

CAPITULO VIII

PROPUESTAS DE SOLUCION.

COMO RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL TRÁNSITO Y EL ESTACIONAMIENTO SE PRESENTAN A CONTINUACIÓN ALGUNAS MEDIDAS Y RECOMENDACIONES PARA LA ZONA-CENTRAL DE LA CIUDAD DE TAMPICO, ENMARCADOS EN PLANES A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO.

PROBABLEMENTE ALGUNAS PROPUESTAS NO SEAN VISTAS CON BUENOS OJOS, PERO - LO IMPORTANTE SERÁ CONTINUAR LOS ESTUDIOS QUE PERMITAN DAR SOLUCIÓN AL ACTUAL-PROBLEMA VIAL QUE VIVIMOS.

A) PROPUESTAS CONCRETAS (CORTO PLAZO)

1) CREAR UNA COMISIÓN DE ESTACIONAMIENTOS.

EL OBJETIVO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL TRÁNSITO ES MANTENER LA RED VIAL - EN OPERACIÓN, HACER POSIBLE QUE SE MUEVAN LAS PERSONAS Y LOS VEHÍCULOS, Y PERMITIR QUE TODO EL QUE QUIERA SE TRASLADÉ Y DESARROLLE SUS ACTIVIDADES EN FORMA EFICIENTE.

SON BIEN CONOCIDAS LAS DIFICULTADES QUE DEBEN VENCERSE PARA INTRODUCIR LA INGENIERÍA DE TRÁNSITO EN UNA DEPENDENCIA OFICIAL, YA SEA EL MÁS ALTO NIVEL DEL GOBIERNO CENTRAL O EN UNA MODESTA DEPENDENCIA DE UN GOBIERNO REGIONAL O MUNICIPAL.

TODO DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO HA TENIDO UN COMIENZO MODESTO Y DIFÍCIL. LAS FUNCIONES BÁSICAS QUE HAN SIDO CUBIERTAS POR ESTOS DEPARTAMENTOS ESPECIALIZADOS SON PRINCIPALMENTE: PLANEACIÓN, RECOPIACIÓN DE DATOS, ANÁLISIS Y EVALUACIONES ECONÓMICAS, PROYECTOS, DISPOSITIVOS DE CONTROL, TRANSPORTE PÚBLICO, ESTACIONAMIENTOS.

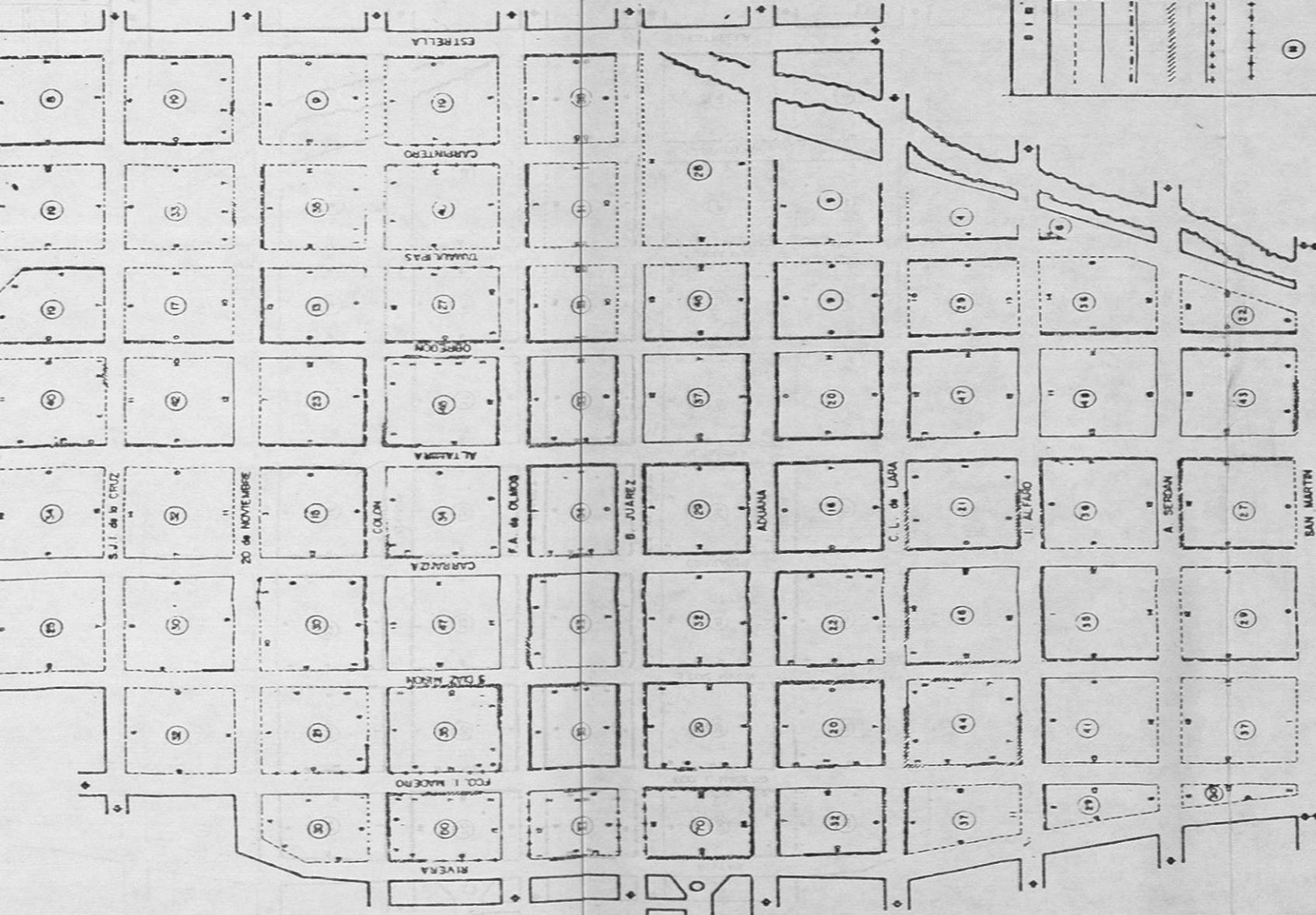
EN VISTA DEL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE LA CIUDAD DE TAMPICO, Y LA GRAVEDAD DE LOS PROBLEMAS VIALES QUE AUMENTAN DÍA A DÍA, ES URGENTE LA FORMACIÓN DE UN DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO. ÉSTA COMISIÓN DEBE CONTAR CON EQUIPO TÉCNICO Y HUMANO NECESARIO PARA PLANEAR UNA METEODOLOGÍA QUE MEJORE LA SITUACIÓN ACTUAL.

