



DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE LA CALLE VICTORIA





CONSEJO PARA LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO PLAZO DE LA REGIÓN SURESTE DEL ESTADO DE COAHUILA

CONSEJO CIUDADANO DE CONVIVENCIA Y MOVILIDAD SUSTENTABLE DE SALTILLO

ASOCIACIÓN MEXICANA DE URBANISTAS – REPRESENTACIÓN ESTATAL EN COAHUILA

DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE LA CALLE VICTORIA

El contenido de esta publicación puede ser utilizado, siempre que se cite expresamente la fuente. La reproducción total o parcial sin autorización del Consejo para la Planeación Estratégica de Largo Plazo de la Región Sureste del Estado de Coahuila, por cualquier medio, sea electrónico mecánico, fotocopiado grabado o de cualquier tipo, no está permitida.

DIRECCIÓN, METODOLOGÍA Y REDACCIÓN

José de Jesús Ruiz Fernández

SISTEMATIZACIÓN DE REGISTROS Y ENCUESTAS

Andrea Carolina Ávalos Salgado

CARTOGRAFÍA Y REDACCIÓN

José Benjamín Naranjo Álvarez

ORTOFOTO

Adriana Núñez Gonzalí

Saltillo, Coahuila, México.

© 2024 Imaginemos Coahuila Sureste, A.C.

Todos los derechos reservados.

ISBN: 978-607-26637-0-1



CIUDADANAS Y CIUDADANOS PARTICIPANTES

Agradecemos profundamente la participación de las y los Ciudadanos que donaron su tiempo y esfuerzo para la realización de esta actividad. Sin su apoyo y compromiso ciudadano, este esfuerzo hubiese sido uno estéril. ¡Gracias!

**María Teresa Barrios Gutiérrez
Jordi Bosch Bragado
Bibiana Edith Chapa Barrios
Héctor Javier Cortés Ruiz
Juan Manuel Covarrubias Ramírez
Rodolfo García Guillermo
María del Carmen Fernández García
Victoria Milagros Gómez Ramírez
Jimena González Villarreal
Marco Polo Hernández Muñiz
Mariana Iracheta Mellado
Pastor López Atilano
Gabriela Montiel Zárate
Lucía Carolina Nogales López
Everardo Padilla Flores
Guadalupe Araceli Romero López
Luis Manuel Ruiz López
Enrique Torres Mata
Carlos Hernán Valdés Gómez
Eduardo David Vargas Guerra
Adriana Villarreal Rodríguez**



Contenido

I. Introducción.....	2
I.1. Consideraciones generales	3
I.2. Características de una calle con movilidad universal	6
I.3. Marco Jurídico	7
II. La Calle Victoria	10
II.1. Caracterización	10
II.2. Historia de la Calle Victoria	12
II.3. Contexto Económico	19
III. Perspectiva social	24
III.1. Características del grupo encuestado	24
III.1.1. Edad	24
III.1.2. Nivel Educativo	24
III.2. Preguntas de percepción.....	25
IV. Análisis de las condiciones de la Calle Victoria	29
IV.1. Destrucción de superficies	30
IV.2. Paso de Cebra deficientemente señalada	32
IV.4. Invasión de banqueta por comercio.....	35
IV.5. Mobiliario urbano destruido.....	36
IV.6. Semáforos Peatonales no funcionales	37
IV.7. Obstrucción Física.....	38
IV.8. Puntos Problemáticos	40
IV.9. Señalización Destruída.....	41
IV.10. Registros o coladeras destruidos o sin tapa.....	42
V. Recomendaciones.....	45
VI. Bibliografía.....	49



I. Introducción

El Diagnóstico Participativo de la Calle Victoria es una iniciativa conjunta del Consejo para la Planeación Estratégica de Largo Plazo de la Región Sureste del Estado de Coahuila, del Consejo Ciudadano de Convivencia y Movilidad Sustentable de Saltillo y de la Representación Estatal en Coahuila de la Asociación Mexicana de Urbanistas.

La iniciativa deriva de la convicción compartida de la importancia de regresar el protagonismo en el espacio público a la y el peatón. No sólo quienes se desplazan a pie guardan el primer nivel de prioridad para su tránsito por el espacio público; la naturaleza humana nos presenta ésta como la opción de movilidad por excelencia.

Si bien las demás opciones de desplazamiento constituyen expresiones valiosas y necesarias del derecho humano a la movilidad, es esta la que resulta común para la mayor parte de las personas. Eventualmente, las distintas formas de movilidad encuentran su origen, transición y destino en la movilidad peatonal.

Así, esta forma de desplazamiento no debería enfrentarse a más limitaciones que las propias de la capacidad y funcionalidad motriz del ser humano. Es en consecuencia una necesidad pública el contar con condiciones adecuadas para su ejercicio, tanto desde la perspectiva de la eliminación de obstáculos, como desde la adopción de elementos y mecanismos que le faciliten, incentiven y hagan segura.

No obstante lo anterior, los espacios de tránsito peatonal son los más desdeñados por lo que hace a la inversión pública y privada, que regularmente se enfoca en lo ornamental y no en lo funcional. Evidentemente, esto deriva de que muchas veces, quienes eligen los materiales, diseños y acabados de las superficies peatonales, lo hacen desde la percepción remota y teórica, y no desde el conocimiento práctico y funcional.

No son pocas las experiencias en que se cuenta con banquetas y andadores agradables a la vista por su diseño, pero incómodos y hasta peligrosos para quien les recorre. Adopción de elementos de accesibilidad universal, como rampas, guías podotáctiles, cruces peatonales, que por sus características de diseño no son funcionalmente accesibles y acentúan la problemática que deberían resolver.

Es importante tener en consideración que el diseño, construcción, mantenimiento y conservación de las banquetas, es una responsabilidad compartida entre personas propietarias de los inmuebles como del gobierno local. Por lo anterior, es también importante el trabajo en colaboración, de sociedad y gobierno, para lograr mejores espacios de desplazamiento peatonal.

En atención a lo anterior, quienes dieron forma a esta iniciativa, consideramos que es importante la sensibilización de las y los actores públicos y privados sobre la importancia de las banquetas, de sus condiciones óptimas, de la necesidad de su constante mantenimiento y de su adecuación para permitir su accesibilidad universal. Es por lo anterior que consideramos importante no sólo presentar un diagnóstico fáctico de las condiciones de las banquetas, sino hacer una aproximación a mayor profundidad -tanto perceptual como real- desde distintas dimensiones analíticas, que acrediten la relevancia de su atención.

Para ello se propuso realizar un análisis de las condiciones de caminabilidad por segmentos viales específicos, que guarden relevancia tal que incentiven la participación ciudadana en la implementación de la iniciativa. Es por lo anterior que, para este primer ejercicio, se decidió trabajar con la Calle Victoria del Municipio de Saltillo. Se eligió esta vialidad por la trascendencia histórica, cultural y económica que guarda para quienes habitan la Capital del Estado de Coahuila. De igual manera, la tradición de caminabilidad de la Calle Victoria a lo largo de su existencia la convierte en un referente obligado de la movilidad peatonal de la Ciudad.

I.1. Consideraciones generales

Las calles, en visión de Amos Rapporm, son “los espacios más o menos estrechos, lineales, enmarcados por construcciones que se encuentran en todo tipo de asentamientos y son usados para la circulación y otras actividades” Estos son considerados como espacios de convivencia social, en donde se realizan actividades de intercambio y flujos económicos, sociales, culturales y de desarrollo de ideas, los cuales muchas veces, no toda la población está consciente del impacto que tiene no solo en la vida diaria, si no en el desarrollo mismo de las ciudades. Si se comparara la estructura urbana con el cuerpo humano, las calles serían el sistema circulatorio, en donde confluyen una multitud de células independientes y en constante movimiento, que permiten el correcto funcionamiento de todo el organismo.

En las calles, para que ocurran todas estas actividades, se requiere igualmente de una variedad de actores que participen en el desarrollo de cada uno de los eventos que aquí ocurre. Es por ello por lo que se ha creado una categorización de cada uno de ellos, estableciendo su prioridad como actor en este escenario. Esta es reflejada mediante la pirámide de la movilidad, la cual es “una Clasificación que facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el [desarrollo del] diseño de una calle” (SEDATU, 2019).



Imagen 1. Pirámide de la Movilidad (Fuente: SEDATU, 2019)

El peatón es considerado dentro de la pirámide de la movilidad como la base de esta, siendo estos los que tienen la preferencia en el uso del espacio en contraposición del resto de los usuarios de una calle (SEDATU, 2019). Se considera peatón a todo ser humano, sin importar su edad o condición, que se traslada por su propio peso o usan alguna ayuda técnica para desplazarse. El movimiento del peatón es uno de los más difíciles de controlar dentro de estos actores urbanos dado a la impredecibilidad de su movimiento y de su tamaño menor comparado con el resto de los actores, esto hace que se requiera mucho cuidado en la correcta planeación del espacio destinado a los peatones y sus diversas necesidades.

A lo largo de la historia de la planeación urbana y el diseño de vialidades, las calles pasaron de estar enfocadas en lo que hace el peatón a estar centradas en la circulación de vehículos motorizados. Esto ha conllevado a que el espacio destinado al uso de las personas quede

constreñido a las aceras, las cuales a veces ni llegan a existir en algunas vialidades en donde el automóvil tiene una prioridad. Con ello, se ha perdido el papel de escenario de interacciones sociales que ha tenido de antaño. Es a partir de los años noventa del siglo pasado en donde surge el concepto de movilidad sustentable, el cual “es un modelo de traslado de bajo consumo de carbono que además de ser saludable, privilegia el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana”. (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2018).

Es gracias a este modelo, con el cual se ha buscado la recuperación del espacio de las calles en favor de los peatones, para así, cumplir con la reducción de contaminantes (dado que la energía usada en el movimiento del peatón no implica ningún combustible), generar condiciones saludables en los usuarios y recuperar a la calle como el escenario de interacciones que aumenten la calidad de vida de todos los habitantes en la ciudad.

Combinado a esto, los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos en 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, incluyen tres objetivos, los cuales inciden directamente en la idea de movilidad sustentable: el objetivo 11 relacionado a Ciudades y Comunidades sostenibles, el objetivo 12 por la producción y el consumo responsables y el Objetivo 13, de acciones por el clima. Las acciones que buscan esta movilidad sostenible ayudan a alcanzar estos objetivos mediante el fomento de medios de transporte sostenibles y ecológicos y al poner al centro del diseño de las vialidades al peatón.

Es a partir de estos antecedentes es que se decide elaborar el presente estudio de caminabilidad sobre la calle de Victoria, localizada en el Centro Histórico de Saltillo, la cual debido a su relevancia histórica, económica, social y cultural, fue pertinente el concentrar los esfuerzos para analizar su situación actual y crear acciones con la cual se pueda acercar más a los objetivos de la movilidad sustentable y a las necesidades de las y los ciudadanos, que, debido al hecho de que son peatones, tienen que estar al centro de la planeación urbana.

I.2. Características de una calle con movilidad universal

Según lo estipulado dentro del Manual de Calles, se requieren de una cierta cantidad de elementos mínimos para considerar a una acera como adecuada para la movilidad universal en una calle. Cabe aclarar que estas características pueden variar según el nivel que la calle tiene en su contexto urbano, por lo que se consideró un nivel terciario de vialidad para estos indicadores:

Elemento principal	Características	Valores necesarios
Banquetas	Ancho mínimo	3.3 m
	Franja de circulación Peatonal mínimo	1.8 m
	Franja de mobiliario urbano	0.6 m
	Franja de Guarnición	0.15 m
	Franja de Fachada mínima	0.3 m
	Altura libre mínima	2.10 m
	Pendiente transversal de la banqueta	1% al 2%
	Rampas	Sí
	Pavimento Podo táctil	Sí
	Bolardos	Dependiendo de las calles que la cruzan
	Luminarias	Sí
Pavimento de la acera	Sin irregularidades	Sí
	Sin obstáculos	Sí
	Material antideslizante sin acabado pulido	Sí
	Tamaño de juntas de los adoquines	menor a 13 mm
Intersecciones	Ancho del Paso de Cebra mínimo	3 m
	Zona de aproximación	6 m
Señalética	Seña de cruce de peatones	Si
	Ceda el paso	Sí
	Informativa de accesibilidad	Sí
	Sistema de Orientación (Mapas)	Sí
Semaforización	<u>Semáforos para peatón</u>	Dependiendo del flujo peatonal

Semáforos con botón de solicitud de paso	Dependiendo del flujo peatonal y de vehículos
Altavoz de cruce	Sí

Muchas veces estas condiciones son complicadas de cumplir debido a la naturaleza misma de las vialidades tales como su localización dentro de un Centro Histórico y la falta de espacio. Otras dependen de los gobiernos municipales y estatales para su correcto funcionamiento, tales como la construcción de luminarias y bolardos o de un adecuado mantenimiento para la conservación de los pasos de cebra y de los semáforos existentes. Sin embargo, es necesaria la implementación en la medida de lo posible de estos elementos, adecuándolas a las características físicas, naturales y sociales que existen en las calles.

