

# CAPACIDAD Y USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS EN EL CENTRO HISTÓRICO DEL PUERTO DE VERACRUZ

*Daniel Vázquez Cotera*<sup>\*</sup>  
*Patricia Boggero Correa*<sup>\*\*</sup>  
*Helia Karina Alarcón Santamaría*<sup>\*\*\*</sup>

## Resumen

En el documento se describen las características específicas de la capacidad y uso de los estacionamientos, tanto públicos como en la vía pública, que existen en el Centro Histórico de Veracruz. Se analizan las características generales de los usuarios, el tiempo de búsqueda, los principales motivos por los que se acude al centro histórico y el tiempo aproximado de uso de los estacionamientos. Adicionalmente, se analiza la conveniencia de la construcción de un estacionamiento público en el parque Zamora. Dado los patrones de uso de los estacionamientos y los niveles de saturación, principalmente a medio día, los resultados indican que existe la necesidad de buscar ampliar la capacidad actual y sugieren que la alternativa del parque Zamora puede ser una buena opción, aunque también un sistema de tarifas por el uso de la vía pública podría ser contemplado.

## Abstract

The paper describes the specific characteristics of the capacity and usage of the pay parking lots and street parking in the Veracruz City's Historic Center. For both types of urban spaces, the paper analyses the users' principal characteristics, their main motives to visit the historic center, their search time for parking, and the stay time in the parking. Additionally, it is analyzed the convenience of a pay parking lot in the Zamora park. Given the parking patterns and the saturation levels, principally at noon, the results indicate the necessity for increasing the existing capacity and suggest that the Zamora park alternative could be a good option, although a tariff system for the usage of street parking could also be another alternative.

**Palabras clave:** Centro Histórico de Veracruz, Estacionamientos, Capacidad y Condiciones de uso.

**Keywords:** Veracruz's Historic Center, Parking, Capacity and usage conditions.

---

<sup>\*</sup> Maestro en Economía, Profesor-Investigador de la Universidad Cristóbal Colón, [dcotera@aix.ver.ucc.mx](mailto:dcotera@aix.ver.ucc.mx)

<sup>\*\*</sup> Maestra en Administración, Profesora y miembro de Academia del área economía-administrativa de la Universidad Cristóbal Colón. [pboggero@aix.ver.ucc.mx](mailto:pboggero@aix.ver.ucc.mx)

<sup>\*\*\*</sup> Alumna de la licenciatura en Mercadotecnia Estratégica de la UCC, [kalarcn@yahoo.com](mailto:kalarcn@yahoo.com)

## I. Introducción.

El día 18 de abril del año en curso fue aprobado por el H. Ayuntamiento de la ciudad de Veracruz el Programa de Ordenamiento, Mejoramiento y Revitalización del Centro Histórico (POMRCHV). En dicho programa, a partir de un diagnóstico integral, se propusieron un conjunto de estrategias que buscan propiciar condiciones que generen riqueza, tanto económica como ambiental, social y cultural, para los habitantes de este importante espacio urbano y, en una perspectiva más amplia y por las repercusiones esperadas, para todos los que habitan la zona conurbada Veracruz- Boca del Río.

Entre las estrategias, un proyecto que es considerado prioritario es el relacionado con la situación que prevalece en los estacionamientos vehiculares, en particular con el análisis para identificar los lugares más propicios que podrían utilizarse para ampliar la capacidad instalada de la zona y garantizar su uso. De acuerdo al POMRCHV, dado el enfoque integral de sus propuestas, el proyecto no sólo está encaminado a resolver problemas de vialidad, sino que coadyuvaría en general a incentivar una mayor cantidad de visitantes a la zona.

Es importante mencionar, que incluso antes de que se revisara y aprobara el POMRCHV, las autoridades del Ayuntamiento de Veracruz habían impulsado la construcción de un estacionamiento subterráneo con capacidad para 350 vehículos<sup>1</sup> en el área en que actualmente se encuentra el Parque Zamora. Sin embargo, diversos regidores, haciendo eco de reclamos de algunos sectores de la sociedad<sup>2</sup>, consideraron que no se tenían los elementos suficientes para aprobar el proyecto y solicitaron se realizaran todos los estudios necesarios para justificar dicha obra.

Con el objetivo de poder contribuir en la implementación POMRCHV y apoyar el proceso de toma de decisiones de toda la ciudadanía implicada, en el presente documento se analizan las condiciones actuales de la capacidad instalada y del uso de los espacios destinados para estacionamientos, tanto en la vía pública, como en lotes privados acondicionados para brindar el servicio de resguardo. Además, se describen las percepciones sobre la conveniencia de la construcción del estacionamiento en el Parque Zamora por parte de aquellos que resultan usuarios potenciales. El documento permitirá tener una imagen completa de la situación actual alrededor de este tema, lo cual se considera un paso indispensable en la evaluación de los proyectos específicos enumerados en el POMRCHV.

