano y metropolitano.
- Corredores urbanos de usos mixtos y servicios (CUUMS). Se trata de las vialidades de tipo primario; en ellos se promoverán equipamientos, comercio y servicios de escala urbana siempre y cuando se cumpla con las especificaciones que al respecto queden establecidas son los siguientes:
 - Corredor urbano de usos mixtos y servicios avenida 4 Poniente (CUUMS -01). En el tramo ubicado entre la 11 y 19 Norte, se promoverán proyectos de usos habitacional y mixto con mayores densidades e intensidades de construcción, comercios y servicios de impacto urbano, principalmente educativos, estacionamientos, equipamiento y servicios complementarios.
 - Corredor urbano de usos mixtos y servicios avenida Juárez (CUUMS -02). En el tramo entre 13 y 19 Sur, en donde se promoverán proyectos de usos habitacionales y mixtos con mayores densidades e intensidades de construcción, comercios y servicios de impacto urbano, enfocados principalmente a los servicios turísticos, restaurantes, oficinas, comercio especializado y servicios complementarios.
 - Corredor urbano de usos mixtos y servicios avenida Reforma-Juan de Palafox y Mendoza (CUUMS -03). En el tramo de la 11 Norte-Sur al bulevar Héroes del 5 de Mayo, donde se promoverán proyectos de densificación inteligente y respetuosa, con usos habitacionales y mixtos, comercio y servicios de impacto urbano, comercio especializado, servicios turísticos y culturales.
 - Corredor urbano de usos mixtos avenida Reforma en el tramo de la 11 Norte-sur a la 19 Norte-Sur (CUUMS -04). Se promoverán usos habitacionales y mixtos con comercio y servicios de impacto urbano, de tipo cultural, educativo, comercio especializado, equipamiento y servicios complementarios.
 - Corredor urbano de usos mixtos Calle 3 Oriente entre Boulevard Héroes del 5 de Mayo a 18 Sur (CUUMS -05). Se promoverán usos habitacionales y mixtos con comercio y servicios de impacto urbano, de tipo cultural, educativo, comercio especializado, equipamiento y servicios complementarios.
 - Corredor urbano de usos mixtos Avenida 16 de Septiembre entre Avenida Reforma y Calle 19 Poniente (CUUMS -06). Donde se promoverán proyectos de densificación inteligente y respetuosa, con usos habitacionales y mixtos, comercio y servicios de impacto urbano, comercio especializado, servicios turísticos y culturales.
 - Corredor urbano de usos mixtos Calle 2 Norte entre Calle 2 Oriente y Boulevard Héroes del 5 de Mayo (CUUMS -07). Se trata de un corredor con usos del suelo mixtos y de servicios de buen nivel de tipo cultural, turístico, recreativo y otros complementarios que permitirá una conexión entre ambos hitos urbanos con un sistema de movilidad no motorizada (ciclovía).



- Corredores comerciales (CC). Corresponden a vialidades secundarias y en donde se podrán promover proyectos habitacionales y mixtos enfocados a usos del suelo de impacto urbano.
- Corredores Turísticos (CT). Corresponden a vialidades secundarias donde se podrán promover proyectos habitacionales y mixtos enfocados a usos del suelo turísticos y de servicios complementarios.

Destinos del Suelo

Comprende los siguientes rubros:

- Áreas verdes. Están conformadas por los distintos jardines, parques y el bosque de los fuertes, en donde se promoverán las acciones de reforestación, arbolado, jardinería, mantenimiento, mejoramiento y dotación del equipamiento, ornamentos, mobiliarios, seguridad y tecnologías necesarias para hacerlos espacios de máxima calidad en beneficio de los habitantes, de la ciudad y de los visitantes.
Se promoverá la mayor cantidad posible de áreas verdes de uso público con un importante número de arbolado; esto a su vez, se reforzará con la promoción de proyectos con más áreas verdes al interior de los predios y la utilización de azoteas y muros verdes.
- Equipamiento. Corresponden a los destinos de equipamiento institucional existente y aquellos que se proponen, los cuales se complementan con los servicios de tipo particular que atienden a estas mismas necesidades, como en el caso de la educación.

