



LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA: UNA CONSECUENCIA DE LA PATRIMONIALIZACIÓN

María Fernanda Orozco Espinosa, mexicana, mfoe93@gmail.com
Maestrante en la Maestría en Territorio, Turismo y Patrimonio del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
Lilia Varinia López Vargas, mexicana, variva35@yahoo.com.mx. Profesora- Investigadora en la Facultad de Arquitectura de la BUAP
Virginia Cabrera Becerra, mexicana. virginia@urbe.com.mx. Profesora Investigadora en el Posgrado en Estudios Socioterritoriales del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vález Pliego". BUAP
Dra. Mónica Érika Olvera Nava, mexicana. olveranava@gmail.com. Profesora Investigadora adscrita al CUPREDER, docente del Posgrado en Estudios Socioterritoriales

RESUMEN

La movilidad no motorizada, principalmente la peatonal corresponde, en la mayoría de los viajes, a la última milla de desplazamiento de las personas dentro de las ciudades, desempeña un importante papel para la interacción de usuarios, fomenta la recreación, el acceso a bienes culturales y la economía de las ciudades, ya que permite el acceso a bienes y servicios de los centros urbanos, e incentiva las actividades de consumo por parte de sus visitantes y habitantes. El objetivo del presente artículo es compartir algunos resultados de investigación acerca del papel que tienen estas formas de desplazamiento en la ciudad turística y sus hábitos de consumo, específicamente en el Centro Histórico de Puebla. Con base en una revisión bibliográfica teórica, de documentos oficiales, y recorridos en campo se desentraña el carácter fragmentario e instrumental de la movilidad en Puebla. La investigación en cuestión tiene un enfoque cualitativo en el análisis del papel de la movilidad en la ciudad patrimonializada.

Palabras clave: Movilidad, Ciudad, Turismo, Patrimonialización.

NON-MOTORIZED MOBILITY IN THE HISTORIC CENTER OF PUEBLA: A CONSEQUENCE OF PATRIMONIALIZATION

ABSTRACT

Non-motorized mobility, mainly pedestrians, corresponds in most trips, to the last mile of movement of people within cities, plays an important role for user interaction, encourages recreation, access to cultural assets and the economy of cities, since it allows access to goods and services in urban centers, and encourages consumption activities by visitors and residents. The objective of this article is to share some research results about the role of these forms of displacement in the tourist city and its consumption habits, specifically in the Historic Center of Puebla. Based on a theoretical bibliographic review, official documents, and field trips, the fragmentary and instrumental nature of mobility in Puebla is unraveled.

Recibido: 21-07-20 | Aceptado: 07-09-20



The research in question has a qualitative approach in the analysis of the role of mobility in the heritage city.

Key words: Mobility, city, tourism, patrimonialization.

INTRODUCCIÓN

En el Centro Histórico de la ciudad de Puebla (a partir de ahora CH) como consecuencia de la declaratoria de Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO de 1987, las dinámicas de consumo capitalista en el primer cuadrante se promovieron por medio de equipamiento de índole turística generando transformaciones con fines de elevar la demanda en el rubro. El CH acentuó su carácter como objeto de consumo turístico, ya que es donde se han concentrado las políticas orientadas de manera fundamental a la conservación de fachadas y mejoramiento de la imagen urbana que se enfocaron principalmente en el sentido estético y exterior de la zona, haciendo a un lado las necesidades de los habitantes y la entonces periferia de la ciudad fundacional. La monumentalización del CH de Puebla ha generado nuevas necesidades de consumo contemplativo, así como de desplazamiento por parte de sus visitantes, además de las necesidades de vivencia y apropiación del espacio público de la zona para residentes y población local. El entramado de exigencias a nivel desplazamiento, encausado a la nueva vocación de ciudad turística en el CH incide en la formulación y aplicación de políticas de movilidad para generar condiciones de accesibilidad, seguridad vial, así como para salvaguardar la integridad de quienes lo transiten; en busca de que las actividades y carácter del lugar central prevaalezcan.

Con el objetivo de explorar la relación entre el proceso de patrimonialización del CH de Puebla y el enfoque de movilidad que ha quedado invisibilizado ante las prioridades de conservación que abundan en el CH de la ciudad de Puebla, la investigación se desarrolla a partir del análisis bibliográfico para esclarecer en primer lugar el concepto de movilidad y su vinculación con la búsqueda de modernidad, conceptos que en su contraste con la realidad, permiten entender la orientación que siguen las políticas en materia de movilidad en el CH de Puebla, que conforman el segundo rubro del trabajo que se presenta. Finalmente se exponen algunas consideraciones a manera de cierre.

El análisis de las condiciones de la movilidad y patrimonialización del Centro Histórico se realiza con base en textos relativos al problema y caso que se estudia. Un importante insumo en el análisis han sido la técnica de observación y el trabajo de campo realizado con las limitaciones inherentes a las condiciones sanitarias existentes.

ALGUNAS ACLARACIONES CONCEPTUALES

Un primer punto de partida es entender que la movilidad es un conjunto de procesos en la ciudad que corresponde a la característica humana de moverse para llevar a cabo sus actividades. Como menciona Ramírez, esta es una prerrogativa fundamental del ser humano que ha ido cambiando a lo largo de la historia, diversos factores inciden en dichos procesos, que van desde el desarrollo económico de los grupos sociales, a las políticas públicas y a la percepción e imaginarios en relación con el desplazamiento (2014). Existe un desplazamiento continuo dentro de las ciudades relacionado intrínsecamente con la vida cotidiana, se imbrica con modos de transporte y de infraestructura que serían equivalentes al modo y el medio por el cual las personas llevan a cabo su movilidad. Esta tiene un importante papel en el territorio, estableciendo una relación de mutua transformación. Según plantea Lefebvre (2001), es



posible asumir que el territorio, al ser usado para transitar y desplazarse cotidianamente por agentes diversos, éstos lo modifican generando transformaciones materiales, sociales e imaginarios que permiten afirmar que dicho territorio se produce y reproduce constantemente. Al retomar el planteamiento de Lefebvre (2001), se introduce la existencia de una dimensión simbólica en la cual los agentes que transitan las ciudades producen y reproducen el territorio en las zonas de desplazamiento generando una resignificación en dimensiones y alcances del mismo.

La sociedad tiene un papel propio en la construcción del territorio, ya que son sus relaciones y acciones en la vida cotidiana las que definen la dinámica del mismo. La sociedad moderna y sus modos de desarrollo han influido en el territorio y en como éste se ha configurado. A su vez, las acciones en el territorio retro- actúan en la misma sociedad, conformando una unidad en constante interdefinición y transformación. El territorio es complejo, en él se llevan a cabo las prácticas cotidianas de una sociedad, y, a la vez, el como éste se va configurando influye en el modo de vida de las personas que en él habitan, así como en las relaciones económicas y políticas. “El modo de vida sólo puede configurarse de distintas maneras cuando se identifican prácticas cotidianas” (Lindón, 2002, p.28).

El proceso de construcción del territorio y, con ello, el de la movilidad del ser humano, ha estado signado por la modernidad, que tan afanosamente persigue la sociedad como idea que pone a la razón antes de las creencias religiosas, como parte de una nueva vida basada en la crítica. Se encuentra vinculada a los orígenes de la corriente del positivismo relacionada con August Comte (s.f), a quien se le considera creador de dicha corriente. Las ideas de progreso, razón y conocimiento como puntales del desarrollo de la sociedad, se lograrían al alcanzar el ser humano el estado positivo, postulado por Comte (s.f) como el tercer estado en el desarrollo de la sociedad.