El resto del documento se ha dividido en cuatro secciones con los siguientes análisis; a) Capacidad instalada de estacionamientos y uso de los espacios en la vía Pública, b) Capacidad instalada y uso de estacionamientos públicos, c) Percepción sobre la conveniencia de la construcción del estacionamiento en el parque Zamora, y finalmente se presentan d) Observaciones finales.

---

<sup>1</sup> “A finales de año inicia la construcción del estacionamiento en el parque Zamora” (2005): *Comunicado de prensa del H. Ayuntamiento de Veracruz*, Boletín No. 662, agosto 31

<sup>2</sup> Diversos Diarios de la ciudad han publicado notas sobre este tema. Ver por ejemplo, “Defienden Zamora y Díaz Mirón”(2006): *Notiver*, febrero 22, Veracruz, sección local.

## II. Capacidad Instalada de los Espacios para Estacionamientos en la Vía Pública y Características de su Uso.

Para efectos de describir las características sobre la capacidad de los espacios en la vía pública para estacionamientos y el uso de los mismos en el Centro Histórico de la Ciudad de Veracruz, en principio se delimitó la zona de estudio. En este caso, el perímetro analizado lo conforman las avenidas Independencia, Montesinos, Hidalgo y Rayón. El área resultante representa para efectos prácticos la zona del Sector Centro considerado en el POMRCHV, en donde, de acuerdo a dicho programa, se ubican los principales problemas al respecto.

En la zona delimitada se realizaron dos ejercicios de levantamiento de información. En el primero se hicieron recorridos por toda el área de estudio para identificar las aceras en las que el estacionamiento estaba permitido y se estimó la cantidad de vehículos que podrían caber en las mismas.

Adicionalmente, durante el mes de abril se aplicaron 364 encuestas<sup>3</sup> a personas que usan las aceras públicas para estacionar sus vehículos. El objetivo de la encuesta fue poder identificar a) las características generales de los usuarios, b) el tiempo de búsqueda aproximado, c) los principales motivos por los que se acude al centro histórico, d) el tiempo aproximado de uso de los estacionamientos y e) la percepción sobre la conveniencia de construir un estacionamiento público en el parque Zamora.

La muestra se obtuvo a partir de un proceso de selección aleatoria, el cual consistió en aplicar el cuestionario a personas que acabaran de estacionarse en diferentes puntos de la vía pública previamente definidos y en horarios específicos (entre las 9 y 14hrs, y entre 17 y 20hrs). Para la ubicación de los puntos de recolección de información se subdividió el área de estudio en tres sectores; a) el sector A, o de los alrededores de la plaza de armas, delimitada por el perímetro formado por Independencia, Montesinos, 5 de mayo y Aquiles Serdan, b) el sector B o de los alrededores del mercado Hidalgo, conformada por las avenidas Hidalgo, Aquiles Serdan, Francisco I. Madero y Hernán Cortés, y c) el sector C o de los alrededores del parque Zamora, formado por el perímetro de las avenidas Hernán Cortés, Rayón, Independencia, Arista y 5 de mayo. Dicha subdivisión se hizo considerando principalmente que podría haber diferencias entre los motivos de las visitas y por lo tanto que las respuestas también serían diferentes, lo cual haría conveniente la comparación de las mismas entre los diferentes sectores. A continuación se presentan los resultados obtenidos en ambos ejercicios.

### *Espacios de estacionamientos en la vía pública.*

En el área de estudio hay 188 aceras que podrían ser utilizadas para estacionarse en la vía pública, sin embargo, las autoridades municipales sólo tienen autorizado su uso en el 65% de las mismas sin ningún costo para el usuario. De los 94 bloques de manzana que hay, sólo en 39 está permitido ocupar las 2 aceras como estacionamiento. La mayoría de

---

<sup>3</sup> Para la determinación de la muestra se consideró como población al total de habitantes de la ciudad de Veracruz y un margen de error de 5%. Dado que no toda la población cuentan con vehículos se puede concluir que la muestra resultante es suficientemente representativa y con un error de muestreo menor que el considerado.

los bloques de manzana en donde no se tiene permitido estacionarse en ninguna de sus aceras corresponden a las de la avenida Francisco I. Madero (desde Rayón hasta Miguel Lerdo), que consta únicamente de dos carriles y por las que transitan una gran cantidad de camiones de transporte público en su recorrido hacia la parte norte del centro histórico. Por la importancia que reviste la avenida independencia dentro de las estrategias del POMRCHV, cabe resaltar que en ésta sólo se permite el estacionamiento en la mayor parte de las aceras del lado izquierdo.

Lo anterior permite estimar que en toda el área de estudio se pueden estacionar aproximadamente 1,705 vehículos; en la zona A se pueden estacionar 1,059 vehículos, en la zona B 105 y en la zona C 541.