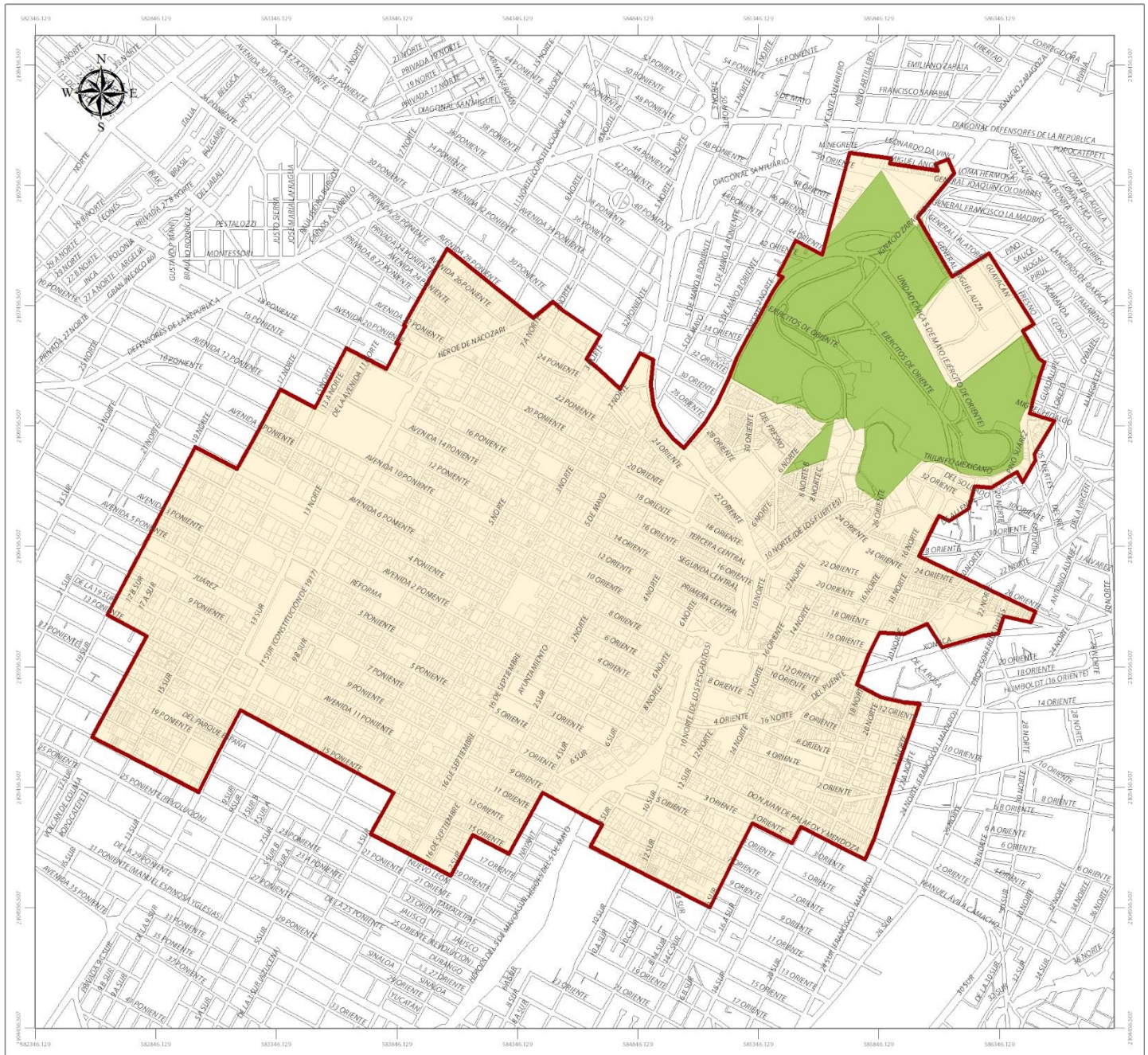
4.5 Estrategia de Diseño Urbano Arquitectónico

4.5.1 Paisajismo

Las acciones específicas propuestas por realizar son:

- Vigilar que los anuncios cumplan con la normatividad que al respecto señala el Código Reglamentario Municipal (COREMUN).
- Incremento de la supervisión periódica que permita una constante orientación a propietarios de anuncios para el correcto cumplimiento de la norma.
- Realización de acciones conjuntas entre el INAH, el Ayuntamiento y los propietarios de inmuebles para el mejoramiento de la imagen urbana en materia de anuncios.
- Ordenación y mantenimiento al total de líneas de servicio y suministro de energía eléctrica, aminorando el deterioro de la imagen urbana y evitando accidentes potenciales al encontrarse expuestas las líneas de energía eléctrica.
- Sustitución de los postes que se encuentren en mal estado por parte de las dependencias u organismos responsables de su conservación.
- Retiro de 577 postes de fierro fundido, 153 de concreto y 122 de madera, 525 líneas de energía eléctrica y 45 transformadores de diferentes capacidades.
- Complemento del cableado subterráneo existente; esta acción significa proceder a desarrollar acciones de tendido direccional para alojar la cantidad de 1899 metros lineales de cables, aproximadamente.
- Creación de ejes arbolados (paseos seguros).
- Rehabilitación y reforestación de camellones, jardines y parques públicos existentes.
- Adquisición de predios para generación de nuevos parques o jardines públicos.
- Reforestación del cerro Acueyametepec o de Belén en la zona del Centro Cívico Cultural 5 de Mayo.
- Creación de nuevos espacios verdes con arbolado obligatorio al interior de los proyectos de densificación equilibrada inteligente y promoción de políticas claras para su mantenimiento y conservación, a través de los reglamentos de condominio.
- Promoción de azoteas y muros verdes naturales en proyectos públicos y privados.
- Selección adecuada de especies vegetales para la forestación y reforestación de los espacios verdes, tanto públicos como privados y su difusión social.

PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA



CLAVE:
P-04-11

ZONIFICACIÓN PRIMARIA

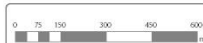


ADMINISTRACIÓN 2014-2018

Símbolos Básicos

- Delimitación de la Zona de Estudio
- Traza Urbana

ESCALA:
1:25,000



SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

ZONIFICACIÓN PRIMARIA DE MANEJO ESPECIAL

- URBANO
- CONSERVACIÓN

Fuente: SDUOP - 2012, que en Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha 20 de junio de 2014 se modificó la estructura administrativa y se precisó su denominación como Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.

