



MANUAL DE IMAGEN URBANA Y ESPACIO PÚBLICO CHIGNAHUAPAN, PUEBLA.

H. AYUNTAMIENTO 2024 - 2027

Sitio web:

www.chignahuapan.gob.mx

Plaza de la Constitución

s/n, Chignahuapan, Puebla;

73300.



CHIGNAHUAPAN
H. AYUNTAMIENTO 2024-2027
Transformación con humanismo y honradez

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
Guía del Usuario	3
Marco de referencia	4
Pueblos Mágicos	5
Incorporación	5
Pertenencia	6
Identidad Gráfica Pueblos Mágicos	7
ESPACIOS DE CALIDAD	9
Objetivos	9
Principios de diseño	9
Accesibilidad e inclusión	10
Medidas antropométricas	10
Rutas accesibles	14
Jerarquía de la Movilidad	14
Peatones	15
Ciclistas	18
Vehículos particulares	21
Zona Típica	24
Paleta de Colores	25
Anuncios	26
Toldos	27
Señalética	29
SIGLAS Y ACRÓNIMOS	33
REFERENCIAS	36
ÍNDICE DE IMAGENES	37

INTRODUCCIÓN

“El concepto de imagen urbana se encuentra estrechamente relacionado con la calidad del ambiente urbano, mismo que se conforma principalmente a través de la mezcla de elementos arquitectónicos, de diseño, arte y comunicación y estos a su vez dependen de gran medida del equilibrio entre el espacio natural y el construido, equilibrio que finalmente permite leer claramente a la ciudad y por tanto vivirla e identificarse con ella.

La imagen urbana se integra por diversos criterios normativos como son; confort, legibilidad, orientación, variedad y armonía entre sus componentes tanto estructurales como estéticos que puedan transmitir al ciudadano una perspectiva de la ciudad legible, armónica y con significado, es decir espacios reconocibles y fácilmente identificables.” (Sánchez, 2015)

Los espacios públicos diseñados de manera adecuada aportan riqueza y belleza a Chignahuapan, el espacio público puede mejorar vecindarios, aumentar el atractivo para turistas, así como aumentar la actividad comercial. “Los espacios públicos bien diseñados y administrados son un activo fundamental para una ciudad y tienen un impacto positivo en su economía. La inversión en el espacio público contribuye a mejorar la salud y el bienestar; reduce el impacto del cambio climático; anima a las personas a caminar y usar la bicicleta; aumenta la seguridad y reduce el temor a la delincuencia.” (ONU-Habitat, 2014)

Guía del Usuario

¿Qué es este manual?

Este manual es una guía en el cual se exponen los aspectos básicos e indispensables, en cuanto a los temas de imagen urbana y espacio público con el objetivo principal de implementar mejores prácticas urbanas en el Municipio de Chignahuapan, Puebla.

¿A quién va dirigido?

Está dirigido a todos los actores, locales, regionales, desarrolladores, así como organizaciones, interesados en el proceso de mejora y transformación de la imagen urbana y espacio público del Municipio.

¿Para qué sirve?

El Manual de Imagen Urbana y Espacio Público para el Municipio de Chignahuapan, Puebla; actúa como un instrumento orientador en la creación, rescate, recuperación o mantenimiento de los espacios públicos. En este documento se encuentran los parámetros,

referentes, recomendaciones y procedimientos para dar solución a los problemas de diseño más frecuentes, de acuerdo a las normas nacionales e internacionales, tomando en cuenta las características de las zonas urbanas.

¿Cómo debo usarlo?

Este manual está estructurado en diversos apartados, mismos que pretenden facilitar el acceso a la información y consulta de algún tema en específico. Con el objetivo de resolver con acciones concretas la creación o intervención de imagen urbana y espacio público.

Marco de referencia

Fundamento Legal:

1. Agenda 2030 ONU, Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
2. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Última reforma publicada DOF 01-04-2024, Artículo 74, Artículo 75 y Artículo 76.
3. Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad, Última reforma publicada DOF 14-06-2024.
4. Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, Última reforma publicada DOF 15-04-2025, Artículo 4 párrafo 6 y 21.
5. Plan Estatal de Desarrollo de Puebla 2024-2030, Eje 4. Desarrollo Urbano y Crecimiento Sostenible.
6. Lineamientos generales para la incorporación y permanencia al Programa Pueblos Mágicos, Última reforma publicada DOF 26-09-2014.
7. Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla, Publicación 15-01-2020.
8. Reglamento de Obras y Construcciones, para el Municipio de Chignahuapan, Puebla; Publicación 26-03-2015.
9. Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y Aplicaciones. Primera edición 2024.
10. Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. 03 de diciembre de 2019.
11. Manual Básico de Identidad Gráfica, Secretaría de Turismo del Gobierno de la República (SECTUR), Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), 2025.

Pueblos Mágicos

“México es una Nación cimentada en su riqueza cultural e histórica la cual se manifiesta en la belleza natural y arquitectónica de sus pueblos y comunidades, así como en la diversidad de su oferta cultural tangible e intangible, en nuestro país existe un conjunto de pueblos y localidades con un alto potencial turístico que puede ser aprovechado, mediante políticas públicas fundadas en la coordinación interinstitucional entre los tres órdenes de gobierno. El Gobierno de la República tiene la firme convicción de hacer del turismo una actividad que contribuya a elevar los niveles de bienestar de la población receptora, mantener y acrecentar el empleo, fomentar y hacer rentable la inversión, así como fortalecer y optimizar el aprovechamiento racional de los recursos y atractivos naturales y culturales con la actuación básica de todos los actores de la sociedad; en el 2001 nace el Programa Pueblos Mágicos, como una estrategia para el desarrollo turístico, orientada a estructurar una oferta turística complementaria y diversificada hacia el interior del país, basada fundamentalmente en los atributos históricos y culturales de localidades singulares.” (SECTUR, 2014)

“Un **Pueblo Mágico** es un sitio que tiene atributos simbólicos, leyendas, historia, hechos trascendentes, cotidianidad, magia que emana en cada una de sus manifestaciones socio-culturales, y que significan una gran oportunidad para el aprovechamiento turístico. El Programa de Pueblos Mágicos de la Secretaría de Turismo, contribuye a revalorar a un conjunto de poblaciones del país que siempre han estado en el imaginario colectivo de la nación y que representan alternativas frescas y diferentes para los visitantes nacionales y extranjeros”. (SECTUR, 2025)

Actualmente Chignahuapan forma parte de los 177 Pueblos Mágicos declarados a nivel Nacional por SECTUR.

De acuerdo a los Lineamientos generales para la incorporación y permanencia al Programa Pueblos Mágicos, publicados en el Diario Oficial de Federación el 26 de septiembre de 2014 por la Secretaría de Turismo, para que las Localidades puedan obtener o mantener el nombramiento Pueblo Mágico, deben sujetarse a dos procesos:

- I. Incorporación y
- II. Pertenencia.

Incorporación

El proceso de incorporación inicia con la publicación de la Convocatoria por parte de la Secretaría de Turismo, las localidades interesadas deberán considerar la entrega de documentación, especificaciones y requisitos mínimos estipulados por la SECTUR.

- I. Documento que acredite la existencia de un área o unidad administrativa oficial, encargada de la atención del turismo en la Localidad aspirante;
- II. Directorio de prestadores de servicios turísticos;

- III. Inventario de recursos y atractivos turísticos de la localidad aspirante y municipio (resaltar los inmuebles declarados o de ser susceptibles de catalogarse como zona de monumentos históricos, por algunas instituciones de nivel estatal o federal);
- IV. Datos e información georreferenciada sobre las condiciones de conectividad, comunicación y cercanía a los centros urbanos de distribución (distancia en kilómetros y/o tiempos de recorrido), y
- V. Plan o Programa de Desarrollo Turístico Municipal.

Una vez obtenida la validación, por parte de la SECTUR, se deberá acreditar la documentación solicitada por la Dirección General de Gestión de Destinos.

- I. Integración formal de un Comité Pueblo Mágico;
- II. Aprobación del cabildo de incorporación al Programa Pueblos Mágicos;
- III. Aprobación y punto de acuerdo del Congreso del Estado, donde se establezcan los recursos presupuestarios por asignarse a la Localidad aspirante;
- IV. Recursos presupuestales asignados o por asignar destinados al desarrollo turístico en la Localidad aspirante;
- V. Programas y acciones de gobierno que tengan un impacto en el desarrollo turístico en la Localidad aspirante, con una proyección mínima de 3 años;
- VI. Ordenamientos normativos municipales vigentes, con impacto en el desarrollo turístico;
- VII. Evidencia del atractivo simbólico de la Localidad aspirante;
- VIII. Descripción de los servicios de salud y seguridad pública para la atención del turista en caso de ser necesario en una situación de emergencia;
- IX. Inversión privada y social para el desarrollo turístico de la Localidad aspirante, y
- X. Los demás aspectos que considere la Secretaría como relevantes para la actividad turística.

Una vez que se otorgue el Nombramiento a una Localidad, la Dirección General de Gestión de Destinos programará acciones de capacitación:

- I. Taller de Inducción al Programas Pueblos Mágicos, y
- II. Taller de Planeación y Gestión para Desarrollo Turístico Municipal.

Pertenencia

Para que un Pueblo Mágico pueda mantener su Nombramiento, debe someterse a una evaluación anual coordinada por la Dirección General de Gestión de Destinos que incluye dos fases:

- I. Revisión de requisitos de permanencia: En este apartado el Pueblo Mágico avaluado debe entregar los documentos que acrediten lo siguiente.
 - a. Mantenimiento y funcionamiento de un Comité Pueblo Mágico con seguimiento de acuerdos;
 - b. Aprobación y punto de acuerdo del Congreso del Estado, donde se establezcan los recursos presupuestarios por asignarse al Pueblo Mágico;

- c. Cumplimiento de planes, programas y normativa;
- d. Fortalecimiento e innovación del catálogo de productos turísticos (servicios certificados);
- e. Funcionamiento y adecuación de los servicios de salud y de seguridad;
- f. Evaluación del impacto en el desarrollo turístico;
- g. Mantenimiento de las relaciones comerciales con al menos un intermediario de servicios turísticos;
- h. Contar con un Sistema de Información Estadística;
- i. Integración de un informe detallado de actividades (anual), y
- j. Seguimiento a otros elementos que considere la Secretaría como relevantes para la operación del Programa Pueblos Mágicos.

