



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA.

**INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
“ALFONSO VÉLEZ PLIEGO” (ICSyH-AVP)**

**PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA DE POSGRADO EN
ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES**

**PLAN DE ESTUDIOS:
MAESTRÍA EN TERRITORIO, TURISMO Y PATRIMONIO**

ASIGNATURA:

TESIS

Movilidad en la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla.

José Alipio Bailleres Carriles.

Director de tesis: Dr. Francisco Vélez Pliego.

Asesor: Dr. Carlos Montero Pantoja.

Asesor: Dr. Sergio de la Luz Vergara Berdejo.

Asesora externa: Mtra. Elena del Sagrado Corazón Limón Ríos.

Puebla, Marzo de 2021

Índice

Introducción.....	4
Capítulo Primero.	
I- Marco teórico.....	8
Capítulo Segundo.	
I- Metodología.....	23
II- Delimitación espacial y territorial.....	29
Capítulo Tercero.	
I- Despoblamiento.....	30
II- Programas de Políticas públicas	38
Capítulo Cuarto.	
I- Gentrificación.....	46
1. Trabajo de campo.....	83
2. Proyecto Paseo Río San Francisco.....	96
3. Ciudad del diseño, artes y cultura.....	108
Capítulo Quinto.	
I- Movilidad.....	114
II- Afluencia turística.....	158

1. La plataforma digital Airbnb.....	166
2. Turismo religioso.....	171
3. Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán.....	176
4. Central de Autobuses de Puebla. CAPU.....	179
III- Antecedentes de la vida cotidiana.....	186
1. Mapas mentales.....	196

Capítulo Sexto.

I.- Conclusiones.....	204
-----------------------	-----

Bibliografía.....	226
-------------------	-----

Apéndices

Siglas.....	231
Mapas.....	234
Gráficas.....	235
Tablas.....	237

Introducción.

En esta tesis se analiza el centro histórico de Puebla desde sus antecedentes eminentemente comerciales, así como su paulatino despoblamiento y abandono, mismos que generaron áreas vulnerables. Se estudian los programas que las políticas públicas han implementado con acciones de rescate y puesta en valor de la zona de monumentos enfocadas en la turistificación, que junto con la inversión privada destinada al rescate de casas para el hospedaje de turistas, convierten a la ciudad en un patrimonio mercancía, generándose transformaciones socioterritoriales con un modelo de gentrificación turística.

Son varias las preguntas de investigación que se plantean en esta tesis: ¿cuál es el modelo de gentrificación que se ha generado en el centro histórico de la ciudad de Puebla? ¿Cómo ha afectado la turistificación la movilidad dentro de la zona de monumento? ¿Cómo ha modificado la gentrificación los usos del suelo?

La hipótesis que se tiene es que la gentrificación se ha dado a través de la turistificación, producto de los programas de políticas públicas para la reactivación de la economía y la repoblación de la zona central, antes ciudad toda y que a través de varias décadas ha sido paulatinamente abandonada por sus habitantes. Este fenómeno es similar al que sucede en varios centros históricos del mundo, analogías que se analizan también en esta tesis. Un objetivo de este trabajo ha sido analizar los medios que han generado el modelo de gentrificación del centro histórico de la ciudad de Puebla. La hipótesis de la que se parte es que el modelo ha sido la gentrificación turística.

En este trabajo se desglosan cronológicamente los programas y planes que han fomentado el turismo para impulsar a través de él la economía del centro histórico de la ciudad, que seguidos de la inversión privada crean un negocio cuyo beneficio repercute solamente en los inversionistas y la imagen política de los gobernantes, segregando a la población dependiente que ocupaba los sitios revalorados.

En el capítulo cuatro de este trabajo se describe el modelo clásico de gentrificación anglosajona y angloamericana; se hace una comparación con las características con que se genera este modelo en ciudades latinoamericanas y se presentan analogías con el centro

histórico de la ciudad de Puebla. Son varios los autores que se han consultado para comprender las diferentes características de la gentrificación y las transformaciones socioterritoriales que provocan la pérdida de las tradiciones y costumbres de los barrios centrales.

La gentrificación turística ocasiona la modificación de los usos del suelo de los centros históricos y barrios donde se presenta. En este trabajo se exponen los resultados de la investigación de las modificaciones de uso del suelo que han ocurrido en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla debido a su turistificación. Para realizar este análisis se realizó un trabajo de campo que consistió en efectuar un censo de los usos del suelo actuales en una poligonal de estudio dividida en cinco sectores. Los resultados obtenidos se presentan en planos y gráficas en los que se aprecia claramente cómo los nuevos usos del suelo están enfocados hacia el mercado turístico, sustituyendo a los tradicionales comercios de barrio, siendo pocos los servicios y equipamientos que perviven en la zona.

El proyecto que mejor ejemplifica lo expuesto es el del paseo del río de San Francisco, por tal motivo se describe en este texto su implementación, análisis de investigadores y sus consecuencias, así como su expansión hacia el poniente dentro de la poligonal de estudio del trabajo de campo de esta tesis. De igual manera se comenta el proyecto de intervención en el barrio de El Alto, barrio primigenio de la fundación de la ciudad de Puebla. Este último proyecto lo presentan sus promotores como centro cultural, inteligente, de emprendimiento, gastronómico y sostenible. Con ello se enmarca dentro del concepto de *Ciudad del diseño, artes y cultura* que también se expone en un apartado de este trabajo junto con un análisis sobre el tema de la cultura en la puesta en valor de los centros históricos.

Para comparar las modificaciones que ahora se presentan en el centro histórico de Puebla se analizaron los antecedentes de la vida cotidiana, mismos que se narran en este texto. De igual manera se presentan mapas mentales del imaginario que tienen en la actualidad varias personas que han sido consultadas acerca de esta centralidad.

El creciente flujo de turistas que visita el centro histórico de Puebla se expone en este trabajo por medio de diversas gráficas, cuyos datos se obtienen de Datatur, página oficial de

la Secretaría de Turismo. La guía para obtener información al respecto y colaboración a la investigación se obtuvo gracias al anterior Secretario de Turismo del estado de Puebla, Lic. Alejandro Cañedo Benítez.

Para demostrar el incremento del turismo, se realizó trabajo de campo en el Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán y en la Central de Autobuses de Puebla (CAPU), donde se cuantifica la llegada pasajeros y el porcentaje que tiene como destino principal el centro histórico de la ciudad de Puebla. Además de estos principales receptores de turistas se suma a la cuantificación de turistas los que llegan en autobuses rentados desde otras ciudades y se estacionan en el barrio de Analco.

La sustitución del uso habitacional de las viviendas del centro histórico por el de hospedaje destinada al turismo, ha sido favorecida con la implementación de las plataformas digitales de oferta de alojamiento para el turista, como es el caso de Airbnb. Por tal motivo se incluye en este trabajo un apartado sobre esta aplicación que ha incrementado la llegada del turismo global a la ciudad de Puebla y que no se registra como cuarto de hotel en los datos oficiales de la Secretaría de Turismo.

Un apartado de la afluencia turística se enfoca en el turismo religioso, especialmente en la Semana Santa de la que también se elabora una tabla comparativa de varios años y que complementa la investigación del incremento de visitantes a la ciudad de Puebla.

Una propuesta que se plantea en esta tesis es que la sociedad deberá participar cuidando que haya un equilibrio entre la puesta en valor del patrimonio material y el patrimonio inmaterial, para que la gentrificación turística no modifique las tradiciones y costumbres del centro histórico de Puebla. Para este fin se analizaron los programas de concientización que han funcionado en otros países como lo han sido el Programa de Cultura Ciudadana de Antana Mockus y la Corporación Visionarios por Colombia que provocaron cambios voluntarios de comportamientos colectivos. En España funcionan la Federación Regional Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM); Ecologistas en Acción; Asociación A Pie; y el Laboratorio de Barcelona para la Justicia y la Sostenibilidad Ambiental (Universidad Autónoma de Barcelona), entre muchos otros.

El estudio de estos programas podría servir como matriz para el Laboratorio para la Administración de Justicia y la Seguridad Ciudadana propuesto por la Asamblea Universitaria 27/02 en la ciudad de Puebla en este año 2020, cuyos postulados se incluyen en este trabajo, así como un esquema de actuación de dicha propuesta.

De igual manera en esta tesis se lleva a cabo un análisis cualitativo de los medios y maneras como actualmente se trasladan la población, el turismo y los visitantes en su cotidianidad dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla, nodo de movilidad donde se han multiplicado los desplazamientos por el incremento del flujo de turistas. En este trabajo se muestran los resultados de tiempo y costo de los diferentes modos de desplazamiento, comprobándose los beneficios de los traslados por medios no motores dentro de la centralidad estudiada,

Se presenta como hipótesis que la solución al congestionamiento vehicular y contaminación dentro del centro histórico se puede dar a través de la implementación de una red de transporte eléctrico que facilite y asegure una interconexión adecuada a un sistema multimodal de movilidad sustentable, tanto en lo ambiental como en lo social.

En este tema de la movilidad se plantea la siguiente pregunta: ¿Cómo se mueven en el centro histórico de la ciudad de Puebla sus habitantes y la población flotante que genera el turismo? En este texto vemos cómo funcionan las prácticas habituales de movilidad, la interconexión que actualmente existe entre los diferentes modos, los medios y equipamiento para el desplazamiento de habitantes y visitantes, como lo son los andadores peatonales, las calles con secciones reservadas para la circulación del metrobús y bicicletas, así como las consecuencias del uso intensivo del automóvil particular, taxis y rutas sobrepuestas del transporte colectivo. Respondiendo a esta interrogante se muestran en esta tesis los resultados del análisis de tiempo de recorrido en varios sectores del centro histórico realizados en diferentes modos de transporte. De igual manera se presenta la investigación y opiniones de la prueba piloto de peatonización Ándale realizada en el mes de septiembre de 2018 por la Secretaría de Movilidad Municipal.

En este trabajo se ha observado que las políticas de movilidad se han enfocado en tratar de lograr que ésta funcione de una manera universal, privilegiando la jerarquía de la pirámide de movilidad. Sin embargo, el problema que hay que solucionar es la falta conciencia de la población, cuyos hábitos de traslado deberían de modificar de tal manera que para distancias cortas se camine o se ande en bicicleta y para recorridos largos se utilice el transporte colectivo, siendo la propuesta de una red de transporte eléctrico dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla la solución para un correcto funcionamiento de movilidad universal.

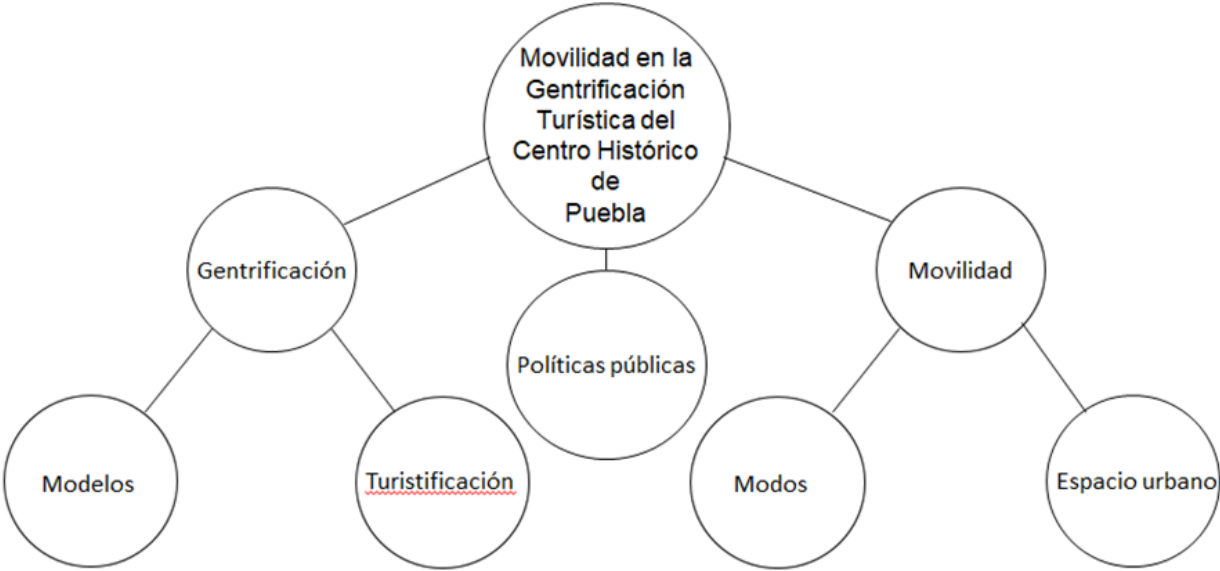
Será labor del gobierno implementar el sistema de transporte interbarrial eléctrico proyectado desde 2015 en el Plan Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, descrito en este trabajo; fomentar más estacionamientos periféricos al centro de la ciudad y promover el equipamiento de rampas elevadoras en los existentes; articular una red de ciclovías y andadores peatonales seguros; así como establecer nodos de interconexión para los diferentes modos de transporte.

Capítulo Primero.

I- Marco Teórico.

El título de esta tesis es *Movilidad en la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla*, por tal motivo, los conceptos centrales de estudio son la movilidad y la gentrificación. Uno de los propósitos de este trabajo fue analizar la forma en que los programas y planes de las políticas públicas del municipio y del estado han intervenido junto con la inversión privada en la turistificación de la zona de monumentos y demostrar cómo esas acciones generaron la característica de gentrificación turística.

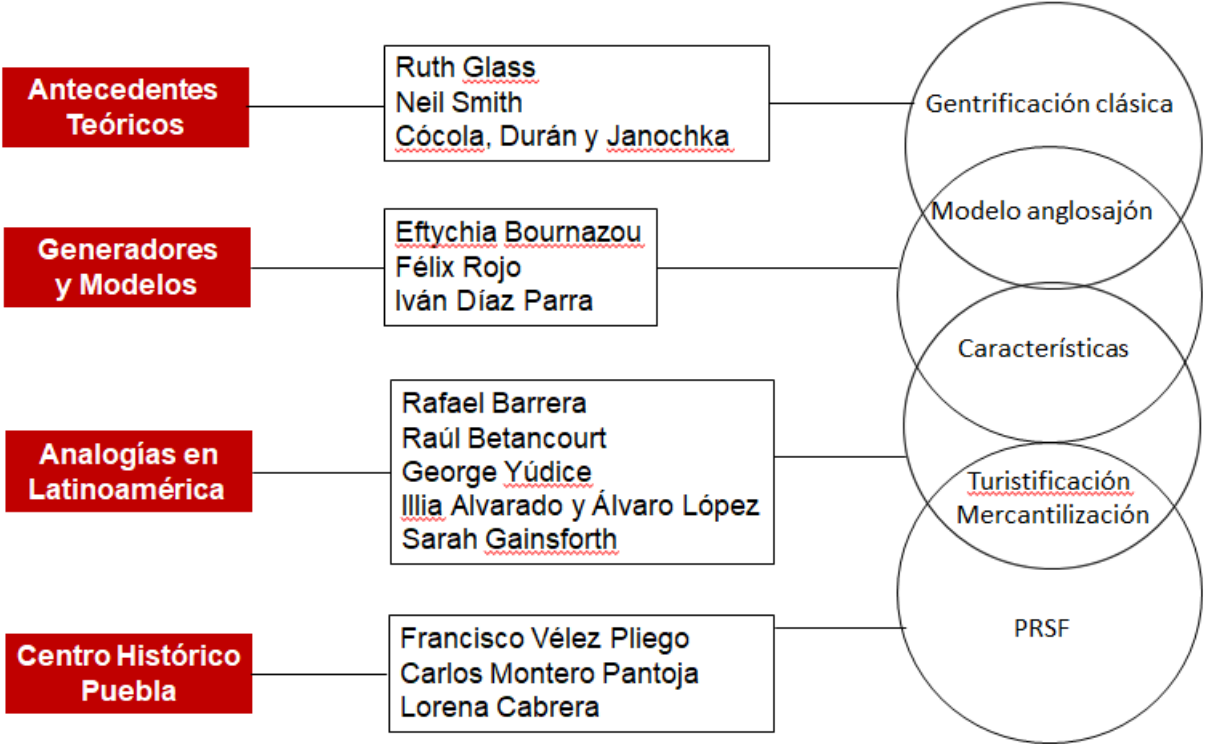
En el siguiente esquema se presenta cómo se dividió el estudio teórico en dos conceptos: Gentrificación y Movilidad. En ambos se analizan las acciones de los programas de políticas públicas que han intervenido, así como los antecedentes y las transformaciones de los usos del suelo a través del trabajo de campo.



Gráfica 1. Esquema 1. Elaboración propia. Marco teórico.

Para analizar el concepto de la gentrificación se ha dividido su estudio en cuatro bloques: el primero corresponde al estudio del modelo clásico anglosajón a partir de los textos de Ruth Glass y Neil Smith; el segundo corresponde al análisis de los diversos tipos y características de gentrificación que nos presentan Eftychia Bournazou y Félix Rojo; en el tercer bloque se observan casos análogos principalmente de Latinoamérica del modelo que se ha presentado en el centro histórico de la ciudad de Puebla; en el cuarto bloque se estudia específicamente el efecto gentrificador que generó el Proyecto del Paseo del Río de

San Francisco, así como las modificaciones del uso del suelo que se han presentado como efecto de la turistificación. En la siguiente gráfica se presenta el esquema del marco teórico correspondiente al estudio de la gentrificación:



Gráfica 2. Esquema 2. Elaboración propia. Marco teórico del estudio de gentrificación.

Hay autores cuyos resultados de investigación no se aplican por el momento al caso del centro histórico de Puebla, ya que el modelo anglosajón de la gentrificación no ha funcionado como tal en ésta ciudad. La socióloga alemana Ruth Glass investigando el modelo ocurrido en los años 60 en Londres, particularmente en el distrito de Islington nos muestra como ahí la alta burguesía o aristocracia (*Gentry*, que es la raíz de la palabra inglesa *gentrification*) adquiere para su rehabilitación edificios de arquitectura victoriana habitados por personas de escasos recursos, ocasionando paulatinamente la expulsión de estos últimos al elevarse el valor del uso del suelo y de las rentas. De igual manera ocurre en ciudades como New York donde las parejas ricas al comprar y restaurar inmuebles

antiguos, se apropian de barrios que estaban en proceso de getthificación, es decir habitados por colectivos estigmatizados o discriminados por motivos étnicos, sociales o religiosos y con escasos recursos económicos.

Neil Smith en sus investigaciones habla de una gentrificación con efectos positivos para los barrios en cuanto a renovación urbana y rescate del espacio urbano, sin embargo el encarecimiento de las rentas provoca como ya se dijo la segregación de personas de escasos recursos económicos. De igual manera, muchos de los negocios del barrio son desplazados por franquicias del mercado global y la vida cotidiana se modifica, empezando a perderse sus tradiciones y costumbres. En este punto se retoma a Eloy Méndez que nos dice en su libro *Narrar la ciudad (Méndez, Eloy. (2017). Narrar la ciudad. Puebla: BUAP. p. 195)*, que con la intrusión de turistas extranjeros se derivan transformaciones de fondo en la sociedad receptora. Esta dicotomía de favorecer y desfavorecer siempre recaerá en el beneficio de unos pocos y todo lo contrario en el de las mayorías. Por un lado, se rescatan casas abandonadas en condiciones próximas a colapsar por los efectos del tiempo y la falta de mantenimiento, y por el otro lado, su oferta para el turismo de masas genera gentrificación con el consiguiente proceso de expulsión de los habitantes de escasos recursos y de los comercios tradicionales de barrio con el modelo de la gentrificación turística y del marketing.

A partir de la remodelación el valor de las rentas y predios se incrementa, los habitantes de escasos recursos económicos emigren a zonas más accesibles a su economía y es así como se genera el proceso de la gentrificación. Agustín Cocola, Gustavo Durán y Michael Janoschka nos refieren que en las ciudades latinoamericanas aparecen los mayores niveles de desigualdad social, informalidad del uso del suelo y de la propiedad legal de los inmuebles, así como la más densa concentración de pobreza. Nos dicen que para que las inversiones privadas ingresen a estas áreas estigmatizadas y puedan ser revalorizadas, este proceso depende en gran medida de que exista una mediación del Estado.

Un texto muy importante para la elaboración de esta tesis ha sido el coordinado por la urbanista Eftychia Bournazou ,(Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía. CDMX: UNAM*). que reúne artículos de varios autores que analizan este modelo en varias ciudades del mundo, dentro de ellas la CDMX, la cual es

una ciudad referente importante para la investigación del modelo de la gentrificación en México y particularmente del centro histórico de la ciudad de Puebla. Con el análisis de los artículos de este libro se elaboran dos esquemas, uno de los diferentes modelos de gentrificación, sus generadores y los afectados y otro de los medios que propician la gentrificación como son las políticas públicas, la vulnerabilidad de las zonas urbanas devaluadas y el mercado inmobiliario.

Las características del modelo estudiado se toman de la clasificación que hace Félix Rojo en su texto “*La gentrificación en los estudios urbanos*”, mismo que elabora a partir de un análisis de artículos publicados en revistas sobre la gentrificación en varios países y cuyas conclusiones publica en *Cadernos Metrópole de Brasil*.

Rojo nos dice acerca de la gentrificación: “*Su definición tradicional implica reestructuración urbana y recambio de clases. Sin embargo, su aplicación en estudios urbanos ha derivado en varias temáticas.*” (Rojo, Félix. (2016). *La gentrificación en los estudios urbanos. Sao Paulo: Cadernos Metrópole. p. 697*).

A partir de dicha investigación encontramos que la gentrificación turística que se presenta en el centro histórico de Puebla, se ajustaría dentro de los modelos que Félix Rojo enlista (Tabla 4, p. 68) al tipo de gentrificación residencial-simbólico y comercial con el modelo de hospedaje y servicios al turismo. El concepto central (Tabla 3, p. 68) desde donde se genera la gentrificación es la revitalización urbana y las políticas públicas. A partir del trabajo de campo realizado se observa que los usos del suelo que se han modificado ahora funcionan para prestar servicio al turista, son en su mayoría restaurantes, hoteles, antros y cafés y también están en proceso de restauración en el polígono de estudio una veintena de casas antiguas (Gráfica 15, p. 91). Indudablemente estarán puestas en servicio para la oferta turística.