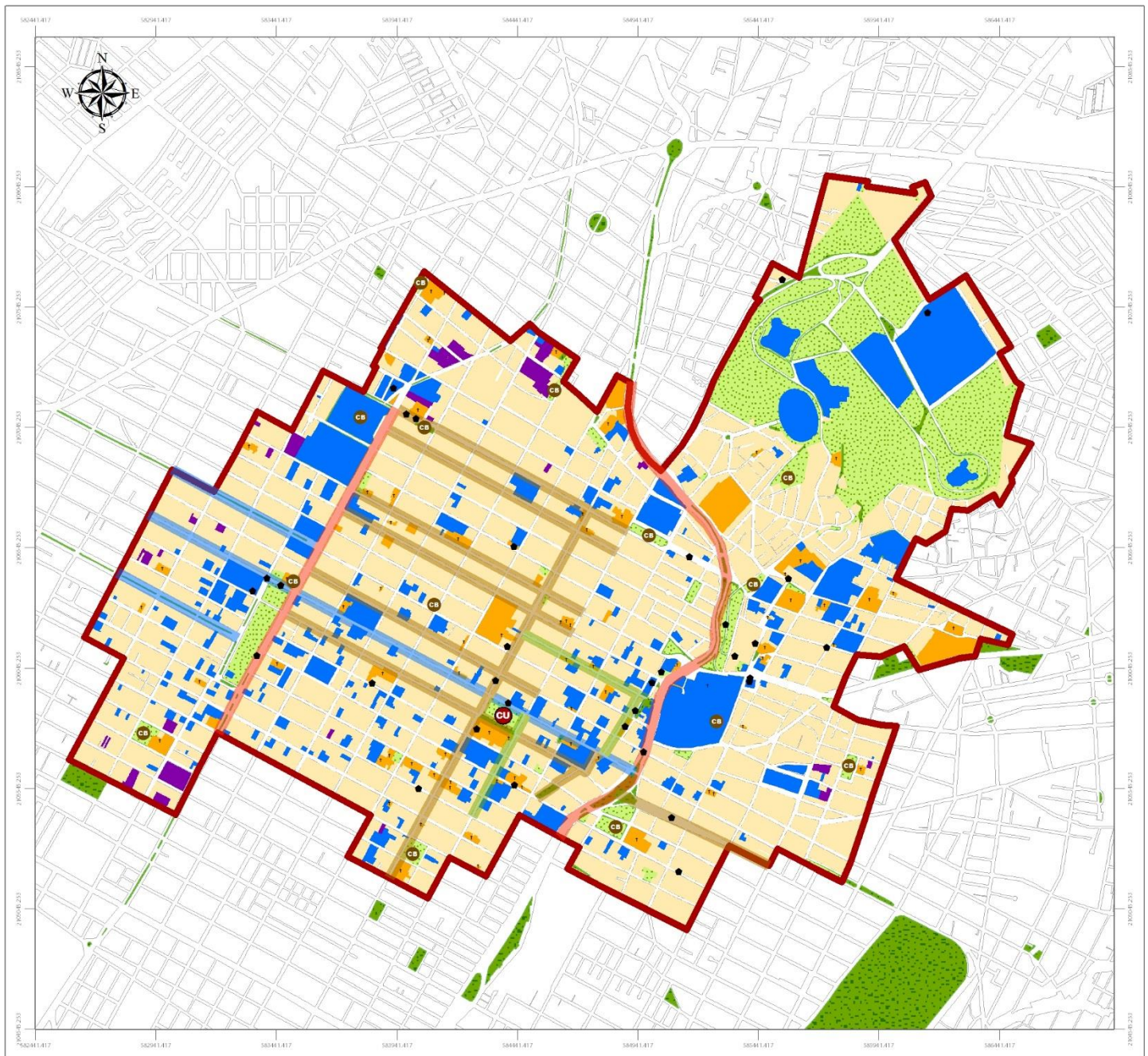


- Promoción de la participación social en el cuidado de áreas verdes públicas.
- Rescate del puente de Bupas.
- Protección de las zonas verdes de los sitios urbanos con valor histórico, turístico y cultural.
- Sustitución paulatina de especies de eucaliptos (principalmente por el daño que ocasiona al subsuelo y por el mismo riesgo que provoca el desgajamiento de sus ramas) por especies mexicanas.
- Restitución de aplanados en muros.
- Reubicación de instalación eléctrica en muros de fachadas.
- Limpieza de recubrimientos de cantera, elementos de barro, azulejo y piedra en muros.
- Suministro y aplicación de sellador en muros y elementos decorativos de barro natural.
- Tratamiento de elementos de madera por especialistas restauradores de bienes muebles.
- Limpieza de juntas en cantería.
- Fabricación y resane de volados en balcones con materiales y diseño similares al original.
- Suministro y colocación de vidrios.
- Restauración de elementos de azulejo.
- Retiro de aplanados en mal estado.
- Aplicación de pintura hidrofugante en fachadas y elementos arquitectónicos decorativos.
- Conservar los pavimentos y guarniciones originales.
- Mantenimiento y/o re nivelación de los niveles originales.
- Reparación o sustitución de piezas dañadas en los pavimentos, se realizarán cuidando que la disposición o reposición, se realicen con los materiales originales o similares a las características, dimensiones y color de los pavimentos existentes.
- Promoción para que las intervenciones se realicen de manera conjunta entre las dependencias. De ser posible se considerará la programación interinstitucional de las zonas a intervenir, logrando con esto que las acciones se realicen preferentemente una sola vez.
- Sustitución de redes de agua potable y drenaje, restitución de conexiones domiciliarias, renovación de instalaciones de alumbrado público, telefonía, semáforos y cámaras de seguridad.
- Sustitución de pavimento en arroyos vehiculares y banquetas con materiales, texturas, colores y dimensiones similares a los existentes.
- Nivelación y ampliación de secciones de banquetas.
- Reordenamiento y sustitución de mobiliario urbano.
- Diseño de cruceros con mejores condiciones de seguridad y funcionalidad.
- Diseño de rampas en esquinas para accesibilidad universal.
- Incorporación de nuevas tecnologías en el alumbrado público para mejoramiento de luminosidad, legibilidad y ahorro energético.
- Colocación y diseño de nueva señalética.
- Mantenimiento preventivo y correctivo del espacio público y corrección de daños para disminuir riesgos, sobre todo de los peatones, incluyendo trabajos especializados para restauración de pisos especiales, como recintos o concretos con diseños especiales e integración de guardapeatones.
- Reposición y reparación de pavimentos, arriates, bolardos, rejillas, tapas, registros y demás elementos dañados.
- Limpieza de muros y elementos de mobiliario urbano dañados por grafiti u otras actividades.
- Sustitución de muebles urbanos dañados.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de la red de alumbrado público y agua potable.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de iluminación especial instalada para fachadas de inmuebles relevantes.
- Protección y restauración de la edificación de valor histórico, artístico o vernáculo.



