

CAPITULO I

INTRODUCCION.

NO CABE DUDA QUE EL PROBLEMA DEL ESTACIONAMIENTO ES UNO DE LOS PROBLEMAS TÍPICOS QUE PADECE NUESTRA CIVILIZACIÓN ACTUAL; Y ESTO RESULTA POR LA EVOLUCIÓN DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR CUYA UTILIDAD SE HA INCREMENTADO EN FORMA INSOSPECHADA, IRRUMPIENDO EN UN MEDIO QUE NO FUÉ CREADO PARA EL, Y AL CUAL HA TOMADO VERDADERAMENTE POR SORPRESA, REVOLUCIONANDO LA VIDA DEL HOMBRE SOBRE TODO EN LOS MEDIOS URBANOS.

GRAN PARTE DEL PROBLEMA DE CONGESTIONAMIENTO EN MUCHAS CIUDADES ES CAUSADO POR LAS INADECUADAS OBRAS PARA ESTACIONAMIENTO.

EL VEHÍCULO DE MOTOR ES VALIOSO POR SU CONVENIENCIA Y FACILIDAD PARA TRANSPORTE, SIN EMBARGO, ESTE VALOR DISMINUYE CONSIDERABLEMENTE SI SU CONDUCTOR NO PUEDE ESTACIONARSE CERCA DE SU DESTINO.

ESTE FENÓMENO SE MANIFIESTA EN GRAN PARTE EN LAS ÁREAS URBANAS, SOBRE TODO EN LAS PARTES ANTIGUAS SE DISTINGUE UN DÉFICIT QUE ES DIFÍCIL DE SUPERAR. LAS EXPERIENCIAS LLEVADAS A CABO EN TODO EL MUNDO INDICAN QUE LAS ZONAS COMERCIALES SIEMPRE PRESENTAN FALTA DE OBRAS PARA ESTACIONAMIENTO.

EL CONOCIMIENTO DE LAS CONDICIONES EN QUE SE PRESENTA EL PROBLEMA DEL ESTACIONAMIENTO, EN CUANTO A LA OFERTA DE LUGARES DISPONIBLES, Y A LAS NECESIDADES DE ESTACIONAMIENTO, ASÍ COMO SU PREVISIÓN A FUTURO, SON ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA LA PROPOSICIÓN DE PLANES ADECUADOS DE SOLUCIÓN. DE TAL FORMA QUE PARA ORDENAR EL DESARROLLO DE LA CIUDAD DE TAMPICO, EN BASE A LA PREVISIÓN DE ESPACIOS SUFICIENTES DE ESTACIONAMIENTO EN LA ZONA CENTRAL, SE HA ELABORADO EL PRESENTE ESTUDIO DENOMINADO: " ESTUDIO DE LA PROBLEMÁTICA DE ESTACIONAMIENTO EN LA ZONA CENTRO DE LA CIUDAD DE TAMPICO, Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN."

CAPITULO II

CARACTERISTICAS DE LA ZONA EN ESTUDIO.

FUNDADA ORIGINALMENTE EN 1554, LA CIUDAD DE TAMPICO SE ESTABLECE DEFINITIVAMENTE EN 1823 EN SU EMPLAZAMIENTO ACTUAL. A MEDIADOS DEL SIGLO PASADO, ERA EL PUERTO MÁS DINÁMICO DEL GOLFO Y CRECE RÁPIDAMENTE POR EL AUGE PETROLERO EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DE ESTE SIGLO. POR 1950 EMPIEZA A DESARROLLARSE INDUSTRIALMENTE, RESURGIENDO LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y ACELERÁNDOSE EL CRECIMIENTO URBANO ENTRE 1960 Y 1980.

EL ÁREA DE TAMPICO SE LOCALIZA EN LA CONFLUENCIA DE LOS RÍOS PÁNUCO Y TAMESÍ, SITUADOS ENTRE LAS LATITUDES 22,5 N. Y 23,0 N., Y LAS LONGITUDES 97,5 W. Y 98,0 W., COMPRENDIDA ENTRE LAS ZONAS TROPICALES Y SUBTROPICALES DE LA COSTA DEL GOLFO DE MÉXICO.

SU CLIMA ES UNIFORME, DE CARÁCTER SUBTROPICAL; CON UNA TEMPERATURA PROMEDIO ANUAL DE 24,2 C. (76,0 F), EL PROMEDIO DE TEMPERATURAS MÁXIMAS ES DE 36,0 C. (98,0 F), Y UN PROMEDIO DE TEMPERATURAS MÍNIMAS DE 9,7 C. (49,0 F.),

LA PRECIPITACIÓN PLUVIAL ANUAL DE ESTA REGIÓN TIENE UN PROMEDIO DE 996,0 mm.