Esta investigación identifica los conceptos de Félix Rojo *gentrificación residencial* (habitacional del centro histórico de Puebla); *comercial* (hoteles de diversas categorías y aplicaciones digitales para reservar una habitación; cafés y restaurantes con certificación Tesoros de México); *patrimonial* (museos); y *educativa* (escuelas y universidades).

En el proceso paulatino de gentrificación que se observa en el centro histórico de la ciudad de Puebla, vemos cómo hace eco lo descrito por Iván Díaz en su libro *“El regreso a la ciudad consolidada”*. En su libro vemos cómo la gentrificación por el turismo es más palpable que el del retorno a vivir al centro de la ciudad por parte de la población de recursos económicos elevados, como sucede en la gentrificación anglosajona, angloamericana o parisina. Díaz afirma que el regreso de grupos de estatus económico elevado está siendo muy lenta y difícilmente apreciable, bastante menos que la gentrificación comercial con base en el turismo y el marketing.

Para conocer los procesos análogos de gentrificación en ciudades de Latinoamérica, así como los diversos modelos y características del mismo son varios los autores que se consultan en esta tesis.

En *“Activando una Artemisa consensuada”* del sociólogo Raúl Betancourt Argüello, vemos similitudes en la generación de gentrificación del centro histórico de Puebla con la ocurrida en la ciudad de Artemisa, Cuba, como lo son la reestructuración urbana de ambas ciudades y la activación del patrimonio cultural a través del maridaje entre las políticas públicas de los tres órdenes de gobierno y la inversión privada para la conversión de los centros históricos en un atractivo para el turismo de masas con la consecuente segregación de los sectores de la sociedad de bajos recursos económicos. En estos casos la ciudad se vuelve un producto que no representa su propia realidad y vida cotidiana, creándose una discordancia entre el patrimonio cultural local institucionalizado y ofrecido al turista foráneo con los bienes culturales, tangibles e intangibles reconocidos por la comunidad como su patrimonio local.

En el centro histórico de Puebla, como ejemplifica Betancourt en el caso de Artemisa, el auge del turismo cultural desplaza posteriormente al primer promotor, el Estado, para dar lugar a organizaciones internacionales que determinan el nuevo patrimonio activado como lo es la UNESCO. Es así como surge la figura del Patrimonio de la Humanidad, presentándose como una categoría jerarquizada superior a la del patrimonio cultural de la propia localidad. Muchas veces la cultura y el embellecimiento de las ciudades patrimonio de la humanidad son una careta que oculta el verdadero interés económico de la puesta en valor del patrimonio tangible que se presenta como atractivo turístico. Algo que debemos

hacer a partir de la renovación y puesta en valor de la zona patrimonial edificada, es activar la puesta en valor del patrimonio intangible como lo son las tradiciones, las festividades, la gastronomía, las artesanías y las expresiones culturales que han conformado el territorio conocido como centro histórico de la ciudad de Puebla, ya que con las nuevas actividades generadas por el creciente auge del turismo y la gentrificación, se han modificado los hábitos y costumbres de la ciudad. Se usa el patrimonio como representación atrayente al turista, pero mostrándolo limitado a un aspecto superficial, decorativo, que deja fuera los valores intrínsecos de esos bienes y su función en las localidades que los detectan, siendo la fabricación de escenarios y tinglados a partir del patrimonio arquitectónico existente, con una revaloración y con una alteración de su uso y elementos arquitectónicos, la que fomenta el mercado de la oferta y la demanda del consumidor de servicios turísticos. Muchas veces la oferta de museos, eventos culturales y espacios de recreación, encubren los objetivos económicos de inversiones de capital que generan gentrificación.

En “*Activando una Artemisa consensuada*” se describe a las sociedades capitalistas donde las clases hegemónicas manipulan la vida cotidiana y reorganizan el espacio público para obtener una mejor rentabilidad y acumulación del capital, lo que ha creado segregación y deterioro de las condiciones de vida, creando tinglados que desvirtúan estéticamente los espacios urbanos, camuflados por la fachada del progreso de la ciudad y el fulgor de la centralidad en la que el precio del suelo expulsa a las clases proletarias que le dieron origen para favorecer los intereses de las clases elitistas.

Otra analogía la encontramos en el texto de Thierry Lulle “*Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares*”. Su investigación se enfoca en la gentrificación del centro de Bogotá, Colombia. En su texto describe cómo al igual que en el centro histórico de Puebla se han multiplicado los desplazamientos y ha mostrado múltiples y variadas dinámicas, llegadas, permanencias, salidas de actividades y habitantes de todas las clases sociales, hibridación progresiva de lo construido, degradación social y física y distintas formas de recuperación, en especial en sus espacios públicos (Lulle, Thierry. (2016). *Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares*, en: *Cambios socioespaciales en las*

ciudades latinoamericanas: ¿Procesos de gentrificación? Bogotá: Contreras, Lulle y Figueroa. p. 193)

Este autor nos dice como en el centro de Bogotá se observa una heterogeneidad social creciente con contrastes cada vez más marcados que lo configura como un mosaico social, en el cual no solamente se presenta el modelo clásico de gentrificación de sustitución de población de bajos recursos por otra de recursos superiores, sino también la sustitución de personas de clase media de cierto perfil por otras también de clase media pero con otro perfil y que desarrollan diferentes actividades dentro de esa centralidad, como lo es ahora la prestación de servicio de hospedaje al turismo.

En Bogotá la gentrificación no se ha desarrollado masivamente nos dice Thierry Lulle, y tampoco en una sola zona del centro, pero si tiene en él un cierto peso, en especial por la presión económica que genera sobre la población de bajos recursos y también por contribuir al cambio del imaginario colectivo que estigmatiza el centro. (*Ibídem, p 194*).

En Bogotá la gentrificación se presenta principalmente en el centro y se da una ampliación de la oferta de vivienda social con el fin de repoblarlo, generando con ello una mezcla social positiva que contrarresta la segregación negativa. Dicha mezcla dice fomenta un lazo entre los habitantes en contra de la segregación, aislamiento y división de grupos de diferente condición socioeconómica. Podríamos decir que con la habilitación de la vivienda de interés social en áreas del centro se mitigan los efectos de la gentrificación clásica, sin embargo, Lulle nos dice que se ha demostrado que la proximidad espacial de los distintos grupos sociales no garantizan su proximidad social y, por el otro, las acciones de las políticas públicas son ambiguas y poco exitosas, al trabajar más sobre el cambio espacial que social.

Un tema muy discutido es el de la cultura en la puesta en valor de los centros históricos. George Yúdice, hace referencia en su libro “*Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social?*” de la máscara que presentan los desarrolladores y los programas de políticas públicas en los proyectos inmobiliarios de restauración y revitalización, cuyo beneficio es inminentemente económico para el inversionista y excluyente para los habitantes y comerciantes de escasos recursos, que se ven obligados a

salir de las zonas intervenidas por el incremento de las rentas y los precios del nuevo mercado de alto rango. En Puebla, al Proyecto del Paseo Río de San Francisco se le dio un enfoque de centro de negocios y cultural, se propuso y construyó un centro de convenciones y exposiciones, así como un museo de arte contemporáneo. Ahora en el proyecto Rehabilitando El Alto se proponen espacios culturales y un centro de arte y diseño, esto dándole seguimiento a la corriente de ciudad del diseño, las artes y la cultura.

Una parte importante de esta tesis es el estudio del turismo puesto que hablamos de gentrificación turística. En el libro de Ilia Alvarado Sizzo y Antonio López, “*Turismo, patrimonio y representaciones espaciales*”, Ma. del Carmen Mínguez nos dice que en Madrid, los antiguos mercados de abasto ahora son *gastromercados* y para darles difusión el Ayuntamiento ofrece un folleto específico denominado “Gastronomía”. En CDMX, este concepto turístico gastronómico ya se efectúa en la colonia Roma en el Mercado Roma y se ha vuelto atractivo también en el Mercado de Coyoacán y en el del Bazar del sábado en San Ángel. En Puebla se intenta algo parecido con el Mercado de Sabores ubicado frente al mercado Venustiano Carranza.

Los geógrafos Ilia Alvarado Sizzo y Álvaro López López, dicen que con la gentrificación turística no se conoce ni se beneficia la totalidad de un territorio, sino solo los puntos turísticos, generando segmentación espacial en beneficio de ciertas zonas y actores sociales, en tanto que la mayor parte del entorno, el patrimonio y la población son segregados, olvidados, e incluso negados.

Para adentrarse en el tema del turismo que se mueve actualmente a través de plataformas digitales se estudia el texto de Sarah Gainsforth “*Piattaforme digitale e spazio urbano. Il caso Airbnb.*” En él conocemos su origen en la economía colaborativa que intermedia la demanda y la oferta de hospitalidad privada y que maneja el refrán: “lo mío es tuyo a cambio de una pequeña cuota”. Muchas casas en los centros urbanos están anunciadas en Airbnb, generando una rotación continua y modificando las actividades comerciales con un saldo mayoritariamente negativo para las tiendas de barrio que cierran, los pocos residentes que quedan ya no pueden vivir en barrios turistificados, por lo que se van.

Para el estudio de la gentrificación ocurrida en el centro de la ciudad de Puebla, se analiza principalmente la tesis doctoral de Francisco Vélez Pliego, (*Vélez-Pliego, Francisco. (2007). Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”. BUAP.*)

En dicho trabajo encontramos un análisis completo sobre el Proyecto Paseo del Río de San Francisco y podemos conocer las acciones de las políticas públicas que se implementaron para conseguir la realización de dicho proyecto, mismo que vino a detonar la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla.

En este proyecto de 1993 se pueden observar la mayoría de los medios de producción de gentrificación: las políticas públicas, la inversión privada, la expulsión de la población original incluso por medio de la fuerza pública, el encarecimiento de las rentas, los permisos de obra que afectan el perfil del paisaje urbano del centro histórico, las modificaciones de los usos del suelo con la llegada de comercios de franquicia y la habilitación de hoteles de cinco estrellas y de todas las categorías. En este proyecto evidentemente se generó la segregación típica de la gentrificación.

En el texto de la antropóloga Nancy Churchill “La patrimonialización como proceso hegemónico: la lucha para el significado de los barrios céntricos de Puebla” (*Churchill, Nancy. (2008). La patrimonialización como proceso hegemónico: la lucha para el significado de los barrios céntricos de Puebla, en: Sendas en la globalización. Gómez, F. Puebla: BUAP*), se describen situaciones típicas de la gentrificación anglosajona, como lo fue la expulsión de los obreros de las fábricas La Violeta y San Francisco y la posterior demolición de sus viviendas. Para desarrollar dicho proyecto se utilizó la presión gubernamental. Este proceso inicia un cambio social en el centro histórico de Puebla.

En el libro de Lorena Cabrera “El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada” (*Cabrera, Lorena. (2014). El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada. CDMX: Working paper series. Contested cities*), vemos cómo dicho proyecto se orientó a la elitización de la

zona de San Francisco para la creación de espacios económicos destinados al uso del turismo de negocios y comercial y no como parte de un programa a favor del desarrollo habitacional de los vecinos residentes o a la puesta en valor de significaciones históricas. Cabrera describe exactamente cómo las políticas públicas y la inversión privada a partir de la regeneración urbana y la modificación del COREMUN para permitir usos del suelo que favorecieron la turistificación del centro histórico para el beneficio de los inversionistas, ocasionaron el desplazamiento de la población original de escasos recursos, generándose así el fenómeno de la gentrificación. En el proyecto no se logró la esperada convivencia entre elementos antiguos y contemporáneos e incumplió normativas de conservación y de construcción, usos de suelo, densidad, alturas; y como siempre ha sido, no se tomó en cuenta la opinión de todos los sectores sociales para la ejecución de dicho proyecto urbano.

Sin embargo, aunque Lorena Cabrera llama al proyecto una gentrificación fallida, en el trabajo de campo realizado en una poligonal colindante a la del proyecto del Río de San Francisco (Mapa 7 p. 85), se puede observar cómo la idea original enfocada al turismo de negocios fue la que no prosperó, dirigiéndose las estrategias e inversiones hacia el turismo en general, mismo que continúa expandiéndose más allá de la zona original del proyecto.

Con el estudio y análisis de dichos textos se confirma la existencia del fenómeno de la gentrificación turística como modelo que se genera en el centro histórico de la ciudad de Puebla. Como ya se mencionó al principio de este capítulo, una fuente de información para conocer las acciones orientadas a la turistificación de la zona de monumentos del centro de la ciudad de Puebla ha sido a través de la lectura de los programas de gobierno que a partir de 1982 y hasta 2015 se han implementado.

Si se quisiera explicar el término gentrificación se utilizaría la pregunta que hace el geógrafo escocés Neil Smith en un capítulo de su libro *La nueva frontera urbana*: “¿Es la gentrificación una palabrota?” y como respuesta se debería dar lo dicho por Marcos Mazari: “lo que es innegable es su existencia y que cada día va alcanzando nuevas colonias y barrios ciudadanos y afecta a diferentes sectores de la sociedad, para bien y para mal”.,(Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía*. CDMX: UNAM. p. 9)

Con ésta última frase se remarca la dicotomía que existe en la puesta en valor del patrimonio edificado del centro histórico de la ciudad de Puebla que provoca la gentrificación turística. Esta dicotomía de la gentrificación, como también dice Smith tiene diferentes significados para distintas personas: una es que genera una mejora en los negocios inmobiliarios y pequeños comercios de barrio y otra que aumenta la entrada de la inversión privada a los barrios donde ahora la vida florece, aunque como dice el doctor Carlos Montero Pantoja en su libro *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo*: “*Visto el gran potencial del centro urbano, las políticas del gobierno, junto con las inversiones privadas, convierten este lugar en espacios más rentables, donde los habitantes se sienten cada vez más ajenos a su propia zona de la ciudad que les es arrebatada*” (Montero, Carlos. (2002). *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo. Puebla: BUAP, p. 14*)

En este texto encontramos un análisis completo de las acciones de remodelación urbana que han ocurrido en las últimas décadas del siglo pasado en el centro histórico de la ciudad de Puebla, mismas que conllevan al proceso de gentrificación.



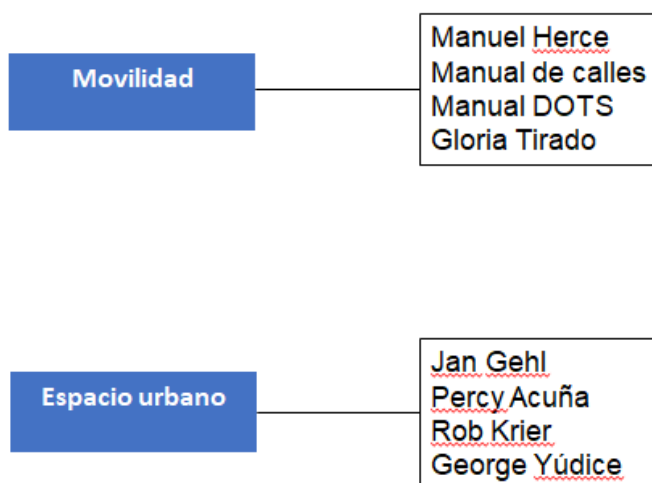
Foto propia, Rehabilitación de casas. 4 Poniente 905.

Movilidad.

Con el proceso de turistificación se ha incrementado el número de visitantes y turistas y con ello la movilidad de la zona se ha vuelto inadecuada y caótica, donde se privilegia la utilización intensiva del automóvil dentro de la telaraña vial del centro histórico de la ciudad de Puebla, donde también circulan las deterioradas unidades del transporte colectivo, concesionado a particulares y que prestan sin ninguna humanización el servicio. Movilidad es el segundo concepto de estudio del marco teórico en esta tesis.

Han sido diversos los autores que se han consultado para conformar un marco teórico general que determine un análisis humanista de la utilización del espacio público y de los desplazamientos que se efectúan a través del centro histórico, además se consultaron varios artículos, manuales y ligas de colectivos en plataformas de internet.

Después de analizar el fenómeno de la gentrificación que está ocurriendo en el centro histórico de la ciudad de Puebla, producto como ya se ha dicho en párrafos anteriores de las políticas públicas de renovación urbana y la inversión privada destinadas a promover en la zona de monumentos el turismo de masas con beneficio económico para los inversionistas y ocasionando la segregación de las personas de escasos recursos, es necesario vincular ahora esta gentrificación turística con los efectos que ésta ha provocado a la movilidad en esta zona de la ciudad. El esquema del marco teórico de movilidad es el siguiente:



Gráfica 3. Esquema 3. Elaboración propia. Marco teórico del estudio de movilidad.

La dinámica original del centro de la ciudad de Puebla como un centro de actividades comerciales, se ha incrementado ahora al convertirse la zona de monumentos en un atractivo turístico, esto por la puesta en valor del patrimonio edificado para la oferta turística y de servicios comerciales derivados del mismo. Además, por la oferta de museos, eventos culturales y espacios educativos y de recreación se ha multiplicado el número de visitantes y turistas y con ello la movilidad en la zona se ha vuelto inadecuada, donde es privilegiada la utilización del automóvil dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla y donde también circulan en sobreposición las rutas de transporte colectivo con una desbordada planeación para prestar un servicio eficiente a la sociedad.

Guillermo Aréchiga Santamaría, actual titular de la Secretaría de Movilidad y Transportes adelantó que se realizará una reasignación de los derroteros de las rutas del transporte público, pues aseguró que el 60 por ciento de las 800 rutas que circulan actualmente en la entidad se encuentran traslapadas.([www.diariocambio.com.mx/Luis García/jueves 26 de septiembre de 2019](http://www.diariocambio.com.mx/Luis_García/jueves_26_de_septiembre_de_2019))

Para la investigación de la movilidad es importante la lectura del libro del urbanista Manuel Herce “Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano” (*Herce, Manuel. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté.*)

En este texto el autor aborda lo relativo a los medios y modos de desplazamiento como actualmente los actores sociales se trasladan dentro del espacio urbano en diversas ciudades y nos confirma la insensibilización de la modernidad respecto al ser humano. Conjuntamente, realizando trabajo de campo se comparan los comentarios que Herce hace del caminar, moverse en bicicleta y principalmente en transporte colectivo. En su libro, Herce también describe el uso desmedido del automóvil y su penetración e invasión del espacio público en los centros de las ciudades como ocurre en el centro de la ciudad de Puebla. Herce presenta varias medidas disuasorias interesantes como la implementación en el acceso a las calles céntricas de pilotes levadizos que se activan por medio de lectores ópticos solamente a vehículos autorizados o con pago por ingreso. Este sistema se utiliza en Gerona, aunque también nos plantea diversos métodos para restringir el uso del

automóvil dentro de algunas calles de los centros históricos de otras ciudades de España como Gijón, Valencia y Barcelona entre otras.

Manuel Herce de igual manera describe medidas para favorecer la utilización de la bicicleta y su interconexión con otros medios de transporte como el autobús colectivo. En este último medio de transporte pone énfasis en el sistema BRT (Bus rapid transit), principalmente en el modelo articulado que puede transportar 200 personas por unidad.

Otro texto que aporta mucho a este trabajo de investigación es el libro del arquitecto y diseñador urbano Jan Gehl “La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios” (*Gehl, Jan. (2006). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté.*)

En su libro nos habla de varios de los problemas actuales de movilidad en las ciudades cómo la invasión desmedida del automóvil dentro del espacio público que deteriora la calidad de la vida urbana; describe que se puede hacer para que una calle sea atractiva para caminar y los espacios públicos sean un lugar de encuentro y descanso que además faciliten la interconexión a los medios de transporte colectivo y sustentable, con accesibilidad amable para las personas discapacitadas, de la tercera edad, niños, mujeres con sus hijos y personas cargando objetos por motivos de trabajo o paseo. Gehl pone énfasis a las actividades que se realizan en los espacios exteriores pensando en la calidad de oferta al público usuario e invita a que estos sean humanizados para que el caminar entre los edificios patrimoniales sea un articulador social y cultural, contrario a lo que ahora se ve en el centro de la ciudad de Puebla: congestión vehicular, transporte no sustentable, contaminación de todo tipo y espacio insuficiente e inseguro para caminar, descansar o moverse en bicicleta.

El alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa (1998-2000) decía: “*No estaba en mi poder aumentar los ingresos de los pobres, pero podía ofrecerles espacios públicos de alta calidad, lo cual era otra manera de redistribuir la riqueza*”. (*Yúdice, George. (2008). Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social? México: Alteridades, UAM, Iztapalapa, p. 55*)

Las políticas públicas deben enfocarse además de la puesta en valor del patrimonio edificado, producto de restauraciones arquitectónicas y remodelaciones urbanas, también en optimizar el servicio de transporte colectivo. De igual manera, poner en valor el patrimonio intangible difundiendo las cualidades históricas y costumbres a través de fichas, mapas, imágenes y señalamientos dirigido hacia el conjunto de la sociedad para poder apreciar y apropiarse al moverse dentro de la ciudad de toda su configuración y significados.

Actualmente, se ha incrementado el flujo de transeúntes que se desplazan por el centro de la ciudad de Puebla. El comercio, el turismo y la creciente población estudiantil encuentran una situación caótica de transporte en el centro histórico, nodo de origen, destino y cruce de caminos de otras ciudades. Tenemos una movilidad inapropiada en lugar de una universal incluyente, articulada, sustentable e interconectada entre los diferentes modos de comunicación y que cuente con las condiciones óptimas de seguridad, frecuencia, accesibilidad y comodidad. Donde la sustentabilidad no sea solamente ambiental, sino también social.

Otro texto importante para este trabajo de investigación es “*Stuttgart, el espacio urbano*”, del arquitecto y diseñador urbano Rob Krier, (*Krier, Rob. (1976). Stuttgart, el espacio urbano. Rosario: Universidad Nacional de Rosario*).