La humanidad en su conjunto y el individuo como parte constitutiva, está determinado a pasar por tres estados sociales diferentes que se corresponden con distintos grados de desarrollo intelectual: el estado teológico o ficticio, el estado metafísico o abstracto y el estado científico o positivo. Este tránsito de un estado a otro constituye una ley del progreso de la sociedad, necesaria y universal porque emana de la naturaleza propia del espíritu humano”. (Diez de la Cortina, s.f.)

Lo anterior implica cómo el ser humano va evolucionando de manera intelectual y esto se conforma como parte de su necesidad de progreso y adaptación y como esta necesidad es sustentada por la ciencia, surgiendo en sí el proceso de llegada de la modernidad.

Así mismo, Ávila Fuenmayor, plantea que “Los principios de la modernidad es que ni la sociedad, ni la historia, ni la vida individual están sometidas a la voluntad de un ser supremo a la que habría que obedecer ciegamente” (2010, p.170). Por lo que, en la modernidad surgió la imposición de patrones conductuales que no eran regidos por fuertes corrientes ideológicas, surgiendo la razón como un desapego a los modos en la naturaleza, donde se introduce “el espíritu científico y crítico en áreas controladas hasta entonces por grupos tradicionales del poder” (Ávila, 2010, p.173).

La modernidad, entonces, ante la idea de progreso con base en el impulso de conocimiento y nuevas técnicas para la vida cotidiana del ser humano, ha conducido a transformaciones profundas en la manera de vivir y convivir del mismo: la idea de progreso se anuda, en las actuales condiciones del capitalismo en su fase neoliberal y de expansión global, con la idea de competitividad, trastocando las formas de pensar y ser en el mundo actual. Los territorios



y las ciudades, así como las formas de movilidad se engarzan a dichos valores, fortaleciendo su rol instrumental en favor de la competitividad y el progreso. La preponderancia de tales ideas para pensar los territorios, las ciudades, los centros históricos y la movilidad es clara en las acciones de política pública implementadas en las sociedades actualmente, sin embargo, emergen posturas alternativas que propugnan por colocar al ser humano en el centro del interés en la construcción de los territorios, de las ciudades y de la movilidad; a las cuales nos adherimos.

Las acciones implementadas para intervenir a nivel urbano en los centros históricos en el país se han cobijado en las ideas de modernización y del aprovechamiento de sus valores históricos y cualidades de centralidad, por la vía del turismo, con fines de rentabilidad económica propiciando la expulsión de sus habitantes, esto ha implicado el fortalecer su carácter histórico y vivencial desde la perspectiva de aquel que visita el CH o lo vive de manera esporádica y momentánea como parte de una experiencia construida que va más allá de su carácter de centro urbano, dejando de lado algunas dinámicas para el funcionamiento del mismo como es la de la movilidad o la importancia del sector vivienda en él.

En este sentido, una de las escalas que han influido en el proceso de transformación del territorio, es lo que plantea Carrión (2005) retomando a Mattos, respecto a los efectos de la globalización en lo urbano, donde se garantiza que la socialización fundamental es llevada a cabo en el espacio público. Donde se revalorizan los espacios a partir de los diversos cambios que estos van sufriendo a lo largo del tiempo. Así es como las ciudades se enfrentan a nuevos requerimientos en las características espaciales de lo público según las necesidades que la población proclame, el CH es el espacio público por excelencia en la ciudad, por ello debe ser la plataforma de innovación del conjunto de la urbe y el objeto de deseo de la nueva ciudad. (Carrión, 2005). Sin embargo, los espacios públicos de permanencia y para la movilidad en los Centros Históricos se encuentran limitados, por la atención centralizada en la preservación patrimonial pasando a segundo plano el atender las nuevas necesidades de movilidad de las personas en la zona.

La *modernización*, enraizada en dicha ideología se traduce en “la realización de obras viales, como los ejes viales en la ciudad de México que cruzan el CH en todos los sentidos, o la ampliación de calles como el proyecto cruz de calles en la ciudad de Guadalajara, realizado en 1949” (Montero en Cabrera, 2008, p.33). La modernización y sus parámetros en las ciudades fue cada vez más habitual, provocando transformaciones urbanas que fueron dejando atrás sus características anteriores, razón por la cual surgen las necesidades de conservación patrimonial, con la intención de que estos paradigmas de la *modernidad* no arrasaran con todo indicio del pasado en las ciudades, ya que entre sus consecuencias se señalan: “la transformación urbano arquitectónica de los centros históricos, su elitización, pérdida de complejidad, despojo y desplazamiento de sus habitantes” (Cabrera, 2015, p.52). Respecto a la política pública en el CH de Puebla, Cabrera (2015, p.45) plantea su arropamiento por ideas de modernización, lo cual ha implicado privilegiar a lo nuevo sobre lo viejo, transformando la percepción de lo viejo por algo que pareciera atrasado, y lo nuevo un símbolo de progreso.

Bajo la idea de modernización se ha transformado la ciudad histórica y se ha potenciado el abandono de la zona y en consecuencia se ha deteriorado física y socialmente, surgiendo necesidades con respecto a su conservación que dejan de lado el resto de las dinámicas, un concepto que “encierra, generalmente, una visión que privilegia al patrimonio edificado, por



lo que puede conducir a consecuencias también negativas para los habitantes” (Cabrera, 2015, p.53). La sociedad en sí tiende a actualizarse de manera constante y a raíz de ello sus necesidades en la ciudad son distintas, sin embargo, la modernización no parece haber estado enfocada en esas necesidades de la población sino en la competitividad y el desarrollo turístico, con respecto a otras ciudades en el mundo, sin importar si las prácticas eran aplicables o no en el territorio poblano y si estas realmente respondían a las necesidades básicas de los habitantes de la ciudad.

Uno de los enfoques básicos de desplazamiento de las ciudades es el de la caminabilidad, debido a que, cuando muchas de estas fueron fundadas no existían otros modos de transporte, sin embargo, actualmente estos se enfrentan con problemas de desplazamiento. “En muchas zonas se obliga a los transeúntes a circular por el arroyo vehicular, además su paso se obstaculiza por banquetas estrechas o en mal estado, por enseres domésticos, materiales de construcción, raíces de árboles, mobiliario urbano para publicidad, señalizaciones, puestos de ambulantes, postes de luz, así como casetas telefónicas” (Márquez, s.f). Sin embargo, este modo de transporte ha sido dejado de lado por la política de modernización y urbanización. En 1979 aparece el concepto urbanístico de *New Urbanism* de Robert S. Davis que establecía un enfoque donde se “recogía la estructura y morfología de los poblados tradicionales norteamericanos, pero incorporando al automóvil como elemento ineludible de la movilidad” (Márquez, s.f). Este concepto promueve la generación de comunidades estructuradas de manera integral, relacionando en ellas los lugares de trabajo, tiendas escuelas, entre otros servicios básicos que las personas requieren para llevar a cabo su vida, y entre sus principios podemos encontrar el de la Caminabilidad, para la cual la característica de ciudad es que los edificios y servicios se encuentren a menos de 10 minutos de distancia entre vivienda y trabajo, lo que implicaba “la peatonalidad en las calles, con diseños amistosos, edificios cerca de la calle, árboles en los estacionamientos y velocidad reducida para la circulación de vehículos” (Márquez, s.f). Con la intención de mejorar el diseño de las ciudades, teniendo como objetivo el de crear mejores lugares para vivir, fomentando la accesibilidad para sus habitantes.