I.3. Marco Jurídico

La acera, o banqueta, es la superficie del espacio público destinada al desplazamiento peatonal autónomo o asistido, para el caso de personas con discapacidad motriz, que precisan de sillas de ruedas o ayudas técnicas similares de tamaño reducido y de baja velocidad. De acuerdo con el artículo 5, fracción V, del Reglamento de Desarrollo Urbano y Construcciones para el Municipio de Saltillo, la banqueta es la parte de una vía pública destinada al tránsito peatonal.

Generalmente, las banquetas son adyacentes a los arroyos viales destinados a vehículos motorizados, sin embargo, para vías de dos sentidos también se puede contar con una banqueta intermedia, que se denomina camellón. El mismo artículo 5, en su fracción VII, define al camellón como la banqueta central de una vía pública que divide en dos cuerpos el arroyo de una calle.

Cualquiera que sea el caso, la acera o banqueta es un espacio destinado a la movilidad peatonal, que por ser indispensable para la movilidad no motorizada, precisa de una particular protección legal y administrativa.

El ordenamiento de referencia, establece que las banquetas deben contar con un ancho que va de los 2 a los 2.5 metros, dependiendo del contexto urbano en que se dispongan. La medida obedece al desplazamiento cómodo para cualquier persona, lo que precisa

también de condiciones adecuadas de la superficie de desplazamiento. Una banqueta debe presentar inexistencia de obstáculos, fijos o móviles, para el libre tránsito peatonal. Asimismo, la superficie debe contar con la textura y cobertura apropiada para evitar accidentes.

En atención a lo anterior, es prioritaria la reparación de cualquier daño provocado a la superficie de la banqueta, su mantenimiento constante y la supervisión continua para garantizar su correcto uso y disfrute.

En congruencia con lo antes expuesto, el artículo 205 del citado Reglamento, establece que *“todos los propietarios de predios con frentes a la vía pública, estarán obligados a construir la banqueta que le corresponda a su propiedad, de acuerdo con las dimensiones que para el efecto indique la Dirección, atendiendo a su ubicación. En la construcción de banquetas en la vía pública no debe haber escalones o desniveles de un predio a otro, salvo que por la topografía del terreno sea imposible evitarlo, previo análisis de la Dirección”*.

Pero la responsabilidad de las y los propietarios de predios con frente a la vía pública no termina con la construcción de la banqueta. El segundo párrafo del mismo artículo 205 establece que *“cuando las banquetas sufran deterioro, el propietario tendrá obligación de repararlas con el fin de que el paso de los peatones sea cómodo y seguro, en su defecto, lo realizará la Dirección con cargo de los costos al propietario”*.

Es claro que, a pesar de ser de interés público la instalación y el cuidado de las banquetas, las y los propietarios de algún predio con frente a la vía pública guardan una responsabilidad solidaria y permanente garantizar las condiciones adecuadas de las banquetas para el uso al que están destinadas.



II. La Calle Victoria

II.1. Caracterización

Se localiza en el Centro Histórico de la ciudad de Saltillo, Coahuila. Tiene una extensión de aproximadamente 700 metros, conectando dos plazas importantes dentro del centro de la ciudad: La Plaza de Nueva Tlaxcala (en la parte posterior del Palacio de Gobierno) y la Alameda; ambos espacios de relevancia social e histórica y que han configurado la misma desde la fundación de la ciudad.



Mapa 1. Vista Satelital de la Calle Victoria

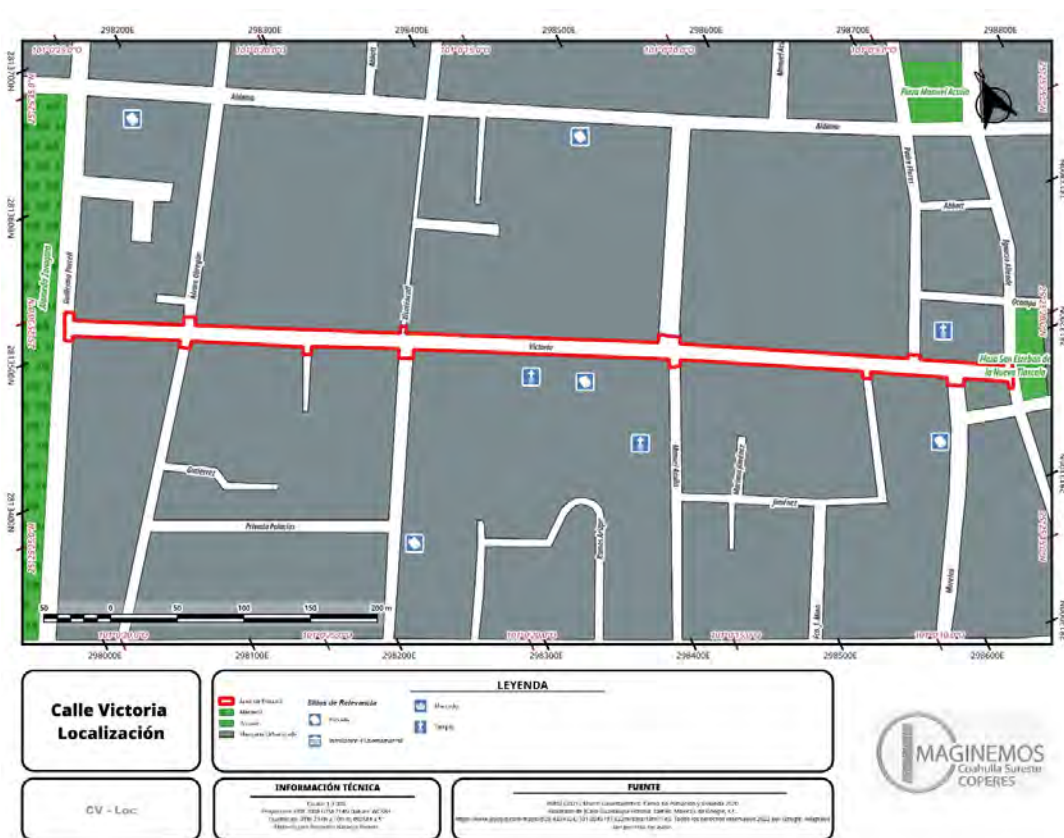
Esta vialidad se encuentra orientada en una dirección Suroriente - Norponiente (la cual es el único sentido vehicular que tiene) y cuenta con tres carriles; dos de las cuales están destinadas a la circulación de automotores y uno al estacionamiento de ellos. Tiene en promedio un ancho de 10 metros destinado a los tres carriles vehiculares y diez metros más destinados a banquetas; cinco metros para cada orilla de la vialidad. Estas medidas difieren mucho con el resto de las calles que se localizan dentro del Centro Histórico, las cuales en promedio tienen 10 metros de ancho, incluyendo sus aceras, esto se debe en gran medida

al contexto histórico que ha tenido esta vialidad, lo que generó que se requiriera el mantener esa amplitud.

Esta calle se encuentra dividida en cinco cuadras en su acera norte y en seis cuadras en su acera sur, siendo cruzada por las siguientes calles:

Tabla 1. Calles que segmentan la calle Victoria

Acera	Calles (oriente a poniente)	Acera	Calles (oriente a poniente)
Norte	Guillermo Purcell	Sur	Guillermo Purcell
	Álvaro Obregón		Álvaro Obregón
	Xicoténcatl		Xicoténcatl
	Manuel Acuña		Manuel Acuña
	Padre Flores		Francisco Javier Mina
	Ignacio Allende		José Ma. Morelos
			Ignacio Allende



Mapa 2. Localización del área de estudio

II.2. Historia de la Calle Victoria

A lo largo de la historia de la Ciudad de Saltillo, la Calle Victoria ha sido un espacio emblemático para los habitantes de la capital Coahuilense. Ha mantenido un uso constante, a partir de las intenciones de movilidad y convivencia dictadas por los distintos momentos históricos en que ha funcionado como espacio de desplazamiento, desde peatonal hasta motorizado.

Si bien la belleza de la calle deriva de las construcciones que desde el Siglo XIX han flanqueado su recorrido, su ubicación ha sido también determinante para guardar una relevancia notoria entre las vialidades de esta ciudad.

De acuerdo con Carlos Recio Dávila (2017), la existencia del segmento vial correspondiente a la Calle Victoria se remonta al año 1591, encontrándose ubicado dentro del polígono correspondiente a la Villa de San Esteban de la Nueva Tlaxcala. La vialidad también fue llamada, en su antigua sección oriente (comprendida entre las actuales calles de Allende y Purcell), “Calle del Curato” y, en su antigua sección poniente (ubicada entre las actuales calles de Purcell y Murguía), “Calle Nueva de la Alameda”.

Señala Alan Caballero Barrera, Maestro en Historia por la Universidad Autónoma de Coahuila, que durante la época colonial, esta vialidad sirvió en un principio como límite interno, encontrándose al norte las viviendas y terrenos correspondientes a los tlaxcaltecas, siendo el sur un espacio para las tribus *huachichiles* que, finalmente, no ocuparon estos espacios ya que se mantuvieron en condiciones de nomadismo.

Hasta el Siglo XIX, estos terrenos sirvieron como un espacio agrícola y pecuario, así como el inicio de una de las rutas de salida hacia Durango, a través de la actual Calzada Madero, aunque no contaba con la relevancia de las rutas que se dirigían respectivamente a Zacatecas y Monclova.



Imagen 1. Segmento de un mapa de origen francés de la Ciudad de Saltillo, de mediados del Siglo XIX. Se aprecia el trazo de la calle de Victoria (en el recuadro azul), atravesando el actual polígono de la Alameda Zaragoza. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Cortesía del Mtro. Alan Caballero Barrera.



Imagen 2. Mapa de Saltillo en 1902. Se aprecia más claramente el antiguo trazo de la Calle Victoria, desde Allende hasta la Calle de los Baños (actualmente Murgía). Se observa en las líneas rojas las rutas del antiguo tranvía, el cual recorría el segmento correspondiente a la actual avenida. Cortesía del Mtro. Alan Caballero Barrera.

Es a partir de la segunda mitad del Siglo XIX que la vialidad llevaba ya el nombre de Victoria, en honor a Guadalupe Victoria, primer Presidente de México. Hacia 1881, la Calle Victoria contaba con una longitud de 475 metros (Recio, 2017, p. 461), comprendidos entre la actual calle Allende y el Panteón de Santiago. El trazo pasaba a través de la actual Alameda de Saltillo, que para aquél entonces sólo contaba con la mitad norte de su actual polígono. Para finales del Siglo XIX, la vialidad contaba ya con su longitud actual, comenzando en Allende y terminando en Purcell.