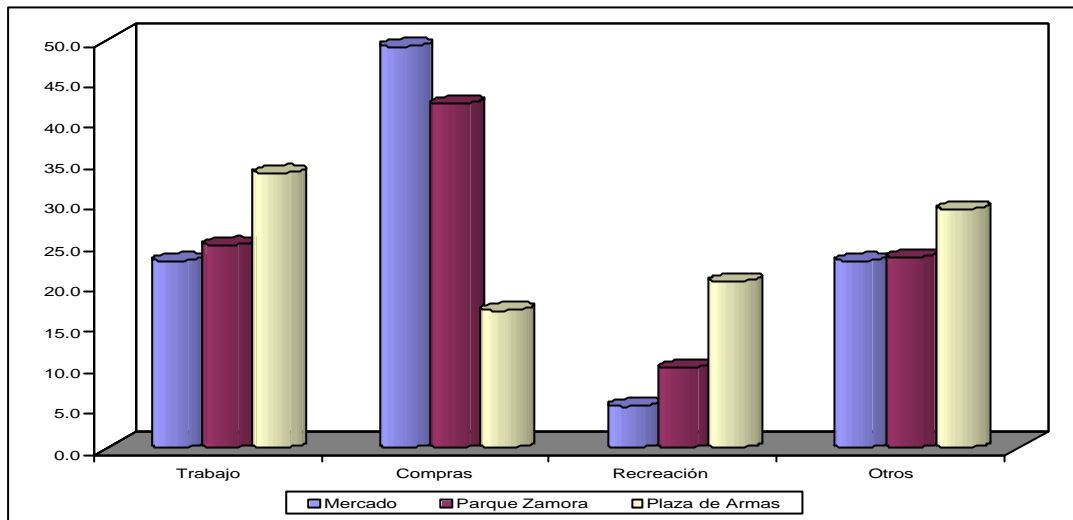
#### *Características de los usuarios y de los motivos de vistas al Centro Histórico.*

La encuesta indicó que el 56% de los conductores que estacionan sus vehículos en la vía pública son hombres y el 44% restantes mujeres. Poco más del 60% de estos individuos es mayor de 30 años y en el 73% de los casos manejan vehículos compactos y subcompactos.

Como se muestra en el siguiente gráfico, los principales motivos por los cuales las personas que se estacionan en la vía pública visitan el Centro Histórico difieren de acuerdo a los sectores en que se estacionan. Por ejemplo, de las personas que se estacionan en los alrededores de la Plaza de Armas, el 33.3% acude por cuestiones laborales y en el caso de los otros dos sectores, por este mismo motivo el porcentaje máximo es del 24%. Este resultado era de esperar dado que en el primer sector es donde se encuentran las oficinas de gobierno, bancos, hoteles y agencias aduanales. Así también, mientras que en el sector B y C, el principal motivo es el de compras, en el caso de los conductores que hacen uso de la vía pública en el sector A, este motivo representa el último lugar, con sólo el 16% del grupo.

También se puede apreciar que del total de personas que se estacionan tanto en los alrededores del Parque Zamora como del Mercado, la recreación representa la causa menos importante, ya que en ambos casos, no más el 10% contestó visitar el centro con ese fin. Sin embargo, en el caso del sector A, el 20% de los encuestados contestaron que ese era el motivo de su visita, lo cual lo sitúa en el segundo lugar de ese grupo.

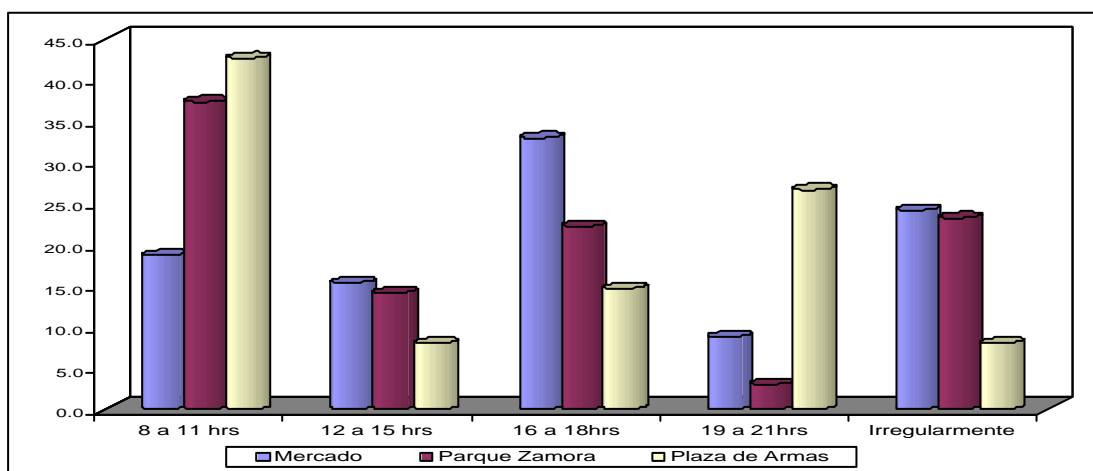
Gráfico 1. Porcentajes de Motivos de visita al Centro Histórico por Sectores



Por otro lado, en el gráfico 2 se muestra en que horarios es más frecuente que estas personas visiten el centro histórico, ya sea para realizar compras, recreación u otra actividad (trámites en oficinas de gobierno, bancos, visitas a familiares, etc.). En este gráfico se excluye a todos los que contestaron que su visita se debía a cuestiones laborales, dado que su horario correspondía a la jornada laboral.