A CONTINUACIÓN SE PROPONE LA UBICACIÓN DENTRO DE LA ORGANIZACIÓN ACTUAL DEL DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO. VER FIGURA NO. 1.

EN EL ORGANISMO ANTERIOR QUEDA PERFECTAMENTE DEFINIDO LA UBICACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE ESTACIONAMIENTO QUE TENDRÁ COMO PRINCIPALES FUNCIONES LAS SIGUIENTES:

- A) COORDINAR LOS ESTUDIOS NECESARIOS PARA DETERMINAR LA DEMANDA Y ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OFERTA PARA ESA DEMANDA.
- B) LOCALIZAR PREDIOS O EDIFICACIONES QUE PUEDAN SER HABILITADOS COMO ESTACIONAMIENTOS Y ELABORAR PROYECTOS.
- C) FIJAR LAS NORMAS QUE DEBE SEGUIR CADA LOTE, EDIFICACIÓN O PARTE DE LA VÍA PÚBLICA PARA DAR UN BUEN SERVICIO A LOS USUARIOS BASÁNDOSE EN EL REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES. ADEMÁS, AUXILIAR EN LA DIRECCIÓN DE

ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS
 ESTACIONAMIENTO CON PASQUINETO
 ESTACIONAMIENTO LIBRE



SIMBOLOGIA

| | |
|-------|---|
| --- | ESTACIONAMIENTO LIBRE |
| — | ESTACIONAMIENTO CON PASQUINETO |
| - - - | ESTACIONAMIENTO RESTRINGIDO |
| //// | ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO |
| + | ESTACIONAMIENTO EN BATERIA |
| + | ESTACIONAMIENTO DE HITO (RAMPA) |
| Ⓜ | NUMERO DE VEHICULOS ESTACIONADOS EN LA MAÑANA |

- OBRAS PÚBLICAS EN EL DICTAMEN DE PROYECTOS DE ESTACIONAMIENTO.
- D) ELABORAR ESTUDIOS SOBRE TARIFAS SEGÚN LA UBICACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO Y LA INVERSIÓN HECHA.
 - E) ELABORAR NÓRMAS DE SEGURIDAD PARA CADA CASO.
 - F) SUPERVISAR QUE LOS ESTACIONAMIENTOS ESTÉN EN BUEN ESTADO EN LO QUE SE REFIERE A LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES, CASETAS, VALLAS, ILUMINACIÓN, SEÑALES, ETC.
 - G) CUIDAR DE CONSERVAR EN BUEN ESTADO, MECÁNICO Y FUNCIONAL, LOS ESTACIONÓMETROS EN LA VÍA PÚBLICA.
 - H) VIGILAR EL USO DE ESTACIONAMIENTO EN LA CALLE.
 - I) ELABORAR PUBLICACIÓN PARA LOS USUARIOS.

2) EDUCACIÓN VIAL Y VIGILANCIA POLICIACA.

PARA AFRONTAR EL PROBLEMA DE TRÁNSITO, ES INDISPENSABLE APOYARSE EN 3 - PILARES FUNDAMENTALES.

- LA EDUCACIÓN VIAL
- LA VIGILANCIA POLICIACA
- LA INGENIERÍA DE TRÁNSITO.

ES AQUI, EN LA INTEGRACIÓN DE ESTOS 3 FACTORES DONDE ENCONTRAMOS LA IMPORTANCIA QUE TIENEN LOS ELEMENTOS CON QUE SE CUENTA PARA ATACAR EL PROBLEMA VIAL, POR UN VERDADERO SISTEMA EDUCATIVO QUE ESTÉ EN COORDINACIÓN CON LOS PROGRAMAS EDUCATIVOS DEL GOBIERNO DEL ESTADO Y FEDERAL.

ESTAMOS AL INICIO DE UNA ETAPA DE LA EDUCACIÓN VIAL QUE PUEDE SER DEFINITIVA PARA EL CAOS VIAL QUE HEMOS CREADO SEA NO SOLO DETENIDO, SINO DEFINITIVAMENTE ERRADICADO. LOS MAESTROS Y PROFESIONISTAS A CUALQUIER NIVEL DE ENSEÑANZA TIENEN UNA GRAVE RESPONSABILIDAD EN LA TAREA DE ORIENTAR, PROPICIAR Y ENRIQUECER LAS POSIBILIDADES DE CONOCIMIENTO. POR ELLO DEBEN AMPLIAR EL HORIZONTE DE SUS CONOCIMIENTOS CON LOS PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL.

SE DEBEN ESTRUCTURAR PLANES O CAMPAÑAS QUE PERMITAN OBTENER LOS OBJETIVOS DESEADOS. ESTOS PROGRAMAS DEBEN SER DIRIGIDOS POR LA OFICINA DE EDUCACIÓN VIAL, LA CUAL FORMA PARTE DE LA COMISIÓN DE ESTACIONAMIENTOS PROPUESTO.

EN CUANTO A LA VIGILANCIA POLICIACA, ES NECESARIO QUE LAS AUTORIDADES SEPAN CREAR LEYES Y REGLAMENTOS ADAPTADOS A LAS NECESIDADES DEL TRÁNSITO MODERNO Y QUE LAS HAGAN CUMPLIR POR MEDIO DE ELEMENTOS HUMANOS QUE SEAN VERDADEROS PROFESIONALES DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO, EMANADOS DE LAS ESCUELAS DE POLICÍA;

B) PROPUESTAS GENERALES (MEDIANO Y LARGO PLAZO).

MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

1) DESCENTRALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL DISTRITO CENTRAL.

ES INDUDABLE QUE LA FALTA DE LUGARES PARA ESTACIONAMIENTO EN LA ZONA CÉNTRICA DE TAMPICO, DA LUGAR A ENORMES DIFICULTADES EN EL TRÁNSITO DE LAS CALLES, LO ANGOSTO DE ESTAS HA REDUCIDO LA CAPACIDAD A NIVELES DE SERVICIO CRÍTICOS. COMO CONSECUENCIA DE LA NECESIDAD DE CIRCULACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL, SE RÁ ACONSEJABLE SUPRIMIR EN LOS PRÓXIMOS AÑOS TODO ESTACIONAMIENTO POR MEDIANO Y LARGO TIEMPO EN LA VÍA PÚBLICA. LOS CONGESTIONAMIENTOS VIALES DEL TRÁNSITO SON PERJUDICIALES PARA LA MARCHA DE LOS NEGOCIOS, Y ES URGENTE CONTEMPLAR LA DESCENTRALIZACIÓN DE ACTIVIDADES DE GRANDES GENERADORES DE ESTACIONAMIENTO, TALES COMO EL MERCADO BENITO JUÁREZ, LAS CENTRALES BANCARIAS (BANCO MERCANTIL DEL NORTE, BANCO NACIONAL DE MÉXICO), LAS OFICINAS DE LA PRESIDENCIA MUNICIPAL, SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, CORREOS, TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS DE MÉXICO, CON LO CUAL SE COLABORARÍA EN FORMA EFICAZ A LA REDUCCIÓN DE LA ESCASEZ DE LUGARES PARA ESTACIONAMIENTO, Y DISMINUIRÍA LAS TENSIONES DE PERSONAS QUE TRANSITAN APRESURADAMENTE EN BUSCA DE SOLUCIONES A MÚLTIPLES PROBLEMAS DE NEGOCIOS.

2) ZONIFICACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL DE NEGOCIOS.

ES IMPORTANTE CONSIDERAR LA CONVENIENCIA DE UNA ZONIFICACIÓN DEL DISTRITO CENTRAL DE NEGOCIOS, ENTENDIÉNDOSE POR ESTA EL DETERMINAR Y NORMAR EL USO DEL SUELO EN TODA LA ZONA ESTUDIADA.

LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN Y REMODELACIÓN DEL CENTRO DE LA CIUDAD DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO ESTÁN CONDICIONADAS A UN PROGRAMA PARALELO DE PROMOCIÓN DE NUEVOS ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS Y FAVORECER LA CREACIÓN DE CALLES PEATONALES DESDE LOS PUNTOS DE VISTA EFICIENCIA, COMODIDAD Y SEGURIDAD.

ESTA PROMOCIÓN DE UNO O VARIOS NUEVOS ESTACIONAMIENTOS PARA EL SERVICIO PÚBLICO, DEBE TOMAR EN CUENTA LA UBICACIÓN ADECUADA DE DICHS ESTACIONAMIENTOS COMO TERMINALES DE ENLACE DE LOS VIAJES DE LOS USUARIOS CON DESTINO A LAS

ÁREAS PEATONALES, Y A LOS PRINCIPALES CENTROS GENERADORES DEL DISTRICTO CENTRAL DE NEGOCIOS.

COMO PRIMER PASO ES NECESARIA LA LOCALIZACIÓN DE LOTES O PREDIOS CON SUPERFICIES APROXIMADAS A LOS 1000 M² QUE ACTUALMENTE SEAN UTILIZADOS COMO LOTES DE ESTACIONAMIENTO O NO TENGAN USO ESPECÍFICO, COMO LOS BALDÍOS; O QUE LAS CONSTRUCCIONES QUE EN ELLAS SE ENCUENTRAN NO TENGAN EL SUFICIENTE VALOR QUE IMPIDA DERRUMBARLOS.

UN LUGAR BASTANTE ADECUADO SE ENCUENTRA A ESPALDAS DEL EDIFICIO MUNICIPAL, CON APROXIMADAMENTE 800 METROS CUADRADOS DE SUPERFICIE; QUE ES USADO ACTUALMENTE COMO ESTACIONAMIENTO PARA ESAS OFICINAS. SE PROPONE CONSTRUIR UN EDIFICIO DE 4 Ó 6 NIVELES PARA ALIGERAR EN ALGO LA DEMANDA, LO QUE PROPORCIONARÍA UN AUMENTO EN LA OFERTA DE 128 A 192 CAJONES DE ESTACIONAMIENTO.

HACIA EL SUR DE LA PLAZA DE ARMAS, EN LA MANZANA No. 28, SE ENCUENTRA EL ESTACIONAMIENTO COLÓN, CON UN ÁREA DE 1750 METROS CUADRADOS POR LO QUE SE PROPONE UN ESTACIONAMIENTO DE 5 NIVELES QUE SE REFLEJARÍAN EN UNA OFERTA DE 350 CAJONES DE ESTACIONAMIENTO.

TAMBIÉN, CIRCULANDO POR LA CALLE OBREGÓN, EN EL CRUCE CON AQUILES SERDÁN SE ENCUENTRA UN LOTE EN LA MANZANA No. 75; CUYAS CONSTRUCCIONES ESTÁN ABANDONADAS; DICHO PREDIO CUENTA CON UN ÁREA DE 600 METROS CUADRADOS APROXIMADAMENTE, Y POR SUS CARACTERÍSTICAS ES APROPIADO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN EDIFICIO DE 3 Ó 4 NIVELES, LO QUE PROPORCIONARÍA DE 72 A 96 CAJONES MÁS DE ESTACIONAMIENTO.