Krieb describe como en la modernidad las inversiones de las políticas públicas se enfocaron a satisfacer las necesidades para la utilización de los automotores sobre las destinadas a satisfacer las necesidades de la movilidad no motora del hombre. Plantea que para el rescate de los espacios urbanos ocupados por los automóviles, la sociedad tendrá que pagar un alto precio. Nos dice cómo la traza de las ciudades fue planificada para la movilidad peatonal, a caballo o en carreta, sus aseveraciones nos llevan al libro *Entre la rienda y el volante* de Gloria Tirado excelente análisis histórico de la movilidad en la ciudad de Puebla. (*Tirado, Gloria. (1996). Entre la rienda y el volante. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla*).

Para conocer los diseños técnicos que se han llevado a cabo para reorganizar la movilidad en calles y el rescate del espacio público de otras ciudades se consulta el Manual de calles de la SEDATU de 2018 y el Manual DOTS, diseño orientado al transporte sustentable.

Capítulo Segundo.

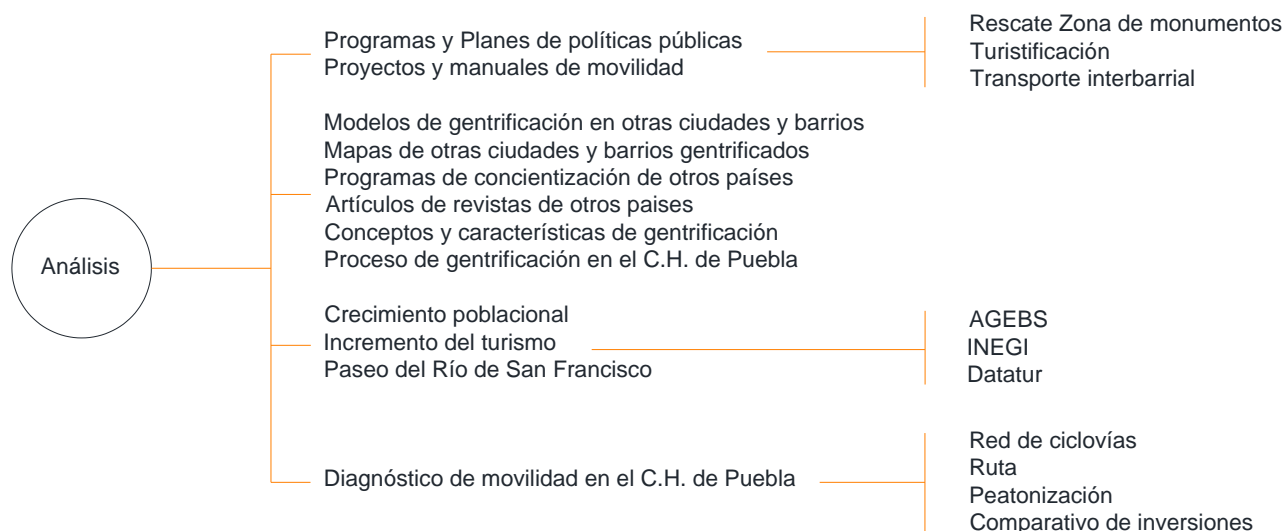
I- Metodología.

La metodología que se utilizó en esta tesis para llegar a las conclusiones de la situación de la movilidad en la gentrificación turística que ocurre en el centro histórico de la ciudad de Puebla se divide en dos campos de investigación: uno es el análisis para demostrar la característica de la gentrificación generada por las políticas públicas e inversión privada para la turistificación de la zona de monumentos de la ciudad y el segundo para conocer el funcionamiento actual de la movilidad cotidiana dentro de este nodo de traslados de habitantes y turistas.

Para ello se realizó un trabajo de campo dentro en una poligonal dentro del centro de la ciudad, para detectar las modificaciones del uso del suelo ocurridas por la turistificación. Por otro lado, se realizaron diversos recorridos en sectores de calles del centro histórico de la ciudad de Puebla para cuantificar los tiempos de traslado en diferentes modos de movilidad

Como investigador implicado en el acontecer cotidiano de la vida del centro histórico de Puebla, se han escuchado las opiniones de diversos actores sociales que en él se desenvuelven; a través de la plataforma de la Secretaría de Turismo se ha analizado los datos del proceso de turistificación que actualmente se presenta en los espacios originalmente habitacionales de la zona de monumentos y se ha investigado la promoción de hospedaje a través de plataformas como es el caso de Airbnb; se han estudiado las programas de las políticas públicas de renovación y revitalización urbana, así como los manuales de calles y de diseño orientado a una movilidad sustentable; de igual manera se ha observado la modernización del servicio de transporte colectivo, siempre concesionado a particulares.

En el siguiente esquema se presentan los conceptos e instrumentos del análisis efectuado en esta tesis:



Gráfica 4. Elaboración propia. Análisis de conceptos e instrumentos.

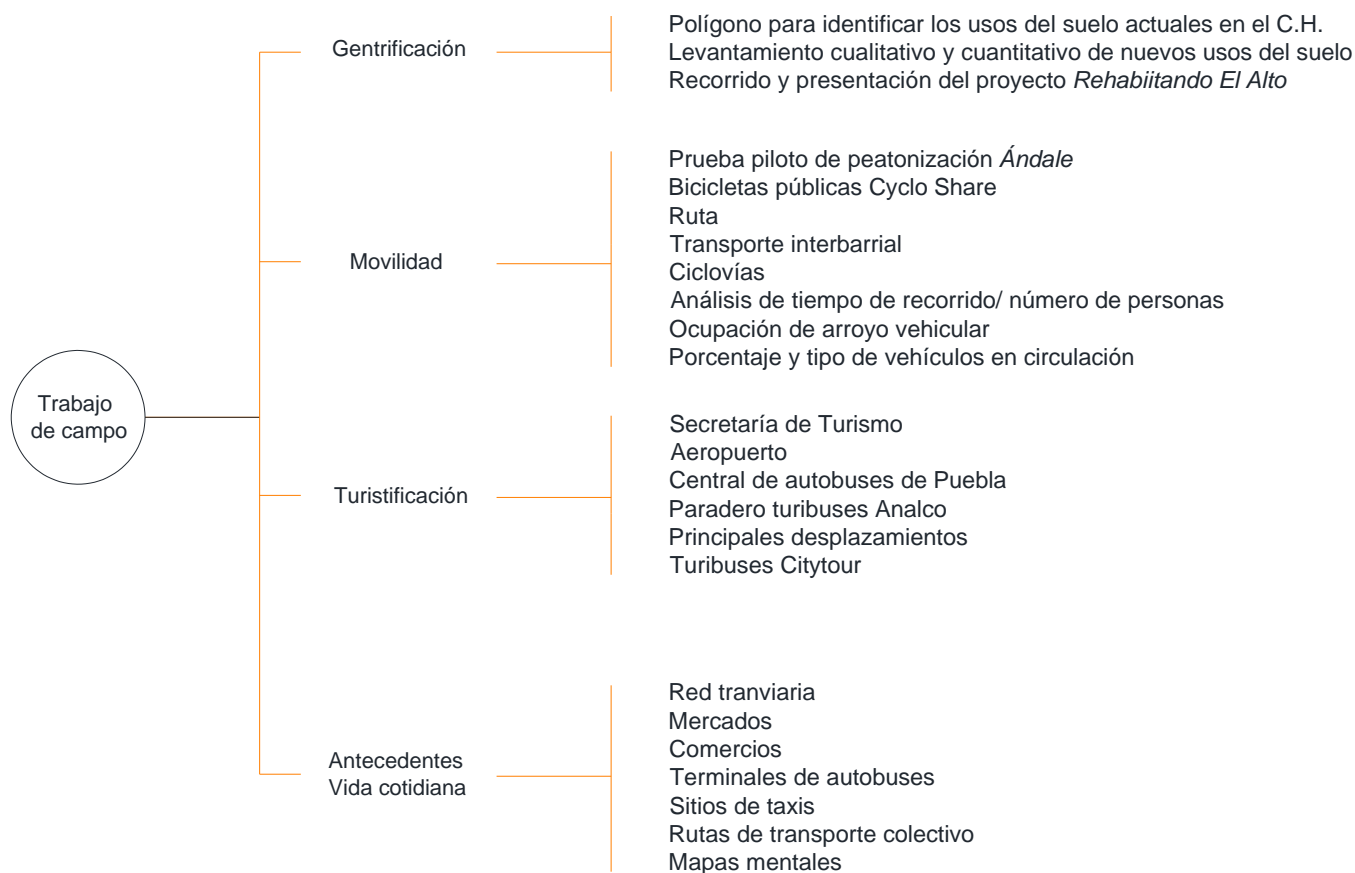
Para llegar a los resultados de esta tesis se elaboraron varias preguntas conductoras:

¿Cómo ha transformado la gentrificación turística los usos del suelo de la zona de monumentos?

¿Cuál ha sido el incremento en el flujo de turistas en el centro de la ciudad de Puebla?

¿Cuáles son los antecedentes de la función de esta centralidad?

El siguiente esquema presenta las actividades realizadas como trabajo de campo divididas conforme a cuatro de los capítulos de la presente investigación. Del resultado del trabajo de campo se elaboraron diversas gráficas, esquemas, mapas y tablas.



Gráfica 5. Elaboración propia. Esquema del trabajo de campo realizado en esta investigación.

Para identificar las modificaciones del uso del suelo se llevó a cabo un trabajo de campo sobre una poligonal dividida en cinco sectores y en ella se hizo el levantamiento en veinticinco calles de las actividades comerciales que actualmente se realizan en los predios de esta zona del centro de la ciudad (Mapa 7, p. 85). Con los resultados de esta investigación se elaboró una tabla de los nuevos usos (Tabla 5, p. 91) y una gráfica donde se ven cuáles son los principales nuevos usos (Gráfica 15, p. 91).

La información que aparece en los mapas 9-10-11 y 12, p-p. 87-90), sirve para actualizar los datos de uso del suelo con que cuenta el Laboratorio de Análisis Socio-territoriales (LAST) del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vález Pliego de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y la cartografía de este trabajo de

investigación podrá ser presentada sobre un mapa catastral. En este LAST se obtuvieron los datos de las AGEBs ubicadas dentro de la poligonal del centro histórico de la ciudad.

¿Cómo se trasladan actualmente los actores sociales dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla y en qué estado se encuentran los sistemas e infraestructura de transporte?

Para checar los tiempos de desplazamiento de diferentes medios de movilidad se hicieron recorridos cuantificando el tiempo empleado en una intersección del centro histórico, misma que conecta dos estaciones del metrobús, la del Mercado de sabores de la línea dos y la San Francisco de la línea tres. Para este trabajo de campo se elaboró una tabla utilizando un formato del *Manual de calles, Diseño vial para ciudades mexicanas* (Tabla 8, p. 134).

Para conocer los diseños óptimos de operación de la movilidad que existen y deben ser aplicados a ciudades en desarrollo como es el caso de Puebla y en particular su centro histórico, se ha consultado para este trabajo de investigación el Manual DOTS (*Manual de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable*, (2009). CDMX: Centro de transporte sustentable, CTS México y Embajada Británica en México). y el “Manual de calle”, (*Manual de calles*, (2018). *Diseño vial para ciudades mexicanas*. CDMX: SEDATU), de donde se utilizó el formato para analizar la trayectoria de cinco modos de transporte en la avenida 4 Poniente-Oriente.

Otro trabajo de investigación fue el realizado los días de la prueba piloto de peatonización en algunas calles del centro histórico. Ahí se hizo un estudio cuantitativo de las personas que caminaban sobre las calles del programa *Ándale* de la Secretaría de Movilidad del municipio de Puebla (Tabla 9, p.138). De igual manera se entrevistó a algunos comerciantes de esas calles dentro de la prueba piloto peatonal para conocer su opinión.

Para tener información de los planes de actuación del gobierno sobre la movilidad, así como los comentarios sobre el mismo tema de comerciantes, empresarios hoteleros y ciudadanía en general, diariamente se consultaron diarios como la página digital del periódico Cambio Diario, www.diariocambio.com.mx

¿Cuál ha sido el incremento en el flujo de turistas en el centro de la ciudad de Puebla?

Han sido importantes los datos obtenidos en la Secretaría de Turismo del estado de Puebla por conducto del ex Secretario Alejandro Cañedo Priesca. El acceso a la página Datatur/Sectur nos ha permitido conocer diversos indicadores para evaluar el flujo de turistas que arriban a esta ciudad en diferentes meses y años. En dicha página se obtienen las cifras de hospedaje de hotel como centro turístico (ciudad de Puebla), así como las llegadas al aeropuerto Hermanos Serdán.

Para resolver estas interrogantes se desarrolló un trabajo de campo en las terminales de transporte de pasajeros de la ciudad, tanto aérea en el Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán, como de autobuses en la Central de Autobuses de Puebla (CAPU). Dentro de ambas instalaciones se interrogó a diversos actores que ahí trabajan para así tener indicadores que permitieron elaborar tablas y gráficas incluidas en este trabajo y que expresan la afluencia de turistas hacia el centro histórico de la ciudad.

Para conocer los principales destinos de los turistas que arriban al aeropuerto Hermanos Serdán y a la Central de autobuses de Puebla (CAPU) se entrevistó en ambas terminales a los despachadores de taxis autorizados.

En el aeropuerto se entrevistó a la Srita. Marisela Lima despachadora de los taxis autorizados del aeropuerto y también a la Lic. Verena López Dávila, gerente de la arrendadora de autos Firefly. Ambas proporcionaron datos de frecuencia y porcentajes de destino de sus clientes. De igual forma se entrevistó a un encargado de la vigilancia del estacionamiento de dicha terminal para conocer la rotación y tiempo de estancia de los vehículos que utilizan este espacio.

En la Central de autobuses de Puebla (CAPU) se obtuvo información de la Srita. Lourdes Romero, asistente de la Jefatura de Terminal. Ella proporcionó el número de corridas que arriban diariamente a dicha terminal para así tener los indicadores del número de personas que arriban al día a esta central.

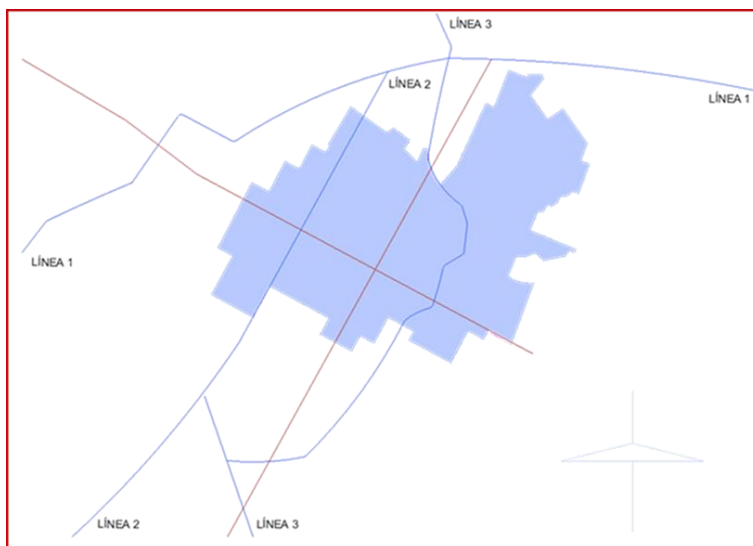
Con el fin de detectar los flujos de otro sector de turistas que vienen al centro de la ciudad de Puebla y que es promovido en diferentes formas por operadoras turísticas que rentan autobuses bajo un esquema de paquete turístico, se entrevistó al Sr. Martín que es el encargado de acomodar a los autobuses foráneos, mismos que vienen de diferentes

ciudades y se estacionan durante el día en la calle 3 Oriente del barrio de Analco. Ampliando la zona de estudio se ha visto cómo en las calles aledañas al jardín de dicho barrio se estacionan también varios autobuses.

II- Delimitación espacial y temporal.

El territorio de estudio es la Zona de Monumentos Históricos, delimitada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) en el centro de la ciudad de Puebla y decretada como tal hace cuarenta y tres años en el gobierno de José López Portillo (Diario Oficial de la Federación del 18 de Noviembre de 1977). Diez años después, el 7 de Diciembre de 1987 esta zona de monumentos es inscrita por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en la lista de Ciudades Patrimonio de la Humanidad.

El período de estudio es el que conforma los antecedentes de la transformación urbana y prefigura la configuración actual del centro histórico a partir de 1970 a principios de 2020. La escala física por efectos de la movilidad interconecta el centro histórico de la ciudad con el perímetro urbano en expansión.



Mapa 1. Elaboración propia. Límite de la zona de monumentos de acuerdo al INAH.

Capítulo Tercero.

I- Despoblamiento.

Desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, el área central de la ciudad de Puebla fue abandonada paulatinamente por habitantes que emigraron a nuevos fraccionamientos, como San Francisco y Santa María; durante la primera mitad del siglo XX a colonias como el Carmen, América, Humboldt, La Paz y San Manuel y en su segunda mitad a Anzures, el Mirador y Las Ánimas. Para finales de dicho siglo se construyó La Vista y posteriormente Lomas de Angelópolis. Así se fueron constituyendo nuevas centralidades con servicios y equipamientos que ofrecían una mejor calidad de vida y estatus a los pobladores de la ciudad de Puebla. De igual manera, la pequeña industria, los comerciantes y talleres del barrio se fueron dispersando a la periferia del centro histórico por diversos motivos entre otros seguir a sus antiguos clientes.

Por muchos años las industrias se concentraron en la periferia del centro de la ciudad, los obreros habitaban muchas veces en hacinamiento en los barrios aledaños a lo que ahora es el centro histórico. Al emigrar la industria pesada a los recién creados parques industriales, se promueve la vivienda propia para los trabajadores en unidades habitacionales cercanas a las nuevas zonas de trabajo. Es así como se detona el despoblamiento en todas las capas sociales de la ciudad.

La ciudad fue creciendo y con ello la población que habitaba su núcleo central emigró hacia su periferia tanto a las nuevas colonias como a las nuevas unidades habitacionales de interés social. Por tal motivo disminuye la función del centro de la ciudad, además de que la actividad industrial se traslada a los parques industriales, el comercio departamental lo hace hacia los nuevos centros comerciales que se construyen en la periferia como fue el caso de Rodoreda, siendo Plaza Dorada el primero que se construyó y que fue inaugurado en 1979. Posteriormente vinieron Las Ánimas, San Pedro, Loreto, América, Crystal, Angelópolis y últimamente Sonata, Solesta, Serdán y Parque Puebla entre otros. En la actualidad la única tienda departamental que se ubica en el centro histórico es Sears.

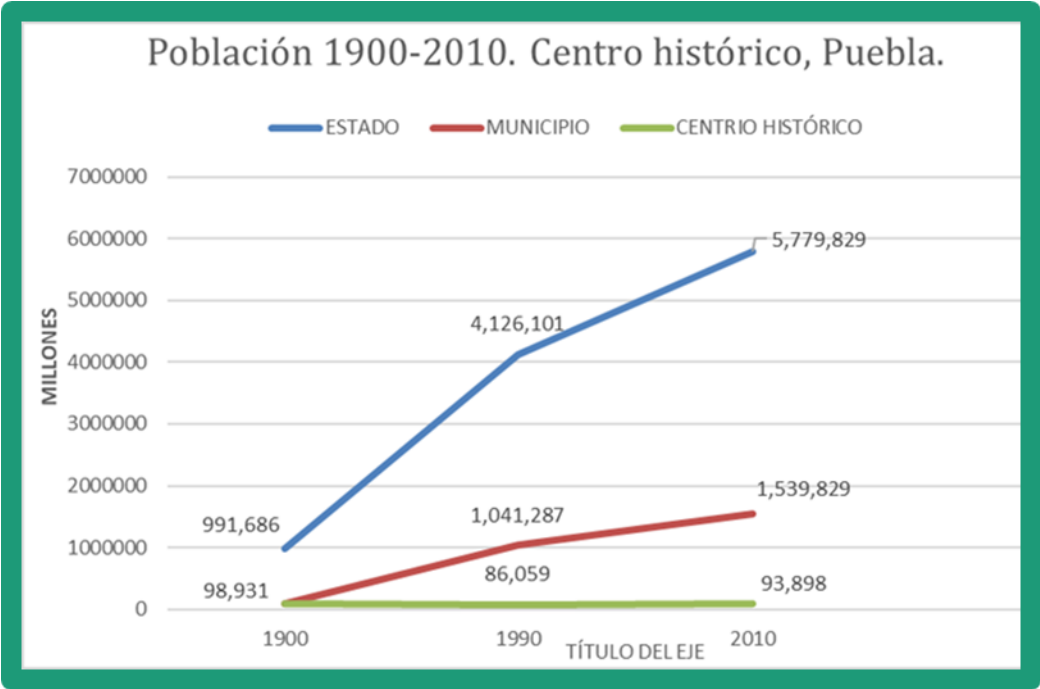
La mayoría de las salas de cine cerraron y algunos de esos amplios espacios vacíos ahora funcionan para actividades económicas más rentables como almacenes de telas o jugueterías. El icónico edificio donde era el Círculo español (5 de Mayo y Av. Reforma), ahora es una zapatería en planta baja y ocupa los salones de plantas superiores como bodegas. Comercios tradicionales como los ultramarinos fueron sustituidos por los grandes supermercados de comercio masivo estratégicamente construidos cerca de los nuevos fraccionamientos y en las nuevas grandes plazas comerciales. Las tiendas de barrio fueron desplazadas por los comercios de conveniencia como los Oxxo, cuyos clientes propiamente son transeúntes, ya sean trabajadores, turistas o estudiantes y algunos pobladores del centro.