II. Evaluación del desempeño del desarrollo turístico económico: la Dirección General de Gestión de Destinos verificará lo siguiente.

- a. Oferta turística;
- b. Demanda turística;
- c. Caracterización de la población;
- d. Acceso a servicios públicos;
- e. Profesionalización y Certificación;
- f. Seguridad;
- g. Mercadotecnia;
- h. Marco regulatorio, y
- i. Resultados y satisfacción.

Identidad Gráfica Pueblos Mágicos

El Manual Básico de Identidad Gráfica elaborado por la Secretaría de Turismo - SECTUR y el Consejo de Promoción Turística de México - CPTM, establece las aplicaciones específicas y reglas necesarias para evitar cualquier error que altere el diseño original de la imagen gráfica de Pueblos Mágicos, entre los aspectos que se destacan se establece:

Identidad Gráfica

La Identidad Gráfica del Programa Pueblos Mágicos está formada por un símbolo que representa un rehilete y el logotipo “Pueblos Mágicos”. El concepto visual del Programa pretende proyectar la riqueza de varios poblados maravillosos que por su extraordinario patrimonio histórico, cultural y natural son susceptibles de acceder a programas integrales de desarrollo turístico y económico. (SECTUR C. , 2025)



PUEBLOS
Mágicos

Arreglo Vertical



PUEBLOS
Mágicos

Arreglo Horizontal



PUEBLOS Mágicos

Arreglo Extendido

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

ESPACIOS DE CALIDAD

Los espacios públicos son un componente vital de una ciudad.

Objetivos

Este manual pretende ser un referente para el diseño de imagen urbana y espacios públicos en el Municipio de Chignahuapan, Puebla; por medio de la planeación de propuestas adecuadas a las necesidades de los habitantes de este municipio.

1. Crear espacios públicos accesibles que puedan ser utilizados por todos los habitantes.
2. Promover la creación de espacios públicos seguros, por medio de diseños que minimicen las conductas delictivas y aumenten la seguridad de los usuarios.
3. Construir intervenciones con perspectiva de género, que permitan que las mujeres transiten y usen los espacios públicos con confianza.
4. Impulsar la creación de espacios públicos que se adapten a los diversos usos de los habitantes.
5. Rehabilitar, mejorar y crear espacios públicos con una perspectiva integral que contemple factores ambientales, económicos, urbanos y sociales a largo plazo.

Principios de diseño

Con el propósito de tener marcos de referencia sobre lo principal que se debe contemplar en los espacios públicos, se definen ciertos conceptos que fungirán como aspectos principales en su intervención.

Accesibilidad e inclusión: Ofrecer a todos los habitantes acceso universal e igualdad de condiciones en calles, parques, jardines y plazas mediante un diseño que pueda ser utilizado por adultos mayores, mujeres, niñas, niños, personas con discapacidad y grupos indígenas, entre otros.

Perspectiva de Género e Infancias: Reducir las desigualdades y dificultades que se presentan en los espacios públicos hacia todos y todas.

Resiliencia: “La resiliencia depende de la capacidad de anticipar y planificar para el futuro. Un plan que anticipa los efectos de los desastres futuros puede ayudar a una ciudad a resistirlos y reconstruirse cuando sea necesario. Por lo tanto, la capacidad de recuperación está fuertemente influenciada por la calidad de la gestión local, la capacidad de anticiparse a los acontecimientos y hacer cumplir los planes, la disponibilidad de información, la calidad de la infraestructura y los servicios que la ciudad provee” (ONU-HABITAT, 2014)

Los espacios públicos deben tener la capacidad de perdurar, crecer y adaptarse a todas las transformaciones del entorno, a pesar de los impactos que experimenten.

Seguridad: Asegurar la integridad de las personas al hacer uso de calles y espacios públicos ante posibles amenazas de tránsito o asaltos, entre otros.

Sostenibilidad: Mantener un buen balance entre los factores ambientales, económicos, urbanos y sociales.

Accesibilidad e inclusión

“El concepto de accesibilidad ha ido evolucionando en la última década hasta llegar a un nuevo enfoque, donde lo principal reside en concebir el entorno y los objetos de forma “inclusiva” o apta para todas las personas. Surge así el concepto de Diseño Universal o Diseño para Todos. Se entiende por Diseño Universal al diseño de productos y entornos aptos para el uso del mayor número de personas sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado.” (ARQ, 2010)

La accesibilidad se define como el conjunto de características que dispone un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con capacidades motrices o sensoriales diferentes.

El objetivo de este apartado es generar las herramientas principales para la planeación, construcción o mejoramiento de los espacios públicos, por medio de imágenes y dimensiones.

Medidas antropométricas

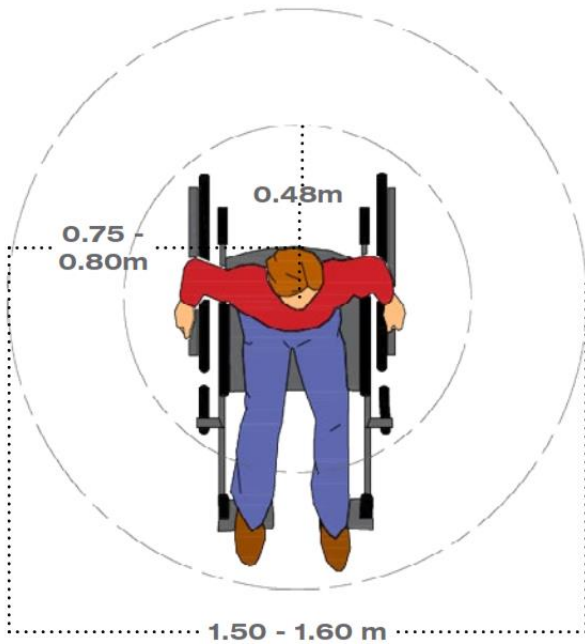
En este apartado se consultaron diversas bibliografías como manuales, libros, normas de instituciones nacionales que han realizado propuestas adecuadas a las características de la población mexicana, así como, las discapacidades y las dimensiones requeridas para facilitar el traslado y la estancia en los diversos espacios.

Las personas con diferentes tipos de discapacidad requieren medidas antropométricas mínimas requeridas para garantizar su accesibilidad a los espacios construidos, por ello es necesario diseñar el mobiliario adecuado considerando los movimientos que se llevan a cabo para una circulación adecuada.

Para la ejecución de cualquier proyecto se deben tomar en cuenta las dimensiones, necesidades, distancias longitudinales y transversales de las personas usuarias.

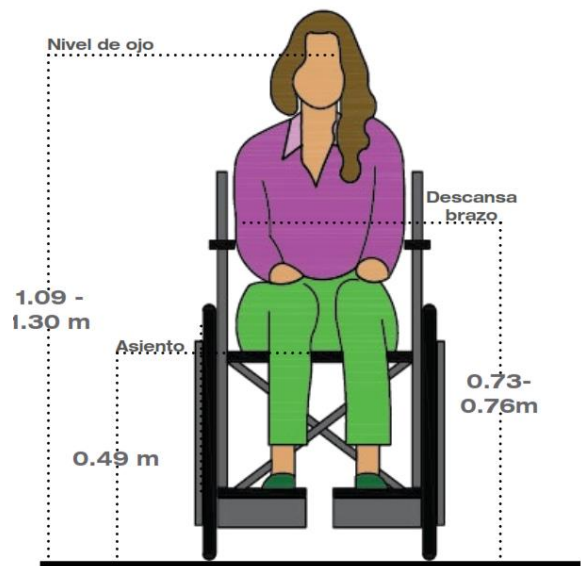
Silla de ruedas

Ilustración 2. Radio de giro en silla de ruedas.



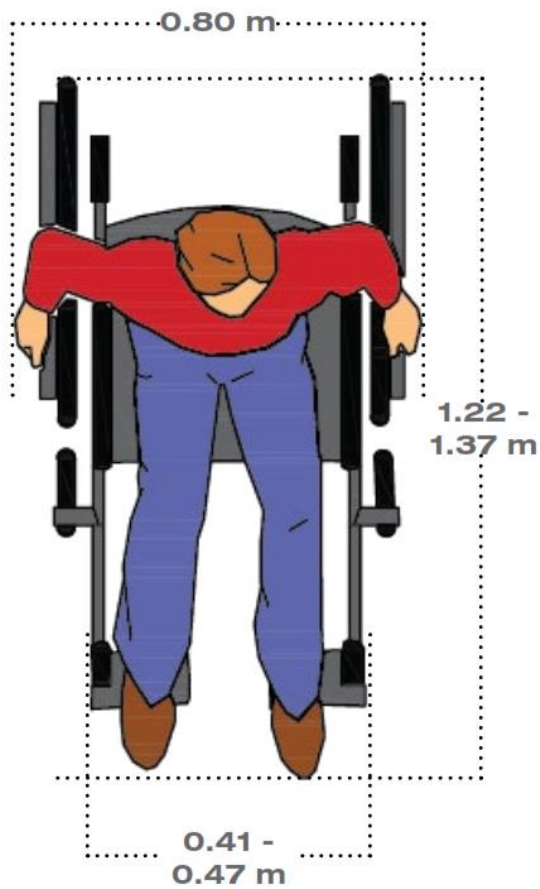
Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Ilustración. Personas en sillas de ruedas, alzado frontal.



