

Reaparición del espacio residual bajo puentes elevados. Caso de estudio: Viaducto Zaragoza, ciudad de Puebla

Valle Nachón, Irma del

2015-03-20

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/696>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>



REAPROPIACIÓN
DEL ESPACIO
RESIDUAL
BAJO PUENTES
ELEVADOS

caso de estudio
viaducto Zaragoza,
ciudad de Puebla

Irma del Valle Nachón Estudiante de noveno semestre de la carrera de Arquitectura en la Universidad Iberoamericana Puebla. Colaboradora de la publicación mensual *Noti Ibero Puebla*. (Documento basado en la investigación final de su tesis.)

EL PRESENTE ANÁLISIS SE BASA EN EL DESARROLLO URBANO E HISTÓRICO DEL ÁREA DE INFLUENCIA ALREDEDOR DEL PROYECTO VIADUCTO ZARAGOZA Y EN LOS EFECTOS QUE ESTA OBRA DE INFRAESTRUCTURA HA TENIDO SOBRE DICHA ÁREA. EL PROYECTO DE PUENTE ELEVADO, UBICADO EN LA ZONA NORTE DE LA CIUDAD DE PUEBLA, ENTRE EL ESPACIO COMÚNMENTE CONOCIDO COMO LOS FUERTES Y PLAZA LORETO, FUE INAUGURADO EN 2012, CON LA INTENCIÓN DE DOTAR A LOS AUTOMOVILISTAS DE MAYOR ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD ENTRE EL CENTRO HISTÓRICO Y LA SALIDA A LA AUTOPISTA MÉXICO-PUEBLA.

Desde la creación de la ciudad de Puebla, en 1531, importantes factores históricos se desarrollaron en el área de los Fuertes y del Centro, afectando nuestra concepción del espacio actual, los cuales, para efectos de este estudio, fueron organizados de la siguiente manera:

1. LA HISTORIA DE ÁREA DE LOS FUERTES DE LORETO Y GUADALUPE

2. LA HISTORIA DEL ESPACIO PÚBLICO EN PUEBLA

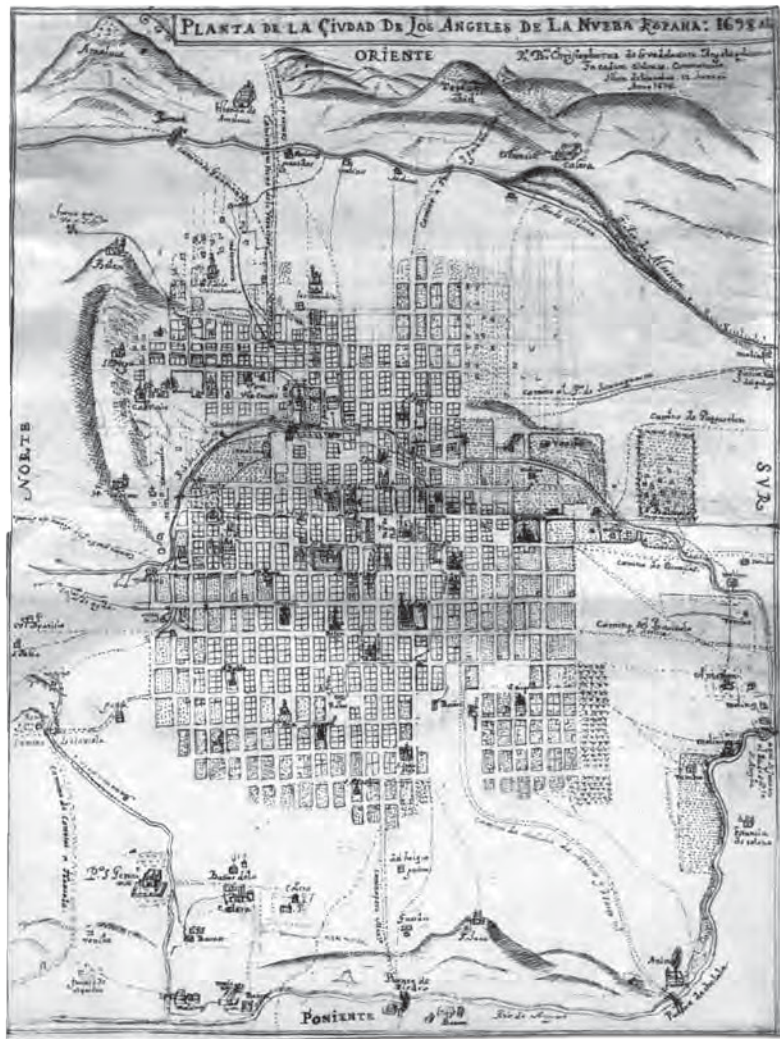
3. HISTORIA DE LOS PUENTES EN LA CIUDAD DE PUEBLA.