A través de varias décadas, principalmente en las de los 60s y 70s, los propietarios de casas antiguas partieron a vivir a colonias nuevas y fraccionamientos exclusivos de la periferia, dejando sus viviendas familiares para ser ofertadas en renta como vecindad multifamiliar, locales comerciales en planta baja e inclusive bodegas en su interior. Las rentas eran bajas y esto no les permitía tener recursos para el mantenimiento de las propiedades, así que éstas se fueron deteriorando. Otras situaciones que ocasionaron su abandono fueron las sucesiones intestamentarias y las diferencias familiares, el pandillerismo en algunos barrios y vecindades y el propio deterioro de los inmuebles por el descuido, el tiempo y los sismos. Con todo ello se fueron creando áreas vulnerables. Paulatinamente se fueron rescatando dichas áreas a través de los programas de las políticas públicas, mismas que contaron con los medios jurídicos, financieros y técnicos para los proyectos de renovación urbana y rescate de barrios. Siguiendo a este proceso, la inversión privada se enfocó en la restauración de viviendas para la habilitación de hoteles, espacios gastronómicos y de recreación, todo ello respondiendo a la creciente demanda turística motivada por los programas de políticas públicas para la turistificación de la zona de monumentos.

El despoblamiento mencionado del centro histórico de Puebla lo podemos observar en la siguiente gráfica donde se muestran los datos de población en los años de 1900, 1990 y 2010. En ella vemos que la población del estado de Puebla se incrementó en el período de noventa años comprendido de 1900 a 1990 en cuatro mil ciento sesenta por ciento, la del municipio en mil cincuenta y dos por ciento, mientras que la población del centro histórico disminuyó en un trece por ciento. Para 2010 el incremento de la población con respecto a

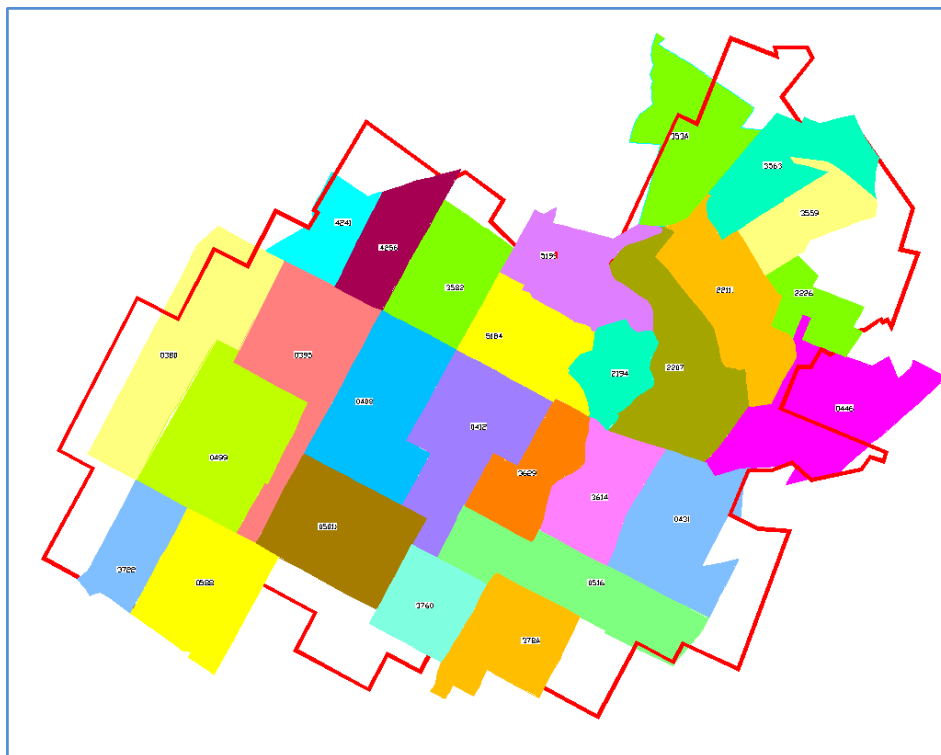
1990 fue en el estado del cuarenta por ciento, en el municipio del cuarenta y siete por ciento, mientras que en el centro histórico solamente fue del nueve por ciento, siendo para 2010 menor la población con respecto a 1900. Podemos inferir que de 1990 a 2010 la población en la periferia del municipio se incrementó cada década un quince por ciento, mientras que en el centro histórico solamente un tres por ciento (gráfica 6, p.31).

La siguiente gráfica 6 donde se observa el despoblamiento del centro histórico de Puebla, fue elaborada con datos obtenidos para 1900 de la Dirección General de Estadística publicados en 1902 por la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria. La población en ese año era de noventa y ocho mil novecientos treinta y un habitantes, mientras que para 1990 con datos obtenidos del Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico (PORRCH) del H. Ayuntamiento de Puebla 1990-1993, la población era de ochenta y seis mil cincuenta y nueve habitantes; para 2010 con cifras obtenidas de las áreas geostatísticas base (AGEB) del INEGI dentro de la zona de monumentos determinada por el INAH en la cartografía proporcionada por el Mtro. Erik Omar Paredes del Laboratorio de estudios socioterritoriales (LAST) del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélaz Pliego de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, la población era de noventa y tres mil ochocientos noventa y ocho habitantes, teniendo cinco mil treinta y tres habitantes menos que en 1900.



Gráfica 6. Elaboración propia. Datos obtenidos de 1900 de la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel y publicado en 1902 por la Secretaría de Fomento, Colonización e Industria; los datos de 1990 se obtienen del Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico. H. Ayuntamiento de Puebla. 1990-1993. Los datos de 2010 se obtienen de las áreas geoestadísticas base (AGEB) del INEGI de la zona de monumentos determinada por el INAH y de la cartografía proporcionada por el Mtro. Erik Omar Paredes del Laboratorio de estudios socio-territoriales del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vález Pliego de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

En el siguiente mapa 2 se presentan las AGEB determinadas por el INEGI dentro de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla. En él se puede observar que algunas sobrepasan el límite de dicha zona y en otras áreas no aparece la AGEB puesto que abarcan una mayor superficie que se extralimita de la mencionada zona de investigación. De tal manera que el dato que obtenemos de población para 2010 es un aproximado considerando que las áreas vacías son ocupadas por las excedentes.



Mapa 2. Elaboración propia. Áreas geoestadísticas base del INEGI en la zona de monumentos. Elaborado en autocad con datos del laboratorio de estudios socioterritoriales del ICSyH de la BUAP, proporcionados por el Mtro. Erik Omar Paredes.

El despoblamiento del centro histórico de la ciudad de Puebla disminuyó varias de sus funciones originales. Al respecto Fernando Carrión publica en la revista Eure el artículo “*El centro histórico como proyecto y objeto de deseo*” lo siguiente:

“El vaciamiento de las funciones de los centros históricos empieza a ocurrir cuando dejan de ser la ciudad toda, y como tal, comienzan a perder la diversidad propia de toda urbe. Es el crecimiento de la ciudad el que lleva a esta superación y también a que sea un continente del centro histórico en nacimiento. El momento en que los centros históricos pierden las funciones de centralidad empiezan a morirse, requiriendo como contraparte la renovación. Los centros históricos se pueden erosionar o vaciar a través de varias vías”. (Carrión, Fernando. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. Santiago de Chile: Revista eure. Vol. XXXI No. 93, p. 92).

El abandono, falta de mantenimiento, deterioro por el paso de los años, las lluvias y los sismos crean zonas urbanas devaluadas como ha ocurrido en algunas áreas del centro histórico de la ciudad de Puebla. Otras variables que contribuyen a no querer vivir en el centro es la saturación de la vía pública, ruido y contaminación ocasionados por las rutas de transporte, automóviles particulares y de servicio público, los ambulantes y el comercio informal, así como la inseguridad. La devaluación de las viviendas antiguas detona una zona de vulnerabilidad que es un factor atrayente de la inversión privada, que de la mano de políticas públicas que con medios jurídicos, financieros y técnicos, emprenden acciones de remodelación urbana con el rescate de barrios y espacios urbanos.



Fotografías propias. Ubicación: 5 Sur y 13 Poniente.



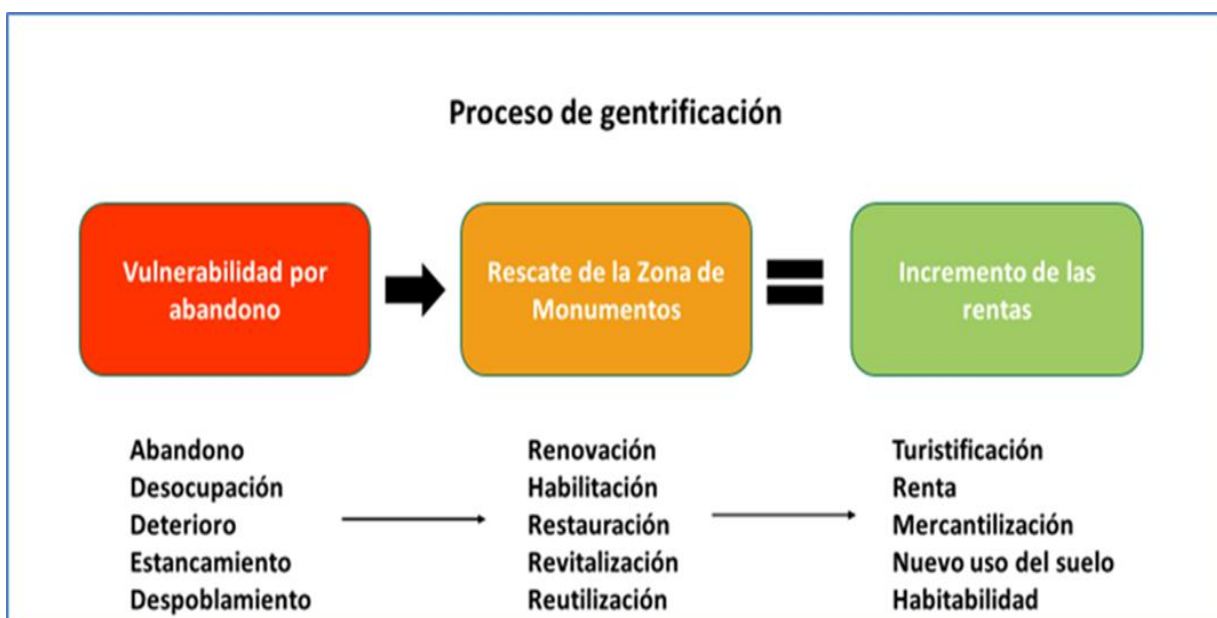
4 Poniente y 9 Norte

El abandono de las viviendas del centro histórico ha ocasionado la vulnerabilidad de zonas delimitadas por calles, barrios y manzanas. Las acciones de renovación urbana de las políticas públicas y el rescate de las casonas por la inversión privada inmobiliaria, ocasionan el incremento de las rentas y la plusvalía de las propiedades. Con ello los inversionistas de las clases hegemónicas obtienen los beneficios de la puesta en valor y las clases dependientes se ven segregadas de esas zonas urbanas renovadas. Así, las políticas públicas que se han enfocado en la turistificación del centro histórico de la ciudad de Puebla, junto con los inversionistas privados provocan la gentrificación turística que se presenta en este trabajo de tesis.

En la zona de monumentos existen varias casas abandonadas, con falta de mantenimiento, o que no han sido reparadas a partir del último temblor del 19 de septiembre de 2017. En ese entonces varios pretilos de casas se vinieron abajo, algunos de ellos lamentablemente causaron la muerte de transeúntes. Muchas casas actualmente solamente tienen en pie la fachada, pero ya no cuentan con techos y muros interiores. Al faltar dichos elementos, la fachada por sí sola es vulnerable a los movimientos sísmicos que por el efecto péndulo ocasiona su desplome.

Al respecto, el encargado de despacho de la Secretaría de Protección Civil y Gestión de Riesgos, Gustavo Ariza Salvatori, dio a conocer que “*existen 14 casonas que se ubican en el primer cuadro de la ciudad que corren el riesgo de derrumbarse debido a que no han sido atendidas por sus dueños desde el sismo del 19 de septiembre de 2017.*” (Ricardo Juárez. Cambio Diario, 31 de enero de 2020).

En la siguiente gráfica 7 vemos los pasos para el proceso de gentrificación que han ocurrido en el centro histórico de la ciudad de Puebla: vulnerabilidad por abandono, rescate de la Zona de Monumentos e incremento de las rentas provocado por el mercado del suelo enfocado en la turistificación.



Gráfica 7. Proceso de gentrificación en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla.



Fotografías propias: izquierda, 3 Ote. 609; derecha, 2 Pte. 904.



Fotografías propias: izquierda, 12 Ote. 207; derecha, 10 Ote. S/N.

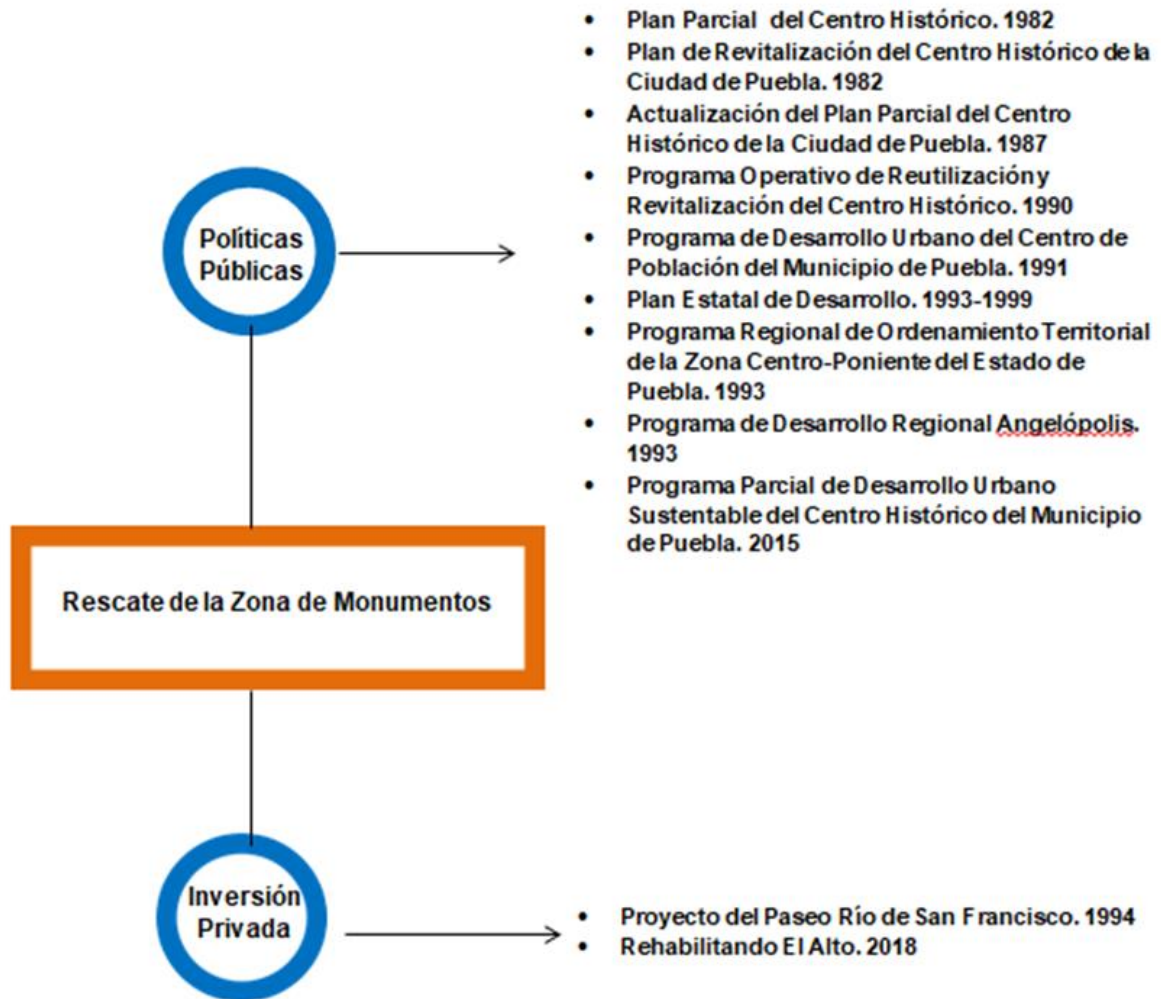
II- Programas de políticas públicas.

En este apartado se describe cómo las políticas públicas se enfocaron en reactivar la economía de un centro de la ciudad paulatinamente despoblado y por consiguiente disminuido en sus funciones originales. Al identificar esos problemas y enfocarse en su solución, el gobierno a través de las políticas públicas diseña programas y planes con herramientas de actuación dentro de un marco jurídico, técnico y financiero.

El objetivo ha sido insertar nuevas realidades económicas en dicha centralidad y para ello se implementaron acciones de renovación urbana, rescate de barrios y del centro histórico, así como modificaciones y mixticidad del uso del suelo. Posteriormente llegaría la inversión privada enfocada en el mercado inmobiliario de vivienda en renta y de hospedaje turístico.

Los programas de políticas públicas estudiadas en este trabajo se enfocaron en la preservación del patrimonio por la necesidad de activar la economía del centro histórico de la ciudad de Puebla que había sido poco a poco despoblado. Con la puesta en valor de áreas dentro de la zona de monumentos y con su turistificación se generó la gentrificación turística de dicha centralidad.

En la siguiente gráfica se enlistan los planes y programas estudiados en esta tesis y que se han enfocado en el rescate y revitalización del centro histórico de la ciudad de Puebla, así como los principales proyectos donde ha intervenido la inversión pública y que ha generado un proceso de gentrificación turística.



Gráfica 8. Elaboración propia. Programas de gobierno y proyectos que se estudian en esta tesis.

Para la renovación del centro histórico de Puebla han sido varios los programas de gobierno que se han implementado para tal objetivo. En la gráfica anterior se han enlistado los programas de políticas públicas que se han enfocado en la rehabilitación de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla para ser ofertado posteriormente como un atractivo turístico dentro del rubro de Ciudades Patrimonio. En dichos programas se ofrecieron apoyos a la inversión privada y se determinaron las acciones de remodelación urbana para la puesta en valor del centro histórico, presentándolo así como un *proyecto y objeto de deseo*, generando con ello el modelo de gentrificación turística expuesto en este trabajo.

Los primeros planes que se crearon llevando como bandera a el turismo para activar la zona de monumentos, decretada así en 1977 y lograr la reactivación económica del centro de la ciudad de Puebla, fueron el Plan Parcial del Centro Histórico promulgado por el gobernador Guillermo Jiménez Morales en 1982, actualizado posteriormente en 1987 y el Plan de Revitalización del Casco Histórico de la Ciudad de Puebla, emitido también en 1982.

Durante el siguiente período de gobierno, Mariano Piña Olaya emite el Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico en el año de 1990, donde se establecen lineamientos para el rescate y la conservación de dicha centralidad de la ciudad de Puebla. Durante el mismo gobierno, en el Capítulo II del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Puebla de 1991(PDUCPCP), en el apartado de Infraestructura Urbana dice: *-Orientar el crecimiento urbano hacia áreas en que la infraestructura represente menores costos de inversión y operación;* (PDUCPCP, 1991, p 253), como es el caso del centro de la ciudad. En los Objetivos particulares también dice: *-Optimizar el aprovechamiento de la infraestructura urbana instalada, estableciendo mecanismos de densificación en áreas subutilizadas que cuentan con todos los servicios.* (PDUCPCP, 1991, p 302). Así podemos ver que el tema de utilizar áreas centrales urbanas con servicios e infraestructura para su redensificación se contemplaba desde hace casi treinta años, sin embargo la ciudad fue creciendo hacia su periferia. En el mismo Programa de Desarrollo Urbano de 1991, se propone como acciones a corto plazo consolidar el área urbana actual de la ciudad de Puebla por medio de la utilización de baldíos y crecimiento hacia el sur, poniente y norte.

En el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 expedido por el gobernador Manuel Bartlett se derivan como estudios dos programas, el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente del Estado de Puebla y el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.

El Programa Regional de Ordenamiento Territorial, en su Capítulo VIII de las Normas y Criterios de Desarrollo Urbano dice en el punto 8.7 *Para la Preservación del Patrimonio Histórico* que se deberán considerar criterios como el de mantener el equilibrio en el uso del suelo a fin de asegurar la interacción adecuada del conjunto evitando la creación de “Zonas Museo”; mejorar las condiciones de vivienda, servicios y equipamiento y promover

actividades económicas nuevas compatibles con la zona. Una actividad nueva sería el turismo y los comercios ligados al mismo. También dice que en caso de que se requiera de nuevas construcciones éstas deberán armonizar con la composición arquitectónica, volumetría, escala, proporción, materiales de acabado y color. (*Programa Regional de Ordenamiento Territorial 1994, p-p. 87-88*). Sin embargo, vemos que se ha construido sin las consideraciones anteriores y sí se ha facilitado la inversión especulativa, principalmente a los prestadores de servicios turísticos.

El artículo 6° dice: *las” acciones y programas, se ejecutarán conforme al proceso de planeación y se regulará por los acuerdos y disposiciones específicos que dicte el Gobernador del Estado”*. (*Ibidem, p,125*). En el Proyecto del Río de San Francisco hubo un conflicto de intereses avalados por el gobernador Bartlett y se presentaron casos de expulsión de habitantes de la zona con el apoyo de la fuerza pública y la emisión de declaratorias de expropiación.

En este Programa Regional de Ordenamiento Territorial, en el Artículo Cuarto se lee lo siguiente:

III.- Se establecerán mecanismos para incrementar el desarrollo turístico, asociados a la conservación del patrimonio histórico, cultural y natural.

IV.- Se programará y canalizará la aplicación de inversiones públicas y se inducirá al sector privado hacia aquellas áreas prioritarias para el crecimiento y desarrollo, de acuerdo a las indicaciones de la estrategia del Programa. (Ibidem, p. 123).

El otro programa que se deriva del Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999, es el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis. En él se incorporan 14 municipios de la región más habitada del estado de Puebla, llamándola Región Angelópolis y donde existen 163 localidades. En ese entonces vivían ahí 1 millón 600 mil personas equivalente al 35 por ciento de la población del estado, abarcando 1,494 kilómetros cuadrados. (*Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.1996, p. 1*) Con datos del INEGI, para el año 2015 la población censada en los 14 municipios fue de 2 millones 325 mil 360 personas lo que representa un incremento del ciento cuarenta y cinco por ciento.