Las leyes y normas mexicanas en general no consideran estos conceptos como parte del planteamiento de soluciones para los problemas urbanos, la modernización tradujo el paradigma a más vialidades y extensión en las ciudades, mientras que surgen enfoques que pretenden regresar al sentido inicial de las mismas como es el del *New Urbanism*.

DESARROLLO: PATRIMONIALIZACIÓN Y MOVILIDAD EN EL CH DE PUEBLA

La ciudad de Puebla fue fundada en 1531, su CH, territorio en el que aterriza el presente artículo, es un espacio público con particulares cualidades de centralidad. Fue decretado Zona de Monumentos Históricos en 1977, con una superficie de 6.9 km² (H. Ayuntamiento del municipio de Puebla, 2015, p.4), en 1987 fue nombrada patrimonio de la humanidad por la UNESCO albergando un polígono de 391 manzanas y un total de 2,619 monumentos. En el CH de Puebla, destacan como espacios públicos: las calles, zócalo, jardines, plazuelas, etc., sin embargo, según el diagnóstico del Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Sustentable del CH de la Ciudad de Puebla existen espacios públicos que debido al estado de deterioro no cumplen con la función de articulación urbana que les corresponde.

A partir de las declaratorias, el territorio en cuestión ha pasado por un proceso de patrimonialización que ha contribuido a cambiar su vocación convirtiéndolo en objeto de



disputa derivado de sus características de centralidad, y el interés de la apropiación simbólica por parte de los sectores económico y político, situación que ha propiciado despliegue de acciones principalmente basadas en la conservación patrimonial, es así como surgen instancias especializadas para la regulación monumental de la misma como son, la Gerencia del Centro Histórico y Patrimonio Cultural, la cual tiene como objetivo principal:

Conocer, preservar, proteger, vigilar, rescatar y mejorar el Centro Histórico y Zonas Patrimoniales del Municipio, así como divulgar sus valores y promover la ocupación inmobiliaria, la inversión, la investigación, gestión y ejecución de proyectos estratégicos urbanos, la generación de espacios de encuentro y convivencia, la procuración de recursos económicos, la coordinación interinstitucional, la inclusión y participación de los ciudadanos, para efectos de que perduren y se enaltezcan como testimonio histórico universal a favor de la calidad de vida de quienes los habitan de forma permanente o transitoria (H. Ayuntamiento del municipio de Puebla, 2014)

Compartiendo la naturaleza de sus objetivos, existen instancias regulatorias de los monumentos de la ciudad a nivel federal, como el Instituto Nacional de Antropología e Historia, así como políticas y herramientas especializadas para la gestión de la Zona de Monumentos, orientadas a su conservación. Dichas instancias se han enfocado en asegurar que el patrimonio sea un legado que las futuras generaciones puedan disfrutar, sin embargo, dicha visión puede llegar a impedir que estas vean más allá de la conservación de la historicidad de las ciudades, contribuyendo en cierta forma al rezago de atención a las verdaderas necesidades de la población en las ciudades, como la movilidad, ya que el carácter patrimonial y el tipo de política pública que en dicho territorio se despliega fomenta dinámicas de desplazamiento desvinculadas de la dinámica general de la ciudad implantándose incipientes acciones de peatonalización en un contexto de favorecimiento del uso del automóvil.

La creación de una delimitación espacial imaginaria, que albergaba el modelo de ciudad histórica derivada de la patrimonialización, tiene como intención el envolver simbolismos e identidad de sus habitantes, demarcando en él una realidad urbanística regulada por la historicidad y que pone como objetivo la conservación para asegurar la trascendencia de los bienes materiales e inmateriales para las generaciones futuras. Sin embargo, es imprescindible considerar que el patrimonio no es únicamente los bienes, sino la vivencia, debiéndose considerar la relación entre el espacio y la actividad humana como parte de esta zona cargada de historia y simbolismo para sus habitantes, como comenta Álvarez Mora

El patrimonio es un bien heredado que parte de la correlación entre el espacio y la actividad humana, asumido como el legado dejado a partir del trabajo de las generaciones pasadas y sobre el cual continuamente la realidad se transforma 'Patrimonio' es algo que pertenece a todos, de ahí su condición de categoría histórica heredada que no podemos individualizarla en la medida de que es obra de un esfuerzo colectivo (2006, p.139).

Este patrimonio, así como el territorio, constituyen construcciones sociales que se producen día con día, por grupos sociales que se albergan, trabajan, recrean, en la zona delimitada como patrimonio. El CH de Puebla, como territorio, es heterogéneo y se encuentra conformado por los barrios de Santiago, San Sebastián, San Antonio, Xanenetla, Xonaca, La Misericordia, El Alto de San Francisco, El Carmen, Del Artista, La Luz, Analco y Los Remedios, los cuales eran asentamientos que se encontraban en la periferia de la zona central



(Ver figura 1). Estos barrios se vieron directamente impactados por las acciones de modernización emprendidas en la década de los sesenta, como lo fue el entubamiento del Río San Francisco que originalmente cruzaba la ciudad, entretejiendo barrios fundacionales. Se convirtió en el boulevard 5 de mayo, actualmente una avenida catalogada por sus características de flujo vehicular como una de las principales de la ciudad, y es una de las arterias más importantes de acceso vehicular al Centro Histórico, junto con la 11 sur. El Río San Francisco era cruzado por medio de diferentes puentes que conectaban la ciudad española con los barrios del otro lado del río que eran, La Luz, Analco, El Alto y San Francisco, por lo cual su entubamiento para convertirse en un boulevard fue de gran impacto para la estructura urbana de la ciudad.