POR OTRA PARTE, ES URGENTE DICTAR MEDIDAS QUE PERMITA QUE SE DEFINA EL USO MÁS CONVENIENTE DEL SUELO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD. LA EXISTENCIA DE TALLERES MECÁNICOS, GASOLINERAS, Y UNA GRAN CANTIDAD DE REFACCIONARIAS Y NEGOCIOS PARA SERVICIO DE AUTOMÓVILES SON UN FACTOR MUY IMPORTANTE QUE CONTRIBUYE A LA GENERACIÓN DE TRÁNSITO Y CONSECUENTEMENTE DE ESTACIONAMIENTOS EN EL DISTRITO CENTRAL DE NEGOCIOS, POR LO QUE ES CONVENIENTE CONSIDERAR Y NORMAR EL USO DEL SUELO PARA CIERTAS ACTIVIDADES DE NATURALEZA ESPECÍFICA YA QUE NO SOLAMENTE AYUDARÍAN A RESOLVER LOS PROBLEMAS QUE ACTUALMENTE SE ESTÁN GENERANDO, SINO QUE INDUDABLEMENTE CONTRIBUIRÍA A UN MEJORAMIENTO GENERAL DE LA ZONA.

MEDIDAS TECNICAS

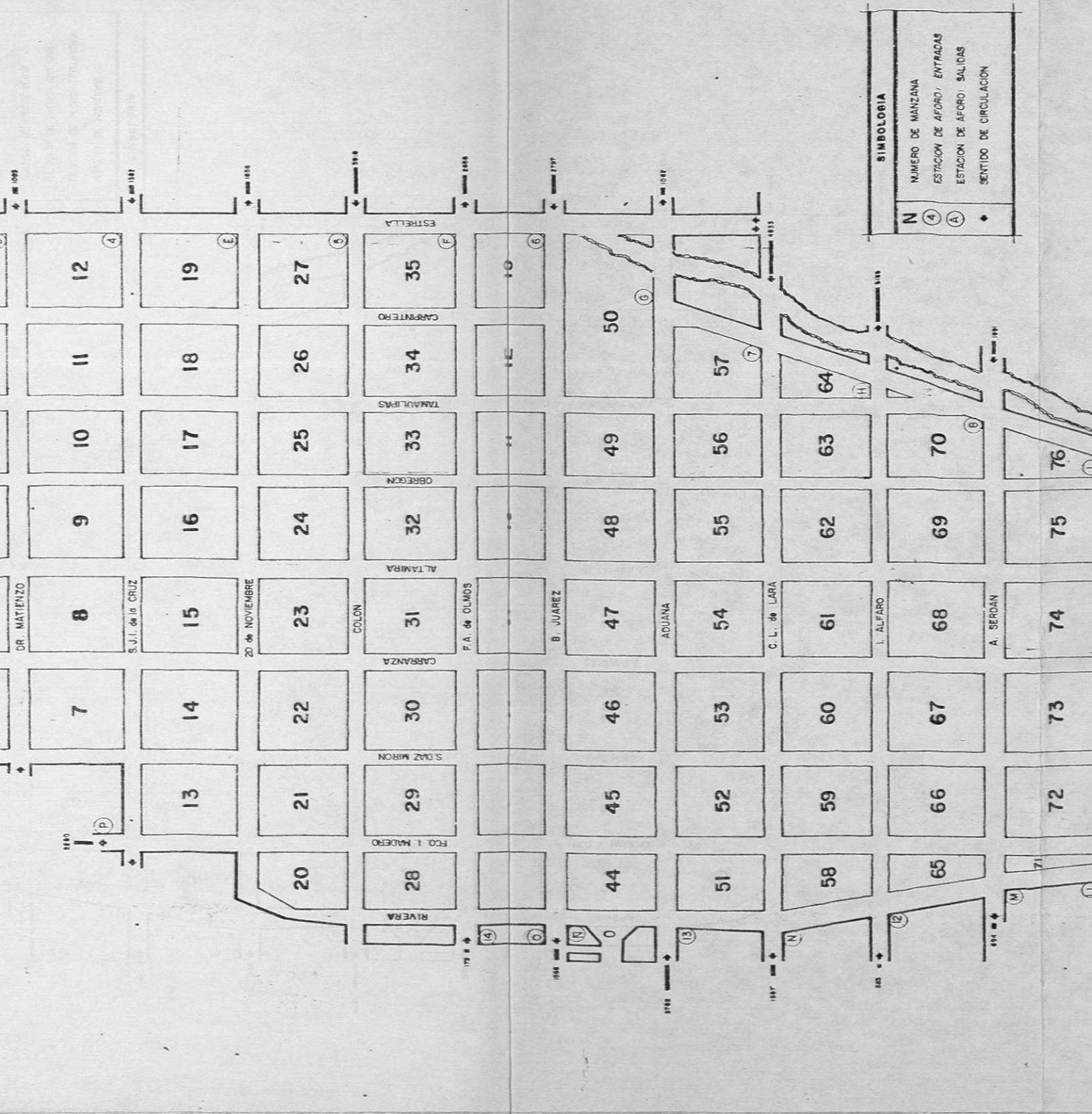
1.- CONTROL OPERATIVO DEL TRÁNSITO Y LA VIALIDAD.

EN ESTE PUNTO BÁSICAMENTE NOS REFERIMOS A LAS ACCIONES QUE DEBEN REALIZARSE PARA MEJORAR LA OPERACIÓN VIAL. UNA DE ELLAS SE REFIERE A LA PROHIBICIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN LA CALLE EN HORAS DE MÁXIMA DEMANDA, CON ESTO SE LOGRARÍA AUMENTAR LA FLUIDEZ DE LA CIRCULACIÓN AL SER APROVECHADA TODA SU SUPERFICIE PARA CIRCULAR Y NO PARA ALMACENAR VEHÍCULOS. SE PUEDE LOGRAR ADEMÁS, UNA ORDENACIÓN DE LAS PARADAS DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, SIN INTERRUPTIR EL FLUJO NORMAL VEHICULAR COMO SUCEDER ACTUALMENTE, LAS ARTERIAS QUE PRESENTAN GRANDES VOLÚMENES PODRÁN SER USADAS CON MAYOR AGILIDAD Y MENOR TIEMPO, SIN LOS ACOSTUMBRADOS CONGESTIONAMIENTOS Y RETARDOS. OTRA ACCIÓN ES LA REGLAMENTACIÓN DE LOS HORARIOS ESPECIALES PARA MANIOBRA DE CARGA Y DESCARGA YA QUE ACTUALMENTE SE LLEVAN A CABO EN FORMA DESORDENADA.