Es durante el gobierno de Manuel Bartlett Díaz que con el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999, del que se derivan como estudios dos programas, el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente del Estado de Puebla y el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (PDRA), cuando inicia un proceso generador de gentrificación del centro histórico de la ciudad de Puebla. Uno de los proyectos del PDRA fue el de ordenamiento urbano y el rescate del Centro Histórico de la ciudad de Puebla con el proyecto denominado Desarrollo del Paseo del Río San Francisco (PRSF).

A partir de 1993, con en el proyecto del Río de San Francisco la inversión privada participa activamente en lo que originalmente fue diseñado en el gobierno de Manuel Bartlett como un área destinada al turismo de negocios similar al de la zona de Santa Fe en la CDMX, con el equipamiento de un centro de convenciones, auditorios, oficinas, restaurantes, hoteles y dos estacionamientos. Como tal no funcionó, destinándose la zona en los dos últimos sexenios al desarrollo del turismo en general, expandiéndose posteriormente hacia el centro de la ciudad y actualmente hacia el barrio de El Alto, donde se promueve su revitalización con el concepto de turismo cultural, mismo que no acaba de aterrizar.

En el año 2001, durante el gobierno de Melquiades Morales Flores (1999-2005), siendo su secretario de Finanzas el que posteriormente sería también gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle Rosas (2011-2017), se emite el Plan Maestro del Paseo del Río de San Francisco. En él se definen políticas y lineamientos del proyecto que contemplaron la venta de predios dentro de la poligonal del PRSF. La empresa OHL sería la encargada de su comercialización y es así como con la inversión privada comienza un proceso paulatino de turistificación y mercantilización del centro histórico de la ciudad de Puebla.

El giro turístico del PRSF se da con la llegada al gobierno de Rafael Moreno Valle, creándose en 2015 el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, mismo que canaliza las acciones del sector público, privado y de la sociedad en general a un mayor compromiso y participación en la conservación y sobre todo rehabilitación dirigida a un desarrollo sustentable del patrimonio cultural, siendo su principal enfoque el turismo dentro de la zona de monumentos. Así el proyecto original se extiende hacia el primer cuadro de la ciudad como se observa en la

poligonal de estudio del trabajo de campo realizado para ésta tesis, mismo que se ilustra con mapas y gráficas en las siguientes páginas.

A la llegada al gobierno de José Antonio Gali Fallad (2017-2018), el proyecto en turno fue *Rehabilitando El Alto*, barrio primigenio de la fundación de Puebla ubicado al oriente del centro histórico y colindante al PRSF. Dicho proyecto es presentado y llevado a cabo por su promotor, el Grupo Affinitas, que lo promueve con la intención de que dicho barrio cuente con un centro cultural, áreas de emprendimiento y restaurantes de primer nivel.

El actual gobernados Luis Miguel Barbosa Huerta (2019-2024) se ha pronunciado últimamente a favor del rescate de dicho barrio junto con el de Analco que lo colinda. Una de sus propuestas es trasladar la rueda gigante de la zona de Angelópolis a la zona de San Francisco para detonar el turismo en dicha zona y favorecer con ello al sector inmobiliario y la economía de sus habitantes.

Gobernador	Período	Programa	Año
Guillermo Jiménez Morales	1981-1987	Plan Parcial del Centro Histórico.	1982
		Plan de Revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla.	1982
		Actualización del Plan Parcial del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla.	1987
Mariano Piña Olaya	1987-1993	Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico.	1990
		Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Puebla.	1991
Manuel Bartlett Díaz	1993-1999	Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999	1993
		Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente del Estado de Puebla.	1993
		Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.	1993
Melquiades Morales Flores	1999-2005		
Mario Marín Torres	2005-2011		
Rafael Moreno Valle	2011-2017	Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla.	2015
José Antoni Gali Fallad	2017-2018		

Tabla 1.- Elaboración propia. Programas de Gobierno que se estudian en este trabajo.

Los resultados, análisis de investigadores, modificaciones del uso del suelo y funcionamiento actual del proyecto (PRSF) se presentan en este trabajo dentro del Capítulo Cuarto, apartado dos. Esto se logra a partir del trabajo de campo realizado dentro de una poligonal colindante al PRSF, donde se observa también la expansión que ha ocurrido del proyecto original hacia el centro de la ciudad.

Para el año 2018 se pone en marcha el proyecto Rehabilitando El Alto, al oriente del mencionado PRSF, que continuará con la modificación de usos del suelo y la segregación socioterritorial del centro histórico de la ciudad de Puebla.

En esta tesis se muestra también que existe una dicotomía entre la imagen de deterioro y sub funcionamiento de las casas de la zona de monumentos y la posterior a su restauración para uso turístico; así como entre el aprovechamiento exclusivo de turistas y habitantes con posibilidades económicas y la exclusión de personas de escasos recursos; así como entre la llegada de franquicias globales con capacidad económica para cubrir los altos costos de renta y la salida de los comerciantes de tiendas tradicionales de los barrios, cuya economía les impide continuar funcionando debido a dichos incrementos. Por otro lado, vemos también cómo la gentrificación lleva a la pérdida de las costumbres y tradiciones debido a las transformaciones socioterritoriales y culturales.

La plusvalía que provoca la puesta en valor y el mercado del suelo del centro histórico de Puebla beneficia solamente a propietarios e inversionistas y los que disfrutan de ello son turistas y habitantes con un poder adquisitivo elevado.

Durante el gobierno municipal de Eduardo Rivera se crearon programas de gobierno para la redensificación y repoblación del centro histórico de la ciudad de Puebla. Estos no funcionaron, pudiéndose así evitar que se hubiera generado la clásica gentrificación anglosajona. Los poblanos no han regresado a vivir al área central consolidada, solamente ha regresado el capital relacionado con los equipamientos y servicios turísticos y los mismos turistas, detonando el modelo de gentrificación turística que produce una habitabilidad temporal cada vez más frecuente en áreas que previamente fueron abandonadas y posteriormente restauradas para la oferta turística y de servicios relacionados, dirigida a visitantes nacionales y extranjeros, transformando el uso tradicional habitacional de las casas por el de habitación de hospedaje turístico. Actualmente es cada vez mayor la oferta de habitaciones para el turista a través de plataformas digitales que también se analizan en un apartado de este trabajo.

En la siguiente fotografía podemos ver la dicotomía entre casas abandonadas con las techumbres de cuartos de segundos patios desplomadas y la restauración y habilitación de

una casona ubicada en la 4 Poniente 905 para atender la demanda turística en el centro histórico de la ciudad de Puebla. Como podemos apreciar ambos patios de dicha casa fueron encristalados y se instalaron 10 tinacos nuevos. El problema del centro es que no cae agua suficiente y se deben de contratar pipas para un adecuado suministro de dicho servicio básico.



Fotografía propia. 4 poniente 905. Deterioro, restauración y habilitación para el turismo.

Capítulo Cuarto.

I- Gentrificación.

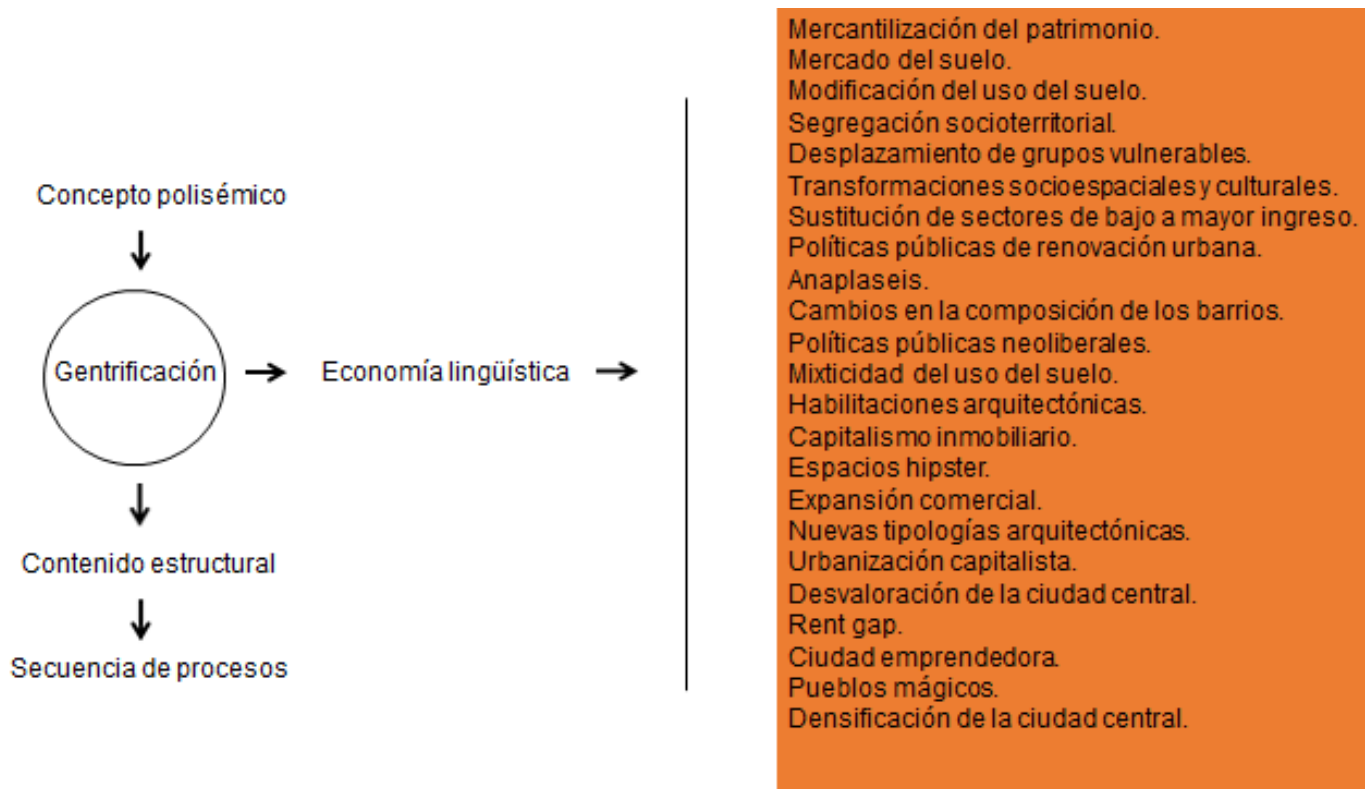
La palabra gentrificación es un neologismo latinizado de la lengua inglesa. El vocablo *gentrification* viene de la palabra *gentry* que significa: aristocracia; alta burguesía; pequeña nobleza.

Este término anglosajón ha venido introduciéndose al lenguaje castellano cotidiano bajo el latinismo de gentrificación. Esta palabra tan de moda ahora, no aparece en el diccionario de la Real Academia Española, su búsqueda no produce resultados aún al día 7 de marzo de 2020. En el diccionario *oxforddictionaries.com* leemos: Gentrification.- “*The process of renovating and improving a house or district so that it conforms to middle-class taste*”. (Proceso de renovación y mejoramiento de una casa o distrito que obedece al gusto de la clase media). En los ámbitos académicos se le llama neologismo y se utiliza desde hace cincuenta y seis años.

Un neologismo nace cuando se presenta una nueva realidad que debe ser nombrada, sin embargo la importación del término anglosajón desde otro tiempo y espacio a países latinoamericanos adolece de precisión y rigor.

Se dice que el término es un ejemplo de economía lingüística, donde la palabra concentra una secuencia de procesos, o varios conceptos a la vez y debe de analizarse desde varias perspectivas en tiempo y lugar que determinarán diferentes características de este modelo, como lo es la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla.

La siguiente gráfica desglosa muchas de las acciones, causas y conceptos que están inmiscuidos en un proceso de gentrificación. Thomas Maloutas habla de su diversidad contextual: “*El argumento principal es que la gentrificación es un concepto altamente dependiente de la causalidad contextual*”. (Maloutas T. (2011) *Contextual diversity in gentrification research, Critical Sociology, Vol. 38/1: 33-48, p. 1*).



Gráfica 9.- Elaboración propia. Economía lingüística del término gentrificación y los conceptos y secuencia de procesos que contiene a la vez.

En 1964 la socióloga alemana Ruth Glass al investigar el barrio de Islington, al norte del centro de Londres, acuña el término *gentrification*, siendo la iniciadora del estudio de este modelo al ver la invasión de los barrios de la clase trabajadora de Londres por las clases media y alta pertenecientes a la llamada aristocracia (*gentry*). Por el efecto de esta migración hay desplazados, los inversionistas sustituyen a los habitantes de la clase obrera y las tradiciones, usos y costumbres de dicha zona son modificadas.

“One by one, many of the working class quarters of London have been invaded by the middle classes – upper and lower. Once this process of ‘gentrification’ starts in a district it goes on rapidly until all or most of the original working class occupiers are displaced and the whole social character of the district is changed.” (Glass, Ruth. (1964). London: Aspects of Change. Londres: Centre for Urban Studies, University College of London, p. 17).



Imágenes del distrito de Islington, Londres obtenidas de Wikipedia.com



**Venta \$ 29 MDP Renta \$ 90 Mil/mes
 90 M2.**

Gráfica 10.- Elaboración propia. Promoción de un bien raíz en el barrio de Islington, Londres.
 Fuente: RICS, Certified Property Measurer.

Como podemos observar un departamento de noventa metros cuadrados, con dos recámaras, un baño, cocina y una pequeña sala-comedor tiene un precio de venta de veintinueve millones de pesos mexicanos y la renta de ese mismo departamento es de noventa mil pesos al mes. Las ciudades de Londres son compactas y con tasas de alquiler altas, además, los londinenses aprecian la arquitectura victoriana y por eso regresaron a vivir a barrios centrales como el de Islington.

Es en este proceso clásico de *gentrification* -a partir de este momento se referirá al término como gentrificación-, donde la aristocracia llega a invertir a los barrios habitados por la clase baja, detonando con ello el incremento de las rentas y la segregación y expulsión de los habitantes de bajos recursos económicos. Por ello se debería traducir del término como aristocratización, sin embargo, como veremos más adelante la gentrificación tiene diferentes características y variados modelos, siendo uno de ellos la gentrificación clásica anglosajona o aristocratización.

Marcos Mazari Hiriart dice: *“La palabra viene de Gentry cuyo significado literal es alta burguesía. En un principio su intención era regenerar viejos barrios abandonados; esta labor era desarrollada por una clase social con poder adquisitivo y solvencia económica con impacto en los sectores más vulnerables [...] lo que es innegable es su existencia y que cada día va alcanzando nuevas colonias y barrios ciudadanos y afecta a diferentes sectores de la sociedad, para bien y para mal”.* (Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía.* CDMX: UNAM), p.9)

Si nos remontamos a mediados del siglo XIX, Friedrich Engels decía, *“los barrios una vez saneados, comienzan a vaciarse de proletariado”*. Esto lo decía a partir de que las ciudades modernas habían sido fruto de la obsesión por la higiene y su saneamiento. En la misma época el barón Georges-Eugène Haussmann intervino bajo las órdenes de Napoleón III en la renovación y ensanchamiento de las calles de París, así como el ingeniero Ildefonso Cerdá lo hizo en la ciudad de Barcelona.

Siguiendo esa corriente de saneamiento de las ciudades en la modernidad ilustrada, en México a finales del siglo XVIII el arquitecto Ignacio de Castera bajo las indicaciones del conde de Revillagigedo interviene la Alameda, la Plaza Mayor y sus portales. De igual manera se encarga de la limpieza de los barrios de la ciudad de México buscando un nuevo orden y control de las personas, ocasionando el desplazamiento de los pobres en beneficio de la imagen de limpieza y salubridad de la ciudad.

Cabe mencionar que: *“Lugares como la Plaza Mayor y la Alameda o los portales del Antiguo Palacio del Ayuntamiento fueron por años refugio de indigentes, prostitutas y ladrones, las calles no se limpiaban y tenían cloacas a cielo abierto, lo que entraba en contradicción con los valores de la modernidad ilustrada.”*(*Ibíd.*, p.130).

A partir de la inversión estatal con actuaciones de saneamiento, limpieza y ensanche urbano de las ciudades nace la renovación urbana, que es uno de los generadores de la gentrificación.

“En general, los ingenieros y arquitectos que diseñaron los «ensanches» burgueses del siglo XIX: todos ellos recurrieron, a la hora de explicar sus estrategias planificadoras, a un nuevo vocabulario técnico, pero intuitivo, que no ocultaba su condición higienista. Había que «sanear», «limpiar», «esponjar» o incluso «desinfectar» la ciudad tradicional, caliginosa y maloliente, al mismo tiempo que el escalpelo de los ingenieros de hierro «tajaba» sus murallas anacrónicas y drenaba su pus medieval para extender la «urbanización» todo lo que se pudiera, ocupando los suculentos vacíos que se abrían en las periferias dedicadas hasta entonces a la agricultura. La confianza en la higiene corrió pareja a la confianza en los poderes uniformadores del espacio, y ambas se coaligaron para quitar coágulos, trombos o tumores allí donde la urbe los tuviera, y para introducir orden y construcción en el campo con el fin de volverlo rentable. Dos fueron los objetivos y escenarios de este impulso moderno: la ciudad tradicional, que comenzó a llamarse «centro», y los espacios recién urbanizados, que merecieron un nombre correlativo que desde entonces ha tenido singular fortuna: la «periferia». Desde mediados del siglo XIX,

el problema del urbanismo ha sido un problema de «centros» y «periferias»
(<https://capitanswing.com/prensa/la-segunda-vida-de-las-ciudades>).

El proceso llamado gentrificación se da en las ciudades a partir de las mejoras materiales que inversionistas y el Estado realizan y cuyo resultado es el incremento de las rentas que propician la sustitución de sus pobladores por nuevos con una mayor capacidad económica.

Después de leer a varios investigadores como Neil Smith, Eftyquia Bournazou, Marcos Mazari, Félix Rojo, Sarah Gainsforth e Iván Díaz Parra y analizar los diferentes efectos que la gentrificación ha ocasionado en la vida cotidiana de varios países, se observa que estos han sido principalmente la expulsión de habitantes de escasos recursos, el incremento de las rentas y la modificación de usos de suelo, hábitos y costumbres.

Para el caso de Puebla se analizan los textos de Francisco Vélez Pliego, (*Vélez-Pliego, Francisco. (2007). Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélez Pliego". BUAP*); Carlos Montero Pantoja, (*Montero, Carlos. (2002). La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo. Puebla: BUAP*) y Lorena Cabrera Montiel, (*Cabrera, Lorena. (2014). El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada. CDMX: Working paper series. Contested cities*).

En este trabajo se plantea que la gentrificación turística es el modelo con el cuál dicho fenómeno interviene en el centro histórico de la ciudad, trayendo inconvenientes y beneficios, la dicotomía ya planteada. Es decir, existe una bipolaridad entre los efectos de la renovación urbana y la consiguiente segregación de habitantes de escasos recursos causada por el incremento de la renta y las modificaciones del uso del suelo que genera la gentrificación turística.

Rafael Barrera al hablar en su artículo *La polisemia y la lingüística de la gentrificación* nos dice que el fenómeno no es homogéneo entre ciudades ni dentro de sus diferentes barrios, donde intervienen intereses tanto públicos como privados, y *“que no solo trata del cambio del territorio sino de las percepciones y los comportamientos que surgen alrededor de este y que en general resulta excluyente, diferenciador y enfocado en el consumo”*. (Barrera,

Rafael. (2014). *La polisemia y la lingüística de la gentrificación*. Bogotá: *Cadernos Metrópole 16*, p. 330).

Al respecto Neil Smith plantea la dicotomía de los efectos de la típica gentrificación anglosajona en el capítulo “¿Es la gentrificación una palabrota?” de su libro *La nueva frontera urbana*, él nos dice:

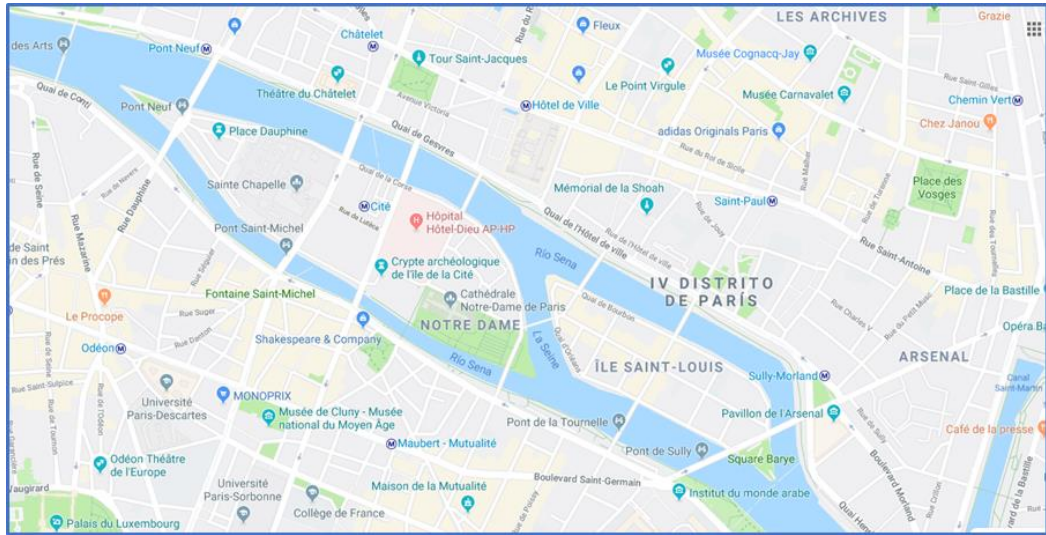
“A mediados de 1980, con un inflamado mercado inmobiliario en Nueva York, cada vez más personas empezaron a percibir la gentrificación como una amenaza para los alquileres, las viviendas y las comunidades; [...] El Consejo de Bienes Inmuebles admitía que la gentrificación tenía diferentes significados para distintas personas, pero afirmaba que «en términos sencillos, la gentrificación genera una mejora en los negocios inmobiliarios y minoristas de un barrio, y por lo general aumenta la entrada de la inversión privada. [...] Los barrios y la vida florecen”. (Smith, Neil. (2012). *La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: *Traficantes de sueños*, p. 73).