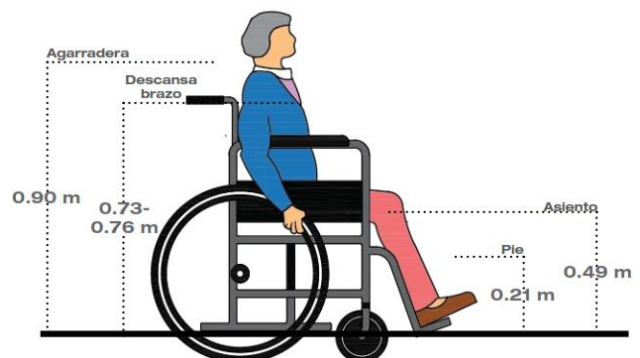
Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Ilustración 3. Persona en silla de ruedas, planta.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

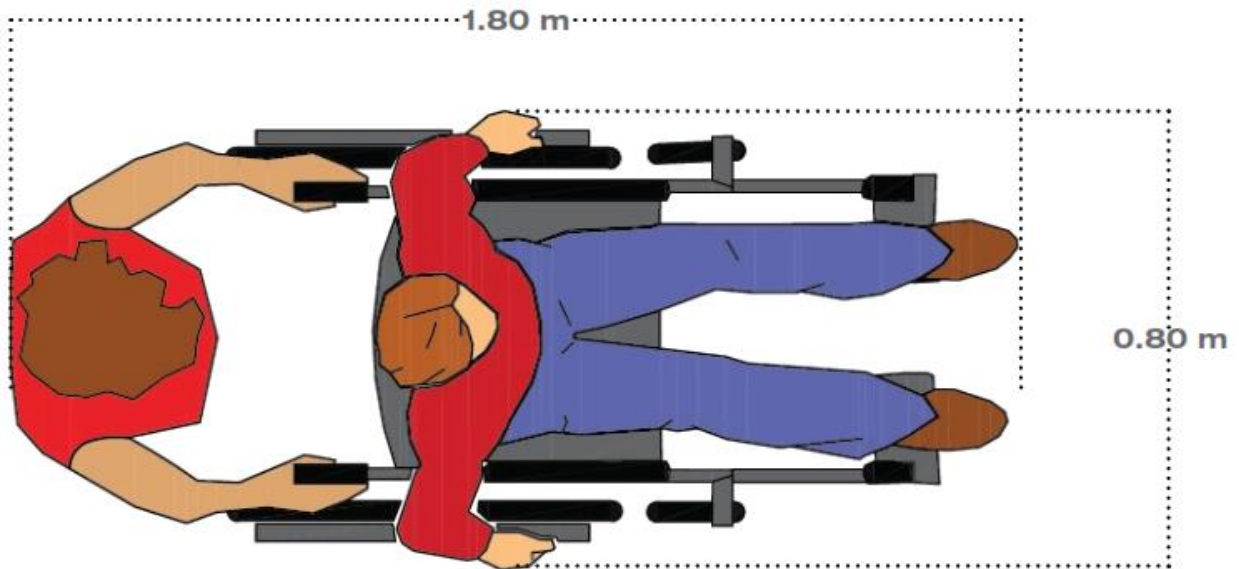
Ilustración 4. Persona en silla de ruedas, alzado lateral.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

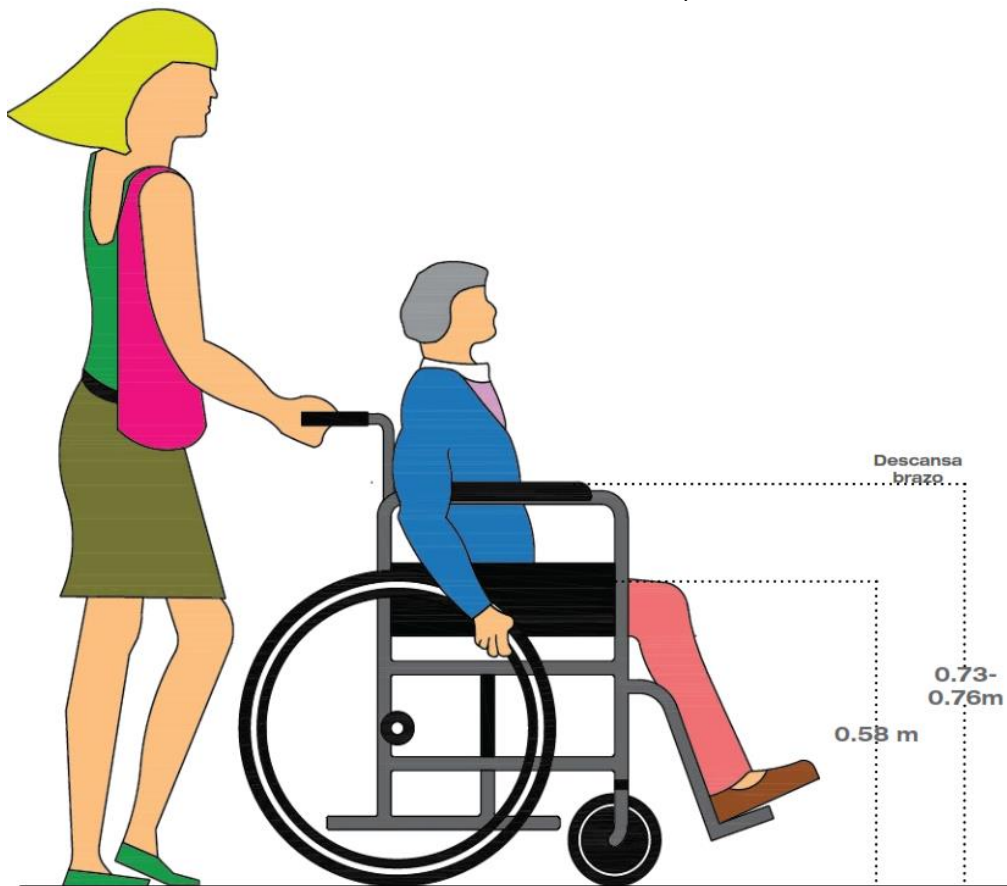
Personas en silla de ruedas con acompañantes

Ilustración 5. Persona en silla de ruedas acompañada, planta.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

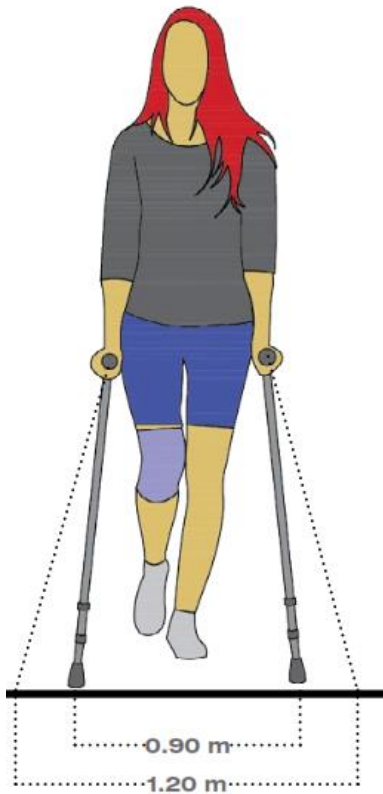
Ilustración 6. Persona con silla de ruedas acompañada, alzado.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Personas en muletas, bastón blanco, perro guía o andadera.

Ilustración 7. Persona en muletas, alzado.



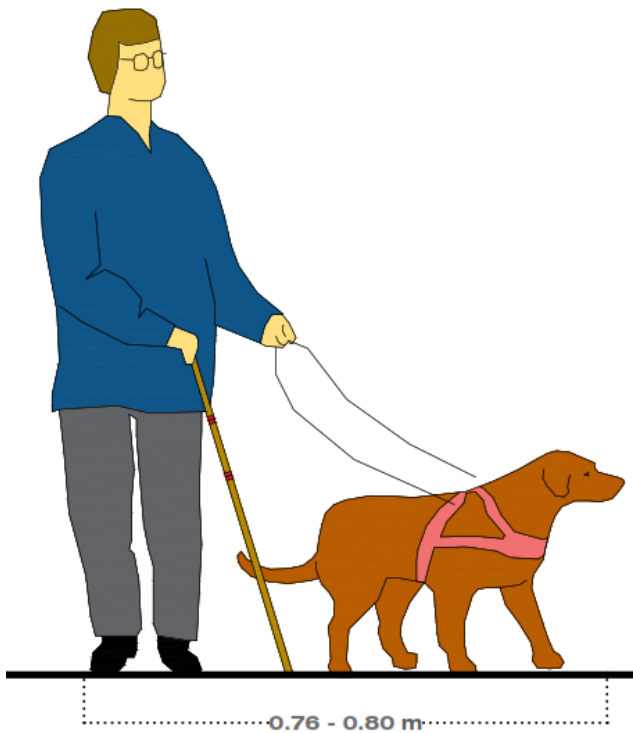
Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Ilustración 8. Persona con discapacidad visual, alzado.



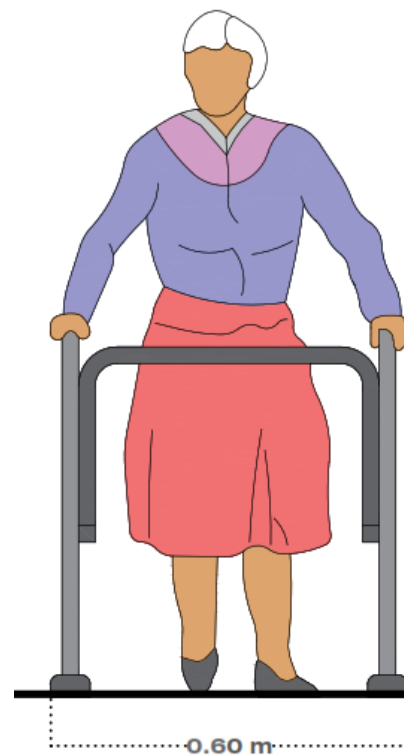
Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Ilustración 9. Personas con perro guía, alzado.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Ilustración 10. Persona con andadera, alzado.