EL RESULTADO DEL ANÁLISIS DEL USO DE ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICANOS PERMITE DETERMINAR QUE DEBERÁ PROHIBIRSE DEFINITIVAMENTE EL ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO POR SU BAJO ÍNDICE DE ROTACIÓN, OBLIGANDO A OFICINAS Y DEPENDENCIAS A USAR LOS LOTES O EDIFICIOS CERCANOS, DE LA MISMA MANERA QUE SE PROPONE LA INSTALACIÓN DE APARATOS ESTACIONÓMETROS PARA EL CONTROL DEL TIEMPO, ESTE TIPO DE ESTACIONAMIENTO PRESENTA UN ELEVADO ÍNDICE DE ROTACIÓN, ADEMÁS DE QUE LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS QUE REPORTE SE PODRÁN DESTINAR A LA CREACIÓN DE MÁS LUGARES DE ESTACIONAMIENTOS. EL COBRO DEBERÁ HACERSE MEDIANTE UNA TARIFA DETERMINADA EN BASE A UN ESTUDIO QUE TOQUE EN CUENTA LA DURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO Y LA UBICACIÓN DEL MISMO.

POR LO QUE RESPECTA A LOS SITIOS DE TAXIS, ESTOS DEBERÁN QUEDAR UBICADOS ÚNICAMENTE EN CALLES DONDE SÍ SE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO. SU TAMAÑO Y UBICACIÓN DEBERÁ SER DETERMINADO EN UN ESTUDIO ESPECIAL PARA ESE PROPÓSITO.

POR ÚLTIMO, NO QUISIERAMOS DEJAR DE MENCIONAR LA IMPORTANCIA QUE TIENE LLEVAR UN ERICTO CONTROL DEL SEÑALAMIENTO RESTRICTIVO DE ESTACIONAMIENTO, CURANDO MANTENER LAS SEÑALES EN BUEN ESTADO Y COLOCARLAS EN LUGARES EN QUE SEA DETERMINADO PROHIBIRLO.



2.- NO OBSTACULIZAR EL DESARROLLO DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO.

EL ESPACIO DESTINADO PARA ESTACIONAMIENTO Y LA CAPACIDAD DE TRÁNSITO DE LAS CALLES AFLUENTES A LOS IMPORTANTES CENTROS GENERADORES, TIENEN QUE GUARDAR UNA MUTUA RELACIÓN; EL VOLUMEN DE VEHÍCULOS AUMENTARÁ EN LOS PRÓXIMOS AÑOS Y HABRÁ QUE PROPORCIONARLES VÍAS QUE LES GARANTICEN SU TRANSPORTE CON EFICIENCIA, COMODIDAD Y SEGURIDAD, YA SEA QUE ESTE SE REALICE EN AUTOBÚS, VEHÍCULO PARTICULAR O EN PEATONIZACIÓN. ANTE ESTA ALTERNATIVA Y ANTE LA IMPOSIBILIDAD DE ENSANCHAR LAS VÍAS PÚBLICAS, ES NECESARIO AUNQUE SEA DE UN MODO LIMITADO FAVORECER CUALQUIER DESARROLLO DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE ELLAS. EN EL DISTRITO CENTRAL NO ES ESPERAR QUE SE PUEDA CUBRIR EN EL FUTURO LAS IMPORTANTES EXIGENCIAS DE ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO, POR ESTA RAZÓN, Y POR CONSIGUIENTE, CUALQUIER AUMENTO DE SITIO DONDE SE PUEDA ESTACIONAR DENTRO DEL CENTRO DE LA CIUDAD SERÁ DE MUCHA IMPORTANCIA PARA EL DESARROLLO DE LA MISMA.

3.- DEBEN CREARSE NUEVAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO.

ES NECESARIO CONSIDERAR NUEVAS POSIBILIDADES PARA RESOLVER EL PROBLEMA DE ESTACIONAMIENTO. EL CONOCIMIENTO EXACTO DE LA MUTUA RELACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA Y LA ESTRUCTURA DEL TRÁNSITO, FORMAN LA BASE FUNDAMENTAL DE TODA PLANIFICACIÓN DE TRÁNSITO, DEL TRANSPORTE Y DE UNA ACERTADA PLANIFICACIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS, PARA LO CUAL ES NECESARIO CONOCER TANTO EL DESARROLLO EXPERIMENTADO HASTA LA FECHA, COMO LAS TENDENCIAS QUE TRAZAN LA TRAYECTORIA FUERA DE ESTAS ESTRUCTURAS, A FIN DE HACER POSIBLE SU MUTUA INDEPENDENCIA, ES DECIR, QUE EL PROBLEMA DEL ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO DE LAS CIUDADES NO SE PUEDE CONTEMPLAR SOLAMENTE DESDE UN PUNTO DE VISTA PARTICULAR, SINO QUE DEMANDA UNA SERIE DE MEDIDAS DE DIFERENTE NATURALEZA QUE DEBERÁN IRSE APLICANDO EN FORMA SIMULTÁNEA Y QUE NINGUNA DE ELLAS POR SÍ MISMA SERÁ LA SOLUCIÓN, SINO QUE SERÁ EL RESULTADO DE UN CONJUNTO DE APLICACIONES, INCLUYENDO LA REVISIÓN DE LOS MÁS ELEMENTALES CRITERIOS DE TRANSPORTA-

CIÓN COMO SON; EL DE REPARTIR MEJOR LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN EL TIEMPO, ESTO ES, LA DISTRIBUCIÓN DE HORARIOS, EN ESPECIAL LA ORGANIZACIÓN DE LOS HORARIOS DE TRABAJO, O FAVORECER LA MARCHA A PIE, ETC.