Como ya se dijo antes, Ruth Glass acuña el término al investigar el modelo ocurrido en el distrito de Islington, Londres, así como en la ciudad de New York, donde hay casos notables de gentrificación en los barrios de SoHo, Chelsea y Harlem; Eftychia Bournazou describe lo ocurrido en barrios de Atenas, e Ibán Díaz Parra lo hace de ciudades de España, principalmente Sevilla y de Latinoamérica, Montevideo, Buenos Aires y la ciudad de México.

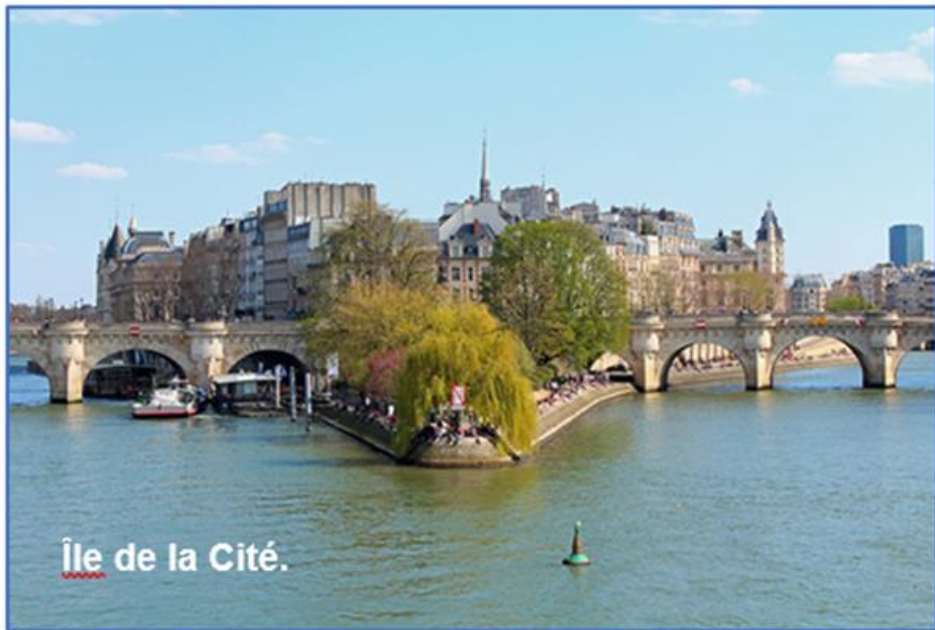
Las investigaciones del proceso de gentrificación nos llevan de ciudades europeas a ciudades de América. Neil Smith describe los barrios gentrificados de París y Budapest y lo mismo hace con ciudades de Norteamérica: *“Hacia 1976, un estudio concluía que cerca de la mitad de las 260 ciudades de Estados Unidos con una población de más de 50.000 personas estaban experimentando procesos de gentrificación”* [(Urban Land Institute, 1976], (*Ibidem*, p. 84). Hablando de París, el mismo Neil Smith narra el proceso de gentrificación de la siguiente manera:

“En París, tal vez, la forma de gentrificación más clásica haya tenido lugar cerca del centro. En la Île de la Cité e Île Saint-Louis, por ejemplo, en el sector medio del río Sena, algunos antiguos edificios de apartamentos, que sufrieron un gradual deterioro desde ya antes de la Comuna de París de 1870-1871, comenzaron a experimentar una reinversión sostenida en la década de 1960; hasta tal punto, que hoy en día tener un domicilio en la Île está entre los más buscados y los más caros de París.

En la ribera izquierda, es el turismo de masas, por encima de la cultura artística e intelectual existente, lo que ha empujado hacia los circuitos del capital internacional al antiguo Barrio Latino, cuya existencia también data de cuatro siglos. Las calles, que alguna vez estuvieran sucias, repletas de cafés llenos de humo, librerías y restaurantes tradicionales, están ahora salpicadas por boutiques de colores brillantes y vendedores de postales, casas de comida exquisita y cafés exclusivos, un bazar global de comida rápida y restaurantes de comida «francesa» y griega dirigidos a los turistas. (Ibídem, p 285). La construcción del Centro Pompidou, en la década de 1970, y la sustitución del antiguo mercado de carne de Les Halles por un moderno complejo de eventos culturales y de consumo en el extremo del Marais, impulsaron una importante reinversión, que ahora alberga «una combinación ecléctica de lo viejo y lo nuevo, en la medida en que negocios de moda de alto nivel han reemplazado a las antiguas tiendas de comida, a menudo conservando los carteles de la antigua “panadería” y “pastelería”» (Carpenter y Leeds, 1995: 298). Las viviendas, ahora renovadas, atraen a un amplio espectro de profesionales jóvenes, y no tan jóvenes, pero su gentrificación ha sido menos completa y bulliciosa que la del Barrio Latino. La zona judía del Marais retiene, especialmente, algo de su apariencia y de sus modos tradicionales, frente a las presiones financieras de la gentrificación. Montmartre experimentó también una importante desinversión, al menos después de la Comuna de 1870-1871, y esto a pesar de que ésta se vio muy circunscrita por la continua importancia simbólico-política de este distrito de la ciudad. Incluso aquí, el turismo, una relativa altitud y una cierta nostalgia artística, que se encuentran inscritas en el paisaje de Montmartre, han impulsado la gentrificación.” (Ibídem, p-p. 285-288).



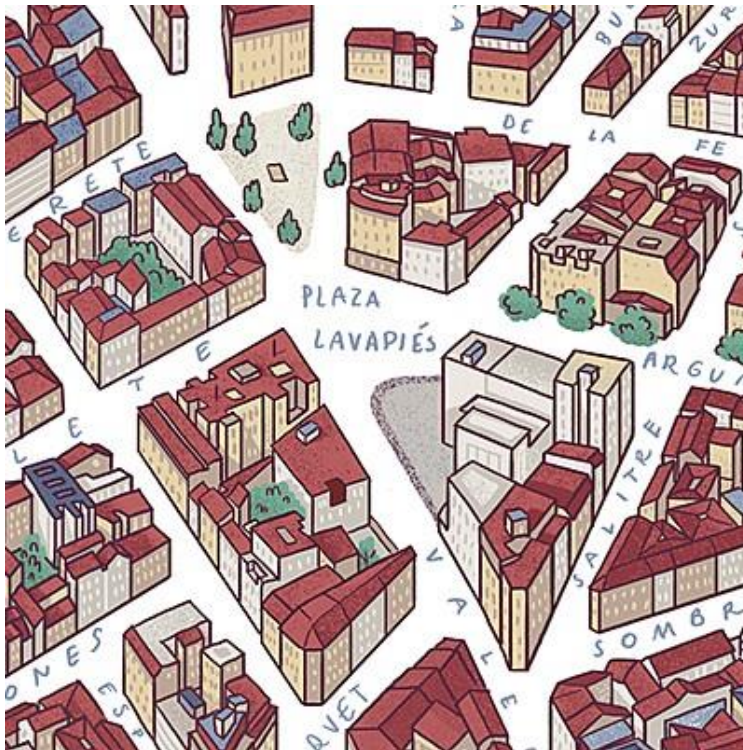
Mapa 3. Fuente: www.google.com/maps Gentrificación de la Île de la Cité e Île de Saint-Louis, París.



Fuente: www.parisando.com/ile-de-la-cite/consulta

Como un ejemplo de gentrificación ocurrida en Estados Unidos, veamos el caso del vecindario del SoHo (South of Houston Street) en New York. En esa zona existen edificios cuyo uso estaba destinado antiguamente a la industria de la manufactura. Posteriormente, al ser desocupados esos grandes espacios llamaron la atención de los galeristas ubicados en Manhattan donde pagaban elevadas rentas, encontrando en el SoHo, particularmente en la calle 42, espacios para establecerse pagando rentas muy bajas y exponer ahí las obras de los artistas. Estos últimos, aprovechando estas construcciones vacías con amplios ventanales y rentas bajas, decidieron moverse de Manhattan y poner ahí sus talleres, aunque no podían vivir ahí puesto que no estaba permitido el uso del suelo residencial. Debido al abandono, las rentas eran bajísimas puesto que además de que los edificios estaban desocupados, por las noches las calles eran frecuentadas habitualmente por prostitutas y sus clientes, presentándose además situaciones de inseguridad. Con el éxito de las primeras galerías empezaron a abrirse pequeños cafés y tiendas. Con el paso de los años se logró que el uso del suelo fuera modificado por las autoridades para poder ser también habitacional. Se regeneró la zona, aumentaron los comercios y disminuyó la inseguridad. El vecindario adquirió fama y las rentas se elevaron. Entonces, los artistas que habían contribuido a la puesta en valor de SoHo tuvieron que buscar una zona más económica para vivir. El siguiente barrio en puesta en valor fue Chelsea. Este es un ejemplo de gentrificación y arte, dentro de los tipos que Félix Rojo describe y se presentan en la tabla 4 (p. 68).

Otro ejemplo de zona gentrificada es el barrio de Lavapiés en el centro de Madrid, cuya plaza del mismo nombre se encuentra en el barrio central de Emperadores. El área está circundada al poniente por el Mercado del Rastro, al norte por la Plaza Tirso de Molina y al sur-este por el Museo Reina Sofía. A finales del siglo XX el barrio de Lavapiés estaba entre la degradación y el olvido como ha ocurrido con varios centros históricos. Poco a poco el barrio de Lavapiés se fue convirtiendo en un espacio cosmopolita donde conviven nuevas generaciones y propuestas culturales. El turista acude a disfrutar de los espacios y ofertas culturales, sin embargo, muchos de los residentes de Madrid no lo pueden hacer debido al alto costo de los servicios que solamente puede ser cubierto por sectores con poder económico elevado, es decir, españoles que van a la zona como turistas en su propia ciudad y como tales hacen erogaciones para disfrutar su propio centro histórico.



Gráfica 11. Plaza de Lavapiés. Madrid, España. Traza urbana de plato roto. www.bing.com/images

Es por esto que los habitantes de Lavapiés se han organizado y han creado grupos y proyectos colectivos en defensa de su barrio contra la gentrificación que se ha generado ahí en los últimos diez y ocho años. Este grupo se llama *Lavapiés ¿Dónde vas?* (LdV) y el siguiente es uno de los artículos que han publicado:

“Desde la primavera de 2016, diversas gentes y proyectos colectivos de Lavapiés venimos formando un espacio en común desde el que compartir nuestras preocupaciones e iniciativas. No desde una idea neutral de “vecindario”, sino desde una óptica crítica con la deriva que Lavapiés está tomando desde que, ya hace tiempo, las fuerzas del dinero y del mercado consideraron nuestro barrio como un espacio idóneo para hacer negocios. No cualquier negocio, claro, sino el negocio fácil de la especulación y la economía rentista, la economía subalterna y precaria de la vivienda cara y los servicios y, entre ellos, el turismo que busca barrios y ciudades para ser vistos, pero no para ser vividos.”

Si decimos que Lavapiés es “nuestro barrio”, no es por afán de identidad o propietario, es porque aquí vivimos o hacemos nuestra vida, porque nos relacionamos con nuestros cuerpos y nuestros afectos con este territorio complejo, de modos muy diversos, pero con el orgullo de pertenencia a un espacio en cuyo carácter, que incluye el histórico valor de la acogida, participamos. Y del que no aceptamos ser exclud@s o desplazad@s porque en el ciclo actual de la crisis otros con más poder (adquisitivo, pero no solo) hayan puesto sus ojos, codiciosos, sobre los lugares que, con tanta dificultad y vitalidad, habitamos.

Los múltiples espacios que damos forma a la rica y diversa creatividad social de Lavapiés -colectivos, asambleas, cooperativas, espacios sociales y de apoyo mutuo, redes y plataformas, asociaciones de todo tipo- estamos llamados a que esta primavera sea el momento de frenar la tendencia a la uniformidad bajo el mando del mercado e imaginar, de nuevo, otro Lavapiés posible.”(<https://lavapiésdondevas.wordpress.com>), 2016.

Actualmente, los servicios que se ofrecen en el barrio de Lavapiés a partir de su puesta en valor son los de hotel boutique, bistró, hostel, panadería artesanal, antro, spa o chocolatería. En el libro de Ilia Alvarado y Antonio López, “Turismo, patrimonio y representaciones espaciales”, (Alvarado, Ilia y López, Álvaro. (2018). *Turismo, patrimonio y representaciones espaciales. España: Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Edita, n.º. 22. Tenerife*), Ma. del Carmen Mínguez nos dice que en Madrid, los antiguos mercados de abasto ahora venden productos orgánicos y ecológicos. Para darles difusión el Ayuntamiento ofrece un folleto específico denominado “*Gastronomía*”.

A Lavapiés se le dice ahora la zona hotelera del centro de Madrid, algo que está empezando a ocurrir en Puebla, como lo podemos ver con el trabajo de campo realizado en la poligonal de estudio para esta tesis. En los resultados de este estudio se muestra cómo a partir del proyecto del Paseo del Río de San Francisco, la turistificación se ha expandido hacia el zócalo de la ciudad y actualmente sobre el barrio del Alto con su proyecto de rehabilitación.

En el barrio de Lavapiés el tránsito de vehículos está limitado a una velocidad máxima de 30 km/h (Z30) y se han instalado bolardos o guarda-peatones en el límite de las banquetas

para protección de los peatones. En el centro de Madrid a partir de 2020 se prohíbe la circulación de vehículos de combustión de gasolina, aunque por ello, varios propietarios han modificado sus automóviles para poder ser propulsados con gas.



Fotos: wikipedia.com

El centro de la ciudad de Puebla ha tenido diferentes generadores de gentrificación como lo han sido la inversión estatal en procesos de renovación urbana, la vulnerabilidad de zonas deterioradas, así como la inversión privada en la industria hotelera y de servicios colaterales, situación que no se hubiera contemplado a mediados del siglo pasado. Como dice Neil Smih: *“Un cambio dramático pero imprevisto de lo que la mayoría de las teorías urbanas del siglo XX habían vaticinado como el destino de los barrios pobres del centro de*

las ciudades”. (Smith, Neil. (2012). *La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: *Traficantes de sueños*, p. 76).

Enfocando la investigación en el centro histórico de Puebla, Carlos Montero Pantoja nos dice en su libro *La renovación urbana*: “Visto el gran potencial del centro urbano, las políticas del gobierno, junto con las inversiones privadas, convierten este lugar en un espacio más rentable, y los habitantes se sienten cada vez más ajenos a una zona de la ciudad que les es arrebatada”. (Montero, Carlos. (2002). *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo*. Puebla: BUAP, p. 14).

Eftychia Bournazou escribe acerca de los casos de desplazamiento ligados a la gentrificación: “Sea por presiones directas o indirectas, el resultado voluntario o involuntario de emigración de residentes de menores ingresos debido a los cambios socio-espaciales y económicos se podría atribuir al proceso de gentrificación”. (Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía*. CDMX: UNAM), p. 341).

En este trabajo se habla de gentrificación turística puesto que la modificación del uso habitacional unifamiliar y de vecindad popular del centro de la ciudad de Puebla, se ha dado a través de la rehabilitación de casas antiguas para atender la creciente demanda turística. En la actualidad la oferta hotelera en la zona de monumentos cuenta con hoteles de diversas categorías, casas y departamentos anunciados en plataformas digitales de internet y albergues para mochileros.

Volviendo a citar a Neil Smith:” *En los callejones de Granada adyacentes a la Alhambra, la gentrificación avanza en una tensa afinidad con el turismo*”. (Smith, Neil. (2012). *La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: *Traficantes de sueños*, p. 85).

Es por esto que el modelo generador de gentrificación en Puebla es provocado por su turistificación. La inversión en los servicios turísticos es la que al habilitar casas del centro histórico modifica el uso habitacional en proceso de abandono y deterioro así como la tipología comercial en planta baja y, de igual manera, “de la intrusión de turistas

extranjeros derivan transformaciones de fondo en la sociedad receptora". (Méndez, Eloy. (2017). *Narrar la ciudad. Puebla: BUAP. p. 195*).

Es importante velar para que no se pierdan las tradiciones y costumbres de Puebla y lograr que haya un equilibrio entre lo auténtico y lo de moda, que al poner en valor los valores tangibles también se haga con los intangibles.

El caso más significativo de gentrificación en el centro de la ciudad de Puebla es el proyecto Paseo Río de San Francisco de 1993 (PRSF), del que se habla con más detalle en el apartado 2 de este capítulo. Ahí, en ese entonces, evidentemente existió la expulsión típica de la gentrificación. En la plazuela donde está el hotel y restaurante Casa Reyna estuvieron las viviendas de los obreros de las fábricas La Violeta y San Francisco, mismas que fueron demolidas. Previamente a ello los habitantes fueron desalojados utilizando la fuerza pública y la presión gubernamental. *"Es así como se crea un problemático y objetado proceso político de dominación y lucha, hegemónico, que es la unidad compleja de coacción y consentimiento en situaciones de dominación"*. (Roseberry, en Churchill, Nancy. (2008). *La patrimonialización como proceso hegemónico: la lucha para el significado de los barrios céntricos de Puebla, en: Sendas en la globalización. Gómez, F. Puebla: BUAP, p. 35*).

Este proceso de gentrificación fue generado por las políticas públicas del gobierno de Manuel Bartlett para el proyecto de una zona de negocios con un centro de convenciones, auditorios, oficinas corporativas, restaurantes, hotel y estacionamientos. Actualmente, dentro de la poligonal del proyecto Paseo Río de San Francisco (PRSF), junto a los lavaderos de Almoloya, espacio histórico patrimonial de Puebla, se habilitó el hotel Rosewood que apropia dicho espacio patrimonial al interior de sus instalaciones. Al parecer lo mismo ocurre con la capilla del Cirineo, colindante a este lujoso hotel. Para 2020 el hotel ha cambiado de administración y su actual nombre es Azul Talavera Hotel.

Citando otro caso se menciona el del Hotel Cartesiano, ubicado en el Blvd. Héroes del 5 de Mayo y la calle 3 Oriente, sobre la cual se invade el espacio público peatonal para la recepción de automóviles de turistas. El Hotel Cartesiano está construido y ha restaurado

casas colindantes a él en el Barrio de Los Sapos, modificando su función primigenia de vivienda por la de servicio de hospedaje, otro ejemplo de gentrificación turística.

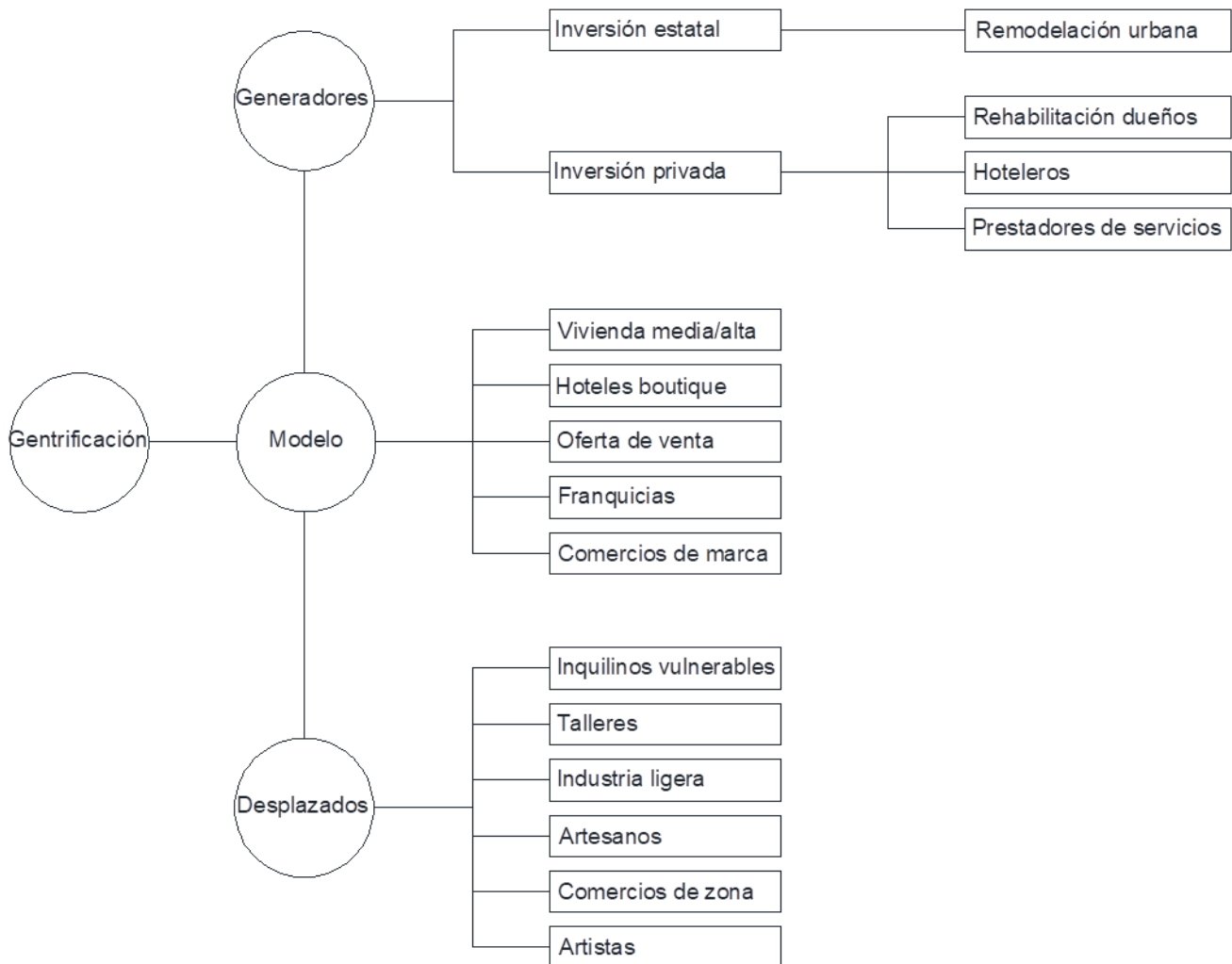
Este proyecto también se encuentra dentro de las manzanas de la poligonal del PRSF. De igual manera, otros hoteles están en proceso de construcción y habilitación y uno se encuentra frente a la Plazuela de Los Sapos. Existen actualmente varias casas en proceso de restauración dentro de la poligonal del PRSF, así podemos comprobar que dicho proyecto continúa y no solo eso, se extiende hacia la zona central y hacia el barrio del Alto donde se está promoviendo el proyecto *Rehabilitando El Alto* que es una extensión hacia el oriente del PRSF y presenta la característica de gentrificación turística que se presenta en este trabajo. Su promotor, el Grupo Affinitas lo presenta con la intención de que el barrio de El Alto sea convertido en un “*centro cultural, inteligente, de emprendimiento, gastronómico y sostenible.*” Previo a este proyecto, las acciones de gobierno se habían enfocado en la remodelación urbana de la avenida 14 Oriente, antiguo camino Veracruz-México, acceso y salida de la ciudad de Puebla.