1. **LOS FUERTES DE LORETO Y GUADALUPE** son antiguas edificaciones militares ubicadas en la zona nororiente de la ciudad de Puebla, originalmente capillas construidas en lo alto del cerro Acueyametepec, cuyo significado era “cerro cubierto de magueyes y donde abundan ranas”.

En 1537, a pocos años de la fundación de la ciudad de Puebla, los frailes franciscanos construyeron, del lado oriente, una ermita dedicada a San Cristóbal, en honor del niño tlaxcalteca que fue martirizado por su padre por haberse unido a la religión cristiana. Por este hecho, primeramente se conoció el cerro como el “de la Ermita” y luego como “de San Cristóbal”. Después pasó al control de los padres betlemitas, y por esta razón fue conocido como El cerro de Belén, de acuerdo con la mención que hace Manuel J. Sierra en su libro *A cien años del 5 de mayo de 1862*.

Del lado poniente del cerro se erigió otro templo, al cual se le asignó la advocación de la Virgen de Loreto, mientras que el templo anterior se dedicó a la Virgen de Guadalupe, alrededor del siglo XVIII.

En este plano de la ciudad de Puebla de los Ángeles del año 1698, obtenido del Archivo del Centro Histórico de Puebla, se puede observar, en la parte superior, la presencia del Cerro de Belén.



Debido a su localización, la capilla construida en el siglo XVII empezó a ser utilizada como sitio estratégico desde 1789 para proteger a la ciudad y como prisión para los militares que infringían la ley en esa época, sin dejar de seguir sirviendo para los oficios religiosos.

En 1816, el intendente español Ciriaco del Llano ordenó construir murallas de piedra con revestimientos de cal en torno a los templos, con el objetivo de convertirlos en posiciones militares para prevenir ataques a Puebla de parte de grupos insurgentes. Desde entonces las ermitas se utilizaron como polvorines.

Por su importancia estratégica, durante la Intervención francesa los fuertes sirvieron como cuartel de operaciones del Ejército de Oriente y punto central de las batallas libradas en Puebla. Por su ubicación y las defensas que en su entorno se concentraron, los fuertes representaron la “puerta” de México: si caían, la rendición de Puebla era inevitable y con esto se abría el paso franco hacia la ciudad de México. Por eso las fuerzas francesas los atacaron, primero, en la batalla del 5 de mayo de 1862 y, al año siguiente, fortalecidos y con un contingente más numeroso, los sometieron a un bombardeo inmisericorde hasta convertirlos en ruinas (ver Manuel J. Sierra en el libro *A cien años del 5 de mayo de 1862*).

2. **EL ESPACIO PÚBLICO EN PUEBLA** siempre tuvo gran importancia desde el primer trazo de la ciudad, ya que se desarrollaban muchas actividades, tal como lo menciona José Antonio Terán en relación con las plazas públicas de la Nueva España:

UNO DE LOS ESPACIOS DE MAYOR IMPORTANCIA EN LAS CIUDADES ERAN SUS PLAZAS, PUES NO SÓLO SERVÍAN A LA POBLACIÓN COMO LUGAR DE DIVERSAS ACTIVIDADES Y ESPARCIMIENTO, SINO QUE EN ELLAS SE ENCONTRABA GENERALMENTE ALGUNA FUENTE O PILA DE AGUA POTABLE DE LA QUE SE SURTÍAN DEL VITAL LÍQUIDO LAS PERSONAS DEL RUMBO. CON MUCHA FRECUENCIA ALBERGABAN MERCADOS DONDE LA POBLACIÓN COMPRABA DIFERENTES TIPOS DE MERCANCÍAS (2010:41).

La sociedad de esa época tuvo la necesidad de tener mayor número de espacios públicos para su esparcimiento, además de áreas verdes dentro del tejido urbano; por eso durante el Barroco se retoman las plazas, se renuevan las alamedas y surgen los paseos.

Respecto a la importancia del espacio público en la Nueva España; José Antonio Terán comenta:

LAS FIESTAS REPERCUTIERON EN LA VIDA CITADINA, ASÍ COMO EN LA IMAGEN Y EN EL USO DEL ESPACIO URBANO, AL TRANSFORMAR DE FORMA TEMPORAL A LA CIUDAD EN UN AMBIENTE BARROCO, DÁNDOLE UNA FISONOMÍA IRREAL Y ESCENOGRÁFICA, AL EMPLEAR ELEMENTOS SORPRESA Y ARTILUGIOS EFÍMEROS (2010:199).

Esto nos hace notar que el espacio urbano se transformaba de forma efímera para albergar cualquier tipo de actividad requerida, lo cual también significaba que se necesitaba mobiliario urbano adaptable a la ocasión, que fuera temporal, efímero y provisional y por supuesto, de carácter escenográfico.