ESTA REGIÓN, COMO LA MAYOR PARTE DE LAS ZONAS COSTERAS, EN ÉPOCA DE HURACANES ES SUSCEPTIBLE DE SER AZOTADA POR ESTAS PERTURBACIONES ATMOSFÉRICAS, SIN EMBARGO, SUS EFECTOS NO SON SIEMPRE DEVASTADORES, YA QUE CADA VEZ SE MEJORAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y PREVISIÓN POR PARTE DE LAS AUTORIDADES.

LA REGIÓN FORMA PARTE DE LA PLANICIE COSTERA DEL GOLFO DE MÉXICO Y TIENE UNA ELEVACIÓN PROMEDIO DE 13,0 m. SOBRE EL NIVEL DEL MAR.

EN LO QUE SE REFIERE A MEDIOS DE COMUNICACIÓN, ACTUALMENTE TAMPICO DISPONE DE LAS SIGUIENTES VÍAS DE COMUNICACIÓN: HACIA EL NORTE, LA CARRETERA QUE ENTRONCA EN CIUDAD MANTE CON LA NACIONAL DE MÉXICO A LAREDO, Y QUE SIRVE DE ENLACE ENTRE LAS POBLACIONES FRONTERIZAS Y EL CENTRO DE LA REPÚBLICA; HACIA EL ORIENTE EXISTE COMUNICACIÓN CON LA REGIÓN CENTRAL; HACIA EL SUR, EXISTE LA COMUNICACIÓN CON OTRA CARRETERA QUE SE INTERNA EN LA ZONA DE LA HUASTECA, VÍA TUXPAN, PACHUCA, MÉXICO; EXISTIENDO TAMBIÉN LA CARRETERA LLAMADA VÍA CORTA Y QUE COMUNICA A TAMPICO CON PACHUCA, VÍA HUEJUTLA, HGO.

RESPECTO A LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS, EXISTEN DOS RAMALES: UNO DE TAMPICO A MONTERREY Y OTRO DE TAMPICO A SAN LUIS POTOSÍ.

LA COMUNICACIÓN AÉREA ES SERVIDA POR UNA SOLA LINEA, MEXICANA DE AVIACIÓN, DISPONIÉNDOSE DE CUATRO VUELOS DIARIOS A LA CAPITAL (EXCEPTO EL SÁBADO QUE SOLO HAY UNO), Y UN VUELO DIARIO A LA CIUDAD DE MONTERREY, N.L. AUNADO A LO ANTERIOR, EXISTEN NUMEROSAS LINEAS DE AUTOBUSES Y TRANSPORTES DE CARGA, CON RUTAS HACIA DIFERENTES POBLACIONES DE PRIMER ORDEN CON LO QUE PUEDE DECIRSE QUE TAMPICO ES UNA DE LAS CIUDADES MEJOR COMUNICADAS.

LOS SERVICIOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES SON CUBIERTOS POR MÁS DE VEINTE LINEAS DE NAVEGACIÓN, Y EN CUANTO AL CABOTAJE, EXISTEN VARIAS EMPRESAS NAVIERAS QUE LO PRESTAN.

EL PUERTO DE TAMPICO ESTA CONSIDERADO COMO UNO DE LOS PRINCIPALES POR SU MOVIMIENTO MARÍTIMO, CONTANDO CON BIEN ACONDICIONADAS INSTALACIONES Y EN VÍAS DE EJECUCIÓN OTRAS MÁS DENTRO DEL PROGRAMA DE OBRAS QUE VIENE DESARROLLANDO EL GOBIERNO FEDERAL.

CAPITULO III

NATURALEZA DEL PROBLEMA.

A.- ANTECEDENTES.

LA PROBLEMÁTICA VIAL DE LA CIUDAD DE TAMPICO SE CARACTERIZA POR LA MEZCLA DEL TRÁNSITO INTRAURBANO E INTERURBANO EN SU INTERIOR, DADO QUE LA VIALIDAD BÁSICA ESTÁ CONSTITUIDA EN GRAN PARTE POR LOS PRINCIPALES ACCESOS CARRETEROS; ADEMÁS, SE MANIFIESTA POR INSUFICIENCIA Y FALTA DE CONTINUIDAD DE LA VIALIDAD PRIMARIA, SATURACIÓN DE LAS ÁREAS CENTRALES Y CARENCIA DE PAVIMENTACIÓN EN ALGUNAS COLONIAS.