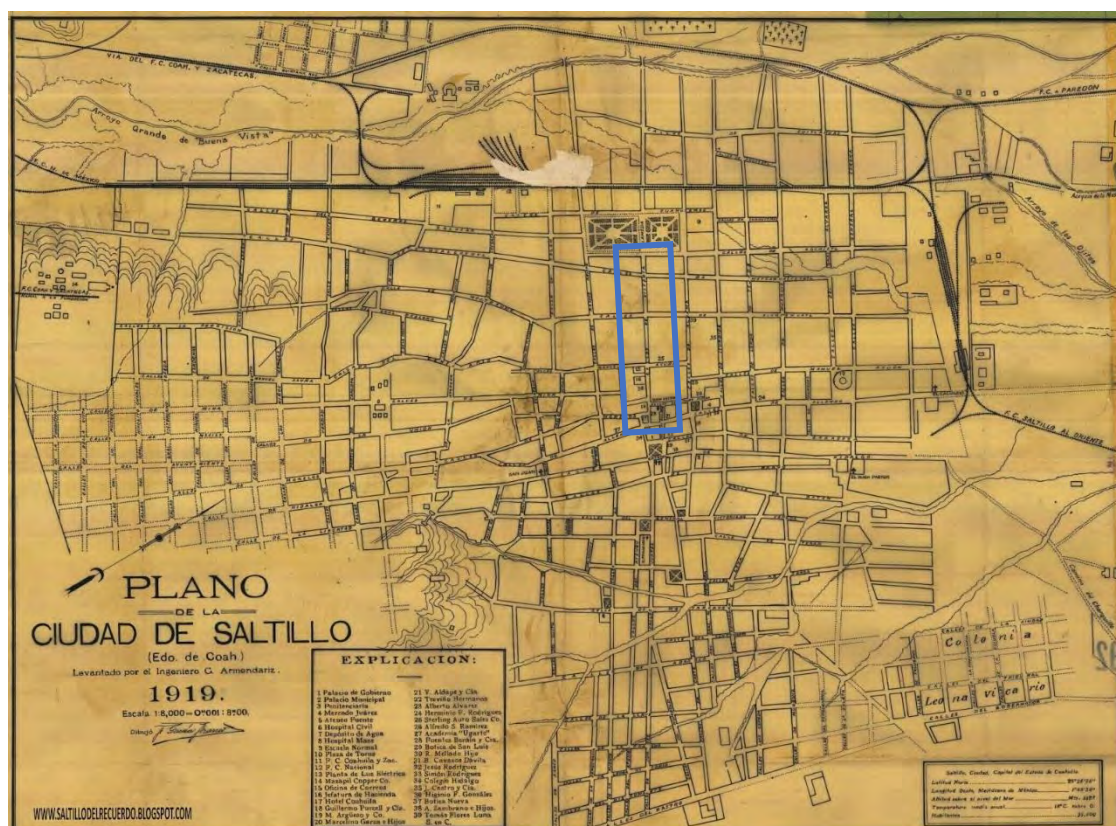


Imagen 3. Plano de la Ciudad de Saltillo en 1919, levantado por el Ingeniero G. Armendariz. Se aprecia la configuración actual de la Calle Victoria (dentro del recuadro azul). Imagen recuperada de <http://saltillodelrecuerdo.blogspot.com/2016/04/plano-de-saltillo-de-1919.html>

Es importante señalar que, durante el periodo Porfirista, la Calle Victoria adquiere un gran auge, destacando este espacio como un lugar de descanso para la élite Saltillense. En las inmediaciones de esta vialidad se construyen casas tipo *chalet*, de las cuales se conservan aún algunas edificaciones, principalmente las cercanas a la Alameda.

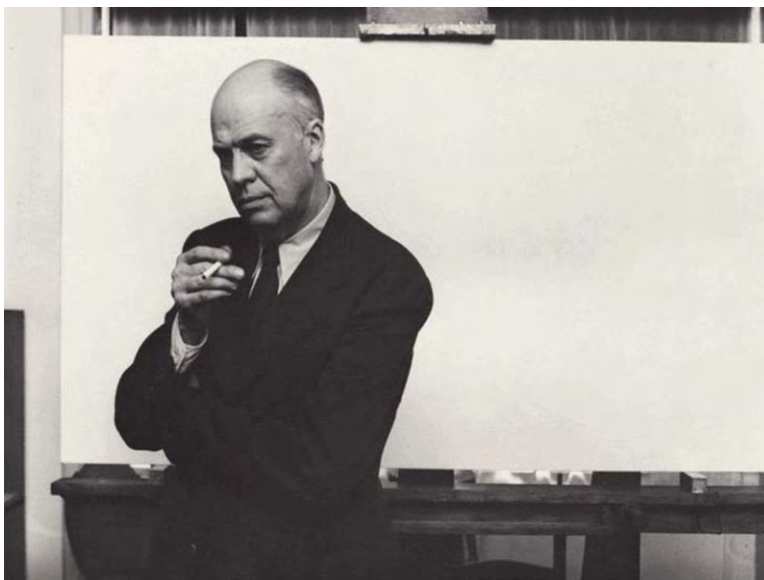
Dado que esta calle servía de enlace entre la Alameda y el Palacio de Gobierno, así como por el paso del recorrido del tranvía, es que se decide mantener una vía amplia, aportando condiciones que le hacen destacar como un paseo de gran relevancia social.

La llegada del ferrocarril y con esto de un mayor flujo comercial, así como de turistas norteamericanos, los cuales encontraron en Saltillo una ciudad tranquila y de descanso, generan una nueva dinámica en la ciudad y en la calle de Victoria. Es en esta misma época cuando se convierte en una vialidad donde destaca la producción de sarapes estableciéndose varios comercios sobre esta.

El primer taller se instaló en la esquina de la Calle Victoria y Morelos a principios del siglo XX, propiedad de Fermín Alvarado y José Muslera. Se instalaron también dos talleres importantes: "El Guerrillero" perteneciente a la Sra. Adela González de Ramos y "El Charro" propiedad de la Sra. Dolores González de Oyarzábal (hoy "El Sarape de Saltillo"). Posteriormente se instaló "El Saltillero" de la familia Santos Méndez. Varios hoteles abrieron también sobre esta vialidad, siendo uno de los más importantes el Hotel Arizpe Sáinz, que abrió sus puertas en 1934 y cuyo edificio es actualmente ocupado por el Instituto Universitario del Centro de México (IUCEM) y el Hotel Urdiñola, mismo que aún funciona como tal.

Es a partir de la década de 1970, con el cierre de los ferrocarriles y una serie de crisis que esta calle va perdiendo su carácter identitario como la calle de los sarapes, debido al cierre de varios de los talleres, a tal nivel que actualmente no existe ninguno de estos sobre la calle de Victoria. Sin embargo, su carácter de lugar de encuentro y de actividad comercial no se ha perdido, siendo su última gran remodelación en el año 2008, en donde hubo una inversión de 42 millones de pesos. Tras 14 años de esto, la calle Victoria ya presenta deterioro y afectaciones que influyen en su uso tanto por los peatones como por los conductores de vehículos.

Conviene también recordar el paso por la ciudad de Saltillo de Edward Hopper, artista plástico originario de los Estados Unidos de América, considerado uno de los máximos representantes del realismo en el Siglo XX. En su paso por esta Ciudad, la Calle Victoria jugó un papel de gran importancia para su obra pictórica.



Edward Hopper. Retrato por Alfred Newman en 1941. Imagen recuperada de Travesías – Capital Digital 2022 <https://www.travesiasdigital.com/micrositio-mexico/mexico-edward-hopper-salttillo/>

Su estancia en Saltillo deriva incidentalmente de un infructuoso paso por la Ciudad de México en 1943, un año y medio después de la intervención estadounidense en la Segunda Guerra Mundial. Fue a sugerencia de la curadora Katharine Kuh, amiga de Edward Hopper, que el artista y su esposa llegan a Saltillo. Kuh le recomendó venir a esta ciudad por ser este un lugar “sin monumentos reconocidos, o atracciones turísticas pintorescas donde él pudiese sentirse más a gusto” (Ávila, 2020).

Es así que, acompañado de su esposa Josephine, Edward Hopper llega a esta ciudad, para hospedarse en la casa de la familia Guajardo, ubicada en la Calle Victoria. Inicialmente - refiere Diego Ávila (2020)- Hopper se quejó de que Saltillo era igualmente ruidosa y congestionada que la Ciudad de México, además de que era prácticamente imposible desplazarse al no contar con un vehículo. Sin embargo, comenta Ávila que Hopper disfrutaba muchísimo el clima, la luz y la presencia de las montañas cercanas, aunque llegó a decir que “estar entre montañas no significa que puedas ver ninguna de ellas. Rodean todo el lugar, pero siempre hay muros, torres o incluso señales eléctricas, que estorban la vista”.

A pesar de lo anterior, en los dos meses que duró su primera estancia en la capital Coahuilense, Hopper pintó tres cuadros desde la azotea de la casa de la Familia Guajardo, siendo estos *Palms at Saltillo*, *Sierra Madre at Saltillo* y *Saltillo Mansion*.



1. *Palms at Saltillo*. Hopper, 1943. Recuperada de <https://fineartamerica.com/featured/palms-at-salttillo-1943-edward-hopper.html>

2. *Sierra Madre at Saltillo*. Hopper, 1943. Recuperada de <https://www.travesiasdigital.com/micrositio-mexico/mexico-edward-hopper-salttillo/>

3. *Saltillo Mansion*. Hopper, 1943. Recuperada de <https://www.travesiasdigital.com/micrositio-mexico/mexico-edward-hopper-salttillo/>

Ávila refiere que el matrimonio Hopper regresó en el verano de 1946 a Saltillo, esta vez trasladándose en un automóvil Buick 1939. Regresaron nuevamente a la calle Victoria, hospedándose en el Hotel Arizpe, entonces famoso hotel de Saltillo. Hopper logró que su habitación contase con acceso al techo, lugar desde el que realizó al menos cinco obras conocidas, destacando *The Church of San Esteban*, en la que retrata al templo más antiguo en uso de esta Ciudad, *El Palacio*, donde captura una vista del edificio del famoso Cine Palacio, mismo que ahora es ocupado lamentablemente por una zapatería, y *Roofs*, que captura una vista icónica de edificios de la ciudad, con un maravilloso fondo montañoso.



4.



5.



6.

1. *The Church of San Esteban*. Hopper, 1946. Colección del Museo Metropolitano de Arte de Nueva York.

2. *El Palacio*. Hopper, 1946. Colección del Whitney Museum of American Art.

3. *Roofs*. Hopper, 1946. Colección del Whitney Museum of American Art.

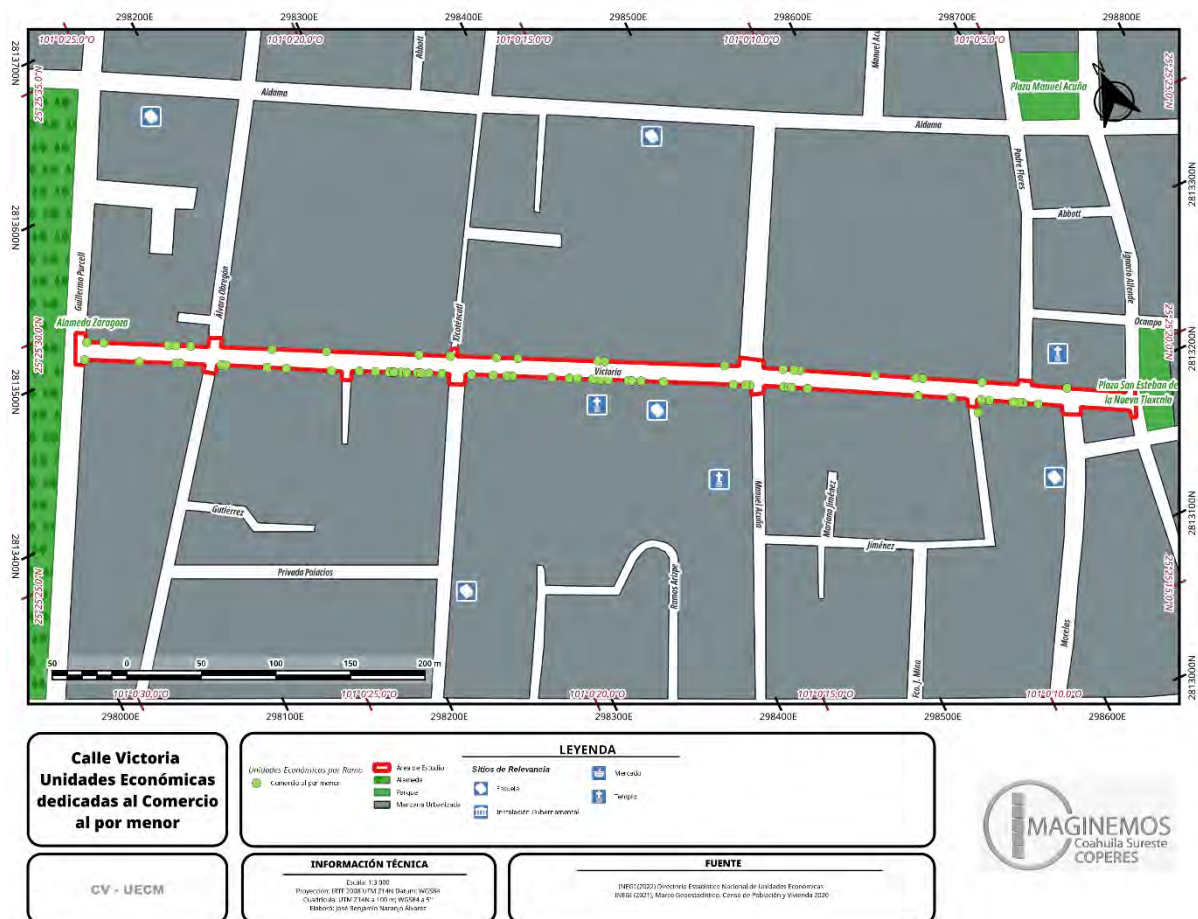
Las obras de Hopper han llevado los paisajes saltillenses visibles desde edificios de la Calle Victoria a recintos de renombre mundial, como lo es el Museo Metropolitano de Arte de Nueva York y el Whitney Museum of American Art.