3. LOS PUENTES FUERON ELEMENTOS URBANOS de vital importancia, por servir de medios de comunicación entre la traza española y los barrios del otro lado del Río San Francisco.

La selección de los sitios donde antiguamente se construyeron los puentes obedece al crecimiento normal de la ciudad y a las necesidades de la población en su momento.

En documentos de varios cronistas se observa que la población demandaba la construcción o mantenimiento de puentes; en el cabildo de 1537 por lo menos cada cuatro meses los puentes y caminos eran revisados para su mantenimiento.

A su vez, el primer puente edificado sobre el Río San Francisco, en el año 1555, fue construido para la comunicación en la vía de acceso a la ciudad de Veracruz, frente a la plaza del convento de San Francisco hacia el centro de la ciudad, también llamado puente de Dolores.

Motivo clave para la construcción de los puentes fue el crecimiento de la población, provocado por las diversas actividades llevadas a cabo en la proximidad del río, así como por el desarrollo de la industria, como el curtido de pieles, los molinos, las tabiquerías y la producción agrícola.

Algunos puentes importantes de la época en la ciudad de Puebla son:

- PUENTE DE LA EX GARITA DEL CARBÓN (1812), CALLE 3 NORTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO
- PUENTE DE LA CEQUIA (1680), CALLE 4 ORIENTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO
- PUENTE DE XANENETLA O DE ZARAGOZA (1720), CALLE 4 NORTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO
- PUENTE DE LA DEMOCRACIA (1918), CALLE 18 ORIENTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO
- PUENTE DEL CINCO DE MAYO (1555), AVENIDA 10 ORIENTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO
- PUENTE DE NOCHEBUENA (1714), AVENIDA 14 ORIENTE Y BOULEVARD XONACA
- PUENTE DE BUBAS (1682), AVENIDA 2 ORIENTE
- PUENTE DE OVANDO (1769), AVENIDA 3 ORIENTE Y BOULEVARD 5 DE MAYO.

El Viaducto Zaragoza, edificado para la conmemoración del 150 aniversario de la Batalla de Puebla, nos remite a la evaluación de la creación de la Puebla Moderna, y de la imagen que deberíamos tener de ella hoy, con base en el concepto de modernidad, en el sentido de que la ciudad actual debería estar perfectamente conectada mediante infraestructura que brinde mayor movilidad y, en especial, dé confort directo a los usuarios de automóviles; modelo retomado del “American Way of Live”, visión utópica de progreso, la cual cualquier ciudad ansía obtener para posicionarse junto con las ciudades más importantes del país, y así otorgar a los usuarios una imagen de mejor calidad de vida.

La idea utópica anterior ha ocasionado que los centros de población que conforman el área metropolitana se encuentren comunicados por una extensa infraestructura vial. Esto provoca el incremento de automóviles, así como el tiempo de desplazamiento entre los diversos orígenes y destinos, lo cual ocasiona, a la vez, congestión vehicular, decremento de la salud y degradación del ambiente.

Esta problemática no es exclusiva del municipio de Puebla, como se puede observar en el escrito de Sodí en el Distrito Federal, citando a Tijera y Pradilla:

SE HA DADO PRIORIDAD A LA CONSTRUCCIÓN DE VIALIDADES PARA EL TRANSPORTE EN AUTOMÓVIL INDIVIDUAL, USADO POR UNA QUINTA PARTE DE LA POBLACIÓN DE MAYORES INGRESOS, RELEGANDO A LA MAYORÍA DE LOS CAPITALINOS QUE USAN TRANSPORTE PÚBLICO, EL CUAL SE DETERIORA, SE HACE OBSOLETO TÉCNICAMENTE Y NO CRECE DE ACUERDO CON LA DEMANDA: POR FALTA DE UN BUEN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, LA GENTE PIERDE MÁS DE CUATRO HORAS DIARIAS EN TRANSPORTARSE A SU TRABAJO (2006:21).

Lo anterior demuestra que la creación de este tipo de infraestructura no sólo es perjudicial para los usuarios directos. También afecta a los componentes naturales de la zona, los cuales son de suma importancia para cualquier ciudad, en especial para los escurrimientos provenientes de los Fuertes de Loreto y Guadalupe, que colindan directamente con el viaducto. En el documento del Programa municipal de desarrollo de la ciudad de Puebla se estipula que los crecimientos urbanos al norte y sur de la ciudad agotaron sus reservas previstas desde el año 1992 a corto, mediano y largo plazo, llegando a ocupar en la actualidad zonas de transición cerca de áreas de preservación ecológica, como lo es la zona de los Fuertes.