Como se puede apreciar, el principal horario de visita de las personas que se estacionaron en los alrededores de la Plaza de Armas (43%) fue por la mañana de 8 a 11 hrs, de ahí le siguió los que visitan el centro histórico de 19 a 21 hrs (26%), lo cual contrasta con quienes se estacionan en los otros dos sectores, ya que el último horario mencionado es el menos frecuente. El horario más importante para quienes se estacionaron en el sector del mercado fue el de 16 a 18hrs (33%) y en el caso del sector del Parque Zamora fue de 8 a 11hrs (37%).

Gráfico 2. Porcentajes asociados a los principales horarios de visitas por sectores



### *Características del uso de la vía pública del Centro Histórico.*

Aunque la encuesta se aplicó a conductores que habían estacionado sus vehículos en la vía pública, se tenía considerado que quizá esta alternativa no fuera frecuente, por lo se cuestionó sobre la recurrencia de dicha acción, es decir, se les preguntó si cada vez que asistían al Centro Histórico normalmente buscaban estacionarse en la vía pública o en estacionamientos, a lo que respondieron lo siguiente; el 69% de las personas que se estacionaron en el perímetro de la Plaza de Armas siempre busca hacerlo en la vía pública, igualmente el 64% de los que se estacionaron en el sector de Mercados y el 62% de los que lo hicieron en el del Parque Zamora. Sólo el 6% de los conductores de los perímetros A y C comentaron que por lo regular se estacionan en estacionamientos públicos, lo cual contrastó con el 23% de las personas del perímetro del Mercado, quienes normalmente buscan esa alternativa.

Este último resultado pareciera estar relacionado tanto con la cantidad de espacios en este sector como con el tiempo de búsqueda de espacios disponibles en la vía pública, ya que precisamente de este último grupo (Mercados), el 80% comentó tardar más de 10 minutos para encontrar uno disponible.

En el sector del parque Zamora prácticamente se reproducen los mismos tiempos de búsqueda que en el Mercado, sin embargo, de este grupo muy pocos son los que buscan la alternativa del estacionamiento público, lo cual podría deberse a que existen mas espacios en los alrededores de la zona. Fueron las personas que se estacionaron alrededor de la Plaza de Armas las que menos tiempo tardan en encontrar un espacio disponible, ya que el 50% encontró en menos de 10 minutos.

Tabla1. Tiempos de búsqueda de estacionamientos en porcentajes por sectores

Tiempos	Mercado	Parque Zamora	Plaza de Armas
Menos de 5 minutos	5.4	7.3	10.4
De 5 a 10 minutos	14.0	12.1	37.7
Más de 10 minutos	80.6	79.0	50.0

En cuanto al tiempo que se permanece estacionado, considerando a toda la muestra, el 74% contestó que normalmente su estadía es menor de 2 horas. Sin embargo, si separamos las respuestas por sectores y quitamos a los conductores que acudían por cuestiones laborales, lo que se observa es que hay algunas diferencias, por ejemplo; casi el 60% de las personas que se estacionaron en los alrededores del parque Zamora permanecen estacionados de 2 a 3 hrs., mientras que en los otros dos casos la mitad de los conductores contestaron permanecer a lo mas una hora.

Tabla 2. Tiempos de estadía en la vía pública en porcentajes por sectores

Tiempos de estadía	Mercado	Parque Zamora	Plaza de Armas
1 hora o menos	50.0	37.0	50.7
De 2 a 3 horas	48.5	59.8	44.9
Más de 3 horas	0.0	2.2	2.9

Finalmente, los encuestados contestaron que los principales motivos por los cuales preferían estacionarse en la vía pública eran por lo costoso de los estacionamientos públicos y por el hecho de la cercanía de la ubicación del estacionamiento en relación al lugar de destino al que se dirigían<sup>4</sup>; en el primer caso, el 52% lo consideró dentro de las principales causas y en el segundo caso el 48%.

### III. Capacidad Instalada de los Estacionamientos Públicos y Características de su Uso.

De acuerdo al POMRCHV, dentro de todo el perímetro correspondiente al Centro Histórico, hay actualmente 35 estacionamientos públicos con una capacidad de total de 1,146 cajones, de los cuales la mayoría (82%) se encuentran ubicados en el sector Centro, en particular en los alrededores de la Plaza de Armas, ya que en este sector se concentran aproximadamente 790 cajones, es decir, el 68% del total de cajones de todo el Centro Histórico. En las calles colindantes al parque Zamora se observaron únicamente 81 cajones disponibles, lo cual coincide con los observados en el sector correspondiente al Mercado.