- Definición de usos compatibles en la reutilización de inmuebles patrimoniales y control selectivo de cambios en su uso.

PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA



CLAVE:
P-04-12

ZONIFICACIÓN SECUNDARIA



**Ciudad
de Progreso**

ADMINISTRACIÓN 2014-2018

SIMBOLOGÍA BÁSICA

- Delimitación de la Zona de Estudio
- Traza Urbana
- Parques y Jardines
- Servicios Religiosos

ESCALA:
1:25,000



SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

- Acciones de intervención

USOS Y DESTINOS DEL SUELO

- CU Centro Urbano
- CB Centro de Barrio
- Comercio y Servicios
- Equipamiento
- Espacios Verdes y Abiertos
- Habitacional y usos mixtos con densidad especial
- Industrial

CORREDORES URBANOS

- Calle Turística
- Calle Comercial
- Corredor Urbano de Usos Mixtos y Servicios
- Corredor de Alto Impacto

Nota: La asignación de los usos de suelo queda condicionada a la clasificación establecida en el mapa P-02-02 "Categorías de Integridad y Calidad Constructiva" del Capítulo 2 del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla. Asimismo, la asignación de uso de suelo en los corredores urbanos establecidos, únicamente serán considerados los predios que cuenten con frente a la vialidad.



- Adecuación de edificios no integrados al carácter y a la imagen de la zona de estudio.
- Integración al contexto de nueva edificación en baldíos.
- Dotación de niveles básicos de infraestructura con elementos que no contaminen la imagen urbana, como cableados subterráneos y alumbrado adecuado al carácter y escala de la localidad.
- Dotación de mobiliario adecuado a la función y carácter del espacio público y la imagen urbana.
- Elaboración del reglamento para la protección y mejoramiento de la imagen urbana, de cada polígono en las distintas etapas de intervención.

4.5.2 Vivienda

Con base en las nuevas políticas federales que serán vertidas en los Programas Nacionales de Desarrollo Urbano 2013-2018, que consideran “controlar la expansión de las manchas urbanas, promoviendo que el crecimiento y reemplazo del parque habitacional que se requerirá en las próximas décadas, se concentre en el interior de los centros urbanos existentes; asimismo, consolidar las ciudades mediante la utilización de la superficie intraurbana disponible (predios baldíos y subutilizados), el crecimiento “hacia adentro y la densificación”.⁸ En términos normativos, el uso habitacional está permitido en todos los inmuebles siempre que las intervenciones cumplan con los criterios arquitectónicos y de usos de suelo que se establecen en este Programa Parcial.

Considerando que uno de los principales objetivos de este programa es el repoblamiento de la zona de estudio, en un horizonte de planeación de casi veinte años (al 2031), se propone que regresen a habitar 51 902 habitantes, para lo cual se requiere de 13 659 viviendas nuevas, según las siguientes metas a corto, mediano y largo plazo:

4.6 Estrategia de infraestructura Urbana

4.6.1 Agua

Para satisfacer sin deficiencias las demandas y elevar las condiciones de cantidad, calidad y eficiencia en la prestación del servicio a los sectores urbanos de mayor antigüedad se realizarán las siguientes acciones:

- Incremento en cantidad, calidad y eficiencia la prestación del servicio.
- Establecimiento del servicio continuo en los sectores más antiguos.
- Rescate de volúmenes de agua que ahora se pierden por fugas.
- Cancelación o regularizar las tomas clandestinas.
- Aumento de la recaudación por la prestación del servicio.