LA PRESENCIA DEL RÍO PÁNUCO Y LA INEXISTENCIA DE COMUNICACIÓN VIAL ENTRE AMBOS MÁRGENES, HACEN QUE LA MÁRGEN IZQUIERDA POSEA UNA INFRAESTRUCTURA VIAL ELEMENTAL Y LIMITADA.

LA CIUDAD DE TAMPICO DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA HA EXPERIMENTADO UN CRECIMIENTO EN SUS ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS, QUE HAN VENIDO A MANIFESTARSE A TRAVÉS DE UNA GAMA DE ACTIVIDADES ENTRE LAS QUE DESTACA LA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES.

DE ACUERDO CON LOS DATOS PROPORCIONADOS POR LA COMISIÓN DE CONURBACIÓN DE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO PÁNUCO, LA CIUDAD DE TAMPICO HA CRECIDO COMO SE INDICA A CONTINUACIÓN:

AÑO	HABITANTES
1960	124,894
1970	185,054
1979	308,916
1980	319,759
1981	330,982
1982	342,600

PRONOSTICOS.

AÑO	HABITANTES
1985	370,521
1988	405,189
1990	425,156
2000	537,221

DE ACUERDO A LO ANTERIOR, SE ADVIERTE QUE LA POBLACIÓN CASI SE DUPLICARÁ EN LA DÉCADA DE 1990 AL AÑO 2000 (VER GRÁFICA #1).

LOS ANTERIORES DATOS ESTADÍSTICOS NOS MUESTRAN EL RIGUROSO CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE TAMPICO, Y EL QUE SE ESPERA EN AÑOS FUTUROS.

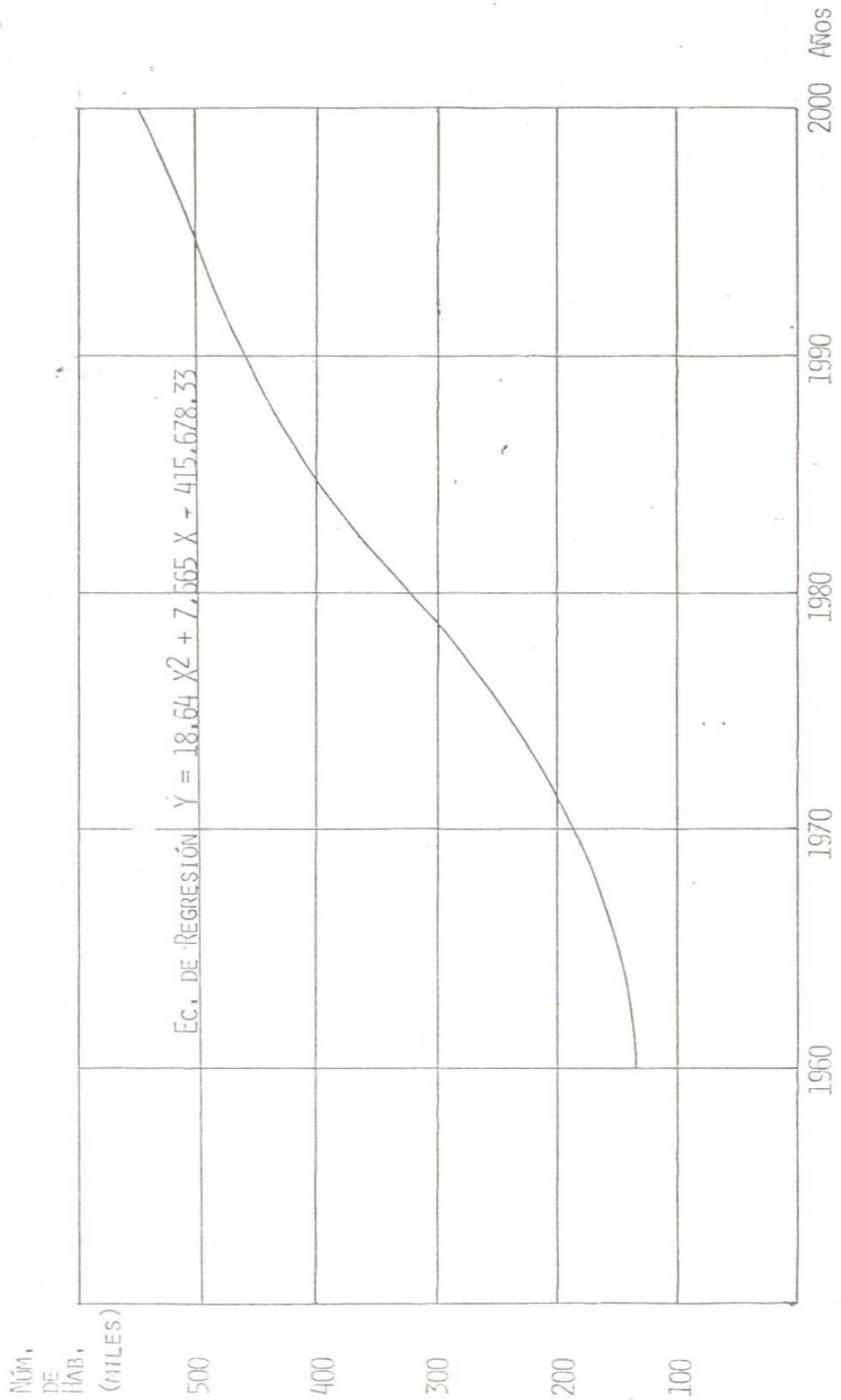
ESTE CRECIMIENTO INCIDIRÁ EN LOS SERVICIOS NECESARIOS PARA LA CIUDAD, COMO SON: AGUA POTABLE, DRENAJE, PAVIMENTACIÓN, VIVIENDA, TRANSPORTE, ESTACIONAMIENTOS, ETC., QUE DEBERÁN SER PLANEADOS Y ATENDIDOS ADECUADAMENTE Y CON ANTICIPACIÓN.