Gráfico 4. Estacionamientos Públicos y Privados del Centro Histórico



Nota: Los lotes en azul representan los estacionamientos públicos y los rojos los privados. Aunque la información anterior permite clarificar cual es la capacidad actual de estacionamientos públicos en el Centro Histórico, se consideró que también sería conveniente analizar, al igual que en caso de los espacios en la vía pública, las condiciones asociadas al uso de dicha capacidad. Para ello, en principio se visitaron todos los estacionamientos del Centro Histórico y se registraron los porcentajes de ocupación en diferentes días de la semana durante diferentes horarios<sup>5</sup>. Esta información se obtuvo principalmente para poder identificar la demanda que existe de este tipo de espacios y aproximarse de esa forma a la identificación del grado de escasez de los mismos por sectores.

Además, tal como se hizo en el análisis presentado en la sección anterior, también se aplicó una encuesta a los usuarios de los estacionamientos públicos con el objetivo de conocer el perfil de los mismos, las características específicas del uso de estos espacios urbanos y las percepciones sobre la necesidad de construir un estacionamiento en el parque Zamora.

En este caso se encuestó de manera aleatoria, durante el mes de abril del presente, a 100 personas que arribaron para dejar sus vehículos en los estacionamientos. Para ello, se identificaron 4 estacionamientos representativos de la zona centro, 2 ubicados en el sector de los alrededores de la Plaza de Armas y 2 ubicados en los alrededores del parque Zamora. A continuación se presentan los resultados obtenidos.

#### *Ocupación promedio de los estacionamientos públicos.*

Para evitar el efecto que pudieran tener factores como la estacionalidad o las condiciones climáticas sobre el uso de los estacionamientos, cada uno se visitó un total de 9 ocasiones; 3 veces en cada uno de los horarios preestablecidos (por la mañana, a medio día y por la noche). En cada visita se identificó el porcentaje de ocupación de los espacios, y con estos datos posteriormente se calcularon las estadísticas descriptivas que a continuación se muestran.

---

<sup>4</sup> Cabe mencionar que el 52% de la población estaba estacionado a menos de dos cuadras de distancia del lugar al que se dirigían y el 27% a 3 cuadras.

<sup>5</sup> La observación se hizo del 31 de marzo al 6 de abril del presente, de lunes a viernes, en horarios de 8 a 10, de 12 a 14 y de 18 a 20hrs



Horario	Sector	Estadísticos Descriptivos			
		Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
De 8 a 10hrs	Plaza de Armas	0.05	0.80	0.40	0.18
	Mercados	0.05	1.00	0.70	0.36
	Parque Zamora	0.20	0.80	0.42	0.26
De 12 a 14hrs	Plaza de Armas	0.20	1.00	0.75	0.25
	Mercados	0.10	1.00	0.72	0.29
	Parque Zamora	0.20	0.95	0.63	0.24
De 18 a 20 hrs	Plaza de Armas	0.10	1.00	0.37	0.19
	Mercados	0.55	1.00	0.73	0.15
	Parque Zamora	0.20	1.00	0.62	0.29

Tabla 3. Porcentajes de ocupación de estacionamientos del Centro Histórico

Tal como se muestra en la tabla 3, en el sector de mercados el porcentaje de ocupación promedio, en todos los estacionamientos, es poco más del 70% a lo largo de todo el día. En los estacionamientos de los alrededores de la Plaza de Armas el porcentaje varía de manera importante, ya que pasa de un 40% por la mañana, a un 75% a medio día y a un 37% por la noche. Finalmente, en el caso de los que se encuentran en el sector del parque Zamora, a excepción del horario de la mañana, en los otros dos, el porcentaje indica una ocupación cercana a dos terceras partes del total.

Es importante resaltar el hecho de que los valores máximos de ocupación observados, en la mayor parte de los diferentes horarios, superan el 90%, es decir, que por lo menos uno de los estacionamientos en cada sector se encuentra prácticamente lleno. Este dato es

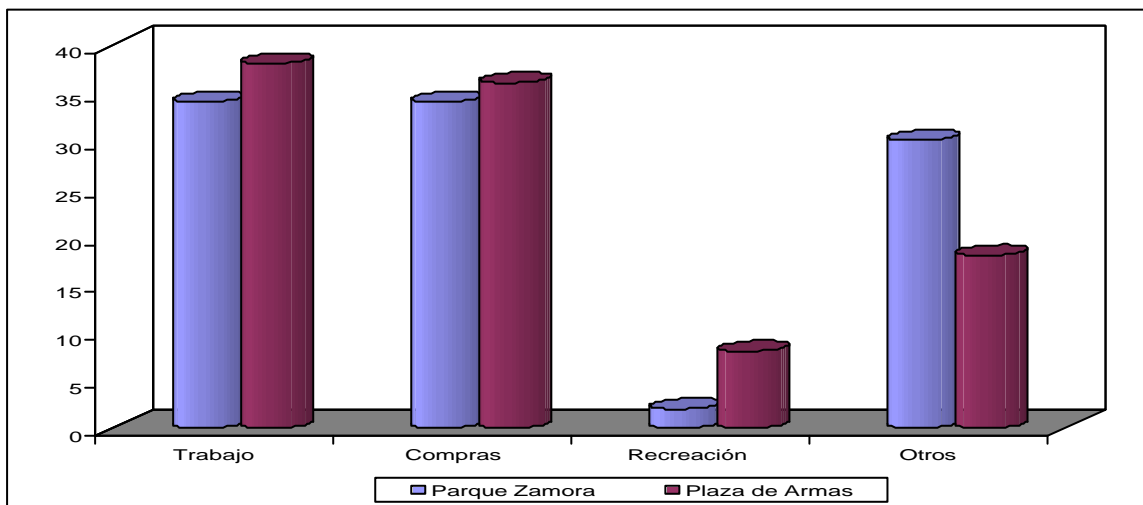
importante, particularmente a medio día y en el sector de la Plaza de Armas, ya que, de acuerdo a los datos recabados, en esa zona los estacionamientos más grandes, que representan el 70% del total de los espacios disponibles, se encuentran prácticamente llenos.