4.6.2 Energía

En cuanto a la infraestructura energética, se debe fomentar la eficiencia y sustentabilidad a través de las siguientes acciones:

- Opciones tecnológicas y porcentaje de ahorro de energía.
- Requerimientos de energía y tecnología a utilizar.
- Ahorro energético versus demanda total.
- Ahorro por reducción de robo.
- Ahorro por medición.

⁸ Documento base para la elaboración de los Programas Nacionales de Desarrollo Urbano y de Vivienda 2013-2018. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. pp. 16 y 17.



4.6.3 Drenaje, Alcantarillado y Residuos

A fin de eficientar el sistema de recolección de residuos es necesario implementar las siguientes acciones:

- Fomento de un sistema integral de gestión de residuos sólidos urbanos (RSU).
 - Incentivar las actividades de particulares para recuperar materiales reciclables como vidrio, metales y cartón.
 - Incentivar prácticas y establecer políticas para disminuir la generación de residuos sólidos urbanos.
 - Establecer un programa de eficientización de la recolección de residuos sólidos en los horarios diurno y nocturno.
 - Limpieza continua de contenedores.
 - Colaborar con las dependencias correspondientes en la identificación de grandes generadores de residuos para su regulación de acuerdo a la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.
- Eficiencia de la red de drenaje.
 - Rehabilitar o sustituir el alcantarillado sanitario.
 - Mejorar la capacidad de conducción del sistema de drenaje, así como elevar las condiciones de cantidad, calidad y eficiencia en la prestación del servicio a los sectores urbanos de mayor antigüedad.
 - Contemplar dentro del programa de obras (2011-2016) una línea de conducción de aguas tratadas para el riego de parques y jardines.
 - Construir el colector pluvial paralelo a la bóveda colectora de las aguas servidas, a lo largo del antiguo cauce del río San Francisco; aunado a la construcción de los colectores marginales a ambos lados de la rivera con el objeto de complementar esta obra y asegurar la correcta separación y tratamiento de las aguas residuales.
 - Aumentar la capacidad del vaso regulador de la barranca del Santuario y darle limpieza.

4.6.4 Infraestructuras de la Tecnología y la Comunicación

Algunas de las acciones a implementar son:

- Establecimiento de servicios de información pública, incorporando pantallas de información y publicidad interactivas en el espacio público.
- Establecimiento de servicios de mantenimiento urbano, optimizando la eficiencia energética a través de las tecnologías de la información y comunicación.
 - Se podrán conectar dispositivos de control a la red municipal de datos.
 - Medidores de sostenibilidad, incorporando en el espacio público medidores de la calidad ambiental, aire, ruido, tráfico, entre otros.
 - Propuesta de ubicación de las infraestructuras TIC (antenas, estrategia de ubicación de cableado) y cabinas telefónicas.
 - Aprovechando la ubicación de los edificios del Ayuntamiento, se podrán montar antenas de control y emisión de información que alimenten la red de datos alámbrica e inalámbrica.
- Establecimiento de servicios de información pública.
 - Incorporar pantallas de información y publicidad interactivas en el espacio público, las cuales podrán presentar información referente al Municipio.
 - Teléfonos de atención ciudadana y de emergencia.
 - Se podrán presentar estadísticas, logros del Ayuntamiento y datos de interés general.
 - A través de un proyecto integrado, se pueden presentar opciones de servicios hoteleros, gastronómicos, culturales y de esparcimiento en zonas del alto tránsito.

Complementariamente se realizarán las siguientes acciones:



- Las pantallas informativas evitan la impresión de amplias tiradas de folletos en papel para ofrecer información al ciudadano, reduciendo de esta manera el impacto al medio ambiente por la reducción de la tala de árboles y la utilización de tintas que en la mayoría de los casos presentan índices de toxicidad.
- Alumbrado público con celdas solares en postes de redes de distribución de media y baja tensión, para reducir el impacto visual que genera el tener postes independientes para los distintos servicios (telefonía, alumbrado público, energía eléctrica).
- Colocación de antenas Wi-Fi (Hot Spots), en postes de redes de distribución de media y baja tensión.