POR OTRO LADO, EN LA CIUDAD DE TAMPICO COMO EN CUALQUIER OTRA CIUDAD DEL PAÍS, SE NOTA CLARAMENTE EL FENÓMENO DEL AUMENTO ACELERADO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS AÑO CON AÑO. ACTUALMENTE LA CIUDAD TIENE REGISTRADOS 27,744 VEHÍCULOS, CIFRA QUE NO DEBE SER TOMADA EN CUENTA EN SU TOTALIDAD, YA QUE EXISTE UNA GRAN CANTIDAD DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS, NO REGULARIZADOS, ADEMÁS DE QUE MUCHOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS CIRCULAN CON PLACAS DEL ESTADO DE VERACRUZ (ESTO CON EL OBJETO DE NO PAGAR EL IMPUESTO POR CAMBIO DE PROPIETARIO).

B.- DIAGNÓSTICO.

EN VIRTUD DE LA CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES COMERCIALES, ADMINISTRATIVAS, CULTURALES Y DE RECREACIÓN EN EL DISTRITO CENTRAL DE LA CIUDAD DE TAMPICO, SE HA INCREMENTADO EN FORMA INSOSPECHADA EL FLUJO VEHICULAR; AUNADO ESTO A QUE LA CIUDAD CARECE DE UNA ADECUADA ESTRUCTURA URBANA, DE LA ANGOSTURA DE SUS CALLES Y A LA FALTA DE LUGARES PARA ESTACIONAMIENTO, SE AGRAVA DÍA CON DÍA EL PROBLEMA VIAL, REFLEJADO EN CONGESTIONAMIENTOS, DEMORAS, ACCIDENTES, RUIDO, SMOG, FALTA DE LUGARES PARA ESTACIONAMIENTO, ETC., AFECTANDO NO SOLO A CONDUCTORES, SINO TAMBIÉN A PEATONES, COMERCIANTES, HOMBRES DE NEGOCIOS, CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA,

CRECIMIENTO DE POBLACION DE LA CIUDAD DE TAMPICO



EL NÚMERO DE ACCIDENTES SUCEDIDOS DE AGOSTO DE 1984 A JULIO DE 1985 EN TAMPICO, SON UN REFLEJO FIEL DE LA PROBLEMÁTICA VIAL QUE VIVIMOS, YA QUE DE LOS 1637 ACCIDENTES OCURRIDOS EN TODA LA CIUDAD EL 26 % SE PRESENTARON EN EL DISTRITO CENTRAL DE NEGOCIOS DE ACUERDO AL SIGUIENTE CUADRO:

	EN TAMPICO	PRIMER CUADRO
NÚMERO DE ACCIDENTES	1637	421
MUERTOS	4	0
HERIDOS	122	34
COLISIONES	1630	419

LA CIUDAD DE TAMPICO TOMÓ SU ESTRUCTURA COMO TAL A PARTIR DE 1824, PERO FUE HASTA 1910 A RAÍZ DEL DESCUBRIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL PETRÓLEO CUANDO FUE MÁS NOTABLE SU DESARROLLO. LA PRESENCIA DE LAS EMPRESAS EXPLOTADORAS DEL PETRÓLEO, PROPICIARON LA CREACIÓN DE COLONIAS ALREDEDOR DEL NÚCLEO CENTRAL, PERO CONTINUABA SIENDO AHÍ, EN EL ANTIGUO CENTRO, DONDE SE REALIZABAN LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS, DE COMERCIO Y DE NEGOCIOS. MUCHAS DE LAS ACTUALES CONSTRUCCIONES DATAN DE ESOS AÑOS, POR LO QUE LAS NECESIDADES DE ESTACIONAMIENTOS QUE DEMANDAN LAS ACTIVIDADES QUE AHORA EN ELLAS SE REALIZAN, SON SOLO SATISFECHAS POR LOS LUGARES DISPONIBLES EN LOS ARROYOS DE LAS CALLES, O EN UNOS POCOS LOTES BALDÍOS Y VARIOS ESTACIONAMIENTOS EN EDIFICIOS PRIVADOS, QUE HAN TENIDO LA PRECAUCIÓN DE SATISFACER SU PROPIA DEMANDA.

UNA GRAN PARTE DE LOS CONFLICTOS DE TRÁNSITO EN NUESTRAS CALLES SON PROPICIADOS POR LAS INADECUADAS OBRAS QUE EXISTEN PARA ESTACIONAMIENTO, LOS CONDUCTORES QUE PRETENDEN ENCONTRAR UN LUGAR PARA ESTACIONARSE CERCA DE SU DESTINO, PERMANECEN EFECTUANDO GIROS ALREDEDOR DE LAS CUADRAS, ESPERANDO LA OPORTUNIDAD DE DETENERSE, Y ESTO DIFICULTA AÚN MÁS LA FLUIDEZ DE LOS ALTOS VOLÚMENES VEHICULARES EN ALGUNAS CALLES.

DEBIDO A LA CARENCIA DE ESTACIONAMIENTOS PARA LOS VEHÍCULOS DE MOTOR FUERA DE LA VÍA PÚBLICA Y AL INCREMENTO DE LA CANTIDAD DE LOS MISMOS, SE HA TENIDO LA NECESIDAD DE PERMITIR EL ESTACIONAMIENTO JUNTO A LAS ACERAS EN UN ÁREA DESTINADA A LA CIRCULACIÓN DISMINUYENDO CONSECUENTEMENTE LA CAPACIDAD DE LAS VÍAS Y COOPERANDO EN FORMA MUY EFICAZ AL CONGESTIONAMIENTO.

EN LA OPERACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA CALLE SE PRESENTAN PROBLEMAS SIMILARES, DEBIDO PRINCIPALMENTE A QUE NO EXISTE DISPOSICIÓN SOBRE EL NÚMERO MÁXIMO DE VEHÍCULOS QUE DEBE ACEPTAR UN LOCAL DE ACUERDO A SU SUPERFICIE, EN ESTOS SITIOS Y SOBRE TODO EN LOS DE SERVICIO PÚBLICO, LOS VEHÍCULOS SON ACOMODADOS DE TAL FORMA POR EL PERSONAL DEL PROPIO LOCAL QUE RESULTA CASI IMPOSIBLE PARA ELLOS MISMOS INTRODUCIRSE A LOS VEHÍCULOS, GENERALMENTE PARA CUALQUIER TAMAÑO DE PREDIO Y SOBRE TODO EN LAS HORAS DE MAYOR DEMANDA, QUEDA SOLO UN PASILLO DE CIRCULACIÓN, OBLIGANDO A HACER MANIOBRAS CON VARIOS VEHÍCULOS PARA SACAR ALGÚN OTRO. NO EXISTE REGLAMENTACIÓN PARA USUARIOS Y EMPLEADOS, LA TARIFA DE COBRO ES OTRO PUNTO EN DONDE DIFIEREN LOS PRESTADORES DE ESTE SERVICIO AL NO EXISTIR UNA REGLAMENTACIÓN PARA ELLA.