#### *Características de los usuarios de estacionamientos públicos y motivos de visitas al Centro Histórico.*

Para efectos de este análisis la muestra considerada incluyó a 100 personas que habían estacionado su vehículo en un estacionamiento público. Se encuestó a la misma cantidad de hombres y mujeres, y se obtuvo que el 70% de todos ellos son mayores de 30 años y dos terceras partes manejan vehículos compactos y subcompactos.

Como se mencionó anteriormente la información se extrajo de usuarios de 4 estacionamientos representativos, dos de la zona del Parque Zamora y otros dos de los alrededores de la Plaza de Armas. A diferencia de los usuarios de la vía pública, en este caso los motivos principales de visita al Centro Histórico poco difieren entre sectores; poco más de dos terceras partes en ambos casos acuden por motivos laborales y compras. Aunque el motivo recreación es mayor entre los que se estacionaron en el sector de la Plaza de Armas, el porcentaje es apenas del 8%.

Gráfico 5. Porcentajes de Motivos de visita al Centro Histórico por Sectores



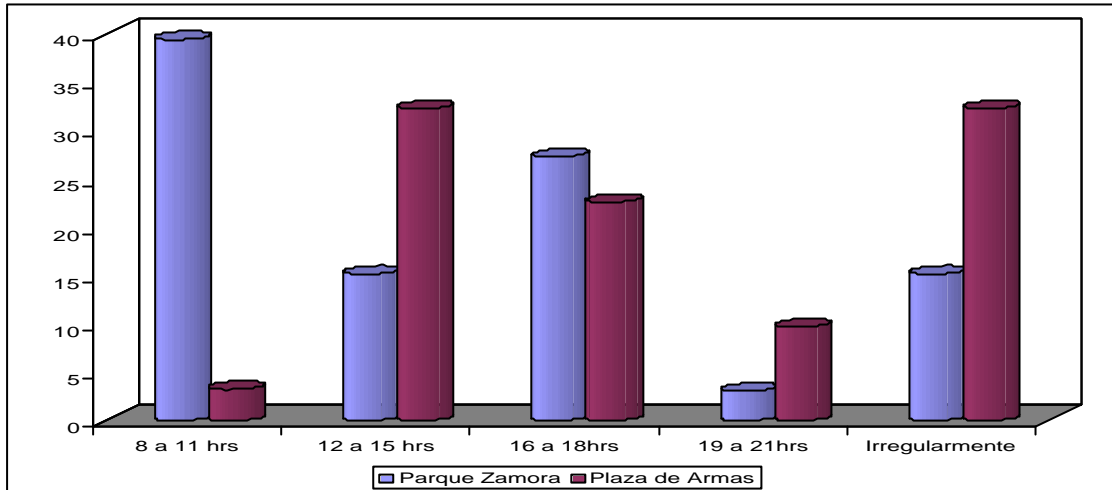
Para determinar los horarios en los que más frecuentemente se realizan estas visitas, repitiendo el ejercicio de la sección anterior, sólo se incluyeron a aquellos que respondieron que los motivos principales eran la realización de compras, la recreación u otras actividades (trámites en oficinas de gobierno, bancos, visitas a familiares, etc.).

Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el principal horario de visita de las personas que se estacionaron en los alrededores de la Plaza de Armas (32%) fue de 12 a 14 hrs., que coincidió con los que contestaron que no tenían un horario particular, y de ahí le siguió los que visitan el centro histórico de 16 a 18 hrs. (23%).

Lo anterior contrasta con quienes se estacionaron en los estacionamientos del sector del parque Zamora, para quienes el principal horario de visita es de 8 a 11 hrs. (40%), de ahí

le siguieron de 16 a 18hrs. (27%) y de 12 a 15 hrs. (15%). En este último caso, sólo el 3% visita el Centro Histórico entre las 19 a 21hrs.

Gráfico 6. Porcentajes asociados a los principales horarios de visitas por sectores



#### *Características del uso de los estacionamientos públicos del Centro Histórico.*

El 62% de las personas que se estacionaron en el perímetro de la Plaza de Armas siempre busca hacerlo en estacionamientos públicos, al igual que el 54% de los que lo hicieron en el sector del parque Zamora. Los porcentajes de quienes contestaron hacer uso rara vez de esta alternativa son muy pequeños y parecidos, 6% y 8% de manera correspondiente.