Por todo lo anterior, la Calle Victoria constituye un emblemático espacio, de gran relevancia histórica, cultural y artística, patrimonio de la Ciudad de Saltillo.

II.3. Contexto Económico

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, a noviembre de 2022 se tenían registrados en el Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE) un total de 163 unidades económicas cuya ubicación se encuentra registrada sobre la calle de Victoria. Destaca la existencia de una diversidad de rubros económicos, aunque dominan las actividades terciarias, siendo la que mayor número de unidades presenta el rubro de comercio al por menor con un total de 75 unidades económicas, seguido por el sector de restaurantes y hoteles con unas 31 unidades económicas; estos en su conjunto representan el 65.03% del total de unidades económicas existentes en la calle.

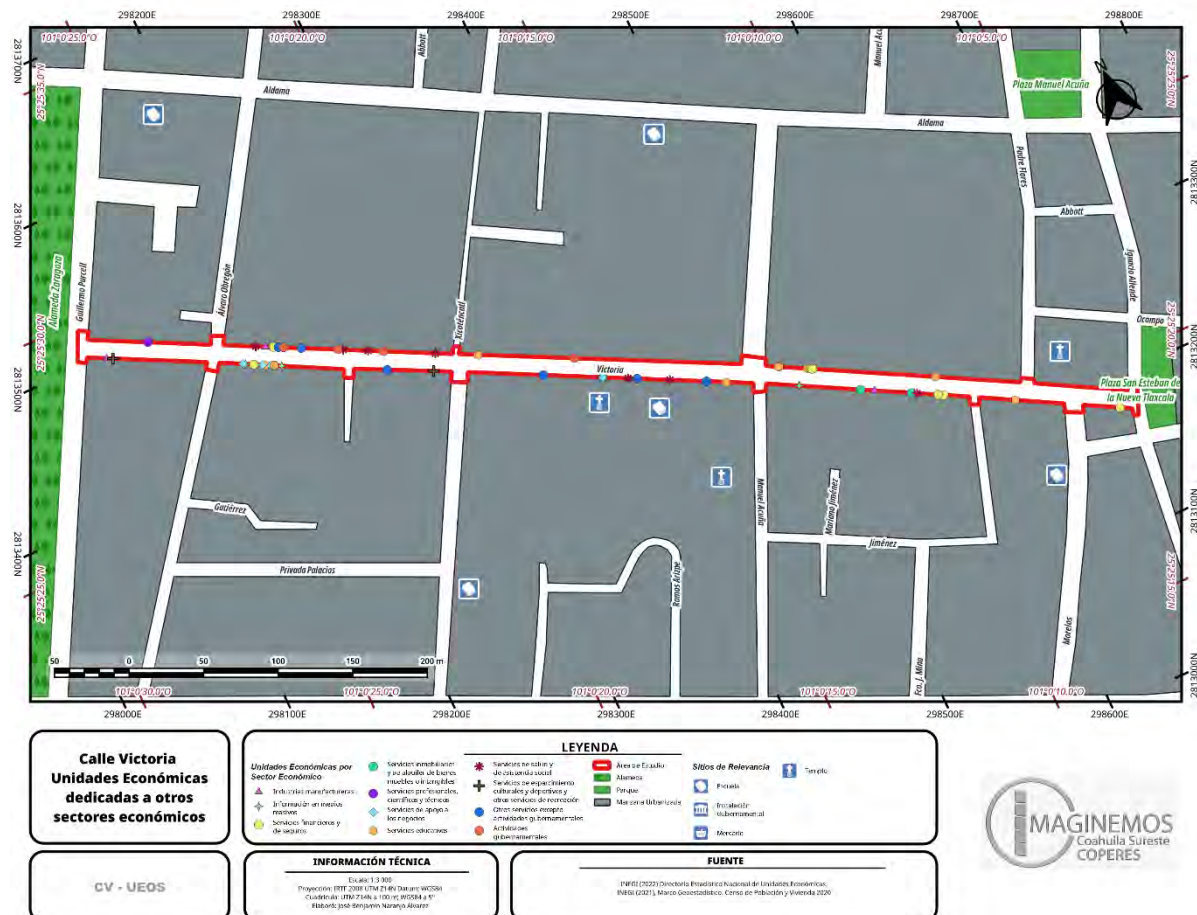
Ramo Económico	Total de Unidades	Porcentaje respecto del total
31. Industria Manufacturera	5	3.07%
46. Comercio al por menor	75	46.01%
51. Información en medios masivos	6	3.68%
52. Servicios financieros y de seguros	9	5.52%
53. Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	3	1.84%
54. Servicios profesionales, científicos y técnicos	2	1.23%
56. Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	4	2.45%
61. Servicios educativos	9	5.52%
62. Servicios de salud y de asistencia social	7	4.29%
71. Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos	2	1.23%
72. Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	31	19.02%
81. Otros servicios excepto actividades gubernamentales	6	3.68%
93. Actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales	4	2.45%
Total general	163	100.00%



Mapa 3. Unidades económicas dedicadas al comercio al por menor

En lo que respecta a su distribución a lo largo de la calle Victoria, las unidades económicas dedicadas al comercio al por menor se encuentran distribuidas entre todas las manzanas de la calle, pero tienen una ligera concentración mayor en la acera sur entre las calles de Álvaro Obregón y Manuel Acuña.

Sobre los institutos educativos, existen tres universidades privadas, dos bachilleratos privados, uno público, dos escuelas de oficios y uno de idiomas. En lo que respecta a las actividades gubernamentales, 3 de las cuatro unidades que se encuentran en esta calle, se localizan en la acera norte, entre las calles Álvaro Obregón y Xicoténcatl.



Mapa 5. Unidades Económicas destinadas a otros sectores productivos



III. Perspectiva social

El día domingo 06 de noviembre de 2022, se realizó una caminata titulada “Caminata de Diagnóstico Participativo de Caminabilidad” en la cual participaron un total de 18 personas, 8 mujeres y 12 hombres, con el fin de identificar elementos que afecten la caminabilidad de la calle en estudio e identificar las posibles recomendaciones que se le puede hacer a los actores políticos, económicos y sociales en pro de mejoras en la capacidad de la calle de permitir al peatón, los cuales tienen las siguientes características:

III.1. Características del grupo encuestado

III.1.1. Edad

La edad promedio de los participantes es de 55.75 años, con 38.8 años de las mujeres y 65.9 años de los hombres. En el presente gráfico se representa sus rangos etarios.

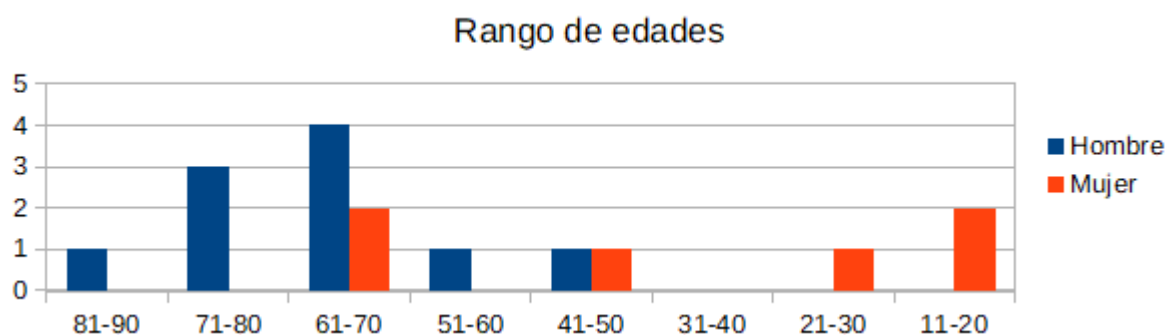


Gráfico 1. Rango de edad de los participantes

III.1.2. Nivel Educativo

En lo que respecta al último grado de estudio de los participantes, siete de los participantes indicaron que su nivel fue el profesional universitario, siendo estos el 43.75% de los participantes. El siguiente grupo por mayoría son los de secundaria, con un 25% de los participantes.



Gráfico 1. Nivel de estudio máximo alcanzado por los participantes

En lo que respecta a la discapacidad, tres personas reportaron contar con una, dos eran débiles visuales y uno presentaba un grado de sordera.

III.2. Preguntas de percepción

14 de los 16 participantes en la caminata contestaron el cuestionario de percepción en donde se les cuestionó por las condiciones existentes a lo largo de la calle Victoria, en un rango de 1 a 5, en donde 1 es muy malo y 5 es muy bueno. Los resultados fueron los siguientes (En azul, la de mejor calificación, en rojo el más bajo).

Característica	Calificación promedio	Característica	Calificación promedio
Banqueta libre de obstáculos	2.38	Banqueta libre de invasiones	2.13
Velocidad moderada de los vehículos	3.19	Calidad de superficie peatonal	2.19
Duración adecuada de los semáforos peatonales	3.13	Ancho de banqueta	3.19
Buen estado de los semáforos	3.25	Facilidad para cruzar calle	2.75
Buen estado de la señalización	2.56	Información para ubicarse	2.56
Buen sonido de alertas audibles	3.67	Ausencia de contaminación visual	2.81
Buen estado de puntos de descenso de banqueta	2.13	Ausencia de contaminación auditiva	2.73
Buen estado de la superficie de la banqueta	2.25	Seguridad para circulación peatonal	2.81
Paisaje urbano agradable	2.50	Seguridad para circulación ciclista	1.80
Presencia de elementos de seguridad/tránsito	1.88	Seguridad para circulación motorizada	2.50
Existencia de casetas de vigilancia	1.38	Calle con identidad cultural	3.06
PROMEDIO DE CALIFICACIÓN		2.58	

Se aprecia como las personas consideran que la calle cuenta con niveles intermedios en todas las calificaciones, siendo su promedio de 2.58 de 5 puntos. Perciben que se cuenta con un buen sonido de alerta audible, seguido por un ancho de banqueta amplio (el cual es producto de su contexto histórico y que la diferencia de otras en el centro de la ciudad) y la

idea de que es una calle con identidad cultural, esto principalmente por su papel que ha tenido en el pasado y que es posible seguir siendo percibida en el presente.

Los tres elementos con una menor calificación por parte de los encuestados fueron la falta de casetas de vigilancia, la falta de seguridad para la circulación ciclista y la no presencia de elementos de seguridad o tránsito en la vialidad. Estos tres elementos están muy relacionados con el sentimiento de seguridad que los peatones requieren para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Una segunda encuesta fue aplicada, esta vez con calificaciones del 1 al 10, siendo 1 muy malo y 10 muy bueno, cubriendo los siguientes temas, a los que se les incluye la siguiente calificación promedio:

Característica	Calificación promedio
Superficie peatonal	4.93
Imagen urbana	4.73
Percepción de comodidad	4.60
Percepción de seguridad	4.73
Señalización suficiente	4.47
Áreas con sombra	2.63
Áreas de descanso	3.64
Accesibilidad para personas usuarias de sillas de ruedas	2.93
Accesibilidad para personas ciegas	2.80
Accesibilidad para personas sordas	2.33
Accesibilidad para personas adultas mayores	3.33
PROMEDIO DE CALIFICACIONES	3.74

A diferencia de la primera encuesta, esta segunda brindó calificaciones más deficientes, estando muy por debajo del punto medio de calificación el cual fue el número 5. La mejor calificación (y que se aproximó más al punto medio) fue la superficie peatonal, la cual está relacionado con los materiales que usan y su conservación. En menor calificación fue la accesibilidad para personas sordas con 2.33 puntos de diez. Esto implica que los

participantes percataron de una baja a casi nula presencia de elementos en la calle que permitieran la integración de las personas con problemas auditivos en las actividades que pueden desarrollarse en la calle. El siguiente punto con menor calificación fue la presencia de áreas con sombra con una calificación de 2.63 sobre diez. Esto refleja la falta de elementos estructurales y naturales que generen sombra y permitan sentirse más cómodos durante su tránsito en esta vialidad.