Actualmente, el gobierno de Miguel Barbosa Huerta pretende trasladar la rueda gigante de Angelópolis a San Francisco con el fin de favorecer el mercado inmobiliario de la zona. Así se integraría el proyecto del río de San Francisco al de Rehabilitando el Alto. Este proyecto también es avalado por la Secretaría de Turismo Municipal, su titular, Mónica Prida dijo que con la instalación de la Estrella de Puebla (rueda gigante) en el barrio de San Francisco se contaría con mayor número de visitantes a la zona, toda vez que es un atractivo turístico. Prida Coppe dijo que este tipo de acciones por parte del gobierno del estado detonará el turismo en la zona, puesto que se registrará más actividad comercial y turística en el corazón de la ciudad. Recordó que el objetivo de este atractivo es que sea movable y se pueda instalar en diferentes partes del estado, por lo que respaldarán al Gobierno del Estado. (*www.milenio.com* Angélica Tenahua, enero 4, 2020). “*Barbosa Huerta reiteró que el traslado de la Estrella de Puebla no es lo importante del proyecto, sino generar el desarrollo inmobiliario para detonar la economía de esta zona, sin embargo, no precisó cuándo se podrán ver los avances.*” (*www.milenio.com* Elvia García, enero, 5, 2020).



Fotografías propias. Vulnerabilidad en el barrio de El Alto. Julio 13, 2019

Para analizar el proceso de gentrificación, se elaboró el siguiente esquema a partir de la lectura del libro *Gentrificación*, coordinado por Eftychia Bournazou y publicado por la UNAM. En él vemos los diferentes modelos, sus generadores y los afectados que en ese proceso suelen ser desplazados o segregados y los que permanecen muchas veces modifican sus hábitos y costumbres (*antropoémica y antropofágica*, p. 78).



Gráfica 12.- Esquema 4. Generadores de gentrificación. Elaboración propia a partir de la lectura del libro *Gentrificación*, coordinado por Eftychia Bournazou.

En el esquema anterior vemos como generadores de gentrificación a la inversión pública que ha estado ligada a la inversión privada. Las políticas públicas han emprendido acciones dentro de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla a través de programas y planes de renovación y mejoramiento de la imagen urbana. Cuando los espacios públicos son rehabilitados, el entorno edificado se vuelve atractivo a la inversión privada, principalmente en el rubro del mercado inmobiliario. Las casas antiguas dentro de las zonas de renovación urbana son adquiridas o rentadas para la habilitación de hoteles, departamentos, *lofts*, nuevos comercios de moda global de alto rango, espacios culturales y de esparcimiento. Este es un modelo típico de gentrificación que desplaza a los antiguos habitantes por el incremento de las rentas, llegando ahora inversionistas y arrendatarios con un mayor poder adquisitivo. Actualmente, muchos arrendadores anuncian sus propiedades en dólares y estas condiciones hacen vulnerables a los inquilinos previamente ahí establecidos y en general a la población de bajos recursos.

Otro sector que también es desplazado es el de los talleres que existían en el centro histórico de Puebla. Estos son desplazados por el incremento de las rentas, la modernización de las industrias textil y pesada y por la emigración de éstas a hacia los nuevos parques industriales. Esto ocasionó la salida del centro de la ciudad de los tornos, soldadoras y rectificadoras. Otros talleres que se ven obligados a desocupar sus locales son los talabarteros.

La industria ligera también es desplazada del centro de la ciudad. Por ser ésta compatible con las zonas residenciales al estar asociada al consumo de la población. Al presentarse el despoblamiento de la zona central, esta industria se ve obligada a emigrar a la periferia. Así podemos ver panaderías como Pan Copo en la 2 Oriente y varias tortillerías cierran o se cambian a un local más pequeño debido al incremento de las rentas y la disminución de habitantes vecinos. Las cantinas antiguas también han cerrado sus locales para dar paso a nuevos giros comerciales.

En este trabajo vemos cómo los diferentes hábitos de consumo y el marketing global llegan junto con el turismo de masas y franquicias internacionales a modificar las tradiciones y costumbres del centro de la ciudad de Puebla, sin embargo, en la observación directa "*caminando el centro*", vemos una oferta gastronómica variada, con platillos

internacionales y poblanos, tanto en restaurantes gourmet con platillos de temporada y *nouvelle cousin*, así como en zaguanes de vecindades y fondas con venta de antojitos y platillos de la cocina típica tradicional, ambos del gusto de visitantes, turistas y habitantes locales.

En el esquema se menciona también como desplazados a los artesanos y artistas, sin embargo estos conservan espacios muy ligados al turismo como lo son el barrio del Artista, El Parián, las plazuelas de Los Sapos y John Lennon y el callejón de Alatríste. Son los artistas los que muchas veces no pueden vivir en el centro, mientras que los artesanos por lo general viven en zonas rurales. El alto costo de las rentas es lo que impide que habiten dentro del centro histórico.

En el caso de los actualmente llamados antros, se observa que estos espacios de recreación, punto de reunión y convivencia sólo han cambiado de denominación conforme a nuevos patrones de consumo, ahora se utiliza el nombre de antro para generalizar lo que ha sido el bar, la cantina, la peña o la disco, apareciendo ahora la cervecería, la mezcalería, el botanero y el regreso de la venta de pulque. Ahora estos espacios proliferan por todo el centro histórico. Antes ocupaban locales en la planta baja de las casas antiguas, en la actualidad, con el fenómeno de la gentrificación vertical también ocupan la planta alta e inclusive la azotea. Podemos decir que la gentrificación turística y la población estudiantil han intervenido en el auge de dicho sector.

Esta gentrificación vertical y mercantilización de la zona de monumentos de la ciudad ha venido ocurriendo a pesar de que el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (PPDUSCHMP) de 2015, en el capítulo de *Criterio para la Preservación del Patrimonio Histórico* dice:

- *Todas las intervenciones en inmuebles históricos deberán cumplir lo establecido en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica, el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla y lo señalado por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, la cual señala la corresponsabilidad sobre el tema:*

Artículo 21.- Es de utilidad pública la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos.

- *Para la conservación del patrimonio histórico y cultural con respecto al desarrollo urbano, se deberán considerar los siguientes criterios:*
 - *Las zonas o inmuebles con valor patrimonial deberán ser objeto de estudio y/o proyectos específicos, cuyo fin sea asegurar su conservación y revaloración.*
 - *Toda acción que pueda alterar las relaciones de volumen, escala, espacio, ritmo y color en los monumentos y/o en los centros históricos deberá ser regulada.*
 - *Se tendrá que considerar que la integridad y la armonía de los centros históricos y de los monumentos contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.*
 - *Se deberá mantener el equilibrio en el uso del suelo de los centros históricos, a fin de asegurar la interacción adecuada del conjunto, evitando la creación de “zonas museo”.*
 - *La revitalización del centro histórico deberá tener como meta mejorar las condiciones de vivienda, servicios y equipamiento y promover nuevas actividades económicas compatibles con la zona.*
 - *Se deberá proteger al centro histórico contra la contaminación, el ruido y las vibraciones causadas especialmente por el tráfico intenso.*
 - *Se tendrá que considerar que el entorno de un monumento o del centro histórico forma una unidad cuya integración también le otorga valor.*
 - *Se deberán establecer alternativas de desarrollo para evitar la especulación del suelo en el centro histórico y la destrucción de los valores patrimoniales.*
 - *En el caso de que se requiera de nuevas construcciones estas deberán armonizar con el conjunto existente.*

Los comercios en la zona del centro de la ciudad de Puebla han sufrido una transformación producto del cambio del tipo de personas que caminan en él, sean visitantes, turistas, estudiantes, gente que trabaja ahí diariamente o los que ahí viven. Como se lee en párrafos anteriores: “*de la intrusión de turistas extranjeros derivan transformaciones de fondo en la sociedad receptora*”, (Méndez, Eloy. (2017). *Narrar la ciudad. Puebla: BUAP. p. 195*). La turistificación de la zona patrimonial va en ascenso y de igual manera el costo del metro cuadrado de la renta de los locales.

En los centros de las ciudades los comercios tradicionales han sido sustituidos, por citar un ejemplo las misceláneas por un Oxxo. Sin embargo, también se ven ahora más sillas en los puestos de comida de zaguán, patrimonio gastronómico típico de nuestra ciudad. Nuestra tradicional comida de la calle ahora compite con los croissants, los bagels y pizzas, así como por los tacos árabes, oferta gastronómica de migrantes sirios y libaneses llegados a establecerse en Puebla. Las tortitas de Santa Clara comparten paladar con crepas y pasteles europeos; encuentra uno en pequeños restaurantes gourmet vinos y cerveza artesanal, como también en Los Sapos seguimos degustando de una Pasita y ahora ha regresado el pulque. Aparecen también cada vez más cafés y chocolaterías.

Muchos de los visitantes del centro de la ciudad acuden también a efectuar compras, puesto que tiene fama de ser barato y de poderse encontrar de todo. Actualmente, a consecuencia de la mayor afluencia, encontramos nuevos mini centros comerciales y súper-farmacias, cada vez más zapaterías y tiendas de ropa y muchos comercios de franquicias de marcas extranjeras que inducen a un nuevo patrón de consumo. Así aparecen displays con logotipos en diversos idiomas colocados en los marcos de los portones de fachadas antiguas del centro histórico, presentándose la gentrificación del marketing.

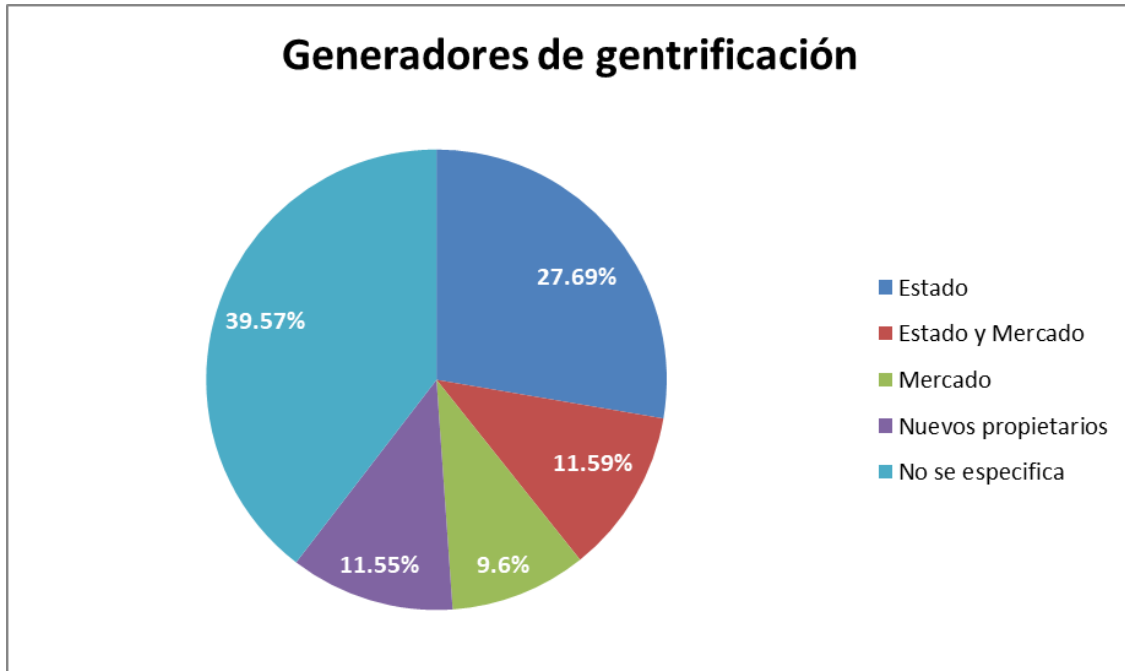
Tipos de gentrificación.

Félix Rojo en su artículo *La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades*, publicado en el año de 2016, nos presenta varias tablas elaboradas a partir de su estudio cualitativo y cuantitativo de ciento cincuenta y nueve artículos publicados en revistas de diferentes países donde se toca el tema de la gentrificación. El período de estudio abarca del año de 2010 a Mayo de 2015.

A partir del análisis de artículos sobre la gentrificación, define varias características del modelo. Su metodología está sustentada en un estudio bibliométrico que es un sub-campo de las ciencias de la información y su objetivo es describir y analizar la variedad de procesos a los cuales apunta la gentrificación en la producción académica actual y evaluar el grado de pertenencia de este término en los fenómenos urbanos actuales.

“Las metodologías utilizadas en los artículos titulados con el término gentrificación durante los años de 2014 a mayo de 2015 fueron en primer lugar las cualitativas con el veinticinco coma dos por ciento, siguiendo las cuantitativas con un trece coma dos por ciento, métodos mixtos un siete coma cinco y sin especificación metodológica el cincuenta y cuatro coma uno”. (Rojo, Félix. (2016). *La gentrificación en los estudios urbanos. Sao Paulo: Cadernos Metr pole. p. 708*).

En su investigación Félix Rojo encuentra varios modelos generadores de gentrificación, cada uno con un porcentaje de actuación como se representa en la siguiente gráfica. En ella vemos que el mayor generador es el Estado con veintisiete coma sesenta y nueve por ciento, siguiendo el Estado y el Mercado con once coma cincuenta y nueve por ciento, el Mercado con nueve coma seis por ciento y los Nuevos propietarios con once coma cincuenta y cinco por ciento.



Gráfica 13.- Elaboración propia. Generadores de gentrificación. Datos tomados de *“La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades”*, de Félix Rojo.

De igual forma en los datos cuantitativos y cualitativos en que cada generador de gentrificación participa, vemos en la misma gráfica que un treinta y nueve coma cincuenta y siete por ciento es enlistado como “No se especifica”, aunque se infiere que se debería repartir dentro de los porcentajes de inversión del mercado y nuevos propietarios. Al menos en el centro de la ciudad de Puebla vemos que esos medios han sido los principales detonadores de gentrificación ya que han seguido las acciones de remodelación urbana de las políticas públicas.

En el análisis de los 159 artículos sobre la gentrificación, Rojo nos presenta una tabla donde enlista los nombres de las principales revistas consultadas, los países, número de artículos y los porcentajes que arrojó su investigación sobre artículos sobre gentrificación. En su estudio no investigó alguna publicación mexicana.

Principales revistas	País	N. de artículos	Porcentaje
Urban Studies	Reino Unido	16	10,1
International Journal of Urban and Regional Research	EE.UU	10	6,3
Revista de Geografía Norte Grande	Chile	10	6,3
Cadernos Metr�pode	Brasil	10	6,3
Environment and Planning A	Reino Unido	8	5,0
Journal of Rural Studies	Reino Unido	6	3,8
Journal of Urban Affairs	EE.UU	6	3,8
Population, Space and Place	Reino Unido	6	3,8
Antipode	Reino Unido	5	3,1
Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie	Holanda	5	3,1
Urban Geography	EE.UU	5	3,1
City & Community	EE.UU	5	3,1
Environment and Planning D	Reino Unido	3	1,9
Critical Sociology	EE.UU	2	1,3
Cultural Studies	Reino Unido	2	1,3
Eure	Chile	2	1,3
Gender, Place & Culture	Reino Unido	2	1,3
J Hous and the Built Environ	Holanda	2	1,3
Journal of Planning Education and Research	EE.UU	2	1,3
Progress in Human Geography	Reino Unido	2	1,3
Total de artículos		109	68,8

Tabla 2.- Fuente: Félix Rojo. Las veinte principales revistas estudiadas con artículos que contienen gentrificación en sus títulos. Años de 2010 a mayo de 2015. (Ibídem, p. 704).

Rojo elabora varias tablas de su investigación, a continuación se reproducen dos de ellas, en una enlista los conceptos centrales desde donde se aborda el estudio del modelo y en la otra los catorce tipos de gentrificación detectados por él (Tablas 3 y 4).

Concepto central vinculado a la gentrificación en los resúmenes	No. De artículos	Porcentaje
Representaciones de la gentrificación	57	35,8
Revitalización urbana	37	23,3
Desplazamiento	30	18,9
Protección contra la gentrificación	11	6,9
Gentrificación de nueva construcción	11	6,9
Políticas urbanas	8	5,0
Agentes gentrificadores	5	3,1
Total	159	100

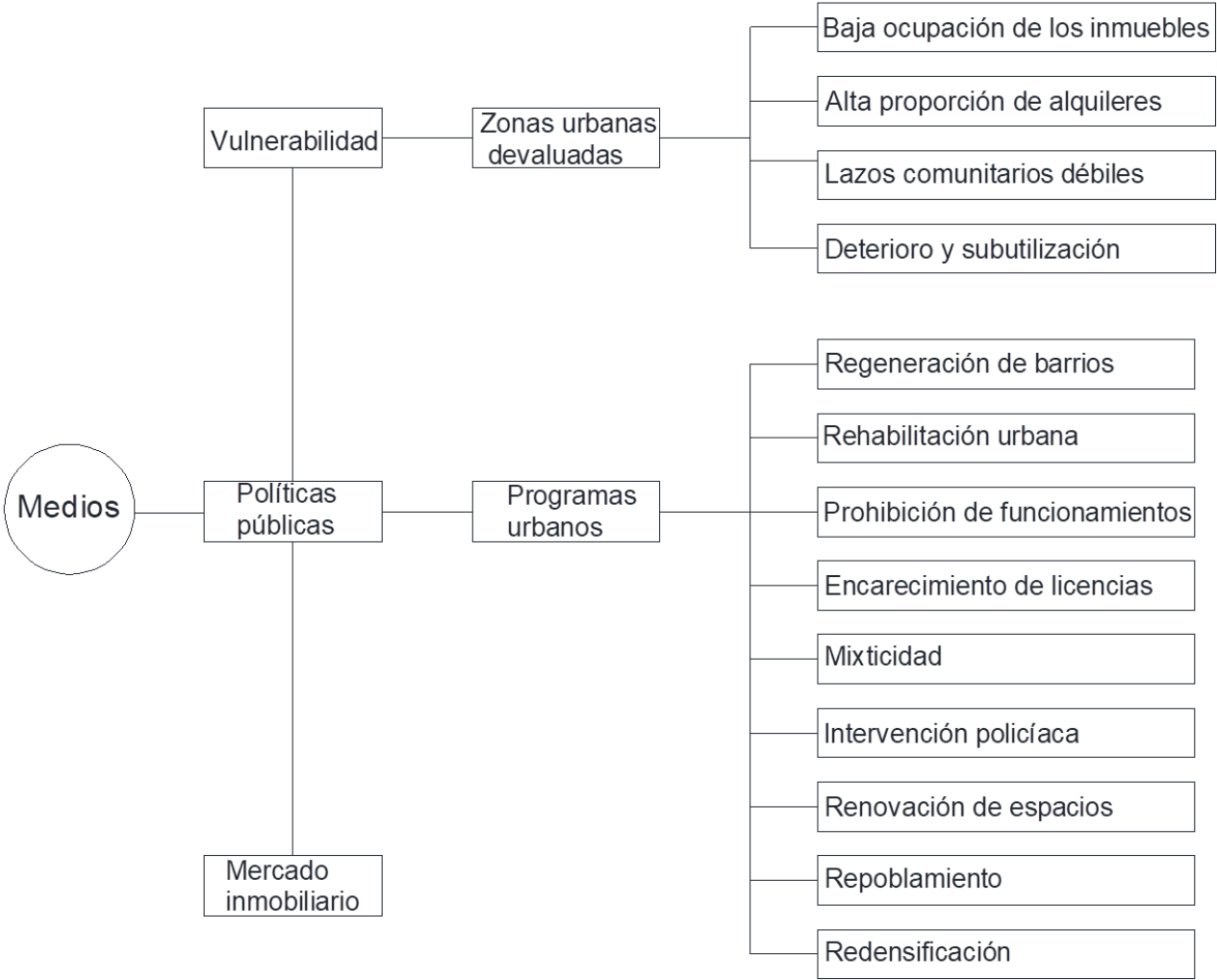
Tabla 3: Fuente: Félix Rojo. Conceptos centrales desde donde se aborda la gentrificación (*Ibíd.*, p. 712).

Tipos de gentrificación	No. De artículos	Porcentaje
Gentrificación residencial	52	32,7
Gentrificación residencial-simbólico	40	25,2
Gentrificación comercial	15	9,4
Gentrificación rural	12	7,5
Gentrificación como concepto	9	5,7
Gentrificación étnica	8	5,0
Gentrificación patrimonial	7	4,4
Gentrificación y arte	7	1,9
Gentrificación y educación	3	1,3
Gentrificación y transporte	2	0,6
Gentrificación costera	1	0,6
Gentrificación religiosa	1	0,6
Gentrificación laboral	1	0,6
Gentrificación y salud	1	0,6
Total	159	100

Tabla 4.- Fuente: Félix Rojo. Tipos de gentrificación identificados en los resúmenes de los artículos analizados por él en *La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades* de 2010 a mayo de 2015. (*Ibíd.*, p. 712).

El siguiente esquema se realizó a partir de la lectura del libro *Gentrificación. Miradas desde la academia y la ciudadanía*, coordinado por la doctora en urbanismo Eftychia Bournazou y publicado por la UNAM en 2017.