En cuanto al tiempo que permanecen aparcados, el 66% contestó no estar más de 2 horas. Sin embargo, si excluimos a quienes acuden por cuestiones laborales, se observa que este porcentaje aumenta hasta el 82.8%. Por sectores no se encontraron diferencias en este sentido.

Tabla 4. Tiempo de estadía en estacionamientos públicos, porcentajes por sectores

Tiempos de estadía	Parque Zamora	Plaza de Armas
1 hora o menos	36.6	35.7
De 2 a 3 horas	46.6	46.4
Más de 3 horas	16.6	17.8

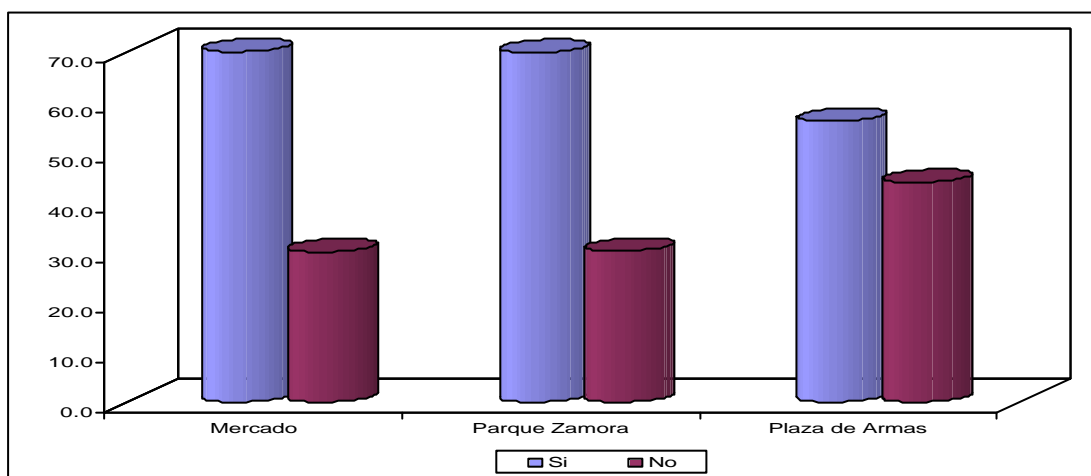
Tampoco hubo diferencias por sectores en la cuestión relacionada con los motivos principales por los que se considera el estacionamiento público como la principal alternativa. En global, el 93% consideró la seguridad como uno de los principales argumentos para dejar sus vehículos en los estacionamientos públicos, el 87% mencionó a la comodidad y el 80% al ahorro de tiempo.

IV. Percepciones sobre la conveniencia de construir un estacionamiento en el parque Zamora.

Dado el interés del H. Ayuntamiento de Veracruz por construir un estacionamiento público en el parque Zamora, en ambas encuestas se les preguntó a las personas si consideraban que de llevarse a cabo la obra, ellos harían uso de dicho estacionamiento. En el caso de los usuarios de la vía pública, el 67% contestó favorablemente, principalmente por razones de seguridad.

El 33% contestó que no cree que lo usaría, argumentando principalmente que le resultaría demasiado costoso y que la zona en la que se encuentra está demasiado lejos del lugar que más frecuenta del Centro Histórico. Este último punto se puede apreciar mejor en el siguiente gráfico, ya que es en el sector de la Plaza de Armas (la zona más retirada) donde más rechazo hubo.

Gráfico 3. Percepción sobre el estacionamiento del Parque Zamora. (vía pública)



En la encuesta a usuarios de estacionamientos públicos los resultados fueron muy similares a los anteriores; el 65% contestó favorablemente. En este caso, la principal causa de rechazo fue la distancia en la que se encontraría el estacionamiento en relación al lugar al que se dirige.

## V. Observaciones Finales.

Como se mencionó en la introducción, el objetivo de este documento era describir las condiciones actuales de la capacidad instalada y uso de los estacionamientos del Centro Histórico de Veracruz, así como de las características de sus usuarios. Esta descripción se espera pueda apoyar la evaluación de las estrategias propuestas en el POMRCHV, aunque se debe reconocer que para ello se requieren estudios adicionales, dado que el programa implica un enfoque integral de recuperación y desarrollo del zona.

Aun con esa limitación, los resultados nos permiten presentar una serie de consideraciones al respecto de la implementación del programa. En principio se mostró que, principalmente a medio día, la casi totalidad de los 2,500 espacios de estacionamientos disponibles (vía pública y públicos) se encuentran saturados, lo cual hace necesario que se tomen medidas para atender el problema de capacidad.

Dada las condiciones actuales descritas en las secciones anteriores, habría dos posibilidades de atender dicha situación; por un lado, se podrían buscar espacios

adicionales que pudieran acondicionarse para brindar dicho servicio, tal como lo está haciendo el H. Ayuntamiento de Veracruz, y por otro lado, se podría diseñar y administrar un esquema de tarifas para estacionamientos públicos y en la vía pública.