Figura 1. PLANO DE LOS BARRIOS ANTIGUOS DE PUEBLA



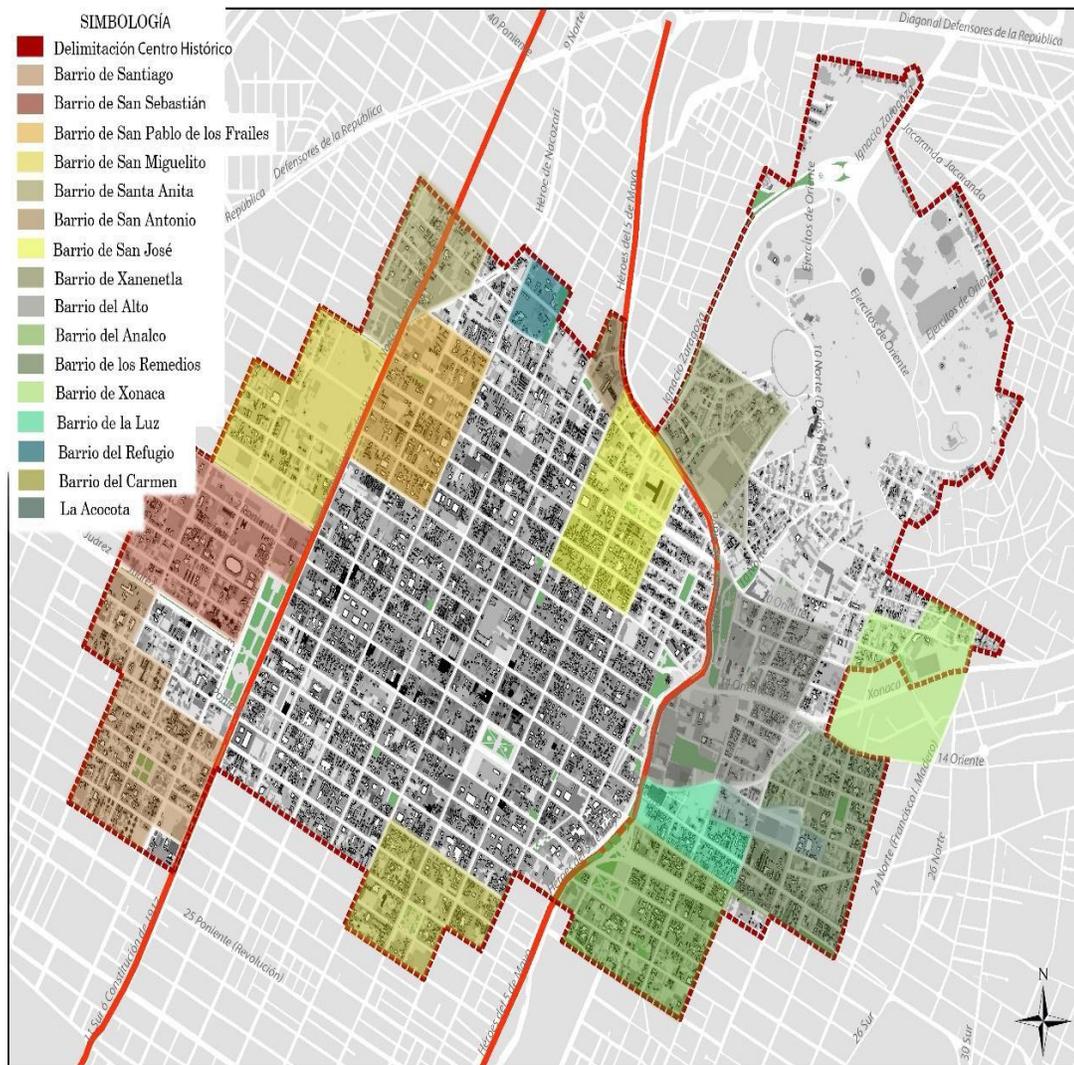
- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1. Xonacatepec | 7. San Pablo |
| 2. Los Remedios | 8. Santa Ana |
| 3. El Alto | 9. San Miguel |
| 4. La Luz | 10. San Sebastián |
| 5. Analco | 11. San Matías |
| 6. San Antonio | 12. Santiago |

Fuente: Plano Dirk Bühler, H.H. Bancroft Collection Library, 2001



El boulevard 5 de mayo hoy en día es una de las arterias principales para dar acceso a los automóviles y transporte público a la zona central del CH, mientras que para los peatones esta representa una barrera debido a la intensidad del flujo vehicular y a sus dimensiones que dificultan el cruce y acceso de las personas. Lo mismo sucede en el caso de la 11 sur, las velocidades que se manejan en esos puntos contribuyen a generar núcleos de inseguridad para las personas, además de que son vialidades que segmentan el CH y contribuyen a que éste sea un sitio únicamente de paso para algunas personas, ya que el boulevard 5 de mayo y la 11 norte- sur son dos arterias que permiten atravesar la zona central de ciudad de norte a sur. (Ver Figura 2).

Figura 2. DELIMITACIÓN ACTUAL DE LOS BARRIOS DE LA CIUDAD DE PUEBLA



Fuente: Programa de Desarrollo Urbano y Sustentable del Municipio de Puebla, 2014 y delimitación de Centro Histórico del Decreto de 1977. Elaboración propia.



En este En sentido, además de la transformación y segmentación del CH y sus barrios a partir de las vialidades principales de flujo, dentro de los barrios históricos se ha detectado una constante invisibilización, ya que son escasas las acciones para su rescate o conservación. Sin embargo, es posible destacar que en el Barrio de San Francisco en el año 1999, se ejecutó el Proyecto de Paseo del Río San Francisco abarcando originalmente 23 manzanas, cuando se establece el Centro de Convenciones. En este proyecto como señala Cabrera (2008, p.35), se “plantea rescatar el río y establecer un corredor turístico tipo Venecia, además de hoteles de primera, centros de convenciones y comerciales”, sin embargo, la polémica social que este proyecto causó lo redujo a una intervención de únicamente 8 manzanas.

Las consecuencias de despojo y represión desatadas desde el proceso de expropiación, amplían la oposición social con la integración de las organizaciones de barrio, y de profesionistas que además de la conservación del patrimonio cultural plantean la conservación de los residentes en el sitio (Cabrera, 2008, p.35)

El proyecto del “Paseo del Río San Francisco” destaca por integrar los barrios históricos en la política de renovación urbana pero que desplazó forzosamente a unos “2000 habitantes” (Téllez en Cabrera, 2015, p.64). Incluyéndoles en el esquema de turistificación de la ciudad, ya que en él se capitalizaba el patrimonio para que este fuera consumido. La ejecución del proyecto afectó la zona fundacional de la ciudad, siendo los barrios históricos de Analco, el Alto, la Luz y Xanenetla los más impactados. Se provocó la transformación de la ciudad a un nuevo esquema policéntrico el cual requería políticas complementarias que permitieran que la ciudadanía se dispersara en ese esquema y consumiera la nueva oferta de centro urbano, con base en el creciente uso del automóvil. Mientras que en el CH se había “privilegiado la recuperación del patrimonio urbano arquitectónico con fines económicos y políticos, generando el desplazamiento en varios momentos históricos de sus habitantes económicamente desfavorecidos” (Cabrera, 2015, p.66). Mostrando la historicidad como un privilegio de aquellos que podían costearlo y contribuyendo a su despoblamiento.

Otro proyecto de modernización se aplicó en el barrio de Santiago que fue dignificado entre los años 2005 y 2007, colocándose guarniciones, banquetas, topes y pintura en fachadas, es en este barrio donde se ubica la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, y por ella una importante afluencia de estudiantes en la zona, actualmente es el único que cuenta con un Plan de Manejo para su gestión. Es importante mencionar que cada uno de los barrios conserva sus propias tradiciones y costumbres lo que refiere un trato particular, pero integrado, que permita solventar las necesidades de cada uno e integrarse entre sí.

La situación de abandono en los barrios genera un mayor contraste con respecto al proceso de patrimonialización en el primer cuadrante del CH de Puebla y, hasta cierto punto, una desconexión a nivel espacio público derivada de los estigmas que estos tienen, en el cual se ha provocado que la vocación se haya convertido en un monumento que tiene como objetivo su: contemplación, debido a ello y a partir de las instancias reguladoras particulares de la Zona de Monumentos existen restricciones para la acción, con la precisa finalidad de preservar las características históricas del centro urbano como parte del legado de los poblanos. En relación con esto, y debido al enfoque de monumento que se aplica en esta zona, sus fines turísticos se han acentuado y por lo tanto las actividades de consumo son las principales vocaciones que tiene hasta la actualidad, aunque diversas experiencias y estudios muestran el rol fundamental de la caminabilidad para facilitar dichas actividades de consumo, ya que permite el acceso a los establecimientos, las acciones son aún incipientes al respecto;



por lo que, como parte del análisis del presente artículo, se plantea la importancia que tiene la movilidad no motorizada en un esquema de ciudad patrimonializada y turistificada, ya que es este modo de desplazamiento el principal que permite el consumo de la misma.