4.7 Programas y Proyectos Especiales

4.7.1 Proyecto Municipal: Puebla, Capital Mundial del Diseño

La creación de un Centro Internacional de Diseño consiste en la construcción de un espacio dentro de la capital poblana que aloje espacios enfocados al fomento y desarrollo del diseño estratégico de producto, dicho espacio contempla áreas enfocadas a los siguientes temas:

- La industria y sus diferentes puntos de venta.
- La regulación y gobernabilidad del Centro.
- El financiamiento del diseño.
- La innovación tecnológica.
- La innovación y el diseño.
- La metrología del diseño.
- La educación para el diseño enfocada a sus diferentes sectores, usuarios y profesionales.
- Laboratorios de creación de prototipos y pruebas.
- Laboratorios de manufactura.
- El diseño social.
- El reclutamiento y la capacidad de personal.
- La comercialización de productos.
- La protección de marcas y patentes.

4.7.2 Acciones Estratégicas para la Regeneración Urbana

- El fortalecimiento de la función habitacional.
- La recuperación del patrimonio histórico y cultural.
- La promoción y consolidación de actividades económicas diversificadas.
- El reordenamiento del espacio público y su uso.
- Impulso de la actividad turística.

5. PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL

Dentro de los mecanismos de participación ciudadana a nivel mundial se está estableciendo como prioridad incluir a la población local en el diagnóstico, elaboración de proyectos y ejercicios de presupuestos en la perspectiva de propiciar beneficios a la población.

Pero, ¿cómo dar seguimiento a las acciones? Esta pregunta parecería fácil de contestar; sin embargo, es importante que población y gobierno desarrollen estrategias en donde se involucre más a los actores, que la sociedad sea más consciente que su participación es valiosa para la toma de decisiones y se busquen alternativas para el mejoramiento de los barrios y sectores.



Para poder determinar el seguimiento de todas aquellas acciones que se realicen dentro del sector se están diseñando metodologías para involucrar a la población en la planeación y ejecución de proyectos.