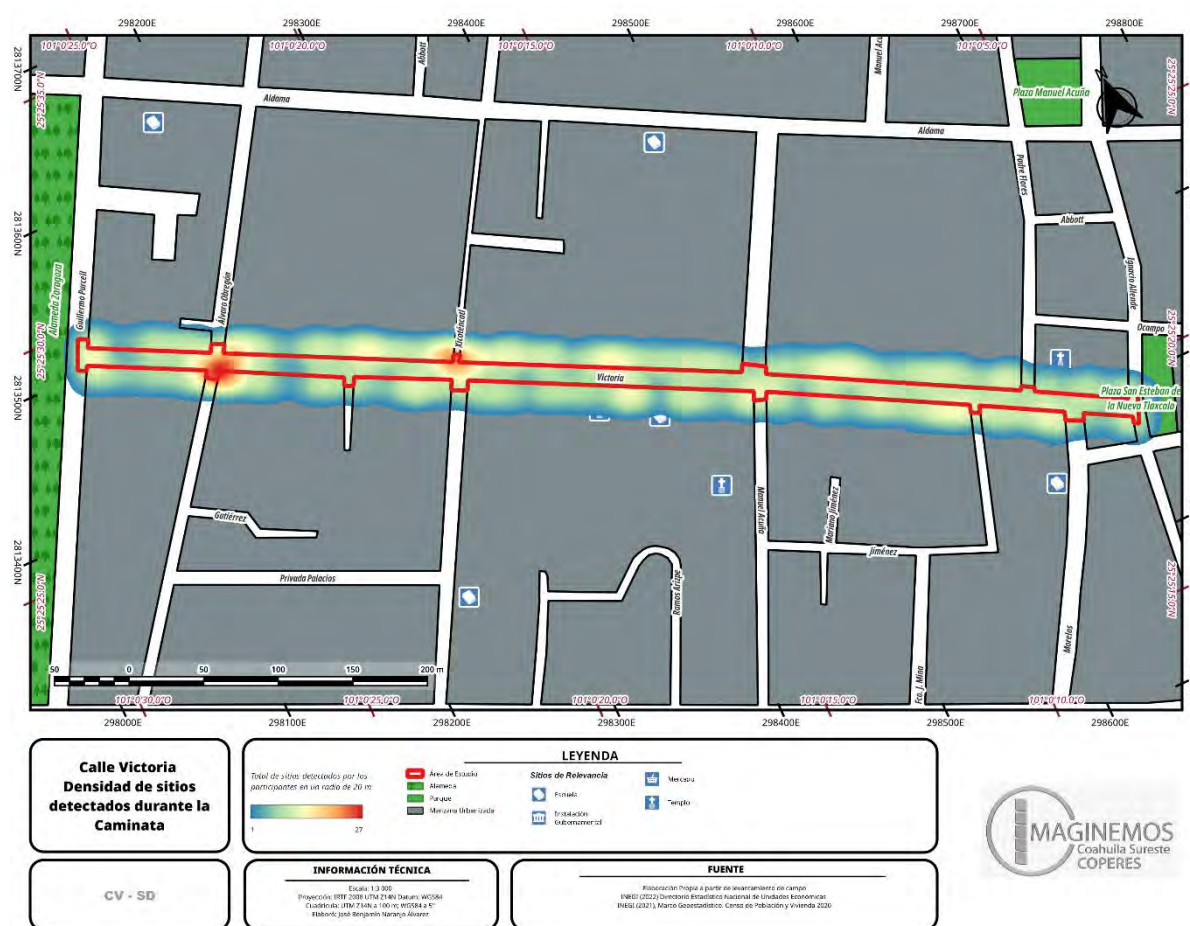
En resumen, se aprecia en ambas encuestas que la calle Victoria necesita de una mayor intervención que beneficie el bienestar de los peatones, así como el incluir a minorías como las personas discapacitadas mediante elementos estructurales y arquitectónicos que logren tanto la integración como la participación de los ciudadanos dentro del marco de la calle.



IV. Análisis de las condiciones de la Calle Victoria

Entre los 16 participantes de la caminata, 13 personas identificaron un total de 696 sitios (algunos de ellos repetidos) los cuales se categorizaron en diez diferentes características que impiden el cumplir con lo mínimo establecido en el “Manual de Calle” publicado por SEDATU para que los peatones logren una movilidad equitativa y sustentable sobre las aceras de la calle Victoria.

Estos fueron trazados mediante croquis brindados por cada uno de los participantes, los cuales posteriormente se digitalizaron y fueron procesados mediante el software “QGIS 3.22 Firenze” obteniéndose una serie de mapas de calor, identificando las zonas más problemáticas por tópico en la calle de Victoria, siendo los siguientes los resultados.



Mapa 6. Total de sitios identificados por los participantes de la caminata como de interés, según la metodología aplicada.

En lo general, se detectaron problemáticas en toda la calle de Victoria, sin embargo, se presentan dos sitios en donde las problemáticas, indistintamente del que fuese, están acumuladas y que los participantes de la caminata identificaron más: el cruce de Victoria con Álvaro Obregón y el cruce con Xicoténcatl. En estos sitios se llegaron a identificar hasta 27 sitios en menos de un radio de 20 metros, lo que genera que sea llamativo para los transeúntes y de urgencia para atender.

En el resto de la calle se han encontrado igualmente problemas, pero estos varían con su origen, los cuales desglosamos a continuación.

IV.1. Destrucción de superficies



Mapa 7. Sitios detectados con destrucción de superficie

De los 696 sitios localizados, 117 correspondieron a la destrucción de la superficie de la acera. Este fue elemento que mayormente fue identificado por todos los asistentes a la

caminata. Se detectan dos sitios en donde es clara esta destrucción, en el cruce de Álvaro Obregón y en la esquina oeste de Victoria y Morelos. Igualmente destaca la zona enfrente del hotel Urdiñola.

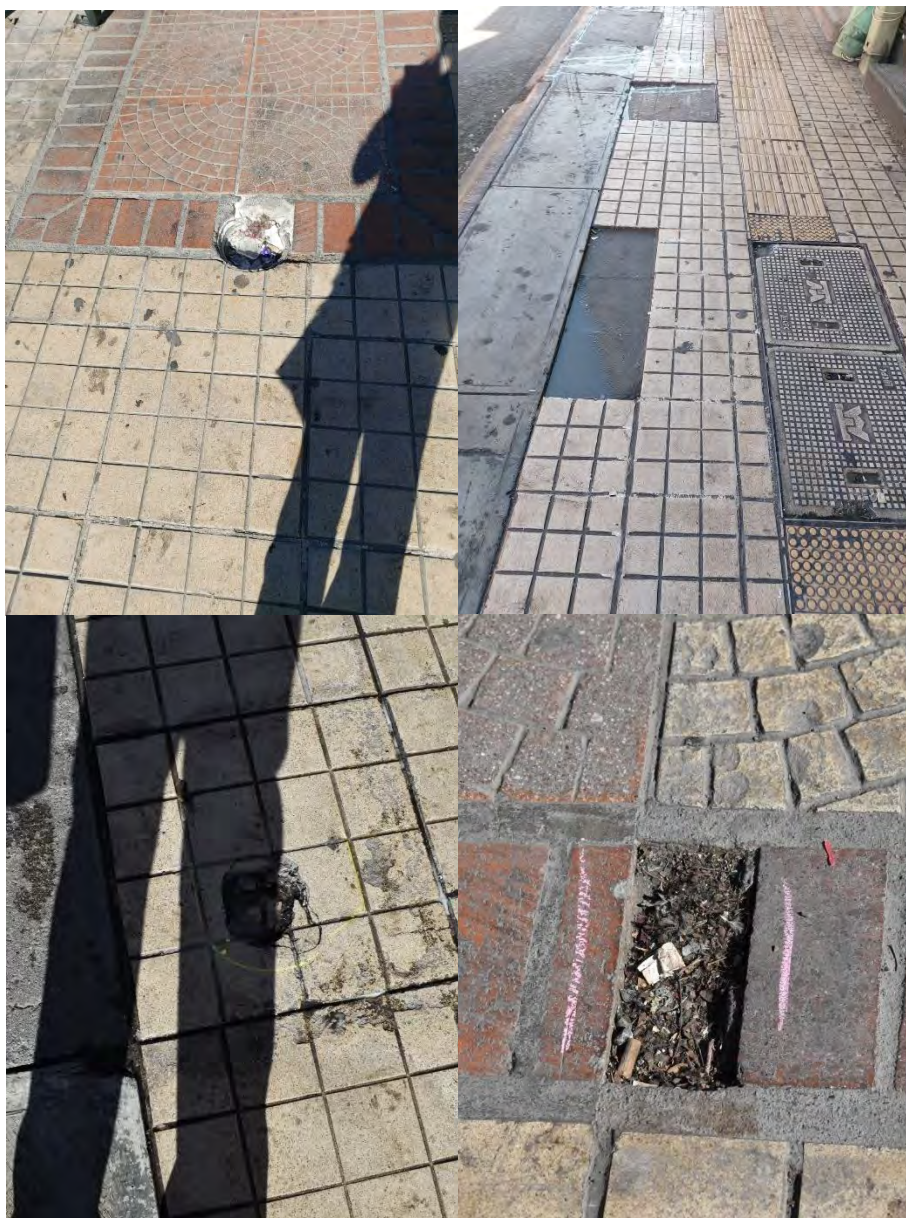


Ilustración 5. Presencia de sitios con destrucción de banquetas en la calle de Victoria. Fuente: Elaboración a partir de la Caminata.

No existen elementos suficientes para determinar el origen de la destrucción de la acera en estos espacios, sin embargo, existe la posibilidad que los comercios cercanos tengan

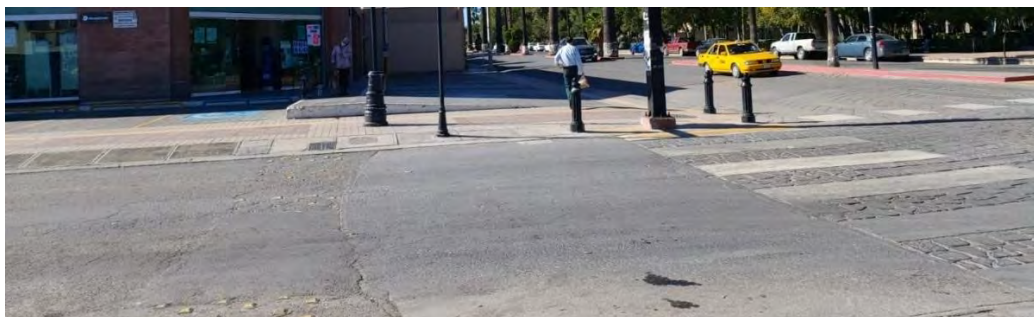
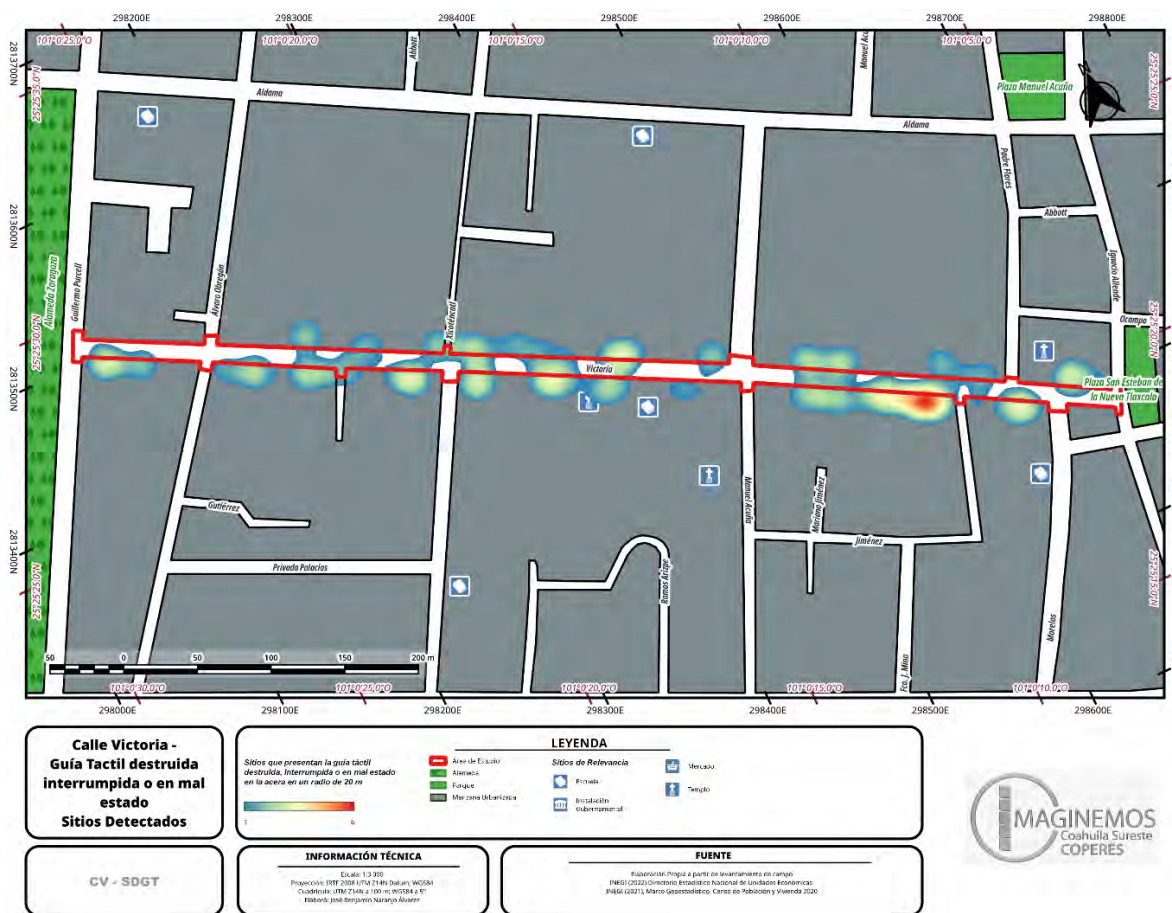


Imagen 6. Cruce de Victoria a la altura de Purcell. Se aprecia el paso de cebra despintado y la falta de la línea de zona de aproximación para los vehículos.