EN LA CONSIDERACIÓN DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS PARA CREAR NUEVAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO EN EL DISTRITO CENTRAL SE PUEDEN MENCIONAR:

A) CREAR NUEVAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO CONSTRUYENDO LOCALES DE ESTACIONAMIENTO EN LOS SÓTANOS DE LOS EDIFICIOS PARA USO DE LOS VISITANTES, SOBRE TODO CUANDO SE TRATE DE NUEVAS EDIFICACIONES, O DE REFORMA O AMPLIACIÓN DE LOS EXISTENTES,

B) CREAR NUEVAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA EN SUPERFICIES ESPECIALES DE ESTACIONAMIENTO ASÍ COMO EDIFICIOS DESTINADOS A TAL OBJETO O EN GARAGES SUBTERRÁNEOS,

CABE HACER NOTAR QUE MIENTRAS MÁS CERCA SE ENCUENTREN ESTOS DEL LUGAR DONDE SE CONCENTRA LA DEMANDA DARÁN UN MEJOR RESULTADO. LAS CIUDADES QUE HAN OPTADO POR CONSTRUIR ESTACIONAMIENTOS EN EL NÚCLEO DE LAS ZONAS COMERCIALES TIENEN LAS CALLES MÁS DESPEJADAS Y UN COMERCIO MÁS DINÁMICO.

4.- CREACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS DE TRANSFERENCIA,

POR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD DE TAMPICO, LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES MÁS CONVENIENTES SON LOS AUTOBUSES PARA TRANSPORTE COLECTIVO Y LOS VEHÍCULOS PARTICULARES.

LA INTERRELACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES RUTAS SE LOGRA MEDIANTE LAS LLAMADAS ESTACIONES DE TRANSFERENCIA (PARADEROS DONDE SE CAMBIA DE UN MEDIO DE TRANSPORTE A OTRO), LAS QUE ADEMÁS TIENEN CONEXIÓN CON LOS TRANSPORTES PARTICULARES MEDIANTE LA CREACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS QUE ALIENTAN EL USO DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS PARA REALIZAR VIAJES A LAS ZONAS DE MAYOR CONFLICTO VEHICULAR. ENTRE LAS VENTAJAS MÁS SOBRESALIENTES DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE TRANSFERENCIA PODEMOS MENCIONAR LAS SIGUIENTES:

---AHORRAR COMBUSTIBLE Y MANTENIMIENTO VEHICULAR,

---EVITAR EXCESIVO DESGASTE DEL VEHÍCULO,

---AHORRAR EN EL PAGO DE TARIFAS MÁS ALTAS EN OTROS ESTACIONAMIENTOS

TOS.

- PERMITIR UN DESPLAZAMIENTO MÁS RÁPIDO Y SEGURO HACIA LAS ZONAS MÁS CÉNTRICAS.
- EVITAR CONGESTIONAMIENTOS VEHICULARES CON SUS CONSECUENTES MOLESTIAS.
- DISMINUIR LA CONTAMINACIÓN Y EL USO DE ENERGÉTICOS.
- REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

ESTA PROPUESTA DE CONSTRUIR Y OPERAR ESTACIONAMIENTOS DE TRANSFERENCIA, SE DEBE IMPLEMENTAR PARALELAMENTE A UN PROGRAMA DE ZONIFICACIÓN VIAL QUE SE TRADUZCA EN CALLES DESTINADAS AL TRÁNSITO PEATONAL Y QUE FAVOREZCA EL TRANSPORTE MASIVO, Y LAS RESTANTES A RESOLVER LA DEMANDA DE TRÁNSITO DE AUTOMÓVILES PARTICULARES. PARA LLEVAR A CABO LO ANTERIOR, ES NECESARIO UNA ADECUADA ESTRUCTURACIÓN VIAL LOGRADA MEDIANTE LA CLASIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN DE LAS VÍAS QUE FORMAN LA RED Y DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE OPERACIÓN, COMPLEMENTÁNDOSE CON ACCIONES QUE LOGREN SU MEJOR APROVECHAMIENTO TALES COMO LOS DISPOSITIVOS DE CONTROL Y LA CREACIÓN DE SUFICIENTES ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA.

5.- APROVECHAMIENTO DE LAS PLAZAS PÚBLICAS CON ESTACIONAMIENTO SUBTERRANEO.

UNA DE LAS ALTERNATIVAS PARA CREAR NUEVAS POSIBILIDADES DE ESTACIONAMIENTO ES EL DE LOS GARAGES SUBTERRANEOS, LO QUE NOS CONDUCE A RECOMENDAR EL APROVECHAMIENTO DE LAS PLAZAS PÚBLICAS EXISTENTES EN LA ZONA DE ACUMULACIÓN DE DEMANDA. SE HA CONSIDERADO EL APROVECHAMIENTO DE LAS PARTES SUBTERRANEAS DE LA PLAZA DE LA LIBERTAD POR ESTAR A SOLO 100 METROS DE LA ZONA DE GRAVEDAD; ES LA ZONA IDEAL PARA ESTACIONAMIENTO, POR LO CUAL TENDRÍA UNA GRAN CANTIDAD DE VENTAJAS DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERACIONAL Y DE RECUPERACIÓN ECONÓMICA. ÉSTE ESTACIONAMIENTO PODRÍA FUNCIONAR CON AUTOSERVICIO CON REDUCIDOS GASTOS DE PERSONAL Y TENDRÍA LA VENTAJA DE CONTAR CON ESPACIOS SUFICIENTES PARA LA FORMACIÓN DE COLAS DE ESPERA SIN PROVOCAR CONGESTIONAMIENTOS.

No estaría por demás pensar, aunque quizá en una forma un poco anticipada, aprovechar para estacionamiento subterráneo el sitio que ocupa actualmente el mercado Benito Juárez.

Es muy conveniente mencionar en este punto un trabajo realizado por un técnico de alto renombre, el Ing. Rafael Cal y Mayor, relativo a las políticas de estacionamiento que se recomiendan a nivel internacional, aprovechando las plazas públicas.

La ciudad de París muchos años sostuvo el criterio de no construir estacionamientos en el centro de la ciudad para no alejar la entrada a más automóviles a esta zona. El resultado fue como era de esperarse, que las calles estuvieran invadidas quizá como ninguna otra de su tamaño en el mundo. El estacionamiento ilegal en las aceras era lo más usual, sin que sirvieran las energéticas campañas que mencionaban las sanciones que se impondrían a los infractores, sin excluir el retiro de los vehículos. Finalmente, en la segunda mitad de la década de los sesentas, se levantó la veda a la construcción de los estacionamientos y las mismas autoridades han participado en la construcción de edificios para estacionamiento subterráneos que se han construido bajo las famosas plazas de París, algunas hasta con 2000 espacios de capacidad.