OTRO ASPECTO MUY IMPORTANTE EN LA OPERACIÓN VIAL Y SU CONFLICTO CON EL ESTACIONAMIENTO, SE OBSERVA CON LOS VEHÍCULOS DE CARGA QUE EFECTÚAN REPARTO A LOS COMERCIOS Y NEGOCIOS DE LA ZONA, LA FALTA DE UNA ADECUADA REGLAMENTACIÓN EN CUANTO A HORARIO, TIPO DE VEHÍCULO Y LUGAR PARA REALIZARLO, ORIGINA QUE ESTO SE LLEVE A CABO EN FORMA ANÁRQUICA CON LAS CONSECUENTES MOLESTIAS A PEATONES, CONDUCTORES Y PASAJEROS, ÉSTE CONFLICTO SE AGRAVA AÚN MÁS CON LA INCONCIENCIA DE LOS COMERCIANTES Y PROPIETARIOS DE LA ZONA QUE ABUSAN AL PROHIBIR EL ESTACIONAMIENTO ENFRENTA DE SUS LOCALES, UTILIZÁNDOLOS COMO EXCLUSIVOS, DISMINUYENDO EN GRAN PARTE LA OFERTA EXISTENTE.

LA CARENCIA DE SEÑALAMIENTO VIAL INFORMATIVO Y RESTRICTIVO, Y LA ESCASA VIGILANCIA DEL PERSONAL DE TRÁNSITO HAN ORIGINADO QUE EN MUCHAS DE LAS CALLES EL ESTACIONAMIENTO SE SOLUCIONE CONFORME A LAS NECESIDADES PARTICULARES DEL USUARIO.

C.- PRONÓSTICO.

POR EL PAPEL QUE DESEMPEÑAN LAS POBLACIONES DE TAMPICO Y MADERO, DEBIDO A SU GRAN CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES COMERCIALES, INDUSTRIALES, Y DE SERVICIOS, HAN SIDO EL CENTRO DE ATRACCIÓN DE UNA GRAN POBLACIÓN INMIGRANTE QUE SE HA ASENTADO EN ESTOS MUNICIPIOS. EL INCREMENTO DE LA POBLACIÓN TIENE COMO CONSECUENCIA UN CONTINUO CRECIMIENTO EN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS, QUE GENERALMENTE NO SE PRESENTA EN LA MISMA PROPORCIÓN QUE EL INCREMENTO POBLACIONAL.

EN 1965 EXISTÍAN EN TODO EL PAÍS UN PROMEDIO DE 34 HABITANTES POR VEHÍCULO (SAHOP), PERO PARA 1975 ESTA CIFRA SE HABÍA REDUCIDO A 17, UNA DIFERENCIA DE CASI 50% EN SOLO 10 AÑOS. EN LA ZONA CONURBADA ESTA SITUACIÓN SE PRESENTABA

EN 1979 CON 18.1 HABITANTES POR VEHÍCULO, PERO CON LAS TENDENCIAS ESPERADAS ES TA RELACIÓN TENDERÁ A DISMINUIR DE LA MISMA FORMA COMO SUCEDIÓ EN TODO EL PAÍS, CONSERVADORAMENTE SE HA ESTIMADO QUE ESTA CIFRA ES PARA 1985 DE 9 HABITANTES POR VEHÍCULO Y SERÁ DE CERCA DE 5 PARA EL AÑO 2000, LO QUE REPRESENTARÁ APROXIMADAMENTE 107,445 VEHÍCULOS DE MOTOR PARA ESE AÑO EN EL MUNICIPIO DE TAMPICO Y DE 350,000 PARA TODA LA ZONA CONURBADA.

ADEMÁS DE LA NECESIDAD DE ESPACIOS DE CIRCULACIÓN PARA ESE VOLUMEN SE REQUERIRÁ DE LUGARES PARA LA DETENCIÓN Y GUARDA DE LOS VEHÍCULOS, Y SI YA EN LA ACTUALIDAD ESTE CONCEPTO SE PRESENTA CONFLICTIVO EN DETERMINADAS ZONAS DE LA CIUDAD, SU CRECIMIENTO A FUTURO TRANSFORMARÁ GRANDEMENTE LAS ACTIVIDADES.

LA ESTRUCTURA VIAL INTRAURBANA, ACTUALMENTE CARENTE DE JERARQUÍA Y CONTINUIDAD ADECUADAS, Y FUERTEMENTE CONGESTIONADA, EN PARTICULAR EN LA ZONA CENTRO DE TAMPICO, SERÁ TOTALMENTE INSUFICIENTE PARA CONTENER EL INCREMENTO DE TRÁNSITO EN LOS PRÓXIMOS AÑOS SI NO SE PREVEEN SOLUCIONES ADECUADAS.