Fuente: (Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra)

Rutas accesibles

Para que una calle sea accesible su intervención debe basarse en mover eficientemente personas y mercancías contemplando 4 principios de diseño que contribuyan a mejorar las condiciones ambientales y sociales de Chignahuapan, estos principios de acuerdo al Manual de Calles - Diseño Vial para Ciudades Mexicanas realizado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) en 2019, son:

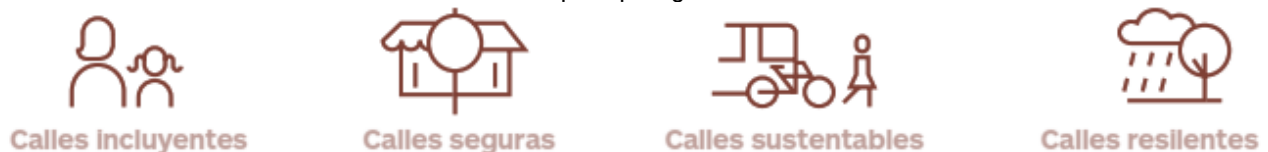
Inclusión: Las calles deben ser diseñadas para que cualquier persona pueda hacer uso de la misma, a través de la priorización del espacio, dando preferencia a los usuarios más vulnerables, es decir peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, esto para facilitar la movilidad y accesibilidad de toda la población.

Seguridad: Las vías seguras son aquellas en las que se reduce la posibilidad de que se den delitos y violencia; realizar un proyecto de calle segura implica identificar riesgos potenciales que por medio del diseño se genere un proyecto funcional y estético que permita aumentar la seguridad de las vías.

Sustentabilidad: Las vías sustentables generan entornos que promueven la movilidad del peatón, en bicicleta, o el uso del transporte público, con el objetivo de disminuir el uso excesivo del automóvil; buscando con ello la reducción del ruido, la mejora de la calidad del aire.

Resiliencia: Una calle resiliente cuenta con materiales duraderos, diseños viales flexibles y multimodales, espacios para vegetación y sistemas de drenaje eficientes que usen la capacidad de absorción de los suelos.

Ilustración 11. Principios que rigen el diseño de calles.

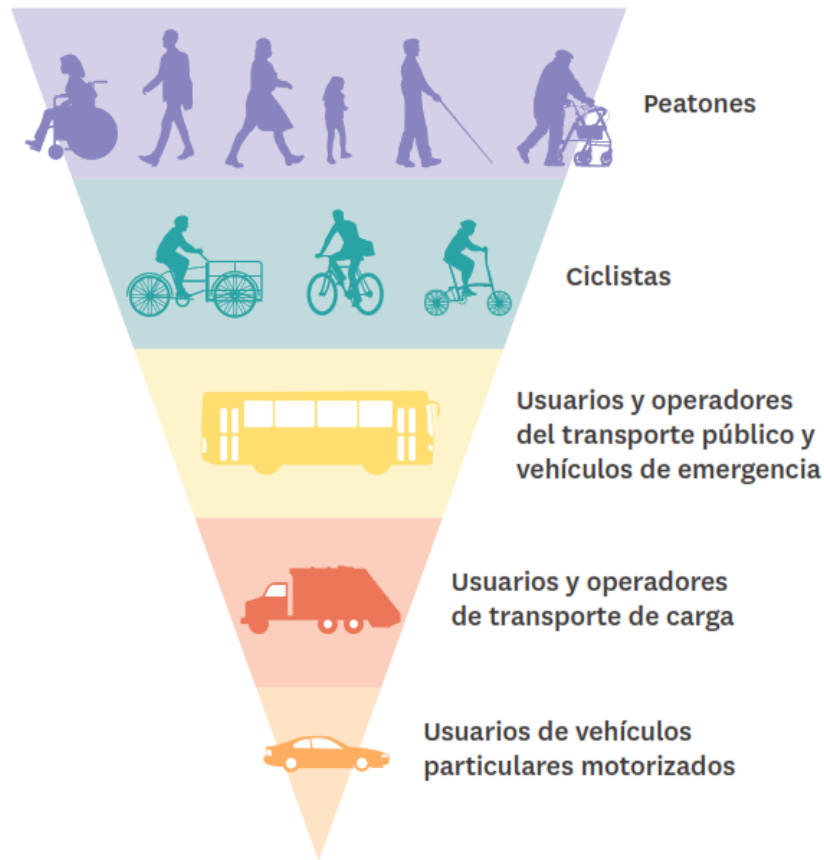


Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Jerarquía de la Movilidad

La pirámide de la movilidad plantea quién es más vulnerable, quien tiene menor o mayor prioridad, facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el diseño de una calle, bajo esta clasificación todas las personas pueden realizar sus viajes en condiciones inclusivas, de seguridad, sustentabilidad y resiliencia; se debe otorgar prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados para propiciar un uso más eficiente e incluyente del espacio vial.

Ilustración 12. Pirámide de la movilidad.

+ Mayor prioridad**— Menor prioridad**

Fuente. (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Peatones**Personas Peatonas**

Tabla 1. Dimensiones de infantes en posición de pie.

Edad	Niñas			Niños		
	Largo cm	Ancho cm	Altura cm	Largo cm	Ancho cm	Altura cm
2	19.2	32.6	95.4	19.1	33.7	95.8
3	20.0	33.0	104.4	19.7	34.3	104.3
4	20.0	33.4	111.2	20.2	34.2	112.0
5	20.9	35.0	118.8	21.7	35.3	119.1
6	22.7	37.2	125.6	23.2	37.0	126.4
7	24.0	38.9	130.7	23.8	38.8	132.2
8	25.0	40.2	137.1	25.1	40.6	137.3
9	25.8	42.6	144.2	26.2	43.1	143.5
10	26.5	44.4	151.0	26.9	44.9	149.2
11	27.6	46.7	157.4	27.5	46.1	154.9

12	27.5	47.1	161.6	26.7	46.9	160.2
13	24.7	47.8	162.4	27.9	51.3	167.4
14	28.1	50.4	165.4	28.8	52.5	174.4
15	28.5	49.1	166.8	29.2	53.0	179.9
16	28.2	48.5	168.0	29.8	53.5	180.6
17	28.5	49.1	167.8	29.0	54.0	181.1

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Tabla 2. Dimensiones de personas peatonas (promedio máximo).

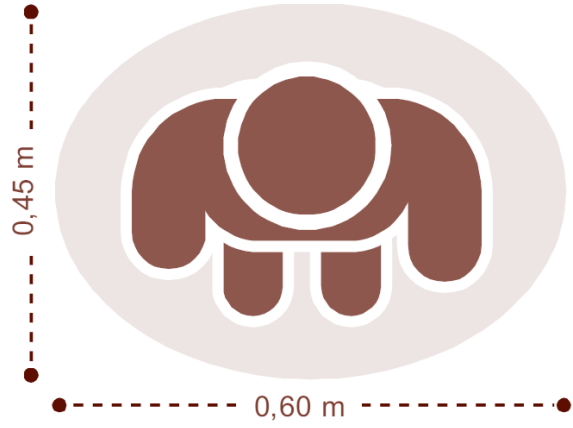
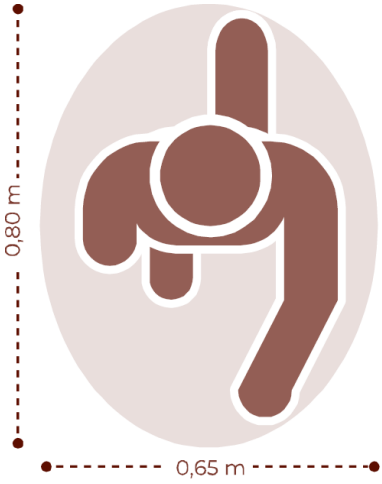
Persona usuaria	Configuración	Largo cm	Ancho cm	Altura cm
Persona a pie		45	64	185
Persona con infancias		45	80	185
Persona con muletas		120	120	185
Persona con bastón blanco		120	95	185
Persona con bastón de apoyo		110	74	185
Persona con andadera		110	80	185
Persona con perro de asistencia		105	80	185
Persona usuaria de silla de ruedas convencional		137	80	129

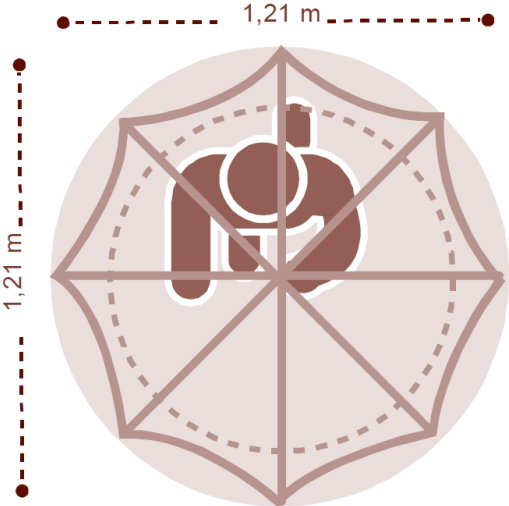
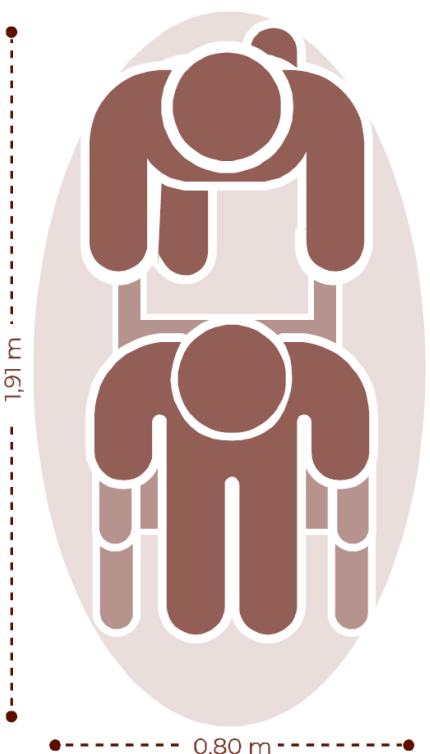
Persona usuaria de silla de ruedas asistida por otra persona		190	80	185
Persona usuaria de silla de ruedas motorizada con manubrio		117	64	129
Persona con patines o patineta		100	60	196
Persona con carriola		140	68	185
Persona con bolsa		60	90	185
Persona con carro de mano frontal		125	70	185

[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Tabla 3. Espacio corporal mínimo al desplazarse.