En cuanto a la primer alternativa, la propuesta del parque Zamora en principio parece ser una buena opción, ya que adicionalmente a que casi dos terceras partes de usuarios potenciales así lo consideraron, también es importante contemplar que su zona y la de mercados son las que menos espacios tienen, en donde la rotación de vehículos es menor y en donde es más complicado encontrar un espacio disponible. De hecho, los datos sugieren, que dado las dificultades para encontrar estacionamiento, las personas que visitan los alrededores del mercado serían quienes estarían más dispuestos a usar dicho estacionamiento; 23% de quienes se estacionaron en esa zona comentaron que por lo regular buscan el estacionamiento público.

Por otro lado, tal como sugieren algunas investigaciones (EPA,2006; Shoup,2005; Manville and Shoup, 2004; Kolozsvari and Shoup, 2003, entre otros) no necesariamente la ampliación de la oferta de espacios es la única alternativa. De acuerdo a dichos autores, incluso mejores resultados se pueden lograr diseñando un esquema de tarifas que atienda la demanda horaria real de espacios, tanto en la vía pública como en los negocios que cobran por dicho servicio.

En el caso de Veracruz no existe registro de que alguna vez se haya cobrado por ocupar la vía pública como estacionamiento, lo cual podría ser una limitación, sin embargo, valdría la pena evaluar y profundizar en esta alternativa dado que los usos de espacios dentro del centro histórico son para fines múltiples, tal como se mostró en el estudio, y es precisamente bajo esta circunstancia cuando un sistema de tarifas es más recomendable. Estos esquemas podrían generar, por ejemplo, incentivos para que una gran cantidad de personas que acuden diariamente por motivos laborales (casi una tercera parte) y que se quedan estacionados una gran parte del día, busquen racionalizar el uso de estos espacios.

Aun cuando las condiciones relacionadas con el cobro por el uso de la vía pública no se modificaran, los resultados sugieren la necesidad de una revisión del esquema de tarifas en los estacionamientos públicos, dado que, aunque sería necesario ampliar la capacidad instalada, también es evidente que una inadecuada atención a la determinación de las mismas podría provocar que el objetivo de desarrollo no se lograra. De acuerdo a los datos, la mayor parte de la población que se estaciona en la vía pública nunca busca quedarse en estacionamientos públicos y para la mitad de los usuarios de estacionamientos públicos, ésta no es considerada la principal opción. En ambos casos la principal causa de este comportamiento resultó ser la percepción sobre lo costoso del servicio.

Finalmente, es de considerar que el objetivo del POMRCHV es lograr un Centro Histórico en donde se desarrollen actividades comerciales, turísticas, culturales y económicas, de tal forma que se convierta en uno de los principales polos de desarrollo de la ciudad, sin embargo, en la actualidad, aparentemente la única zona que tiene la vocación para lograr todos esos objetivos es la de los alrededores de la Plaza de Armas. En las otras zonas es muy poca la proporción de gente que acude en particular para llevar a cabo actividades recreativas, lo cual refuerza la necesidad de proponer alternativas para hacer que la vocación buscada se pueda extender a un área más grande del centro, para lo cual una adecuada administración de la capacidad de estacionamientos también será necesaria.

## Bibliografía

“A finales de año inicia la construcción del estacionamiento en el parque Zamora” (2005): *Comunicado de prensa del H. Ayuntamiento de Veracruz*, Boletín No. 662, agosto 31, disponible en internet en

<http://www.veracruz-puerto.gob.mx/comunicacion/noticia.asp?valor=8&id=784>

[Consultado en julio 12, 2006]

“Defienden Zamora y Díaz Mirón”(2006): *Notiver*, febrero 22, Veracruz, sección local.

MANVILLE, Michael and Donald Shoup (2004). “People, Parking and Cities”, *ACCES*, Number 24, Fall, pp 2-5.

Disponible en internet en

<http://shoup.bol.ucla.edu/People,Parking,Cities.pdf>

[Consultado en julio 5]

KOLOSVARI, Douglas and Donald Shoup (2003). “Turning small change into big change”, *ACCES*, Number 23, Fall, pp 2-7

Disponible en internet en

<http://shoup.bol.ucla.edu/SmallChange.pdf>

[Consultado en Julio 4, 2006]

“Programa de ordenamiento, mejoramiento y revitalización del centro histórico de Veracruz” (2006): *Gobierno del Estado de Veracruz*, Xalapa- Enríquez, Veracruz.

“Parking Spaces: Finding the balance through smart growth solutions” (2006): *U.S. Environmental Protection Agency*, Report EPA 231-K-06-001, January.

disponible en internet en

<http://www.epa.gov/livability/pdf/EPAParkingSpaces06.pdf>

[Consultado en Julio 10, 2006]

SHOUP, Donald (2005). “The High Cost of Free Parking”. Washington DC, American Planning Association.