El proyecto generó una estructura que aísla a los habitantes de la zona, y afecta directamente al comercio y la forma de vida, creando en el área de bajo puente un espacio de transición a los usuarios del nivel 0 que no se adapta a sus necesidades, lo cual provoca una segregación de la sociedad y de sus recorridos.

Muchos de estos espacios se han generado por la infraestructura elaborada para adaptar la comunicación vial al crecimiento de la zona metropolitana de las ciudades, cuestión que nos lleva a los espacios residuales surgidos por los pasos a desnivel, que pueden llamarse “bajo puentes” para su mejor entendimiento.

Dichos bajo puentes son espacios que han quedado en el abandono y desuso por parte de la sociedad, dentro del área circunscrita en el radio de influencia de las infraestructuras viales. En parte esto se ha dado por la carencia de reglamentación jurídica que denomine el uso de suelo específico para esos espacios, y por la afectación directa que se crea por los pasos elevados, ya que al comunicar el punto A y B, se deja de lado la zona C, la cual se mueve y vive debajo de la infraestructura que se ve desfragmentada e ignorada por

gran cantidad de usuarios que sólo fluctúan en el área y se deslindan de las actividades que pasan alrededor de los bajo puentes.

Según las descripciones de Kevin Lynch respecto a la imagen de la ciudad y sus elementos:

BORDES. LOS BORDES SON ELEMENTOS LINEALES QUE EL OBSERVADOR NO USA O CONSIDERA SENDAS. SON LÍMITES ENTRE DOS FASES, RUPTURAS LINEALES DE LA CONTINUIDAD [...] CONSTITUYEN REFERENCIAS LATERALES Y NO EJES COORDINADOS.

NODOS. LOS NODOS SON PUNTOS ESTRATÉGICOS DE UNA CIUDAD A LOS QUE PUEDE INGRESAR UN OBSERVADOR Y CONSTITUYEN LOS FOCOS INTENSIVOS DE LOS QUE PARTE O A LOS QUE SE ENCAMINA.

Dichos espacios en la zona del bajo puente, que pueden considerarse lotes baldíos, quedan sin uso específico, lo cual hace que el área de la infraestructura quede como un borde y no como un nodo que podría generar diversas actividades que sirvieran de beneficio a los habitantes de la zona norte de la ciudad de Puebla.

Dean Kamen, en una entrevista donde habla de personal *mobility*, dice que la nueva cultura de la movilidad no debe considerarse únicamente el tránsito y la conectividad, sino también los factores de salud, educación, vivienda, disposición de residuos y las necesidades de la sociedad; ningún sistema de transporte puede considerarse un elemento aislado, éste debe coordinar y tomar en cuenta todos los factores que se encuentran a su alrededor para poder brindar un efecto positivo y completo.

Así, al encontrar este problema es posible empezar a investigar y cuestionar qué tipo de respuesta puede brindarse a dichos espacios respecto a las condiciones de vida características del siglo XXI, donde la ciudad está cambiando su forma de pensar y de reaccionar en relación con los problemas que conlleva el uso del automóvil y los efectos de los sistemas de movilidad. Esto nos permitirá encontrar un nuevo punto de vista arquitectónico, urbano, social y estructural que brinde una nueva perspectiva de cómo debemos abordar el problema que se encuentra en los bajo puentes, desarrollando una idea integradora que pueda hacer que se regenere la cohesión social que ha sido fragmentada por la creación del paso elevado; integrando diferentes ramas de estudio que den solución a la problemática de la zona afectada; creando un proyecto que haga que la sociedad vuelva a apropiarse del espacio público, y éste a su vez pueda ser replicado en los otros pasos a desnivel que se encuentran en la ciudad de Puebla; teniendo como



objetivo final replantearnos cómo debe manejarse la nueva conexión espacial dentro de las ciudades. Además, pensar si la creación masiva de infraestructura es la solución adecuada a los problemas de movilidad y si no debemos generar un diseño urbano integrador, que favorezca un estilo de vida más justo e incluyente que sea beneficioso para todos los usuarios y no sólo para un sector exclusivo de la población.



Bibliografía

- Consejo del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla (1999-2002), *Los Puentes Antiguos de Puebla. Breve Monografía*, México, Puebla, Gobierno del Estado.
- Terán Bonilla, José Antonio (2010), *Arquitectura y urbanismo del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. 1531-1917*, México, Puebla, Gobierno de Puebla.
- Sierra, Manuel J. (1962), *A cien años del 5 de mayo de 1862*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Sodi de la Tijera, Demetrio, Emilio Pradilla Cobos (2006), *La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal*, México, Editorial Océano.
- Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla* (2011).
- Mau, Bruce (2011), *Massive Change*, Estados Unidos, Editorial Phaidon.
- Lynch, Kevin (2000), *La imagen de la ciudad*, México, Editorial Gustavo Gili.