 Variante 1, al estar de pie.	 Variante 2, al caminar.
---	---

 Variante 3, persona con paraguas desplegado.	 Variante 4, persona en silla de ruedas asistida por un acompañante.
[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.	

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Ciclistas

Tabla 4. Dimensiones de los vehículos no motorizados.

Nomenclatura	Nombre	Configuración	Número de ejes	Largo cm	Ancho [a] cm	Altura cm	Radio de giro cm
VNM-A	Bicicleta convencional		2	162	65	178	665 [c]
VNM-B	Bicicleta plegable		2	143	54	179	810 [c]
VNM-C	Bicicleta recumbente		2	192	70	144	750 [c]

VNM-D	Bicicleta con remolque		3	308	65	177	1081 [b]
VNM-E	Bicicleta tándem		2	244	55	182	1200 [c]
VNM-F	Cuadriciclo		2	196	128	157	1353 [c]
VNM-G	Bicitaxi		2	272	120	195	1525 [c]
VNM-H	Ciclotaxi		2	293	105	171	1500 [c]
VNM-I	Triciclo con caja delantera		2	214	100	179	939 [c]
VNM-J	Triciclo con caja trasera		2	175	82	170	1006 [c]
VNM-K	Bicicleta de plataforma		2	243	57	188	1170 [c]
VNM-L	Bicicleta con silla para infantes		2	172	60	178	750 [c]

VNM-L	Monopatín		2	108	50	114	200 [b]
-------	-----------	---	---	-----	----	-----	---------

[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.

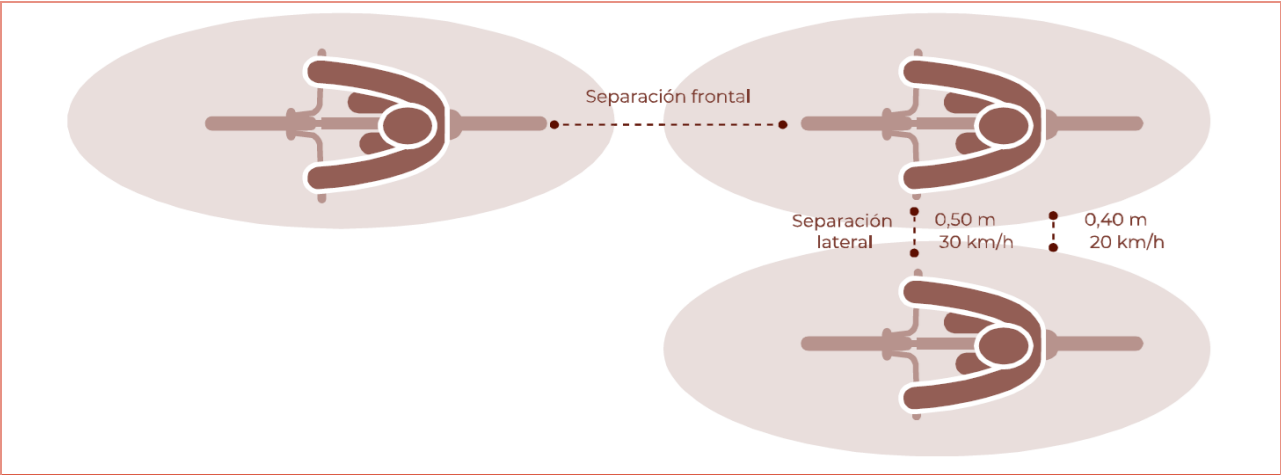
[a] Se proporciona el ancho del vehículo; sin embargo, se debe considerar el ancho de las personas que equivale a 64 cm para los vehículos con un ancho menor.

[b] Radio de giro a 15 km/h.

[c] Radio de giro a 20 km/h.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

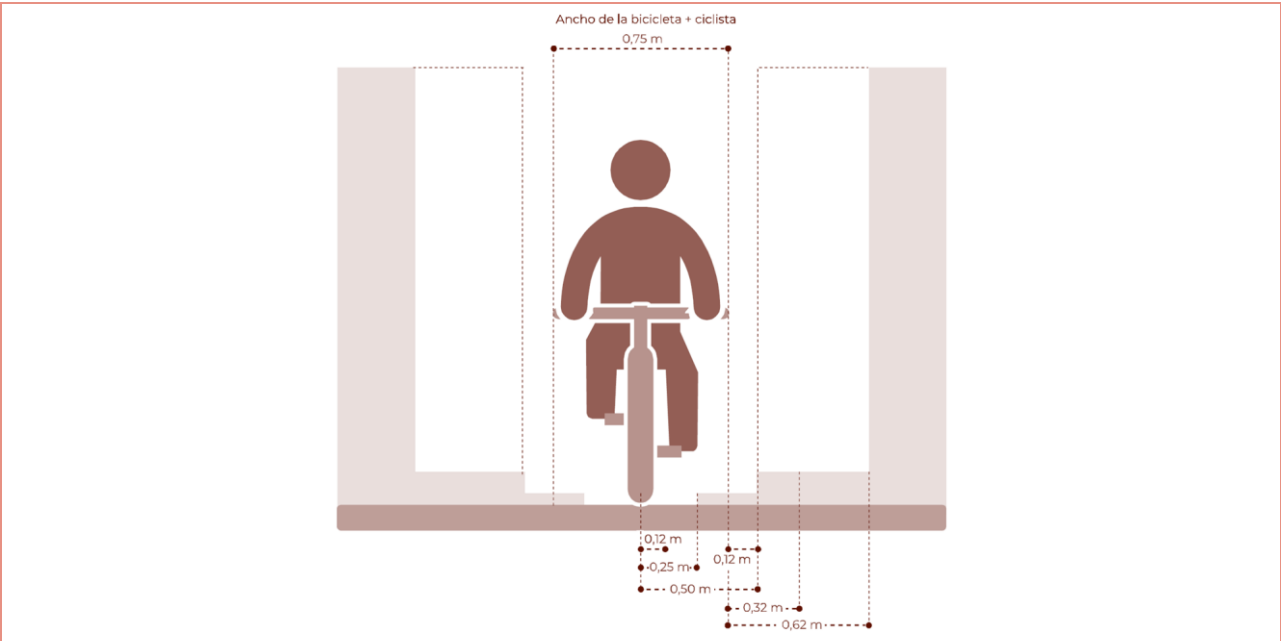
Tabla 5. Distancia de seguridad.



[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

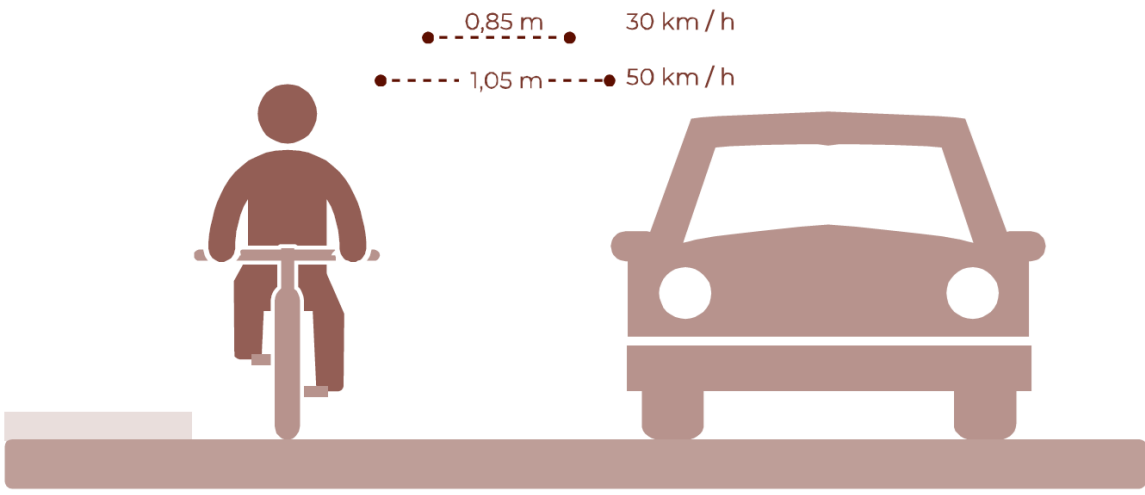
Tabla 6. Distancias de seguridad de las personas usuarias.



[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Tabla 7. Distancia mínima libre entre vehículo no motorizado y motorizado.

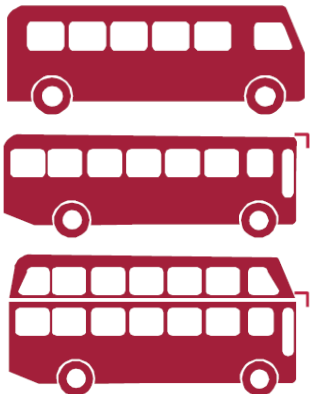
	
[1]	La figura es ilustrativa, por lo que está fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.
[2]	Las medidas sólo aplican como criterio de diseño; sin que ello represente una norma de tránsito.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Vehículos particulares

Tabla 8. Dimensión de los vehículos motorizados.