La estructura monocentrica y compacta que caracterizó a la ciudad de Puebla, se fue alterando como consecuencia del creciente proceso de urbanización que propició el surgimiento de nuevas colonias en distintas zonas de la ciudad, ofreciendo infraestructura y equipamientos novedosos y provocando así que el centro disminuyera su población. “El origen de los crecimientos periféricos, es decir, el momento en que por razones naturales del incremento de la población y la aparición de nuevas concepciones urbanas y arquitectónicas” (Montero, 2003, p.8), necesitó que la ciudad fuera reconfigurada considerando entonces ya la periferia, Montero plantea que fue en los años 60’s el parteaguas del urbanismo en la ciudad de Puebla, con 68 colonias asentadas, equivalentes en 60 colonias y 8 porciones de barrio, así como 17 juntas auxiliares en el municipio. “Al mismo tiempo que se construían nuevas colonias y fraccionamientos en la periferia; la ciudad histórica, desde el punto de vista geográfico, comienza a configurarse como el centro” (Montero, 2003, p.24)

La franca ruptura del modelo monocéntrico ocurre con la creación de la zona de Lomas de Angelópolis aproximadamente en el año 2005, la cual funge como una oferta inmobiliaria atractiva que ha conducido al despoblamiento de otras zonas de la ciudad fuera de la Zona de Monumentos. Este es un fenómeno que surge como parte del proceso de metropolización, de la Zona Metropolitana de Puebla- Tlaxcala.

En este sentido, y retomando la zona de estudio el abandono habitacional es demostrado por medio de que la densidad poblacional del CH ha estado en constante actualización debido a la modernización y el desplazamiento de vivienda a la periferia.

Figura 3. DENSIDAD POBLACIONAL DEL CENTRO HISTÓRICO



Fuente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Sustentable del CH de Puebla, p. 5

Como se muestra en la Figura 3 la tendencia respecto a la densidad del CH ha sido a la baja desde 1978, debido a la migración de la vivienda poco a poco a la periferia provocando un alto nivel de abandono en los inmuebles catalogados como históricos, y el uso comercial prevalece, generando una dinámica de movilidad particular en la zona, que implica de manera prioritaria el acceso y uso de los bienes y servicios del centro urbano, éste se ha convertido en una cuestión más de visita y consumo que de vivencia cotidiana, hoy en día debido a que se han generado nuevas colonias y asentamientos, los servicios también se han ido desplazando, a pesar de que en el CH podemos encontrar una basta oferta de servicios, el resto de la ciudad ya cuenta también con este mismo esquema, por lo que para muchas personas ya no es necesario ni visitar, ni acudir al CH.

Fue en el periodo de la industrialización, llegada la estabilidad política de 1929, cuando comienza el abandono del CH en su uso habitacional originado en la utopía de la vida



“suburbana” y por las problemáticas ya existentes en la zona, comenzando a desplazarse a las periferias donde se asientan las nuevas colonias y fraccionamientos, es cuando los inmuebles del CH son subdivididos para arrendar sectores populares y se convierten en vecindades, además que se reconfiguran las necesidades de desplazamiento, ya que se comienzan a generar nuevos núcleos de vivienda que representan nuevas necesidades en la movilidad de las personas, por ejemplo, el surgimiento de una red cada vez más extensa de vialidades y, por ende, modos de transporte que permitan solventar a las personas las nuevas distancias . Entre 1929 y 1970 se produce una ola de desempleo a partir del proceso de declinación de la industria textil, lo que orilló la ocupación de calles en el CH por el comercio ambulante. Es en este contexto cuando surge “la necesidad de modernización de la estructura vial interna” (Cabrera, 2015, p.57), con la finalidad de que existiera una mayor funcionalidad en la ciudad.

A partir de este conjunto de actividades comerciales entre el comercio formal e informal, “el Centro Histórico en 1975 llega a recibir diariamente hasta 186,000 personas” (Patiño en Cabrera 2015, p.59), consolidado ya, como un lugar de concentración de servicios, equipamiento y comercio. Las calles del CH entonces estaban llenas de ambulantes por lo que la actividad del consumo en la zona era una constante, a partir de esto comienza a originarse una intensa movilidad provocando nuevas necesidades de desplazamiento, las cuales originaron la concentración del transporte público en la zona hasta 1986 que a partir de los objetivos de conservación, los ambulantes son expulsados de la zona central, ya que la etiqueta patrimonial requiere de mejorar la imagen urbana y ordenar la ciudad, a partir de su desplazamiento (Cabrera, 2015, p.60).

Respecto al comercio ambulante, ha estado sujeto a políticas de desalojo y represión a partir de la declaratoria de la UNESCO de 1977, ya que los fines de conservación no permitían este tipo de actividades por lo menos en el primer cuadro, desplazando así la actividad ambulante del mismo. Dicha zona central del CH ha sido especialmente tratada para el turismo, concentrándose en ella las políticas de recuperación con esos fines, rezagando los barrios históricos y etiquetándolos como zonas intersticiales, la zona central a partir de los proyectos implementado a nivel turístico como hoteles boutique en casonas, museos, entre otros, así como los establecimientos comerciales se ha tornado en un sitio, de manera principal, para el consumo. La vocación principalmente turística resalta hitos como la Catedral, la biblioteca Palafoxiana y el Teatro Principal, por mencionar algunos, los cuales son explotados como objetos de consumo turístico, además del sentido simbólico que tienen para los habitantes de la urbe, y los cuales requieren ser atendidos en cuestiones de movilidad para que turistas y visitantes tengan acceso a ellos.

En el primer cuadrante del CH se ha fabricado un escenario de consumo para el disfrute de los visitantes, se destaca la ejecución de múltiples proyectos de inmuebles históricos convertidos en equipamiento turístico, por lo que se plantea que únicamente esta zona esta turistificada.

La concentración de actividades derivadas de la actividad económica y turística del CH fueron un factor de gran peso para la actual dinámica de movilidad en la zona, ya que esta actividad era principalmente enfocada al consumo y como sitio de paso, los diferentes modos de transporte estaban presentes en el espacio público del CH, sin embargo, debido a los horarios de dichas actividades llegaba un momento en la zona que lo hacía parecer pueblo



fantasma, la vida en el CH entonces, parecía momentánea, incluso los sitios en lo que se pretendía promover la permanencia simulaban tener horarios comerciales.

Otro fenómeno que es importante mencionar es la gentrificación, el cual pareciera un fenómeno forzoso de cualquier CH que se quisiera renovar, ya que los costos son elevados por el tipo de intervención equivalente a la restauración y conservación monumental, lo cual hace que deje de ser asequible a las clases sociales bajas, por lo que es necesario el encontrar un punto medio que no sea injusto para los habitantes actuales. Esto basado en la sustitución de los pobladores originarios de un centro urbano y el aburguesamiento del territorio. Proceso que tiene influencia en la movilidad urbana de las ciudades, además del cambio social “mediante el cual los grupos poblacionales de menor capacidad económica, que ocupaban algunos barrios del centro urbano en proceso de decadencia, se han visto reemplazados por clases más acomodadas” (Awad, 2014)¹.