Uno de los principales estados de la Unión Americana donde se inició un programa de construcción de estacionamientos fue en California. Probablemente la primera plaza pública que se utilizó para estacionamiento ha sido la que se construyó en la Union Square de San Francisco, California; consta de 4 plantas subterráneas bien acondicionadas; le siguieron, el estacionamiento subterráneo Pershing Square, California, construido en 1952 con capacidad para 2150 espacios y el que está bajo el Grand Park en Chicago, del mismo año, con 3 plantas con capacidad para 2359 espacios.

En el centro de Verna, Suiza en 1954, se construyó un estacionamiento de 2 pisos subterráneos, en la Weisen Kanz Platz; y en Francia, la plaza Víctor Hugo, ocupado por un mercado deteriorado, por medio de un convenio en 1957 de las autoridades municipales con la sociedad de Grands Parkings de Sud-Quest en el cual se comprometían a reconstruir el mercado si se les autorizaba --

CONSTRUIR ENCIMA UN EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO; SE CONSTRUYÓ UN-
EDIFICIO COMBINADO CON MERCADO Y 650 ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO.
ESTO NOS HACE PENSAR EN LA POSIBILIDAD EN BASE A ESTA EXPE-
RIENCIA, DE APLICAR EL MISMO SISTEMA EN EL LUGAR OCUPADO ACTUAL-
MENTE POR EL MERCADO BENITO JUÁREZ.

EN NUESTRO PAÍS TAMBIÉN SE HAN CONSTRUÍDO ESTACIONAMIENTOS-
SUBTERRÁNEOS POR PARTE DE LAS AUTORIDADES, TAL ES EL CASO DONDE -
SE ENCUENTRA EL MONUMENTO A LA MADRE EN EL D.F. DE 2 PLANTAS SUB-
TERRÁNEAS; O BIEN EL ESTACIONAMIENTO BAJO EL GIMNASIO GUELATAO EN LA -
LA "LAGUNILLA". EN CIUDADES DE PROVINCIA PODEMOS MENCIONAR A LA -
CIUDAD DE QUERÉTARO, A LA CIUDAD DE SAN LUIS POTOSÍ, EL ESTACIONA-
MIENTO SUBTERRÁNEO EN EL MERCADO ARGÜELLES EN CIUDAD VICTORIA, TA-
MAULIPAS Y EL DE LA MACROPLAZA EN MONTERREY, N.L.

MEDIDAS LEGALES

1.- OFRECER INCENTIVOS PARA LA CREACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS.

ES NECESARIO PROCEDER DE INMEDIATO A LA PROMOCIÓN TANTO EN SECTOR PÚBLICO COMO EN EL SECTOR PRIVADO, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTO PARA EL SERVICIO PÚBLICO QUE EN ESTAS FECHAS YA LO PODRÍAMOS CALIFICAR COMO UN SERVICIO MUNICIPAL NECESARIO PARA LA CIUDAD, EN CONCESIONES U OPERADOS DIRECTAMENTE POR EL GOBIERNO, BIEN ACONDICIONADOS Y CON PLANEACIÓN ADECUADA PARA SATISFACER LA DEMANDA.

EL GOBIERNO DEBE OPTAR POR POLÍTICAS, TARIFARIAS ADECUADAS QUE GARANTICEN LA RECUPERACIÓN DEL CAPITAL INVERTIDO, DAR FACILIDADES EN ASPECTOS LEGALES FISCALES (SUSPENSIÓN DEL IMPUESTO PRE-DIAL) Y TRÁMITES, ALENTANDO ASÍ A LOS INVERSIONISTAS, LA REALIZACIÓN DE CONVENIOS CON LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS FEDERALES, ESTATALES Y MUNICIPALES QUE INTERVIENEN DE UNA FORMA DIRECTA O INDIRECTA EN LA PLANEACIÓN, CONTROL, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE LAS DIFERENTES OBRAS MATERIALES QUE SE REALIZAN EN EL CENTRO DE LA CIUDAD.

ES CONVENIENTE QUE EL PROBLEMA DE ESTACIONAMIENTO SE CONSIDERE POR LA DELEGACIÓN DE TRÁNSITO Y LA DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, ASÍ COMO LAS DEPENDENCIAS ENCARGADAS DE LA PLANEACIÓN DEL MUNICIPIO DE TAMPICO, YA QUE SE ESTARÍA EN LA POSIBILIDAD DE EXIGIR A TODOS AQUELLOS CONCESIONARIOS QUE TIENEN UN ESTACIONAMIENTO MAL ACONDICIONADO Y QUE NO OPERAN CON COMODIDAD, EFICIENCIA Y SEGURIDAD, PUDIÉNDOSE LLEGAR A LA CLAUSURA DE AQUELLOS CUYO FUNCIONAMIENTO PERJUDICA GRADUALMENTE LA VIALIDAD.

2.- NORMAS NECESARIAS EN LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES Y UNA REGLAMENTACIÓN MÁS AMPLIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE ESTACIONAMIENTO.