Nomenclatura	Nombre	Configuración	Número de ejes	Largo cm	Ancho cm	Altura cm	Radio de giro cm
DE - A	Motocicleta	 	2	205	100	181	665
DE - 335	Automóvil		2	580	214	167	732
DE - B	Sanitarios (ambulancia tipo <i>sprinter</i> de techo alto)		2	700	190	275	748
DE - 450	Camioneta		2	730	244	214 a 412	1040

DE - C	Camiones de bomberos		2	950	250	350	1050
ND	Van para transporte público		2	736	234	275	780
B2	Autobús		2	1 400	260 [a]	425 [b]	1491
B3	Autobús		3	1 400	260 [a]	425 [b]	1320
DE - 1220	Autobús de tránsito rápido (BRT)		2 a 3	1525	259	214 a 412	1 220
C2	Camión unitario		2	1 400	260 [a]	425 [b]	1321
C3	Camión unitario		3	1 400	260 [a]	425 [b]	1608
T3-S2 T3-S3	Tractocamión articulado		5 a 6	2 300	260 [a]	425 [b]	1475
T3-S2-R4	Tractocamión semirremolque-remolque		9	3 100	260 [a]	425 [b]	1970

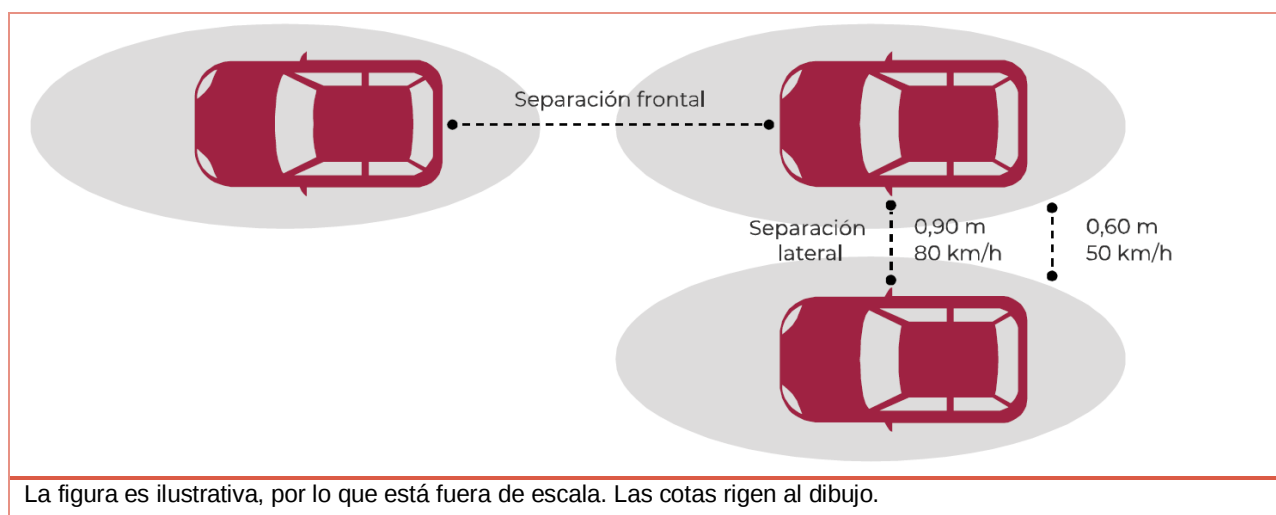
[1] Las figuras son ilustrativas, por lo que están fuera de escala. Las cotas rigen al dibujo.

[a] El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de vías debe ser de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores que podrán sobresalir, como máximo, 0,20 m a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir, como máximo, 0,08 m de cada lado. Exclusivamente, para el caso de los vehículos con configuración cabina sobre motor, el ancho máximo, incluyendo los espejos, no debe rebasar los 3,00 m.

[b] La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en las vías debe ser de 4,25 m.

Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Tabla 9. Distancia de seguridad.



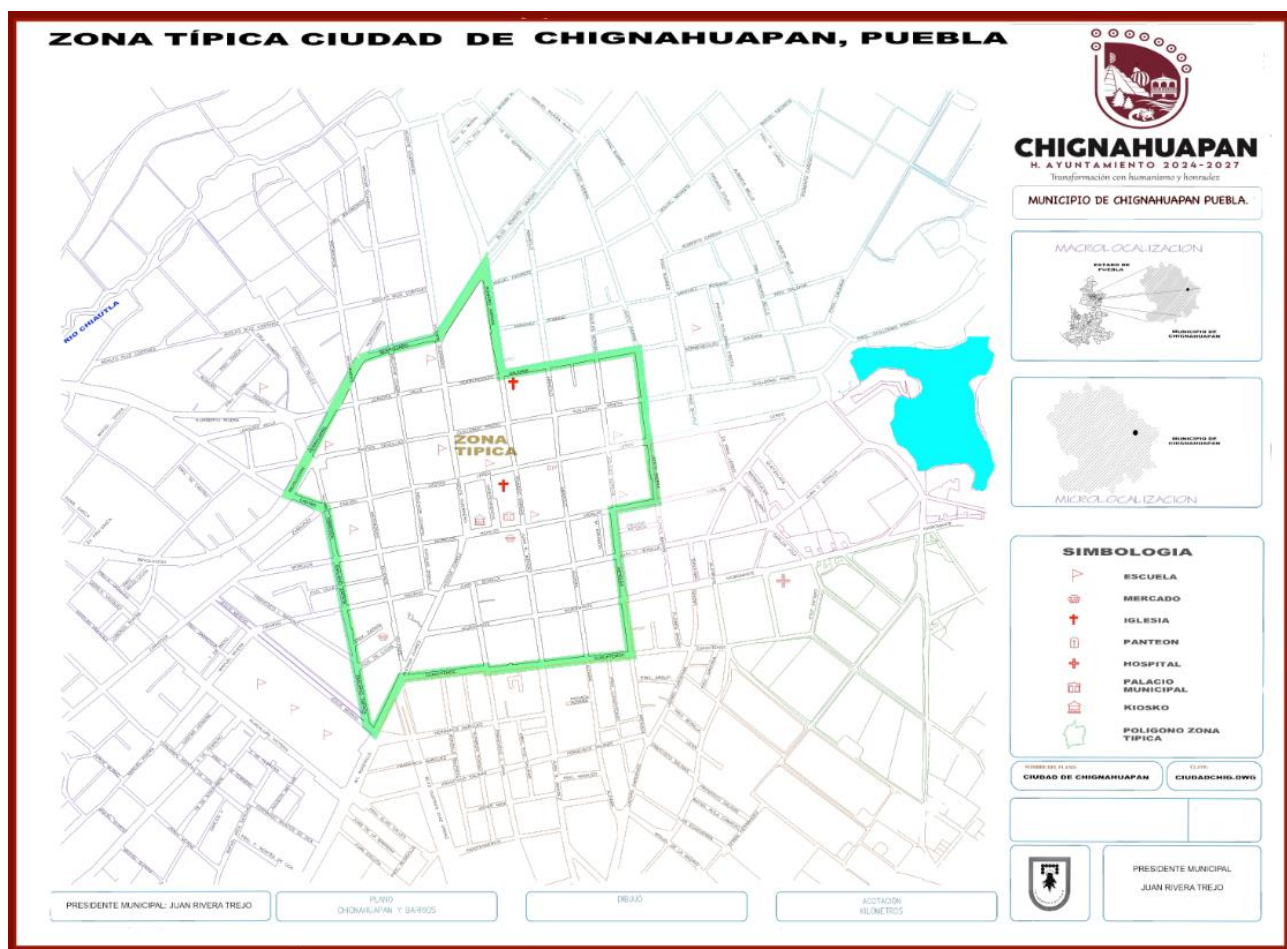
Fuente: (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2023)

Zona Típica

La “ZONA TÍPICA” es el área que corresponde a la traza original de la Ciudad de Chignahuapan y que contiene un alta densidad de inmuebles con construcciones del tipo regional antiguo delimitada por el polígono correspondiente en la cartografía municipal.

Es un área determinada que a través del tiempo ha desarrollado una serie de valores arquitectónicos, históricos, artísticos, estéticos-etnográficos, literarios, legendarios, ambientales y de diversa índole, lo que justifica su protección y mejoramiento; son aquellas cuyo valor arquitectónico, vernáculo y popular, las hace exponentes del patrimonio mexicano.

Ilustración 13. Zona Típica Ciudad De Chignahuapan, Puebla.



Fuente: Elaboración Propia.

Paleta de Colores



DIRECCIÓN DE DESARROLLO URBANO

PALETA DE COLORES



Ilustración 14. Colores Principales para Fachadas

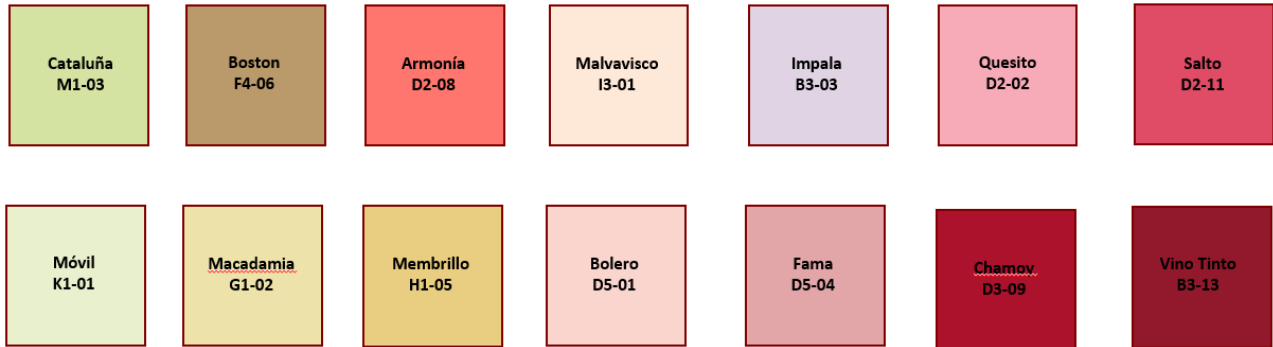


Ilustración 15. Colores Complementarios (Detalles y Acentos).