CAPITULO IV

OBJETIVOS DEL ESTUDIO.

EL PRESENTE ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO SE REALIZÓ A FIN DE TENER LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA EVALUAR EL PROBLEMA DE ESTACIONAMIENTO EN EL DISTRITO CENTRAL DE LA CIUDAD DE TAMPICO, Y ANALIZAR LA MANERA MAS CONVENIENTE DE SOLUCIONARLO.

ENTRE LOS OBJETIVOS QUE SE HAN PRETENDIDO ALCANZAR ESTÁN:

- A.- LA INVESTIGACIÓN DE LOS LUGARES DONDE LAS PERSONAS PUEDEN ESTACIONAR SUS VEHÍCULOS, Y DONDE LO HACEN REALMENTE.
- B.- CONOCER LA DURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO.
- C.- OBTENER UNA INFORMACIÓN DETALLADA SOBRE LA CAPACIDAD Y USO DE LOS LUGARES EXISTENTES PARA ESTACIONAR.
- D.- OBTENER INFORMACIÓN SOBRE LA DISTRIBUCIÓN Y MAGNITUD DE LA DEMANDA DE ESTACIONAMIENTO.
- E.- PROPONER ESTRATEGIAS QUE COADYUVEN A MEJORAR EL PROBLEMA ACTUAL DE ESTACIONAMIENTO.

PARA SU IMPLEMENTACIÓN, SE HA PROCEDIDO DE LA SIGUIENTE MANERA:

PRIMERAMENTE SE HA DELIMITADO LA ZONA CENTRAL POR UN CORDÓN, DENTRO DEL CUAL SE INCLUYEN LOS PRINCIPALES USOS DEL SUELO Y GRANDES GENERADORES DE ESTACIONAMIENTO. LUEGO DE DEFINIR LA ZONA DONDE SE DESARROLLARÍA EL ESTUDIO, SE REALIZÓ UN INVENTARIO DE LAS CONDICIONES DE ESTACIONAMIENTO EN LA CALLE Y FUERA DE ELLA, DETERMINÁNDOSE EL NÚMERO DE CAJONES DISPONIBLES, SEGÚN EL TIPO DE ESTACIONAMIENTO. UNA VEZ OBTENIDOS ESTOS DATOS, SE RODEÓ LA ZONA DE ESTUDIO CON UN CORDÓN IMAGINARIO, A LO LARGO DEL CUAL SE LOCALIZARON TODAS LAS ENTRADAS Y SALIDAS. POR MEDIO DE AFOROS VEHICULARES DURANTE 12 HORAS, SE OBTUVIERON LOS DATOS NECESARIOS PARA DEFINIR POR DIFERENCIA, LAS HORAS EN QUE LA ACUMULACIÓN DE VEHÍCULOS ERA MAYOR DENTRO DE LA ZONA.

DENTRO DEL LAPSO EN QUE LA ACUMULACIÓN FUE MAYOR SE EFECTUÓ UN INVENTA-

RIO DE VEHÍCULOS ESTACIONADOS TANTO EN LUGARES PERMITIDOS COMO -- PROHIBIDOS. CON ESTO SE LOCALIZÓ EL ÁREA DONDE SE CONCENTRAN LAS PRINCIPALES DEMANDAS DE LUGARES DE ESTACIONAMIENTO. CON EL NÚMERO DE VEHÍCULOS REGISTRADOS ESTACIONADOS Y EL NÚMERO DE CAJONES DISPONIBLES FUÉ POSIBLE DEFINIR LA DEMANDA Y OFERTA DE ESTACIONAMIENTO QUE SE PRESENTA EN LA ACTUALIDAD EN LA ZONA. DE AQUÍ PUDO SER DEFINIDO EL DÉFICIT DE LUGARES QUE SE SUFRE EN ESTA PARTE DE LA CIUDAD. SE HICIERON ADEMÁS ESTUDIOS DEL USO QUE SE DA AL ESTACIONAMIENTO TANTO EN LA CALLE COMO FUERA DE ELLA, CON OBJETO DE CONOCER EL GRADO DE UTILIZACIÓN EXISTENTE.

CON LA INFORMACIÓN ANTERIOR, SE PROCEDIÓ A UNA ETAPA DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS, DETERMINANDO DE ESTA MANERA LAS CONCLUSIONES DEL ESTUDIO Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN.