En este sentido entonces, los Centros Históricos ante el fenómeno de la gentrificación funcionan como espacios “revalorizados” que provocan la exclusión de los habitantes tradicionales de la zona, sus efectos con respecto a la movilidad se basan en el movimiento de las personas a la periferia y por ende influye en la movilidad residencial generando un aumento en los viajes entre la periferia y el centro, ya que las personas comienzan a vivir en la periferia y ya sea sus centros de estudio o trabajo se encuentran en el centro, dinámicas diferenciadas según la clase social, ya que aquellos que no tienen la suficiente solvencia económica para acceder a modos de transporte para largas distancias se encuentran lejos de sus centros de trabajo y por ello se les excluye de caminar y andar en bicicleta como modo de transporte, siendo estos modos los más económicos. Es imprescindible entonces, pensar en la accesibilidad de las diferentes zonas de la ciudad, incluyendo los Centros Históricos, ya que esto los hará más visitables o óptimos para ser habitados.

En una prueba piloto llamada “ándale” elaborada por la Secretaría de Movilidad del municipio de Puebla entre 2017- 2018, con el objetivo de implementar un estudio de movilidad urbana que permitiera ampliar y rescatar el espacio público para la seguridad, convivencia y disfrute de los peatones en el CH de Puebla, se realizaron encuestas a 1,529 personas:

47% mujeres, 53 % hombres, de las cuales 680 indicaron que el motivo de su visita al Centro Histórico era por trabajo, 426 por visita, 149 para compras y 77 porque este era parte de su traslado cotidiano. Con el siguiente reparto modal: 41% en transporte público, 34% en vehículo particular, 11% a pie, 6% en bicicleta, 4% en RUTA, 4% uber, 1% en taxi y 1 % en motocicleta. Dentro de esta encuesta un 79% estaban de acuerdo en incrementar el número de calles peatonales como estrategia para contribuir a la caminabilidad de la zona”. (H. Ayuntamiento de Puebla, 2018)

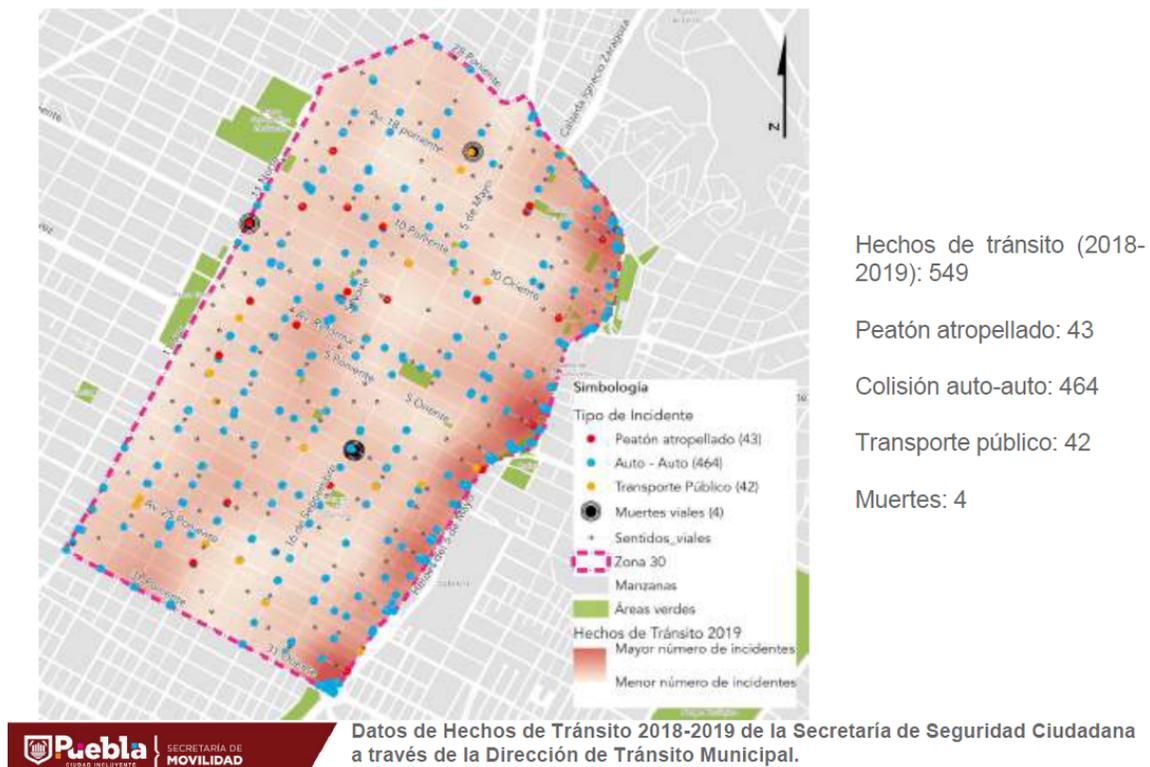
Lo que permitió conocer que a partir de la muestra de este grupo de 1,529 personas que visitan o pasan por el CH en su mayoría con un 41% lo hacen en transporte, seguido por el 34% en vehículo particular y el 11% a pie. Situación que contrasta completamente con los datos de intermodalidad en la Ciudad de Puebla, cuyo último registro data del 2010, en dicha Encuesta Origen Destino se reconoce que el transporte público es el modo de desplazamiento más utilizado, seguido por transitar a pie.

¹ Véase: <https://ecomovilidad.net/global/las-consecuencias-de-la-gentrificacion-en-la-movilidad-urbana/>

En el caso de Puebla en el año 2010 se realizó el último ejercicio de reparto modal con base en una muestra de 3,561,312 viajes realizados diariamente en su capital, de los cuales se arrojó que el modo de transporte más representativo con el 46.56% de los viajes fue el transporte público, seguido de un 34.04% realizados a pie, el 13.16% en automóvil particular, 1.88% en bicicleta y 4.36% en otros modos de transporte (H. Ayuntamiento de Puebla, 2011).

Las características urbanas del Centro Histórico, como los anchos de carril y el límite de velocidad de Zona 30, deberían hacer que este fuese el segmento de la ciudad más amigable con los peatones y ciclistas, ya que la política que regula la seguridad vial de la zona es relativamente más estricta, sin embargo, el Centro Histórico es la zona con mayor cantidad de hechos de tránsito en la ciudad con un total de 113 hechos de tránsito, de los cuales 13 involucraban al peatón, 10 a transporte público y 93 a vehículos particulares en un periodo de 1 de enero a 30 de septiembre de 2020 (SEMOVI, 2020, p.44). Respectivamente para actuar acorde a la temática de seguridad vial en el Centro Histórico se delimitó la Zona 30, la cual fue establecida en el Programa de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS) para la cual se ejecutan las medidas para la pacificación de tránsito en la zona, con la finalidad de hacer respetar los límites de velocidad impuestos en las calles. (SEMOVI, 2020, p.9), el objetivo era el de “Establecer una estrategia que permita ser monitoreada, evaluada y consolidada para generar un proyecto que permita una convivencia armónica entre los diferentes usuarios de la vía pública” (SEMOVI, 2020, p.22)

Figura 4. ANÁLISIS DE SEGURIDAD VIAL EN ZONA 30



Fuente: Estrategia de Pacificación de Tránsito, SEMOVI, 2020



En el análisis de la Zona 30 del Centro Histórico con respecto a los hechos de tránsito se muestra en la figura 4, la información recabada en el polígono a partir de los Datos de Hechos de Tránsito 2018- 2019 de la Secretaría de Seguridad Ciudadana a través de la Dirección de Tránsito Municipal, donde se gráfica por medio de un mapa de calor las zonas con mayor número de incidentes viales e incluso la zona donde se han dado las muertes por hechos de tránsito en la misma.