Ilustración 16. Visualización de Colores Aplicados en Fachadas.



Fuente: Elaboración propia.

Anuncios

Para colocar cualquier tipo de anuncio comercial o informativo, se deberá contar con la autorización de la Dirección de Desarrollo Urbano. La colocación y el tipo de anuncios deberán respetar el carácter formal, el perfil arquitectónico-urbano y el valor ambiental de la zona, ya que se consideran parte integral de la imagen urbana.

El diseño de los anuncios, y su tipografía, así como los materiales, la colocación, las proporciones y demás lineamientos que aseguren la adecuada integración de los mismos al perfil arquitectónico y urbano deberá sujetarse a las disposiciones que para este fin establezca la Dirección de Desarrollo Urbano.

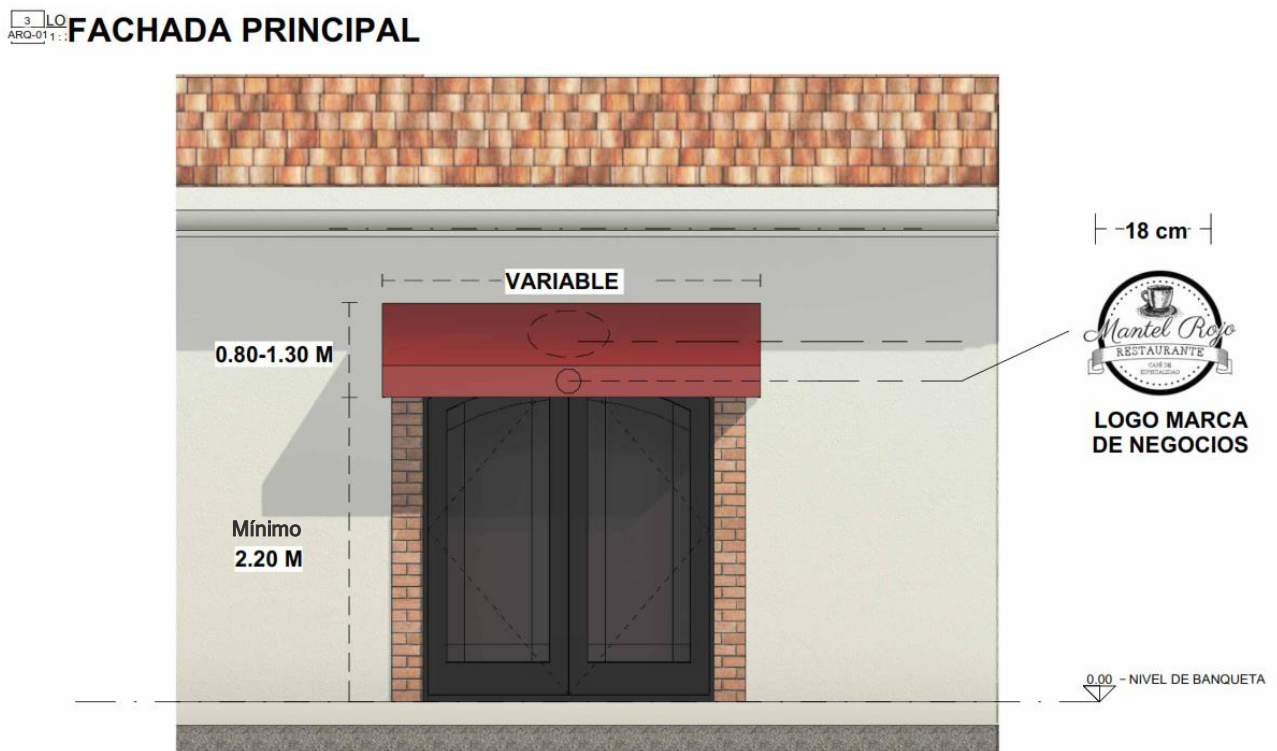
- a. Cuando en un mismo inmueble se establezcan varios comercios, estos se diferenciarán por su anuncio exclusivamente, no se permitirá que se rompa la unidad cromática, en textura con cambios de colores o aplanados en fachada.
- b. En ningún caso se autorizarán anuncios, letreros, carteles o aviso en idiomas extranjeros; el texto deberá limitarse a mencionar la naturaleza o giro del establecimiento comercial y el nombre o razón social, distintivos de marcas de productos y publicidad de los productos en venta.
- c. No se autorizan anuncios, letreros, carteles o avisos luminosos, ni sobre las azoteas, balcones, faldones, colgados o en espectaculares.
- d. Los anuncios o letreros para marquesina o viguería tendrán las siguientes características:
 1. El letrero deberá ser con una dimensión en proporción al vano de acceso principal.
 2. Deberá tener letras preferentemente en aluminio o latón dorado.
 3. Su colocación deberá ser bajo la marquesina o viguería.
- e. Los anuncios deberán estar colocados en la parte superior del marco de los vanos de los locales comerciales, se prohíbe la colocación en diagonal respecto a los vanos.
- f. Solo podrá tener un anuncio por comercio y su colocación deberá ser reversible es decir, que se pueda retirar sin afectar al inmueble.
- g. La publicidad no deberá dañar al inmueble y respetará la señalización como el nombre de la calle, el número oficial, la dirección vial o cualquier otro anuncio de interés público.
- h. No se autorizará la colocación de mantas afectando o promocionando productos en fachada o cruzando las calles transversalmente.
- i. Se prohíbe la instalación de cualquier estructura adosada a la fachada fuera de alineamiento de cualquier material.
- j. Las techumbres deberán tener teja de barro.

- k. No se autorizará ningún tipo de construcción o volúmenes en azoteas tales como tanques de gas, tendederos, bodegas, cuartos de servicios o cualquier otro elemento ajeno al perfil urbano, a condición de que se logre una integración con los elementos arquitectónicos existentes.
- l. No se permitirán anuncios en rótulos sobre fachada, apegándose a los colores uniformes de acuerdo a la paleta de colores establecida por la Dirección de Desarrollo Urbano.
- m. Los panteones deberán respetar y apegarse preferentemente a la paleta de colores establecida por la Dirección de Desarrollo Urbano.

Toldos

Se podrán autorizar toldos de acuerdo a las especificaciones establecidas por Dirección de Desarrollo Urbano. Los propietarios de las cortinas, están obligados a conservarlos en buen estado y presentación.

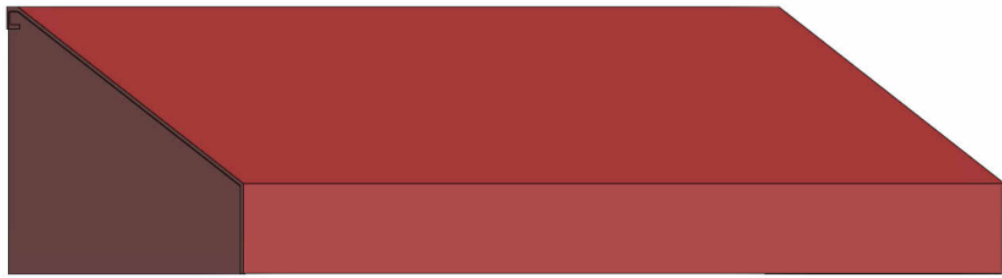
Ilustración 17. Toldo fachada principal.



Fuente: Elaboración propia.

4 DETALLE
ARQ-01

0.80-1.50 M



0.75 M

VARIABLE

2 Se
ARQ-01 1 : :

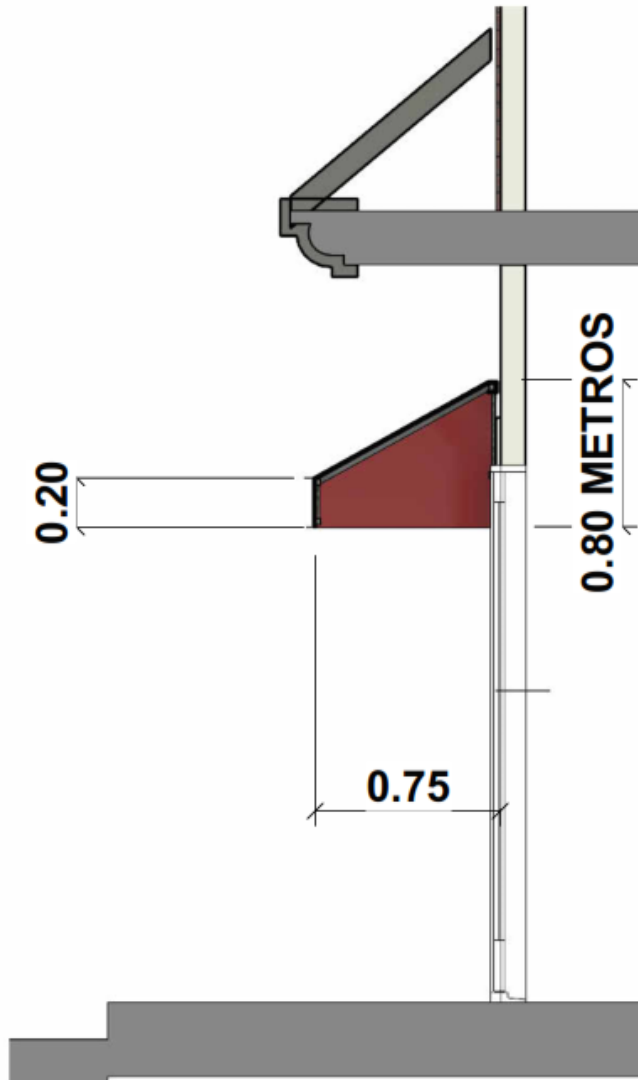
CORTE POR FACHADA

18 cm

0.20

0.75

0.80 METROS



Fuente: Elaboración propia.