CAPITULO V

DELIMITACION DEL AREA EN ESTUDIO

LA DEMANDA DE SERVICIO SE PRESENTA EN LA CIUDAD CON INTENSIDADES DIFERENTES, INTERESANDO EN ESTE ESTUDIO AQUELLAS DE MAYOR CONCENTRACIÓN. EN GENERAL, DONDE HAY PROBLEMAS DE ESTACIONAMIENTO TAMBIÉN EXISTEN CONGESTIONAMIENTOS DE TRÁNSITO, Y ESO YA ES TÍPICO EN LA ZONA CENTRAL DE TAMPICO, DONDE COMO SE MENCIONÓ ANTERIORMENTE HAY UNA GRAN CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES.

COMO YA SE HA VISTO QUE ALGUNOS POSEEDORES DE VEHÍCULOS TIENEN QUE ESTACIONAR A ESTOS A UNA DISTANCIA CONSIDERABLE DE SU DESTINO. FUÉ NECESARIO INCLUIR CIERTA PORCIÓN DE LOS ALREDEDORES EN EL ÁREA DE ESTUDIO. EL ÁREA FUÉ DEFINIDA PRECISAMENTE MEDIANTE LA OBSERVACIÓN DIRECTA DE LA FORMA COMO SE DESARROLLA LA CIRCULACIÓN Y LA DISTANCIA MÁXIMA QUE ESTA DISPUESTO A CAMINAR UN CONDUCTOR - LUEGO DE HABERSE ESTACIONADO, Y CUYO DESTINO ES LA ZONA CENTRO.

LA ZONA DE ESTUDIO CUBRE EL ÁREA CUYOS LÍMITES LO CONSTITUYEN: AL NORTE LA CALLE ESTRELLA; AL SUR LA CALLE RIVERA, PARALELA A LA F.F.C.C., QUE RECORRE LA ZONA FRANCA DEL PUERTO; AL ORIENTE LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR Y AL PONIENTE LA CALLE DR. CARLOS CANSECO. EN ESTE RECTÁNGULO DE SEIS CUADRAS DE ANCHO Y DOCE CUADRAS DE LARGO, SE UBICA LA PLAZA DE ARMAS CASI EN SU CENTRO, LA ZONA COMERCIAL SE ENCUENTRA AL ORIENTE Y LA ZONA DE MERCADOS AL SUR. EN LA PARTE NORTE DEL ÁREA DELIMITADA Y A TRAVÉS DE ELLA SE ENCUENTRAN LAS CALLES ALTAMIRA Y ALVARO OBREGÓN QUE SON EMPLEADAS PARA LLEGAR Y SALIR DEL CENTRO EN EL SENTIDO ESTE - OESTE; Y EN SENTIDO NORTE - SUR LAS CALLES CÉSAR LÓPEZ DE LARA E ISAURO ALFARO QUE CONECTAN LA ZONA CENTRAL CON EL BULEVAR ADOLFO LÓPEZ MATEOS. (PLANO No. 1).

EL ESPACIO ENCERRADO DENTRO DE ESTOS LÍMITES TIENE UNA SUPERFICIE TOTAL DE 790,830 METROS CUADRADOS DE ÁREA, Y FUÉ ELIGIDO

POR CONSIDERARSE QUE ENCERRABA LAS ÁREAS DE INFLUENCIA Y LOS PRINCIPALES GENERADORES DE ESTACIONAMIENTOS DEL DISTRITO CENTRAL DE NEGOCIOS, APARTE DE CONSIDERARSE LA ZONA MÁS CONFLICTIVA DE LA CIUDAD, YA QUE EN ELLA SE ENCUENTRA LA CUARTA PARTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LOS MAYORES PORCENTAJES DE DEMORAS EN LA CIRCULACIÓN, ALTOS ÍNDICES DE VOLÚMENES VEHICULARES, PEATONALES Y CONCENTRACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

EN ESTA ZONA SE ENCUENTRAN LAS CALLES CUYAS CONSTRUCCIONES ESTAN DEDICADAS AL COMERCIO, OFICINAS GUBERNAMENTALES Y DE DESPACHOS, CINES, IGLESIAS, HOTELES, RESTAURANTES, BANCOS, SIENDO ÉSTOS GRANDES CENTROS INDIVIDUALES GENERADORES DE ESTACIONAMIENTOS.

COMERCIAL
HABITACIONAL
MIXTA

SIMBOLOGIA

	HABITACIONAL
	COMERCIAL
	MIXTA