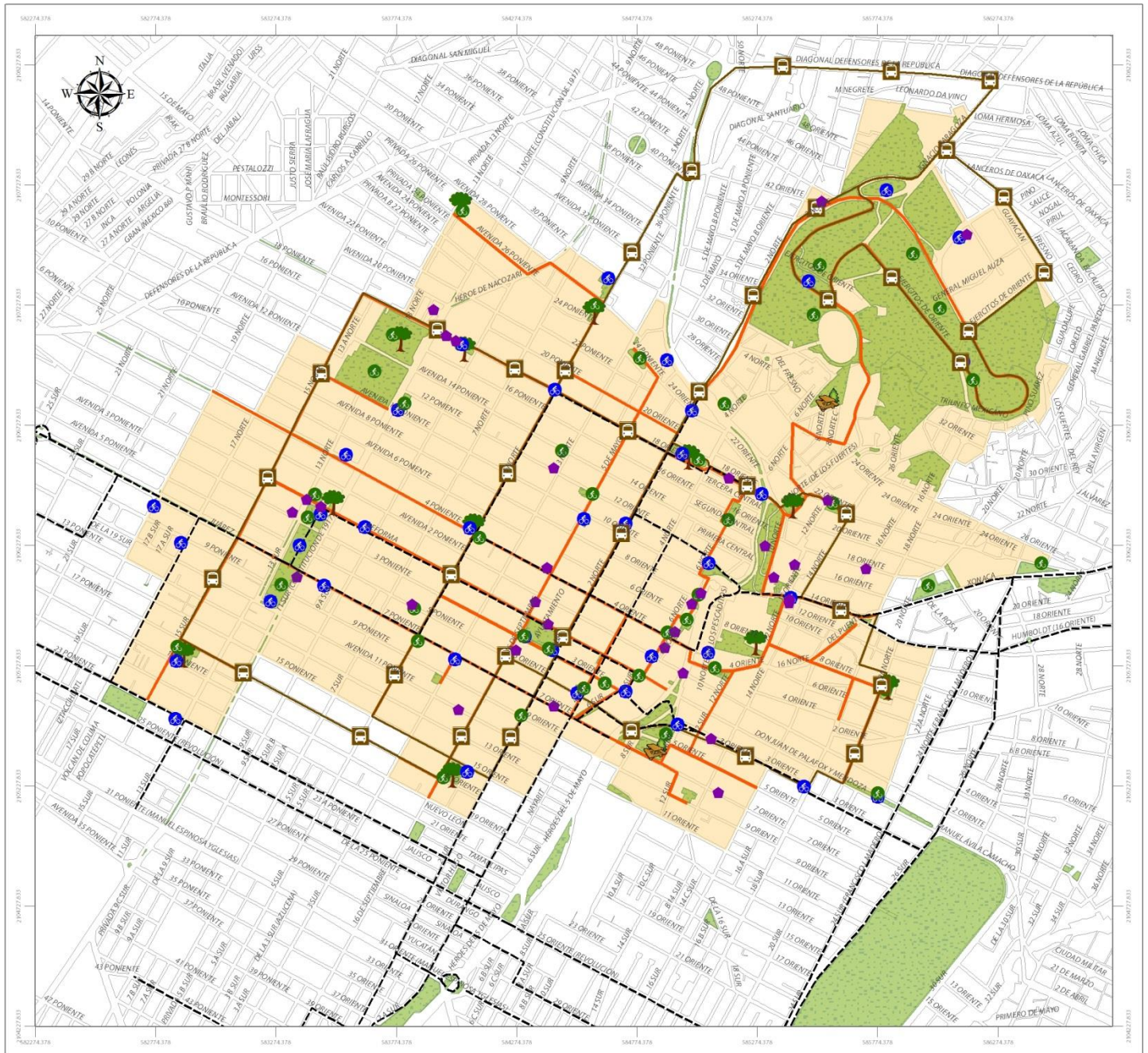
Dentro de los programas más exitosos y que no sólo en México se empiezan a desarrollar, está el Presupuesto Participativo que se incluye como una estrategia para mejorar el bienestar social con participación ciudadana.

El Programa Parcial debe contemplar un sistema de evaluación de los resultados de las políticas, usos y destinos de suelo, además de los proyectos identificados en su estrategia. Actualmente la administración municipal cuenta con un sistema de indicadores para la evaluación de las acciones contenidas en el Plan Municipal de Desarrollo 2014-2018, dentro del cual se encuentra planteado la ejecución del Programa Parcial y su Plan de Manejo.

6. INSTRUMENTACIÓN

Las condiciones físicas, sociales y económicas que actualmente presenta el centro histórico del municipio de Puebla hacen necesaria la ejecución de acciones que permitan alcanzar las metas a corto, mediano y largo plazo encaminadas a su recuperación y revitalización, las cuales deberán ser contempladas en el programa anual de operaciones para su cumplimiento. Estos instrumentos consisten en el sustento jurídico existente y sus reformas propuestas con el objetivo de mejorar las condiciones de la población que reside en el centro histórico, el equilibrio de la densificación y, en general, el desarrollo sustentable.

PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA



CLAVE:

P-05-01

ACCIONES PROGRAMADAS



Ciudad de Progreso

ADMINISTRACIÓN 2014-2018

Simbología Básica

- Delimitación de la Zona de Estudio
- Traza Urbana
- Parques y Jardines

ESCALA:
1:25,000



SIMBOLOGÍA TEMÁTICA

- ACCIONES DE INTERVENCIÓN
- SISTEMA DE TRANSPORTE INTERBARRIAL
- BICICLISTACIONMIENTOS
 - BICICLISTACIONMIENTO TIPO "U"
 - BICICLISTACIONMIENTO PÚBLICO
- PROYECTOS "MI BARRIO VIVE"
 - CENTRO "MI BARRIO VIVE"
 - PARQUE "MI BARRIO VIVE"
- SISTEMAS DE MOVILIDAD
 - PASEOS SEGUROS
 - RED CICLISTA
 - SISTEMA DE TRANSPORTE INTERBARRIAL

Fuente: Dirección de Obras Públicas - Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural, 2014.