Señalética

Ilustración 18. Señales informativas, nomenclatura de calle.



Ilustración 19. Asignación número oficial.



Ilustración 20. Señales turísticas y de servicios.



Ilustración 21. Señalética vertical, preventiva.



Ilustración 22. Señalética vertical, restrictiva.



Ilustración 23. Señales turísticas y de servicios.



Ilustración 24. Señales turísticas y de servicios.



Ilustración 25. Tótem informativo.



SIGLAS Y ACRÓNIMOS

Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad.

Atractivo Simbólico: Elemento natural o cultural único, auténtico y emblemático de la localidad aspirante que la diferencie de otras localidades en el estado, región y país.

Banqueta: Franja longitudinal que sirve para la circulación y estancia de personas peatonas, así como para el alojamiento de infraestructura, servicios, mobiliario urbano y vegetación, generalmente pavimentada y elevada con respecto al arroyo vial, delimitada por éste y los linderos de los predios (también se le conoce como acera).

Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalización adecuada y visible en todo momento.

Calle peatonal: Vía destinada al tránsito y a la actividad peatonal, sólo se permite el acceso a vehículos motorizados por emergencias, o en horarios especiales, a los vehículos de servicio y mantenimiento y, en su caso, a los vehículos de los residentes. Puede ser compartida con vehículos no motorizados.

Convocatoria: Documento mediante el cual la Secretaría de Turismo Federal establece los términos, plazos y especificaciones del proceso de incorporación que deberán cumplir aquellas localidades que estén interesadas en obtener el Nombramiento Pueblo Mágico, misma que se encontrará disponible en su portal web www.sectur.gob.mx. La Secretaría emitirá en ese mismo portal, una guía como documento de apoyo y referencia que facilite el cumplimiento de lo señalado en la Convocatoria.

Proceso de incorporación: Características y elementos generales que deberán poseer las localidades para iniciar y postularse al Nombramiento Pueblo Mágico. Estos elementos comprenden tanto las partes iniciales como los complementarios, del proceso de incorporación.

Proceso de permanencia: Formalidades que deberá cumplir una localidad con Nombramiento Pueblo Mágico para mantenerse en el Programa Pueblos Mágicos.

Localidad Pueblo Mágico (en adelante Pueblo Mágico): Localidad que a través del tiempo y ante la modernidad, ha conservado su valor y herencia histórica cultural y la manifiesta en diversas expresiones a través de su patrimonio tangible e intangible irremplazable y que cumple con los requisitos de permanencia.

Nombramiento: Acción que realiza la Secretaría de Turismo Federal, con el respaldo de documentos técnicos, para designar a una localidad Pueblo Mágico, la cual acredita el cumplimiento de los requisitos de incorporación o permanencia al Programa Pueblos Mágicos.

Movilidad: Conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.

Señalización: Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles; denotan

los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía para las personas usuarias a lo largo de sus itinerarios.

Señalización horizontal: conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las calles y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de personas peatonas y vehículos, así como proporcionar información a las personas usuarias. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos.

Señalización vertical: conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y/o símbolos. Según su propósito, las señales son preventivas, restrictivas, informativas, turísticas y de servicios, así como adicionales.

Sostenibilidad: Principio mediante el cual se busca satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus necesidades propias.

Vía: Vía de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de personas peatonas y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano (también se le conoce como calle). Se clasifica en:

Primaria: espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia (también se le conoce como arteria). Se divide en vías de circulación continua y principales.

Secundaria: espacio físico cuya función es recolectar los flujos de las vías terciarias hacia la red vial primaria; puede tener faja separadora y estacionamiento en vía pública (también se le conoce como colectora).

Terciaria: espacio físico con un carácter estrictamente local, cuya función primordial es de habitabilidad, brindar acceso a los predios dentro de las comunidades o para el tránsito exclusivo peatonal o de vehículos no motorizados (también se le conoce como vía local). Los volúmenes, velocidades y capacidad vial son los más reducidos dentro de la red vial y generalmente las intersecciones no están semaforizadas.

Vía ciclista: Vía pública destinada al tránsito preferente o exclusivo de vehículos no motorizados en las calles o la que tenga un trazo independiente. Se dividen en:

Vía ciclista compartida con personas peatonas: calle o sendero compartido entre el tránsito peatonal y de vehículos no motorizados que tiene condiciones geométricas y operativas a efecto de permitir la convivencia segura y cómoda entre ambos flujos.

Vía ciclista compartida con transporte público: carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados y de transporte público de pasajeros, físicamente segregada del tránsito automotor, ubicado a la extrema derecha en el sentido de circulación o a la izquierda cuando se trata de un carril en contraflujo. También conocida como carril bus-bici.

Vía ciclista con prioridad de uso: vía o carril compartido destinado a la circulación preferente de vehículos no motorizados, que cuenta con señalización horizontal y vertical, así como dispositivos para el control de la velocidad y adecuaciones geométricas, que permiten orientar y regular el tránsito. También conocida como calle o carril compartido ciclista.

Vía ciclista confinada: carril exclusivo en el arroyo vial para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente segregada del tránsito automotor a través de delimitadores para confinamiento o mediante cordón de estacionamiento. También conocida como vía ciclista exclusiva o ciclo vía.

Vía ciclista delimitada: carril exclusivo en el arroyo vial para la circulación de vehículos no motorizados, definida por marcas en el pavimento sin emplear elementos físicos para su separación que puede ser aledaña a la franja de estacionamiento de los vehículos motorizados. También conocida como ciclocarril.

Vía ciclista exclusiva de trazo independiente: espacio exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, en áreas de circulación libres aisladas del tránsito motorizado y cuyo espacio está separado de la redistribución del arroyo vial; mismas que en general, son bidireccionales.

Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario.

REFERENCIAS

(s.f.).

ARQ, C. C. (2010). *MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL*. Santiago de Chile: Mutual de Seguridad.

ONU-Habitat. (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales*. ONU-Hábitat.

ONU-HABITAT. (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales*. Nairobi : ONU-HABITAT.

Sánchez, O. A. (2015). *Imagen Urbana y Calidad Ambiental*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/281295640/Imagen-Urbana-y-Calidad-Ambiental>

Secretaría de Desarrollo Agrario, T. y. (2023). *NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación*.

Secretaria de Desarrollo Urbano y Obra, G. d. (s.f.). *Manual de Imagen Urbana y Espacio Público para el Estado de México*. Estado de México.

SECTUR. (26 de Septiembre de 2014). Lineamientos generales para la incorporación y permanencia al Programa Pueblos Mágicos. 1. Obtenido de <https://www.gob.mx/sectur/documentos/lineamientos-generales-para-la-incorporacion-y-permanencia-al-programa-pueblos-magicos>

SECTUR. (11 de Junio de 2025). *Secretaría de Turismo*. Obtenido de <https://datatur.sectur.gob.mx/SitePages/PueblosMagicos.aspx>

SECTUR, C. (2025). *Manual Básico de Identidad Gráfica*. México.

ÍNDICE DE IMAGENES

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Identidad Gráfica.	7
Ilustración 2. Radio de giro en silla de ruedas.	11
Ilustración 3. Persona en silla de ruedas, planta.	11
Ilustración 4. Persona en silla de ruedas, alzado lateral.	11
Ilustración 5. Persona en silla de ruedas acompañada, planta.	12
Ilustración 6. Persona con silla de ruedas acompañada, alzado.	12
Ilustración 7. Persona en muletas, alzado.	13
Ilustración 8. Persona con discapacidad visual, alzado.	13
Ilustración 9. Personas con perro guía, alzado.	13
Ilustración 10. Persona con andadera, alzado.	13
Ilustración 11. Principios que rigen el diseño de calles.	14
Ilustración 12. Pirámide de la movilidad.	15
Ilustración 13. Zona Típica Ciudad De Chignahuapan, Puebla.	24
Ilustración 14. Colores Principales para Fachadas.	25
Ilustración 15. Colores Complementarios (Detalles y Acentos).	25
Ilustración 16. Visualización de Colores Aplicados en Fachadas.	25
Ilustración 17. Toldo fachada principal.	27
Ilustración 18. Señales informativas, nomenclatura de calle.	29
Ilustración 19. Asignación número oficial.	29
Ilustración 20. Señales turísticas y de servicios.	30
Ilustración 21. Señalética vertical, preventiva.	30
Ilustración 22. Señalética vertical, restrictiva.	31
Ilustración 23. Señales turísticas y de servicios.	31
Ilustración 24. Señales turísticas y de servicios.	32
Ilustración 25. Tótem informativo.	32

TABLAS

Tabla 1. Dimensiones de infantes en posición de pie.	15
Tabla 2. Dimensiones de personas peatonas (promedio máximo).	16
Tabla 3. Espacio corporal mínimo al desplazarse.	17
Tabla 4. Dimensiones de los vehículos no motorizados.	18
Tabla 5. Distancia de seguridad.	20
Tabla 6. Distancias de seguridad de las personas usuarias.	20

Tabla 7. Distancia mínima libre entre vehículo no motorizado y motorizado.	21
Tabla 8. Dimensión de los vehículos motorizados.	21
Tabla 9. Distancia de seguridad.	23