El garantizar las condiciones, tanto de seguridad vial, como de accesibilidad, en el Centro Histórico, es parte de velar por la integridad de la población que transita en cada zona, contribuyendo al uso del espacio público y a la realización de las actividades de consumo que hoy en día se concentran en él. La movilidad es un derecho que es reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos hasta el año 2020, por lo que en anteriores casos estos paradigmas no eran considerados en los estatutos básicos del derecho humano. Sin embargo, ahora que lo son y que sabemos que el Centro Histórico, se caracteriza por: 1. Es la zona con mayor cantidad de hechos de tránsito. 2. Las personas lo transitan en automóvil posiblemente por su falta de accesibilidad. 3. Alberga una alta concentración de actividades económicas, así como una riqueza histórica percibida como escenario que lo hace un atractivo primordial para el turista. ¿Cuál es el futuro de la movilidad en Puebla como una Ciudad Turística? Es primordial reconocer que los factores de carácter histórico en las ciudades si bien necesitan ser conservados, esto no debe ser la prioridad, la prioridad deben ser las personas que habitan y visitan la zona. El asegurar las condiciones de movilidad para que las personas puedan acceder a bienes y servicios forma parte de la dinámica turística de la zona. La movilidad turística, y sus enfoques, si bien no abona a la redensificación del todo debido a que esas serían otras políticas para analizar, es un paradigma que podría abonar a la habitabilidad del Centro Histórico y no sólo en su sentido monumental, es cierto que los visitantes tienen conocimiento de la belleza y atracciones que alberga el Centro Histórico, porque así es como éste es vendido o distribuido ante su vocación de ciudad turistificada (Méndez, 2016). Pero esto ha sido fabricado, con la mera intención de incitar al consumo en la ciudad histórica y dejar de lado a las personas, ¿Qué generaciones disfrutarán del patrimonio histórico si las condiciones de las ciudades no permiten que estas sean habitables y que por tanto velen por la integridad física de sus habitantes y de presentarles condiciones de movilidad para su disfrute?

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos menciona en su Artículo 4to que “toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar” lo cual podemos relacionar con el derecho al espacio público como un espacio necesario para el desarrollo y bienestar de las personas, y por ende un espacio público donde todas las personas podamos circular en el modo de transporte que decidamos.

En el Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla se hace énfasis en la necesidad de generar líneas de acción enfocadas a mejorar las condiciones de movilidad para las personas, independientemente del modo de transporte que estas elijan, basándose en la indicación de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo urbano que indica en su artículo 70 que “las políticas de movilidad deben ser parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos y que estas deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades, que ofrecen sus Centros de Población” (PMUS, 2017) procurando



la accesibilidad universal de las personas, fomentar la distribución equitativa del espacio público de vialidades, entre otras.

La caminabilidad, en el caso del Centro Histórico, como parte de la movilidad no motorizada, representa en él la capacidad de recorrer a pie la zona de forma accesible, segura, cómoda, legible y directa, y su importancia reside en que al ser un centro de consumo es necesario que las personas accedan a los sitios que les ofrecen los insumos de su interés en el núcleo urbano,

CONCLUSIONES

Las condiciones de movilidad en el Centro Histórico para los actores de la movilidad no motorizada, han sido poco atendidas, en un contexto de modernización con el consiguiente predominio del automóvil y de priorización de políticas de conservación del entorno arquitectónico. Desatención que coloca a los peatones en situación de vulnerabilidad. Los hechos de tránsito registrados en la zona de estudio, nos hacen referencia a la urgente necesidad de priorizar las condiciones de accesibilidad y seguridad vial, con la finalidad, también, de que el sentido monumental y comercial del Centro Histórico pueda ser *conservado*. “Las cartas y recomendaciones internacionales (UNESCO, Unión Europea, Consejo de Europa, O.M.T. Organización de Ciudades Patrimonio de la Humanidad, etc.) vienen propugnando la necesidad de replantear nuestros modelos de gestión patrimonial y de desarrollo turístico” (Troitiño, 2016, p.5).

Con base en el análisis desarrollado consideramos que, dentro de los modelos de gestión patrimonial y de desarrollo turístico, uno de los ejes más importantes a estructurar y atender es el de la movilidad, debido a que las condiciones de ésta en la zona de estudio, son potencialmente influyentes en poder llevar a cabo las actividades cotidianas del Centro Urbano. Considerando estrategias específicas que permitan que los proyectos y políticas a nivel ciudad en el Centro Histórico contemplen la accesibilidad de todos los modos de transporte. Para lo cual es necesario visibilizar el importante papel que representa la caminabilidad en un Centro Histórico, no solo para propiciar las experiencias estéticas para residentes y turistas, sino fundamentalmente para propiciar su habitabilidad para los habitantes originarios.

El territorio imaginado del Centro Histórico es actualmente un sitio de paso con vocación turística donde su utilización se acota a determinadas horas del día. Su valorización cultural se ha visto afectada por su tratamiento como objeto de consumo: limpio, ordenado e iluminado, pretende mostrarse como una atracción turística que vele por el desarrollo económico de la zona a modo de convertirse meramente en un negocio, si bien, las políticas de redensificación en esta zona pueden contribuir a afrontar las consecuencias del despoblamiento que provoca que el Centro Histórico se vuelva un pueblo fantasma en determinadas horas del día, la actividad turística y de consumo podría ser potenciada a partir de la mejora en las condiciones y oferta de movilidad existente, por ejemplo, a través de corredores peatonales seguros para las personas, podríamos fomentar la vivencia de este lugar durante un periodo más prolongado de tiempo, permitiendo a los restaurantes, tiendas, entre otros, que expandan su horario, ya que los clientes y usuarios tendrán un entorno seguro para visitarlos. Si bien, estas condiciones de movilidad existen durante los fines de semana, se acota a sitios concurridos como el zócalo, o la calle 5 de mayo, la cual, es una calle peatonal sumamente concurrida, que da acceso a todo tipo de prósperos negocios y que en



conectividad con el mercado de la Victoria forman un corredor de consumo y potencial económico importante en la zona.

Como se ha mostrado, en el caso del Centro Histórico de la ciudad de Puebla la política se ha enfocado y preocupado por cuestiones como el turismo, el desarrollo económico y el despoblamiento, desatendiendo otras problemáticas, también producto de la modernización, como son las prácticas de movilidad y transporte de la zona, las cuales influyen directamente en todas las demás cuestiones que se han pretendido atender. La modernización en sí no sólo acentuó las necesidades de conservación de este polígono, sino que modificó las dinámicas de movilidad y consumo en el mismo.

Como se menciona en el desarrollo del documento, respecto al concepto del *New Urbanism* los Centros Históricos son, en esencia, la ciudad modelo, en la cual es posible combinar en distancias la vivienda y los servicios básicos, teniendo al alcance los insumos para desarrollarnos, si bien el enfoque que se las ha dado es principalmente hacia la patrimonialización y la importancia económica de la misma, contribuir con la construcción de nuevos ejes y estrategias que intervengan el Centro Histórico de manera integral puede traer otros beneficios que vayan más allá de la potencialidad turística, como la habitabilidad general de la zona, que a su vez puede contribuir a temas como la redensificación, la permanencia, entre otros.