No existen elementos para determinar el origen de esta problemática, pero se puede inferir que una falta de mantenimiento necesario en estos cruces, así como el reencarpetamiento de la vialidad inconcluso dado que no se pintó las señalizaciones puede generar la problemática.

IV.3. Guía táctil destruida, interrumpida o en mal estado



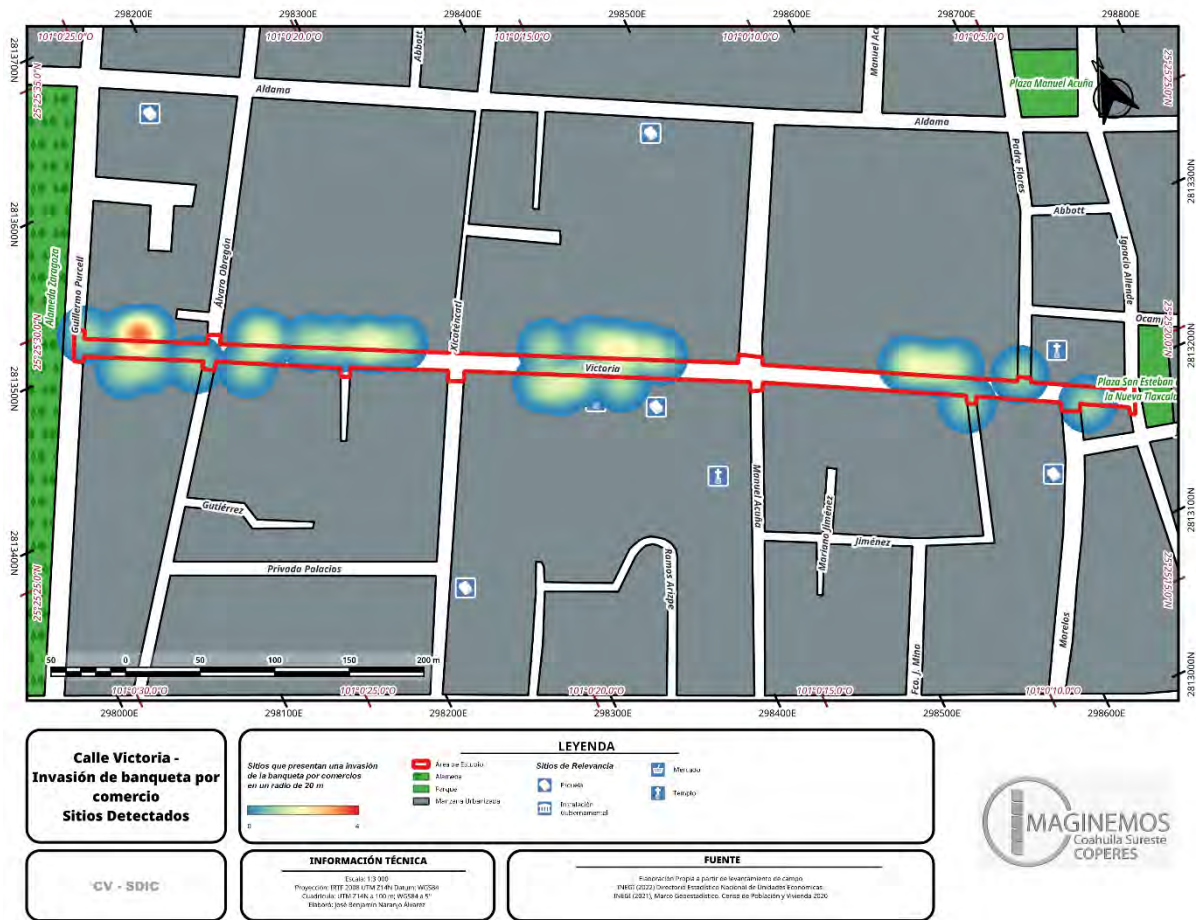
Mapa 1. Sitios detectados con la guía podo táctil destruida, interrumpida o en mal estado

88 de los 696 sitios detectados corresponden a algún daño, destrucción e interrupción de la guía podo táctil requerida por las personas ciegas y débiles visuales para su correcta circulación por las aceras de Victoria. Esta problemática se encuentra a lo largo de la calle, sin embargo, el sitio que mayor problemática tiene respecto a este tema es la acera sur entre las calles de Mina y Manuel Acuña. Es en esta cuadra en donde existe un estacionamiento, el cual puede influir en el daño que se le ha hecho a este tipo especial de adoquín. En otros casos, la interrupción se debe a deficiencias en el diseño, y a la prioridad de uso de la superficie por los registros, los cuales no están adecuados para evitar estas interrupciones.



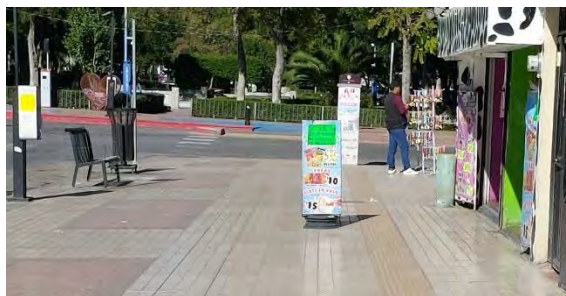
Imagen 7. Ejemplos de sitios en donde la guía podo táctil se encuentra dañada o interrumpida.

IV.4. Invasión de banqueta por comercio



Mapa 10. Sitios detectados con invasión de banquetas por comercios

33 de los 696 sitios detectados corresponden a la invasión de la banqueta por partes de los comercios. La mayor concentración de sitios que tienen esta problemática se encuentra localizados en la acera norte entre Purcell y Álvaro Obregón. Esto concuerda con la presencia de una serie de restaurantes y bares cercanos a la Alameda, la cual ocupan este espacio para sus actividades comerciales. Otros sitios con esta problemática se encuentran entre Xicoténcatl y Manuel Acuña, en donde igualmente existen otra serie de restaurantes y bares.



IV.5. Mobiliario urbano destruido



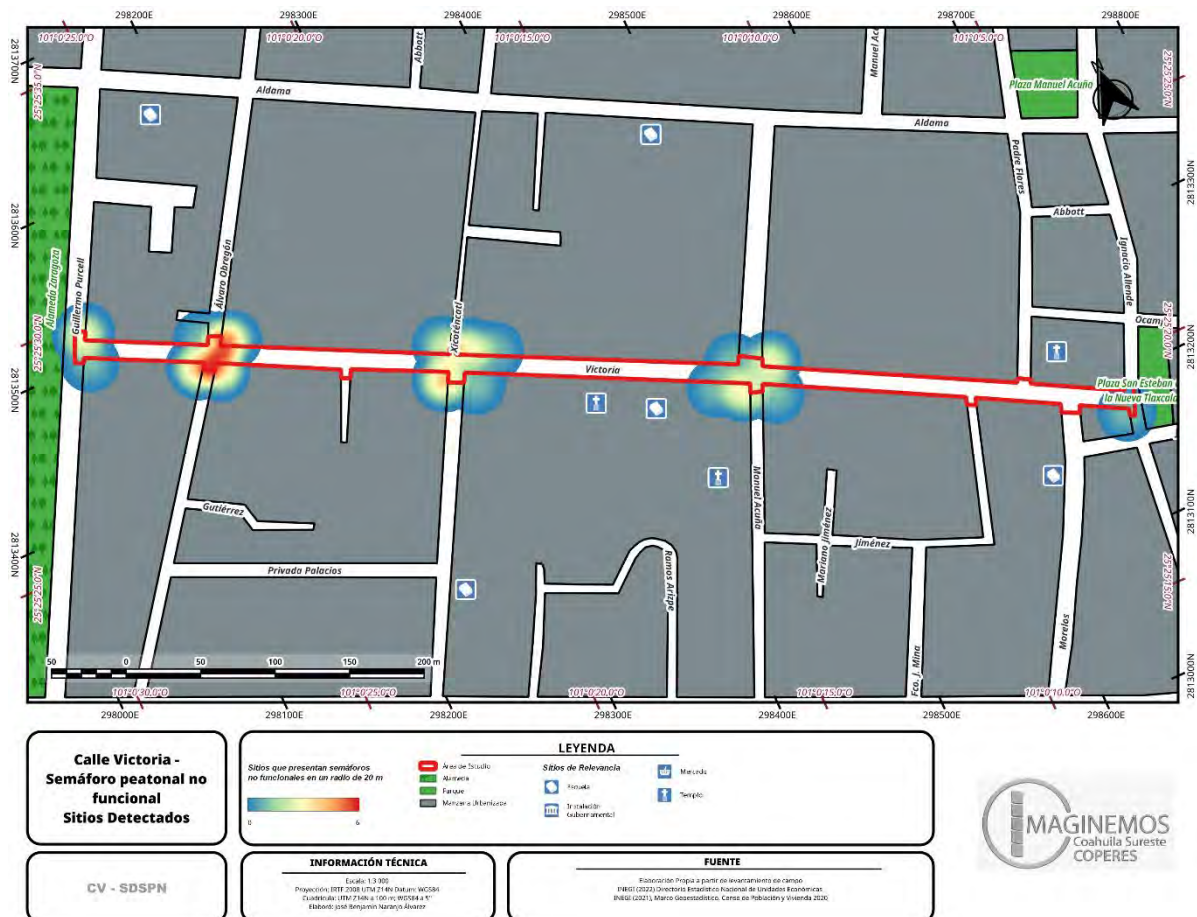
Es en la esquina Norte de Álvaro Obregón y Victoria, así como en el cruce norte de Padre Flores en donde se encuentra concentrado el mayor número de sitios detectados con mobiliario Urbano destruido. En el caso de Padre Flores, este tramo de la calle es peatonal, lo cual su descuido puede responder a un uso prolongado o a falta de mantenimiento de

parte del ayuntamiento. En el resto de los sitios no existe elementos que puedan determinar con certeza la causa de estos sitios.



Imagen 9. Ejemplos de Mobiliario Urbano Destruído. Se aprecia como la protección del árbol y la banca presentan daños y representan un peligro para los usuarios.