ES MUY IMPORTANTE TAMBIÉN CONSIDERAR, QUE PARA EL ACERTADO-APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO (TOTALMENTE LIMITA

DO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD), ES INDISPENSABLE UNA REGLAMENTACIÓN MÁS AMPLIA EN LAS NORMAS QUE SE REQUIERAN PARA LAS NUEVAS -- CONSTRUCCIONES, COMO EN EL SERVICIO PARTICULAR Y PÚBLICO DE ESTACIONAMIENTOS. ÉSTA REGLAMENTACIÓN DEBE DAR LA PREFERENCIA AL QUE SE ESTACIONE POR BREVE TIEMPO EN EL DISTRITO CENTRAL Y EN LAS ZONAS COMERCIALES DESCENTRALIZADAS, SOBRE EL QUE DESEA HACERLO POR LARGO TIEMPO. ESTABLECER TARIFAS ESCALONADAS SEGÚN LA DURACIÓN Y LA UBICACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO, ASÍ COMO RELOJES DE ESTACIONAMIENTO, SON MEDIOS ADECUADOS PARA RESERVAR LAS PLAZAS A LOS QUE LAS REQUIERAN POR CORTO TIEMPO FAVORECIENDO ASÍ AL TRÁNSITO. EL AUTOMOVILISTA NO PUEDE PRETENDER ENCONTRAR EN LAS PRINCIPALES ZONAS COMERCIALES O EN EL CENTRO DE LA CIUDAD, ESTACIONAMIENTO GRATUITO DE LARGA DURACIÓN.

RESPECTO AL ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA, TODO LOCAL O EDIFICACIÓN DESTINADO A LA GUARDA DE VEHÍCULOS CUANDO ESTOS NO ESTÁN EN MOVIMIENTO, DEBERÁN CUMPLIR CON UN MÍNIMO DE NORMAS PARA HACERLOS SEGUROS, CÓMODOS Y EFICIENTES. DE PREFERENCIA DEBEN SER DEL TIPO DE AUTOSERVICIO, A EXCEPCIÓN DE CUANDO EL DESPLAZAMIENTO VERTICAL SE REALICE CON MONTACARGAS Y ELEVADORES.

EN EL APÉNDICE SE MUESTRA UN RESUMEN DE ESTAS NORMAS A LAS QUE DEBERÁN SUJETARSE LOS PROYECTISTAS Y CONSTRUCTORES, ASÍ COMO LOS OPERADORES DE LAS YA EXISTENTES. EN ELLOS SE INCLUYEN LAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS Y DE OPERACIÓN.

EN EL ASPECTO DE CONSTRUCCIÓN DEBERÁ LEGISLARSE QUE CADA -- NUEVA EDIFICACIÓN INCLUYA DENTRO DEL PREDIO DONDE SEA LEVANTADA Ó EN OTRO CERCAÑO, LA CANTIDAD SUFICIENTE DE LUGARES DE ESTACIONAMIENTO QUE REQUIERA DE ACUERDO AL USO AL CUAL ESTÉ DESTINADO. EL ESTACIONAMIENTO DEBERÁ SATISFACER LA DEMANDA DE ESA EDIFICACIÓN.

LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBE CUMPLIR UN ESTACIONAMIENTO PARA QUE SU OPERACIÓN SEA MÁS EFICIENTE Y SE BRINDE A LOS USUARIOS Y EMPLEADOS UN AMBIENTE DE SEGURIDAD Y CONFORT, DEBEN -- SER OBSERVADOS DESDE LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO PARA SU EDIFICACIÓN. TODAS ESTAS CONSIDERACIONES CAEN DENTRO DEL CAMPO QUE ABARCA EL REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES DEL ESTADO DE TAMAULIPAS, POR -- LO QUE LAS DISPOSICIONES Y ESPECIFICACIONES QUE DEBEN SER CUMPLI-

DAS POR LOS CONSTRUCTORES Y OPERADORES DE ESTACIONAMIENTO DEBERÁN ESTAR CONTENIDOS EN ÉL.

ES CONVENIENTE REVISAR ESTAS NORMAS Y ELABORAR OTRAS QUE ABRARQUEN TODOS LOS ELEMENTOS QUE REQUIERE UN EDIFICIO DE ESTA NATURALEZA Y SE ESTABLEZCAN MEDIDAS NECESARIAS PARA SU BUEN FUNCIONAMIENTO.

SU ELABORACIÓN DEBE CONTEMPLAR LAS ACCIONES QUE ES NECESARIO AÑADIR AL ACTUAL REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES, DEBIENDO CONTENER POR LO MENOS LOS SIGUIENTES ASPECTOS: ACCESOS, ISLETAS DE SEGURIDAD, CASSETAS DE CONTROL, ESPECIFICACIONES DE ALTURA LIBRE, CAJONES O LUGARES DE ESTACIONAMIENTO, ÁREAS DE CIRCULACIÓN, PROTECCIONES, VENTILACIÓN, PAVIMENTO, DRENAJE, ÁREAS DE ESPERA, DE RECEPCIÓN Y ENTREGA DE VEHÍCULOS, SERVICIOS SANITARIOS, SEÑALAMIENTOS, ENERGÍA ELÉCTRICA Y BODEGAS, SISTEMA DE SEGURIDAD, ESTACIONÓMETROS PARA CAMIONES Y AUTOBUSES, ANDENES DE CARGA Y DESCARGA.

ULTIMAS RECOMENDACIONES

Es indispensable que la ciudad de Tampico, con ayuda de instituciones que el caso requiera, contemple en sus programas de vialidad la parte correspondiente a los estacionamientos públicos y privados, ya que de no ser así estará aumentando el problema de congestionamiento, y no solo en nuestro distrito central de negocios, el cual ha sido objeto de este estudio, sino que las nuevas y futuras colonias y las zonas comerciales descentralizadas llegarán el día que participen de la misma saturación que se vive en la zona centro de la ciudad, y en todas partes reinará la incomodidad, inseguridad y las pérdidas económicas por la invasión de los vehículos en las aceras.

Es recomendable que las instituciones de educación superior como son la Universidad Autónoma de Tamaulipas, el Instituto Tecnológico Regional de Cd. Madero así como también los Colegios de Ingenieros Civiles, hagan conciencia de este problema, para que se proporcione a los futuros profesionistas la capacitación correspondiente sobre estudios y proyectos de estacionamientos.

Para que el desarrollo de la ciudad alcance los objetivos que su planeación le asigne, es indispensable que los elementos que intervienen en él, se desarrollen en forma adecuada. La vialidad y el transporte representan en este caso una pieza fundamental para alcanzar este desarrollo. La ciudad de Tampico al igual que un número grande de ciudades, deberá adecuarse a las crecientes necesidades que requiere el movimiento vehicular, y proporcionar condiciones adecuadas también para el vehículo en reposo.