Es necesario concebir el espacio público para la movilidad como un espacio de acceso, un lugar de encuentro que estimula vitalidad del patrimonio, propiciando y mejorando las condiciones de caminabilidad para que la ciudad turistificada sea alcanzable, caminable, vivible y el fenómeno de patrimonialización no sea autor de su segregación, sino que las calles y el espacio público sean el conector e integrador de vida del sitio histórico.

Hasta la fecha la redensificación del Centro Histórico provocada por esta clase de política urbana se muestra como una preocupación en el actual Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Sustentable del Centro Histórico del municipio de Puebla, promoviendo estrategias para el “re poblamiento de la zona de estudio mediante el aprovechamiento del patrimonio construido” (H. Ayuntamiento del municipio de Puebla, 2015, p.5). Pero esta no es la única problemática que el Programa aborda, plantea diversos criterios también con respecto al espacio público y la movilidad que se enfocan en devolverle su vocación al espacio, proponiendo estrategias al objetivo, como el mantenimiento de áreas verdes, el mejoramiento de condiciones ambientales y la eficiencia energética. Respecto a la movilidad urbana sustentable, se propone la priorización del peatón en proyectos de movilidad bajo criterios de accesibilidad universal.

Sin embargo, habría que preguntarse si ¿es posible considerar acciones básicas que velen por seguridad, bienestar y accesibilidad de los que utilizan las calles de la manera más amigable? La necesidad de transformar las ciudades en sitios seguros para que todo tipo de usuarios accedan a los bienes y servicios y disfruten del territorio pareciera utópica ante la realidad que se vive en las ciudades, donde a pesar de que cada vez establecen más políticas en este sentido, aún se sigue priorizando el patrimonio monumental y el provecho económico que este representa antes que la habitabilidad y la vida en los centros urbanos, sin embargo, ¿cómo va a ser disfrutado el patrimonio sin el impulso de políticas para las personas en el espacio público y la importancia de su movilidad?

Un plan integrado para atender la problemática de los Centros Históricos debe establecer estrategias que no sólo se enfoquen en el patrimonio, el turismo, el impulso económico y la



vivienda, existe una dinámica que influye en todos esos enfoques y por ende debe ser también atendida, ya que tendrá una contribución al aspecto de habitabilidad de la zona. Considerar la movilidad como parte de la política de revitalización del Centro Urbano no sólo implica reconocerla, sino establecer estrategias para generar condiciones respecto a todos los modos de transporte.

La contribución que pretende ofrecer el presente documento es la de visibilizar la importancia que tiene la movilidad, principalmente la no motorizada como los peatones, en una concepción de ciudad que se ha enfocado al consumo, y como a partir del reconocimiento de esta característica, la generación de políticas públicas integrales en el ámbito podría influir en las demás problemáticas existentes en el Centro Histórico.

Considerar en el Centro Histórico un concepto como el *New Urbanism*, por supuesto reflexionado a la luz de nuestras condiciones particulares, puede abonar a la revitalización de éste. El Centro Histórico, no se trata sólo de patrimonio, ya que se trata de un bien cultural que representa una construcción histórica de la misma sociedad, ¿para qué queremos patrimonio sin personas? ¿de qué serviría el legado histórico sin alguien a quien le diera identidad? La ciudad histórica, no puede ser sólo acotada a las consecuencias de su patrimonialización, sino que debe ser considerada desde su concepto como paisaje urbano histórico más allá del mero sentido monumental, el patrimonio requiere de quien lo visite, lo contemple y lo viva, y para ello es necesario reconocer la importancia que tiene la dinámica de la movilidad para que esto suceda, y a raíz de ello considerar y reforzar la política respecto a ella que nos aporta un beneficio integral para que el Centro Histórico sea una ciudad viva y no un monumento exánime.

En el caso específico de la movilidad no motorizada, es el desplazamiento más cercano con el sentido como bien cultural de la ciudad, ¿acaso podemos entrar a la fuente de San Miguel o a la Catedral en auto? Caminar es un aspecto imprescindible en las ciudades, por lo que la política enfocada en ese aspecto es primordial para que la ciudad cumpla su función de lugar para desempeñar la vida urbana.

REFERENCIAS

- Álvarez, A. (2006). *El mito del Centro Histórico*. Puebla; Universidad Iberoamericana Puebla.
- Ávila, F. (2010). Crítica a la modernidad: el eclipse de la razón. *Revista de Artes y Humanidades UNICA*, 2(2), 167-185.
- Awad, S. (2014) Las consecuencias de la gentrificación en la movilidad urbana en ecomovilidad.net. *Revista electrónica de Transporte público y movilidad urbana sostenible*. Recuperado de <<https://ecomovilidad.net/global/las-consecuencias-de-la-gentrificacion-en-la-movilidad-urbana/>>
- Bühler, D. (2001). *Patrimonio de Arquitectura Civil del Virreinato*. München, Alemania: Deutsches Museum.
- Cabrera, V. (2008). *Política de renovación en centros históricos de México*. Quito; Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos- OLACCHI Quito.
- Cabrera, V. (2015). Elitismo de la política urbana. Centro Histórico de Puebla, México. *Revista Mañongo*, 23(44), 43-70.



- Carrión, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *EURE*, 31(93), 89-100.
- Diez de la Cortina, Elena. (s.f.). *El positivismo de August Comte*. Raiola Networks. Recuperado de <<http://cibernous.com/autores/comte/teoria/biografia.html>>
- García, Emma. (2015). *Los barrios antiguos de Puebla*. Puebla. Colección Alfeñique.
- H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla (2011). *Programa de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Puebla*. Puebla.
- H. Ayuntamiento de Puebla. (2014). *Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla* reformado con fecha 20 de junio de 2014. Puebla;
- H. Ayuntamiento de Puebla. (2015). *Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla*. Puebla.
- H. Ayuntamiento de Puebla. (2018). *Memoria Documental del Estudio de Movilidad Urbana en el Centro Histórico*. Puebla; Dirección de Gestión de la movilidad.
- Lefebvre, Henri. (2001). *The Production of Space*. Londres, Blackwell.
- Lindón, Alicia. (2017). La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana. *Territorios*, (7), 27-41.
- Marulanda Gaviria, Juan. (2012) El Fenómeno de la metropolización en la ciudad moderna latinoamericana. *Sociedad-Espacio-Naturaleza*. Recuperado de <<https://sociedadespacionaturaleza.wordpress.com/2012/03/16/el-fenomeno-de-la-metropolizacion-en-la-ciudad-moderna-latinoamericana/>>
- Márquez Gómez, Daniel. (s.f) *Peatonabilidad, Accesibilidad o caminabilidad y la legislación del Distrito Federal en Materia Urbana y Vialidad*. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México.
- Méndez, Eloy. (2016). *El imaginario de la ciudad*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Montero, C. (2003). *Patrimonio Arquitectónico del Siglo XX en Puebla*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Ramírez, B. y Padilla, E. (2014). *Teorías sobre la ciudad en América Latina*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Secretaria de Movilidad del municipio de Puebla (SEMOVI). (2020). *Estrategia de Pacificación Zona 30 del Centro Histórico- Ciudades Humanas y Seguras Puebla*; H. Ayuntamiento del municipio de Puebla.
- Troitiño, Miguel. (2016) Patrimonio y turismo: reflexión teórico- conceptual y una propuesta metodológica integradora aplicada al municipio de Carmona. Sevilla, España. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 20. Recuperado de < <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/543>>