IV.6. Semáforos Peatonales no funcionales



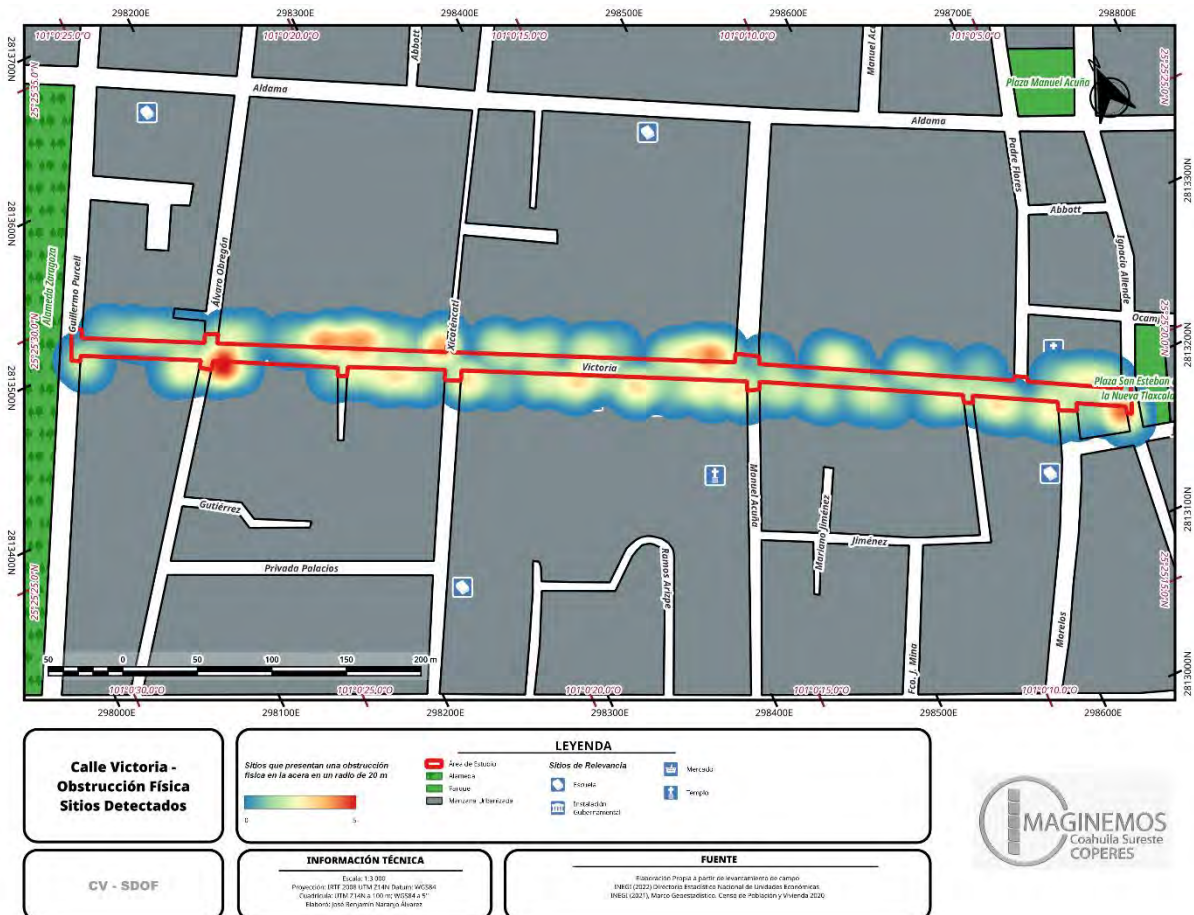
Mapa 12. Sitios detectados con semáforos peatonales no funcionales

En lo que respecta a los semáforos peatonales no funcionales, son 39 los sitios detectados, abarcando cinco de los siete cruces existentes en la calle de Victoria. Es en el cruce con Álvaro Obregón en donde el mayor numero de participantes detectaron un problema de esta índole, seguido del cruce con Xicoténcatl. La presencia de semáforos peatonales no funcionales se debe principalmente a una falta de mantenimiento de ellos.



Imagen 10. Ejemplo de semáforo peatonal no funcional, en el cruce de Victoria y Manuel Acuña. Si bien presenta la existencia de un botón para permitir el paso de los peatones, este no es funcional.

IV.7. Obstrucción Física



Mapa 13. Sitios detectados con obstrucción física

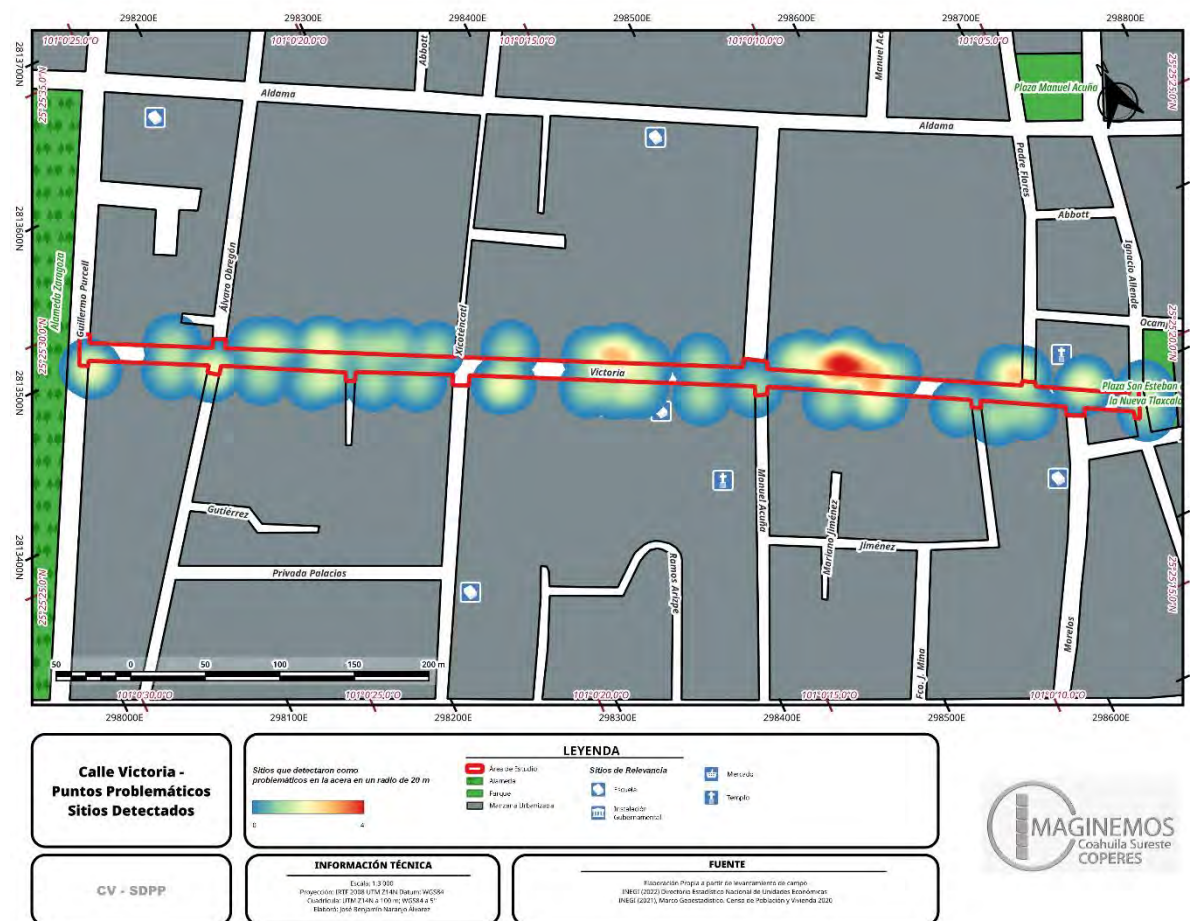
Existe presencia de obstrucción física en las banquetas en prácticamente todas las aceras de la calle Victoria. Esta obstrucción incluye teléfonos públicos, postes de luz, luminarias no funcionales, puestos ambulantes entre otros. Los sitios en donde se presentan mayormente esta obstrucción son la esquina sureste de Álvaro Obregón, el cruce de Victoria e Ignacio Allende y la acera norte entre Xicoténcatl y Álvaro Obregón, donde igualmente se concentra un alto número de unidades económicas.



Imagen 11. Ejemplos de obstrucciones físicas en la banqueta. En el primer ejemplo se aprecia un teléfono público que, si bien su base no estorba. En el segundo y tercero se aprecia una obstrucción mayor por completo el tránsito sobre la banqueta.

En varios de los casos que presentaron esta interrupción física, se debe a la correcta instalación de elementos arquitectónicos en la banqueta, tales como bolardos y teléfonos públicos, los cuales deben de adaptarse para no ser obstáculos para personas que requieran este uso.

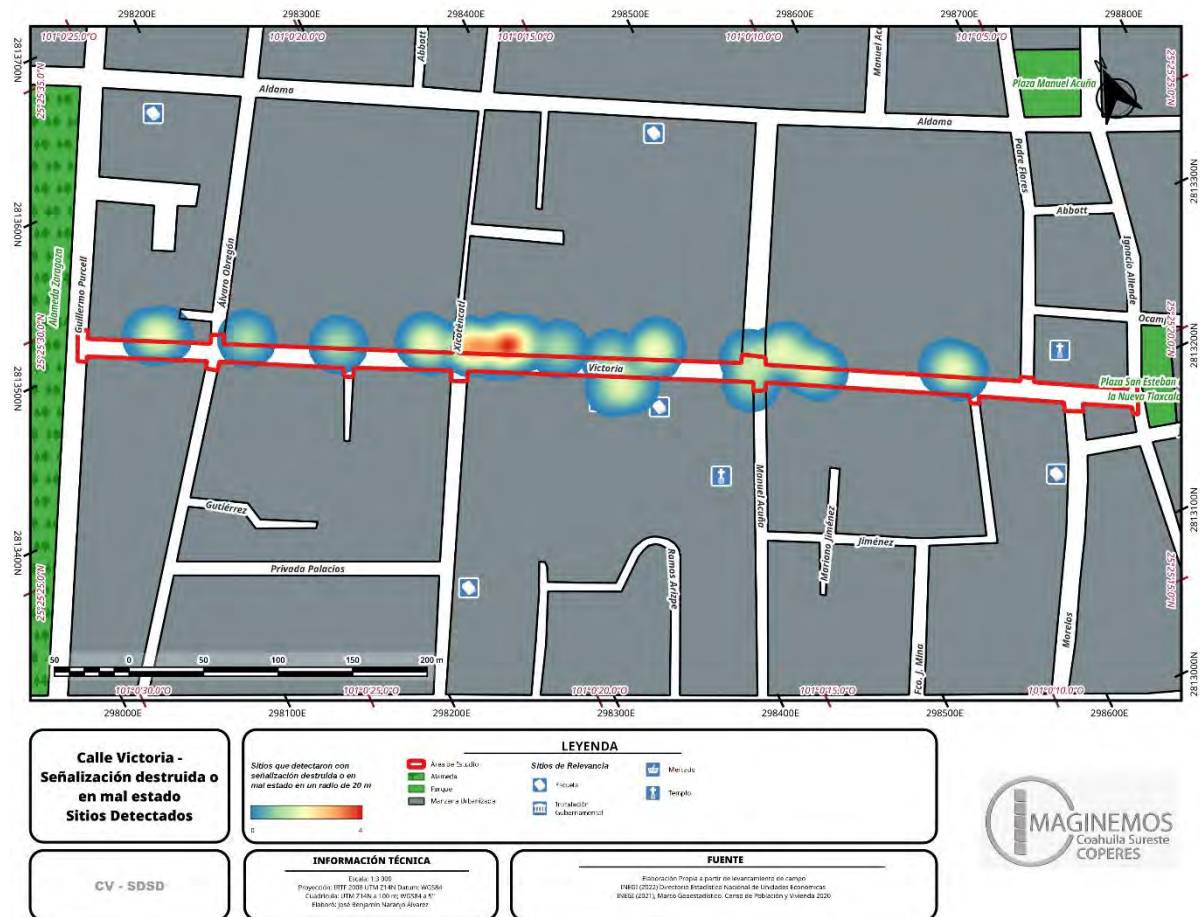
IV.8. Puntos Problemáticos



Mapa 14. Sitios detectados como puntos problemáticos

Respecto a la detección de puntos problemáticos, estos se presentaron en todas las cuadras de la calle, pero con mayor incidencia en la acera norte entre Manuel Acuña y Padre Flores. Los sitios problemáticos muchas veces responden a cuestiones sociales, de uso de la banqueta o de seguridad. Es importante profundizar en las consideraciones tomadas para que estos sitios sean considerados con este término.

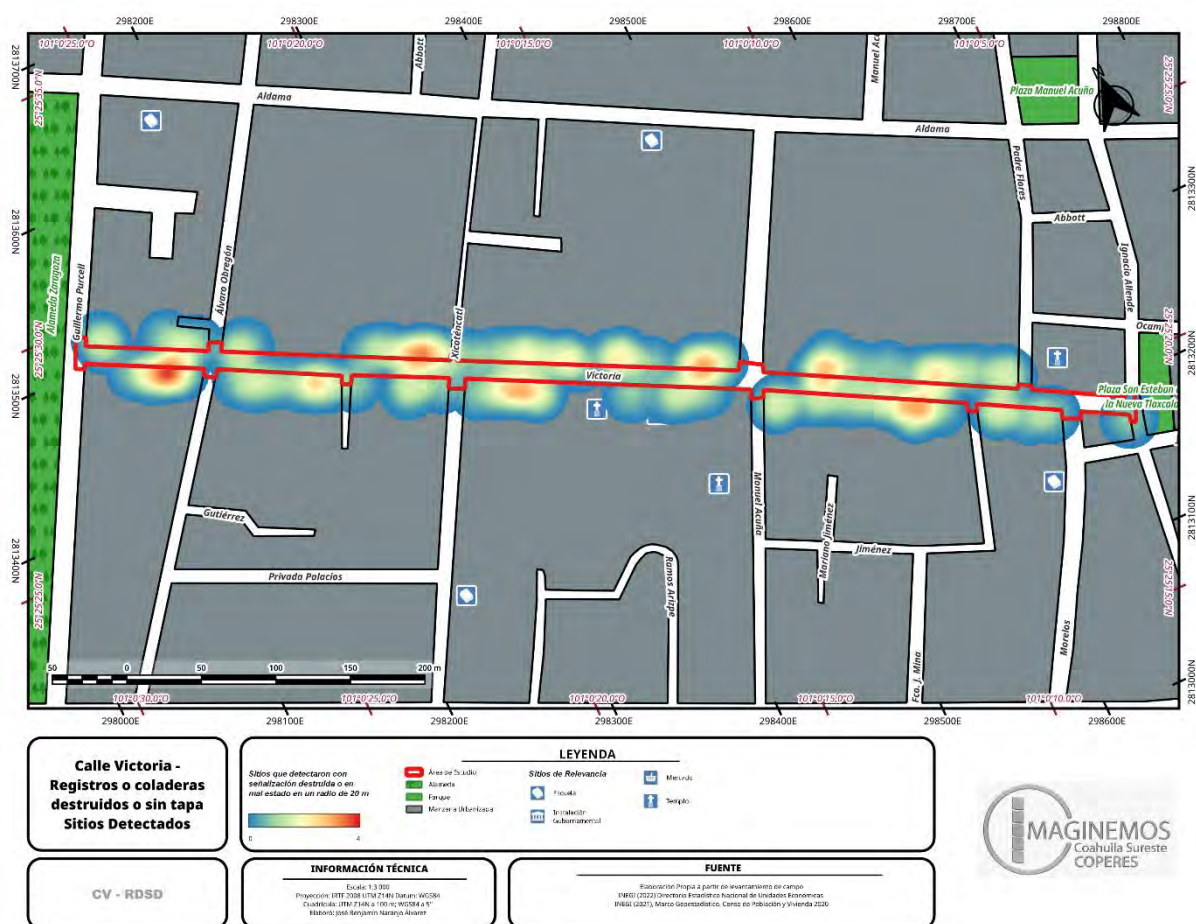
IV.9. Señalización Destruída



Mapa 15. Sitios detectados con señalización destruida o en mal estado

Es en la acera norte entre Xicoténcatl y Manuel Acuña donde se encuentra la mayor concentración de sitios en donde la señalética existente se encuentra destruida o en mal estado, seguido por el cruce de Manuel Acuña. Los orígenes de esta problemática son muy variados, desde accidentes automovilísticos que pudieron destruir las señalizaciones como el mismo paso del tiempo y la falta de mantenimiento. Es necesario la intervención del ayuntamiento para la sustitución de estos.

IV.10. Registros o coladeras destruidos o sin tapa



Mapa16. Sitios detectados con registros o coladeras destruidos o sin tapa

Esta problemática se encuentra distribuido a lo largo de toda la calle, aunque dentro de las observaciones realizadas por los participantes de la caminata, se aprecia que la acera sur entre Purcell y Álvaro Obregón es aquella que cuenta con el mayor número de observaciones. Otras zonas con alta concentración de observaciones son la esquina noroeste de Xicoténcatl y la acera sur entre Acuña y Jimenes.



Imagen 12. Ejemplos de registros dañados detectados durante la caminata sobre la Calle Victoria.

Fuente: Elaboración a partir de la Caminata.

El origen de la causa de esta problemática no se puede definir por la falta de información, sin embargo, la falta de mantenimiento y reparaciones en la infraestructura subterránea pueden ser causantes de estos daños.



V. Recomendaciones

Tras esta caminata y la revisión de los resultados producto de un tratamiento de la información, se compararon los datos con lo mínimo establecido para una movilidad universal, según lo dicho en el “Manual de calles” de SEDATU.

Elemento principal	Características	Valores necesarios	Calle Victoria
Banquetas	Ancho mínimo	3.3 m	Si (promedio de 5 mts)
	Franja de circulación Peatonal mínimo	1.8 m	Si
	Franja de mobiliario urbano	0.6 m	Si
	Franja de Guarnición	0.15 m	Si
	Franja de Fachada mínima	0.3 m	Variable
	Altura libre mínima	2.10 m	Si
	Pendiente transversal de la banqueta	1% al 2%	Si
	Rampas	si	Si
	Pavimento Podo táctil	Si	Si, aunque no en buen estado
	Bolardos	Dependiendo de las calles que la cruzan	Si
Pavimento de la acera	Luminarias	si	Si
	Sin irregularidades	si	Variable
	Sin obstáculos	si	Variable
	Material antideslizante sin acabado pulido	si	Variable
	Tamaño de juntas de los adoquines	menor a 13 mm	Si
Intersecciones	Ancho del Paso de Cebra mínimo	3 m	Si
	Zona de aproximación	6 m	Variable
Señalética	Seña de cruce de peatones	Si	No en todas las esquinas
	Ceda el paso	si	No en todas las esquinas
	Informativa de accesibilidad	si	No

	Sistema de Orientación (Mapas)	si	No en buen estado
	<u>Semáforos para peatón</u>	Dependiendo del flujo peatonal	Algunos con daños
Semaforización	Semáforos con botón de solicitud de paso	Dependiendo del flujo peatonal y de vehículos	No
	Altavoz de cruce	Si	Si

De los 24 puntos detectados, 12 de los elementos se cumplen en la calle de Victoria y 11 de estos se cumplen de manera parcial, debido al desgaste y falta de mantenimiento que presenta la banqueta. 2 son los elementos que no están considerados en la calle de Victoria y que se requieren para corresponder a las necesidades de peatones; como el que los semáforos de peatones incluyan un botón de solicitud de paso y el colocar señales indicando con claridad las rampas para los usuarios en silla de ruedas.

Con esta información y de la mano de los resultados de las observaciones hechos por los ciudadanos, es que se brindan las siguientes recomendaciones:

1. Negociar la reparación y el mantenimiento de banquetas con las personas propietarias de inmuebles con frente a la Calle Victoria, en atención a la responsabilidad reglamentaria que les corresponde.
2. Sustituir la guía podo táctil por materiales que permitan continuidad, como canales metálicos u otros que faciliten el tránsito de personas ciegas, procurando instalación adecuada en los espacios en donde se dé la entrada y salida de vehículos ya que estos generan una mayor destrucción.
3. Dar mantenimiento o sustituir semáforos peatonales, a efecto de agilizar el tránsito de los peatones en los cruces más problemáticos
4. Dar mantenimiento a la pintura de los pasos cebra, así como asignar una mayor zona de aproximación a los vehículos para favorecer condiciones seguras de cruce de peatones.
5. Instalar nueva señalética o reparar la existente a lo largo de la vialidad, en particular la que indique rampas para discapacitados, señas peatonales e instrucción de ceder el paso.
6. Disponer de mapas de ubicación a lo largo de la Calle Victoria.

7. Reinstalar adoquines faltantes y adecuar los materiales de estos para las zonas en donde es mayor el daño perceptible.
8. Mejorar la vigilancia por parte de instituciones municipales para evitar el establecimiento de ambulante y limitar el uso de las banquetas por los comercios, para mantener libre el paso de los peatones.
9. Rehabilitar los registros dañados y adecuar sus materiales para armonizarlos con el resto de la banqueta.
10. Reubicar elementos dispuestos sobre la banqueta, como casetas telefónicas, que dificultan u obstaculizan el tránsito adecuado de peatones.
11. Crear un sistema de accesibilidad que atienda las necesidades particulares de las personas sordas.
12. Aumentar la vigilancia por parte de elementos de policía y tránsito, para desincentivar las invasiones en la banqueta por parte de comercios.



VI. Bibliografía

- Ávila, D. (2020). *Edward Hopper en Saltillo*. Recuperado de <https://www.travesiasdigital.com/micrositio-mexico/mexico-edward-hopper-salttillo/>
- Comisión Ambiental de la Megalópolis (2018). *¿Qué es la movilidad sustentable?* Recuperado de <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom> el 14 de diciembre de 2022.
- García Figueroa (2004) *Rehabilitación de la calle 3 oriente del Centro Histórico de Puebla: Estrategias para generar paisajes de consumo. Tesis de licenciatura*. Departamento de Arquitectura. Escuela de Artes y Humanidades, Universidad de las Américas Puebla. México. Recuperado de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lar/garcia_f_m/
- INEGI (2022). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas DENUE*. México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx> el 16 de diciembre de 2022.
- NEXOTRANS (2020). *Tres de los ODS, tienen relación directa con la movilidad*. NEXOLOG: Diario online de la Logística para el transporte. Recuperado de <https://www.nexotrans.com/noticia/100110/nexolog/tres-de-los-ods-tienen-relacion-directa-con-la-movilidad.html> el 09 de diciembre de 2022.
- Recio, Carlos (2017). *Espacios geográficos, urbanos, públicos y de tránsito de Saltillo. Siglo XVI al XX*. Instituto Municipal de Planeación de Saltillo. Saltillo, México.
- SEDATU (2019). *Manual de calles; Diseño vial para ciudades mexicanas*. México. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf el 15 de diciembre de 2022.
- SEDUVI CDMX (S/F). *Criterios de Ordenamiento de Espacio Público – Señalamiento Horizontal y Vertical*. Recuperado de <https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59d/987/c38/59d987c38f971670447640.pdf> el 15 de diciembre de 2022.
- Torres-Pérez; A y Fernández Martínez (2016) *La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria*. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, vol. 18, núm. 2, pp. 31-53, 2016 Universidad Autónoma del Estado de México.
- Travel by México (S/F). *Historia del Sarape en Saltillo*. Recuperado de <https://www.travelbymexico.com/salttillo/reportajes/?nom=1285203629> el 17 de diciembre de 2022
- Vanguardia (2021). *Las Calles más antiguas de Saltillo*. Periódico Vanguardia. Recuperado de <https://vanguardia.com.mx/coahuila/salttillo/las-calles-mas-antiguas-de-salttillo-AB524772> el 18 de diciembre de 2022.
- Vanguardia (2016). Programa dará mantenimiento a calle Victoria de Saltillo. Periódico Vanguardia. Recuperado de <https://vanguardia.com.mx/coahuila/salttillo/programa->

dara-mantenimiento-calle-victoria-de-saltillo-GTVG3212206 el 23 de diciembre de 2022.

Zócalo (2012). *Obras indican que calle Victoria seguiría abierta*. Recuperado de <https://www.zocalo.com.mx/obras-indican-que-calle-victoria-seguiria-abierta/> el 18 de diciembre de 2022



DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE LA CALLE VICTORIA

Se terminó de editar el 25 de enero de 2023.

**Consejo para la Planeación Estratégica de Largo Plazo de la Región Sureste del
Estado de Coahuila**

**Consejo Ciudadano de Convivencia y Movilidad Sustentable de Saltillo
Asociación Mexicana de Urbanistas – Representación Estatal en Coahuila**

El contenido de esta publicación puede ser utilizado, siempre que se cite expresamente la fuente. La reproducción total o parcial sin autorización del Consejo para la Planeación Estratégica de Largo Plazo de la Región Sureste del Estado de Coahuila, por cualquier medio, sea electrónico mecánico, fotocopiado grabado o de cualquier tipo, no está permitida.

Saltillo, Coahuila, México.

**© 2024 Imaginemos Coahuila Sureste, A.C.
Todos los derechos reservados.**

ISBN: 978-607-26637-0-1