En él se exponen los medios que propician la gentrificación, como son la vulnerabilidad de zonas urbanas devaluadas como algunas áreas del centro de la ciudad de Puebla; las políticas públicas con acciones de renovación urbana y modificación de usos del suelo; y la especulación del mercado inmobiliario.



Gráfica 14.- Esquema 5. Elaboración propia. Medios de gentrificación. Tomado de *Gentrificación* coordinado por Eftychia Bournazou.

Textualizando el esquema anterior describiremos cómo la vulnerabilidad, las políticas públicas y el mercado inmobiliario interactúan para ser medios productores de gentrificación.

Percy Acuña plantea una interrogante acerca de la vulnerabilidad: *En el análisis de la trama urbana es importante estudiar la vulnerabilidad del espacio. El concepto de vulnerabilidad es un concepto complejo, ¿qué podemos considerar como vulnerable, aquello que ya está fuera de los límites o los márgenes de lo regulado, o nos debemos referir a aquellos espacios en los que sus poblaciones, su estructura social o sus fuentes económicas se encuentran frente a la posibilidad de una crisis, y por tanto demandan un proyecto que genere una transformación consciente de su estructura espacial y socioeconómica?* Acuña, Percy. (2005). *Análisis formal del espacio urbano. Aspectos teóricos*. Perú: Universidad Nacional de Ingeniería, p. 125).

Continuando con el concepto de vulnerabilidad se reproduce un párrafo del texto de Nathaly Selene López Uribe: *Permanecer en la Guerrero en tiempos de gentrificación*, haciendo referencia a la colonia Guerrero en la CDMX:

Con un análisis sobre las percepciones de los habitantes de la colonia, muestra cómo el sentido del arraigo, que solía tener una fuerte presencia y desencadenaba procesos de resistencia, actualmente está desdibujado y redundando en una vulnerabilidad y el posible desplazamiento de los antiguos habitantes. Con este estudio, López ofrece elementos que aportan al marco teórico del concepto, especialmente para quienes cuestionan el desplazamiento como condición inherente a la gentrificación, y al mismo tiempo debate sobre los rasgos positivos del fenómeno por la supuesta mezcla social que puede desencadenar. (Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía*. CDMX: UNAM), p. 22).

En el siguiente plano del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla de 2015, se presentan las zonas vulnerables dentro de la zona de monumentos. El plano se presenta como de Diagnóstico de degradación en los cuatro cuadrantes en que está dividida la zona de monumentos. En él podemos observar que

el cuadrante noroeste es el que presenta una mayor área de degradación y de igual manera es la zona con el mayor índice de delincuencia. La segunda zona que presenta mayor degradación es la noreste y las zonas sureste y suroeste son las de menor grado de vulnerabilidad.



Mapa 4.- Plano de Diagnóstico de degradación por zonas del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla. 2015. Dibujo sobre el plano, propio. (PPDUSCHMP, 2015, p. 57).

En el centro histórico de Puebla son varios los ejemplos de zonas que habiendo sido vulnerables fueron rescatadas con acciones de políticas urbanas y la posterior inversión privada. Un ejemplo es el barrio de Los Sapos, mismo que ha sido un atrayente turístico a

partir de los años setentas del siglo pasado, ahora es un nodo de itinerarios turísticos que detona el proceso de turistificación del centro histórico.

El segundo medio productor de gentrificación graficado en el esquema 5 son las políticas públicas. Son varios los programas urbanos implementados que se analizan y enuncian en el capítulo tercero de esta tesis. Sus acciones se han enfocado en la remodelación urbana y regeneración de barrios de la zona de monumentos gracias a los medios jurídicos, financieros y técnicos con que cuenta el Estado.

A partir de la remodelación el valor de las rentas y predios se incrementa y al llegar los inversionistas, los habitantes de escasos recursos económicos emigran a zonas más accesibles a su economía y es así como se genera el proceso de la gentrificación. Citaré las reflexiones del historiador Agustín Cocola, el arquitecto y urbanista Gustavo Durán y el filósofo Michael Janoschka. Ellos analizan el proceso de gentrificación que ocurre en Latinoamérica.

En su libro *La ciudad del siglo XXI*, estos autores nos refieren que en las ciudades latinoamericanas aparecen los mayores niveles de desigualdad social, informalidad del uso y la propiedad legal del suelo y de los inmuebles, así como la más densa concentración de pobreza. Para que las inversiones privadas ingresen a estas áreas estigmatizadas y puedan ser revalorizadas, “*el desarrollo de este proceso depende en gran medida de que exista una mediación del Estado*” (Cocola, Agustín., Durán, Gustavo. y Janoschka, Michael. (2016). *La ciudad del siglo XXI : políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones. Quito: Íconos, Revista de Ciencias Sociales 5, p. 12*).

De los procesos de gentrificación en México estos autores determinan que: “*en la Ciudad de México el desplazamiento por exclusión es de suma importancia ya que contrarresta la retórica oficial que celebra la gentrificación por una aparente falta de desplazamiento directo*”. (Ibíd., p. 14).

Particularmente en el estudio de la gentrificación turística en el centro de la ciudad de Puebla, podríamos hacer una analogía con lo que dicen estos autores sobre la capital del país: “*en Ciudad de México existe un desplazamiento simbólico de formas de vida, etnias o*

prácticas culturales que son vistas “inadecuadas” para la explotación turística del espacio urbano y para su conversión en áreas de consumo para la clase media.” (Ibídem).

En el número especial de Íconos. Revista de Ciencias Sociales 56, estos autores presentan cuatro artículos de análisis de casos de desplazamiento urbano en íntima relación con las políticas locales en América Latina. El cuarto artículo se titula *“El desplazamiento de lo posible: experiencia popular y gentrificación en el Centro Histórico de Ciudad de México”*. Este texto analiza desde las características de los procesos de gentrificación en Latinoamérica y del trabajo de campo antropológico el concepto de *“desplazamiento por exclusión”* propuesto por Peter Marcuse. (Ibídem, p. 16).

Los estudios de estos investigadores urbanos nos dicen que la característica fundamental de estos procesos se ha debido a que la inversión de capital público y privado genera aumento del valor del suelo, valor que es apropiado por agentes inmobiliarios privados y posteriormente, como es el caso de la gentrificación turística del centro histórico de Puebla, por los prestadores de servicios turísticos. Para estos servicios el capital es atraído si se garantiza la llegada de nuevos usuarios con mayores posibilidades de consumo, lo que trae consigo la segregación de habitantes con rentas bajas, ya que estos suponen una barrera para la extracción de rentas altas.

En este trabajo hemos comprobado que el tipo de gentrificación del centro de la ciudad de Puebla es turística y se ajustaría al tipo de gentrificación residencial-simbólico y comercial de Félix Rojo por el modelo de hospedaje y servicios al turismo; y el concepto central desde donde se aborda la gentrificación es la revitalización urbana junto con las políticas urbanas.

Sin embargo, sobre los modelos de gentrificación nos dice el geógrafo Luis Valadez Betancourt en el artículo *Mitos y realidades de la gentrificación: El caso de la Ciudad de México*:

“Se ha equiparado la gentrificación con la llamada cultura hípster, la regeneración de centros históricos, la densificación de la ciudad central, el blanqueamiento de los barrios, el desarrollo de megaproyectos urbanos, la instalación de mejoramientos urbanos como ciclovías e, incluso, se habla de una gentrificación simbólica como

elemento para caracterizar el desarrollo de algunos barrios. Así, se ha convertido en un concepto polisémico y, en consecuencia, poco útil para comprender y transformar nuestras propias realidades.”(Bournazou, Eftychia. (2017) Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía. CDMX: UNAM), p. 88).

Al respecto, al analizar los programas de redensificación y repoblamiento del centro histórico de Puebla se observó que las acciones de las políticas públicas enfocadas a tales fines no prosperaron, aunque sí se han pintado gratuitamente varias fachadas de casas y se han construido costosas ciclovías elevadas.

Ibán Díaz nos dice que es indudable que en las grandes ciudades latinoamericanas las políticas públicas y el capital privado regresan a las áreas centrales y consolidadas de la ciudad a menudo tras largos periodos de abandono y declive. Ahí, las políticas públicas allanan el camino para que el capital privado pueda extraer rentas de la ciudad. *“En este sentido, la alianza entre el Estado y el capital es un ejemplo de lo que ha venido a llamarse empresarialismo urbano (Harvey 1989) y supone, en última instancia, un continuo traspaso de fondos públicos a empresas privadas.” (Cócola, Agustín., Durán, Gustavo. y Janoschka, Michael. (2016). La ciudad del siglo XXI : políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones. Quito: Íconos, Revista de Ciencias Sociales 5, p. 13).*

Como ejemplo del llamado empresarialismo urbano podemos mencionar el Plan de Redensificación del centro histórico de Puebla y sus alrededores, mismo que pretendía llevar a cabo el gobierno del Estado en el sexenio de Rafael Moreno Valle (2011-2017) y el gobierno municipal de Eduardo Rivera (2011-2014). Para la realización de este Plan se buscó su reconocimiento dentro de los proyectos potenciales de Desarrollo Urbano Integral Sustentable (DUIS) bajo el nombre de *Regeneración Urbana Puebla* y con el aval de la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF). Los proyectos DUIS planeaban el ordenamiento territorial de los Estados y Municipios promoviendo un desarrollo urbano más ordenado, justo y sustentable, en los que participaran los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, así como los desarrolladores y propietarios de tierra que pudieran integrarse al desarrollo urbano. Este programa federal tenía una Comisión Intersecretarial presidida por el Presidente de la República Felipe Calderón (2006-2012), coordinada por la Comisión

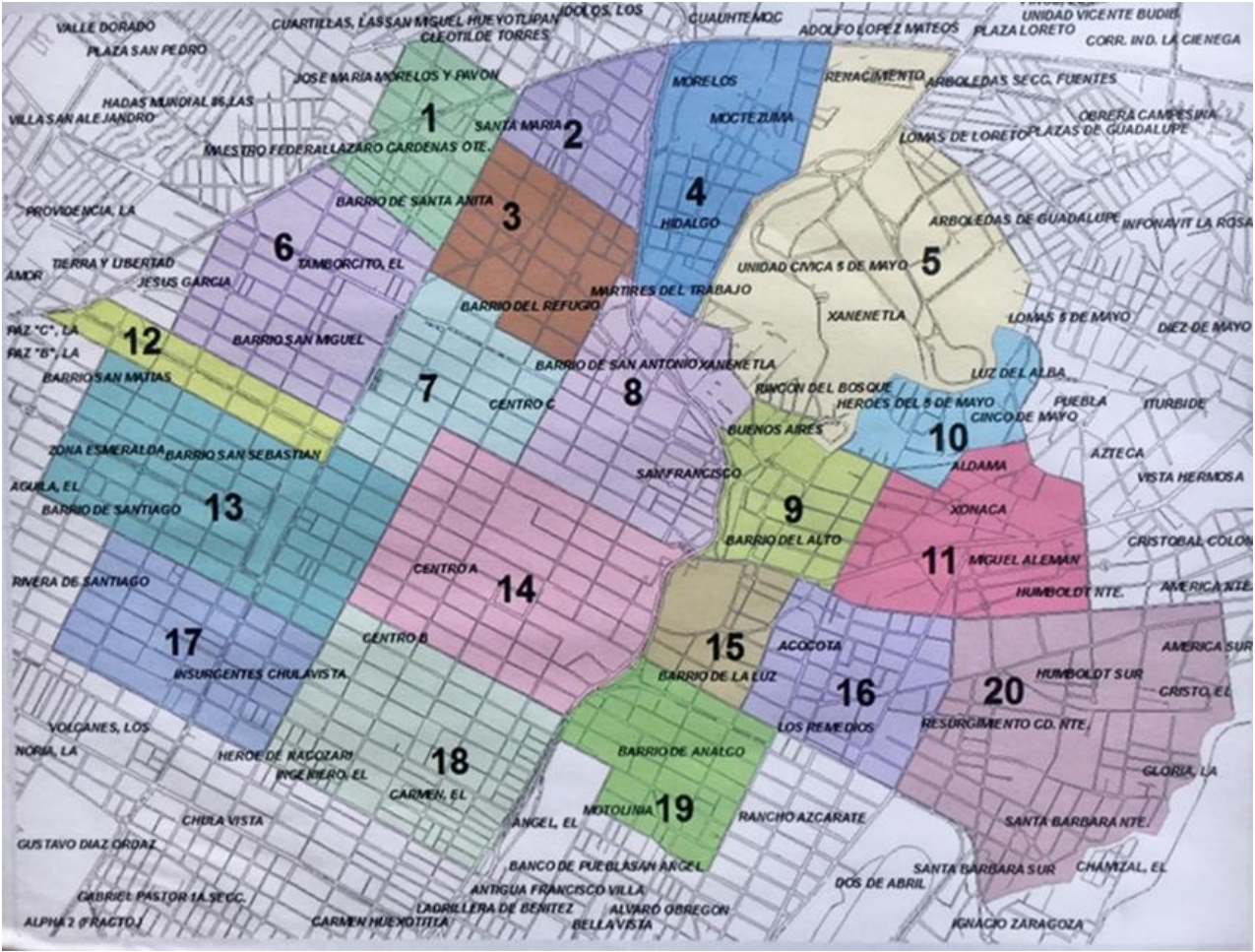
Nacional de Vivienda (CONAVI) y que promovió la creación de un Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (GPEDUIS), con la participación de SHCP como coordinadora del grupo de gestión y obligatoriedad, SEDESOL coordinadora del grupo de ordenamiento territorial, SEMARNAT, SENER, SECRETARIA de ECONOMIA, CONAVI, INFONAVIT, FOVISSSTE, BANOBRAS, FONADIN, PROMEXICO y la SHF coordinadora del grupo de evaluación, autorización, promoción y seguimiento de proyectos. (*Ver Apéndice de significado de siglas en página 224*).

El proyecto de Redensificación del centro de la ciudad de Puebla y sus alrededores buscaba aprovechar el suelo intraurbano y estaba enfocado a los pequeños y medianos desarrolladores, gobiernos estatales y municipales. En la mencionada centralidad se promovió con gobiernos locales la regeneración urbana, a través de programas de rescate de áreas que por el paso del tiempo y cambios de uso de suelo han quedado dentro de la ciudad con suficiente infraestructura y servicios pero habitacionalmente desaprovechados. Con el fin de generar vivienda en la zona de monumentos se contempló la verticalidad en la construcción de edificios habitacionales en el corazón de las manzanas, lo que rompería con el perfil y paisaje del centro histórico de la ciudad de Puebla, Patrimonio de la Humanidad. Afortunadamente hubo razonamientos que se opusieron a dicho proyecto y no se llevó a cabo, aunque algunos promotores inmobiliarios y propietarios si adecuaron edificios para vivienda. Actualmente el proceso que se está dando es el auge de la vivienda temporal turística, han sido varias las acciones de las políticas públicas que han contribuido para la redensificación del centro de la ciudad.

Otro de los programas urbanos que las políticas públicas trataron de implementar en el centro histórico de la ciudad de Puebla y tampoco tuvo la respuesta esperada fue el *Plan de Repoblamiento de la Zona de Monumentos del Municipio de Puebla* propuesto en el gobierno municipal de Eduardo Rivera (2011-2014). En el proyecto se dividía dicha zona en veinte polígonos como se muestra en el mapa 5 (p. 76).

Regresando al esquema 5 (gráfica 14, p. 69) vemos que el tercer medio generador de gentrificación se trata del mercado inmobiliario, que es el que busca la recuperación económica de la inversión de capital, la plusvalía de los bienes inmuebles y el incremento

de las rentas, generando así la segregación de las personas de escasos recursos de las zonas de intervención urbana. La devaluación de las viviendas antiguas detona una zona de vulnerabilidad que es un factor atrayente de la inversión privada a partir de las acciones de remodelación urbana y rescate de barrios y espacios urbanos que las políticas públicas realizan. Para el desarrollo del mercado de bienes raíces intervienen los promotores inmobiliarios.



Mapa 5. Fuente: Secretaría de Desarrollo y Obras Públicas. Plano del Plan de Replamamiento de la Zona de Monumentos del Municipio de Puebla. 2011-2014

El promotor inmobiliario es una persona física o moral que utiliza el suelo para construir, habilitar o remodelar con capital propio, de terceros o en sociedad para su comercialización, anticipándose a la demanda y a la competencia. Muchas veces estos proyectos van de la mano de la inversión estatal de renovación urbana, como ha sido el proyecto Paseo del Río de San Francisco del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (1993-1999), mismo que se promovió bajo el esquema de la renovación urbana y la inversión privada para la inserción al escenario de la globalización del turismo de negocios del centro histórico de la ciudad de Puebla.

Neil Smith nos dice que en el reciclado o reutilización de los barrios suelen operar tres tipos de promotores inmobiliarios. Estos son: a) los corredores de bienes raíces profesionales que compran propiedades, las remodelan y las venden para obtener una ganancia; b) los promotores ocupantes que compran y remodelan propiedades, para ocuparlas una vez que están listas; y c) los promotores propietarios que alquilan la propiedad después de rehabilitarla. (Smith, Neil. (2012). *La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Traficantes de sueños, p. 127*).

Los estudios de Félix Rojo nos dicen que en América Latina la gentrificación se centra en las actividades del mercado inmobiliario y las formas de extracción de renta del suelo, donde el estado es un facilitador en todo el proceso a través de políticas de renovación urbana y mixticidad de los usos del suelo.

Siguiendo con la investigación del mercado inmobiliario como generador de la gentrificación, Ibán Díaz Parra, geógrafo y doctor en ordenación del territorio y estrategias ambientales por la Universidad de Sevilla escribe en su artículo *La gentrificación entre la ecología urbana y la teoría de la renta* lo siguiente:

La gentrificación, como proceso que da respuesta a la dinámica de la urbanización capitalista, debería entenderse como parte de la producción del espacio urbano, específicamente, como un cambio en la estructura socio-espacial de la ciudad que involucra los mecanismos liberales de asignación de usos: el mercado de suelo y la búsqueda de mayor rentabilidad por parte de los poseedores del

capital.(Bournazou, Eftychia. (2017) *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía. CDMX: UNAM*), p. 38).

Los conceptos como despoblamiento, vulnerabilidad, inversión privada, inversión pública, expulsión de los habitantes originales, turistificación, mercado inmobiliario y la modificación de los usos del suelo posibilitan el entendimiento de la característica de gentrificación que se presenta como turística en el centro histórico de la ciudad de Puebla.

Ibán Díaz Parra dice: “*Todas las ciudades capitalistas tienen en común que los usos del suelo se asignan mediante el mercado (con diferentes grados de regulación)*”. (Díaz, Iván. (2014). *El regreso a la ciudad consolidada, en: Ciudades No. 103. Análisis de coyuntura, teoría e historia urbana, ISSN: 0187-8611. CDMX: UNAM, p. 1*)

De igual manera nos habla del importante papel jugado por el Estado como promotor:

“De esta forma, en el caso de América Latina y de España, la gentrificación puede considerarse como el resultado de un regreso de la acción del gobierno local a los lugares centrales, con gran carga simbólico-patrimonial, a la que siguen los agentes privados”. (Ibídem).

Es en este marco en el que se redactan los primeros planes para recuperar los degradados centros históricos españoles como es el caso ya mencionado del barrio de Lavapiés en Madrid, imponiéndose el planteamiento que sería conocido como *regreso a la ciudad consolidada*.

En el estudio que hace Iván Díaz Parra de la Ciudad de México, habla de este regreso a la ciudad consolidada y llega a esta aseveración:

“Carlos Slim ha jugado un papel clave en todo el proceso de “rescate”, acumulando propiedades en el centro histórico y poniéndolas a disposición de artistas y estudiantes universitarios con alquileres bajos, desplazando en el proceso a ocupantes irregulares (Leal, 2007). Hoy día, es notoria la introducción de vecinos acomodados en los espacios más centrales y también de jóvenes alternativos con elevado nivel cultural. Los datos del censo muestran que, si bien entre 2000 y 2010 el centro histórico de la ciudad seguía perdiendo población (entre 2005 y 2010 se

habría iniciado una cierta recuperación), los indicadores sociales habían crecido notablemente, mucho más que en el conjunto de la ciudad (Censo de Población y Vivienda, INEGI)". (Ibídem, p-p. 8-9).

De esta forma, se está entendiendo la gentrificación como un cambio de los usuarios del suelo y de la vida cotidiana, de tal manera que los nuevos que llegan tienen mayor estatus económico que los anteriores, mediando la reinversión y revalorización del capital fijo.

Sin embargo, además de la expulsión también se logra una mimetización de las costumbres y hábitos de los que se quedan con las de los que llegan. Esto acontece empleando según Claude Lévi-Strauss las estrategias para enfrentar la otredad de los otros: la antropoémica y la antropofágica, la primera vomita expulsando a los extraños y ajenos al proyecto gentrificador y la segunda devorándolos para convertirlos por medio del metabolismo en seres idénticos al cuerpo que los ingirió, el proyecto en mención. *(Bauman, Zigmunt. (2000). Modernidad líquida. CDMX: Fondo de Cultura Económica, p. 109)*

Para cerrar este capítulo habrá que tomar en cuenta las aseveraciones de Thierry Lulle, él dice que el grupo de los gentrificadores en Bogotá no es tan homogéneo, que las últimas olas de gentrificación han traído habitantes con un perfil socioeconómico, demográfico, cultural, e intereses distintos a los de las primeras olas, existiendo tensiones incluso entre los subgrupos. Refiere que dentro de los grupos de habitantes de escasos recursos, se han presentado situaciones de empobrecimiento pero también mejorías en otros. Nos dice que frente a esta situación compleja el reto de las políticas públicas es muy grande, sobre todo si se sobrevaloran las virtudes de los cambios en lo espacial en detrimento de las intervenciones en lo social. *(Lulle, Thierry. (2016). Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares, en: Cambios socioespaciales en las ciudades latinoamericanas: ¿Procesos de gentrificación? Bogotá: Contreras, Lulle y Figueroa, p. 218)*

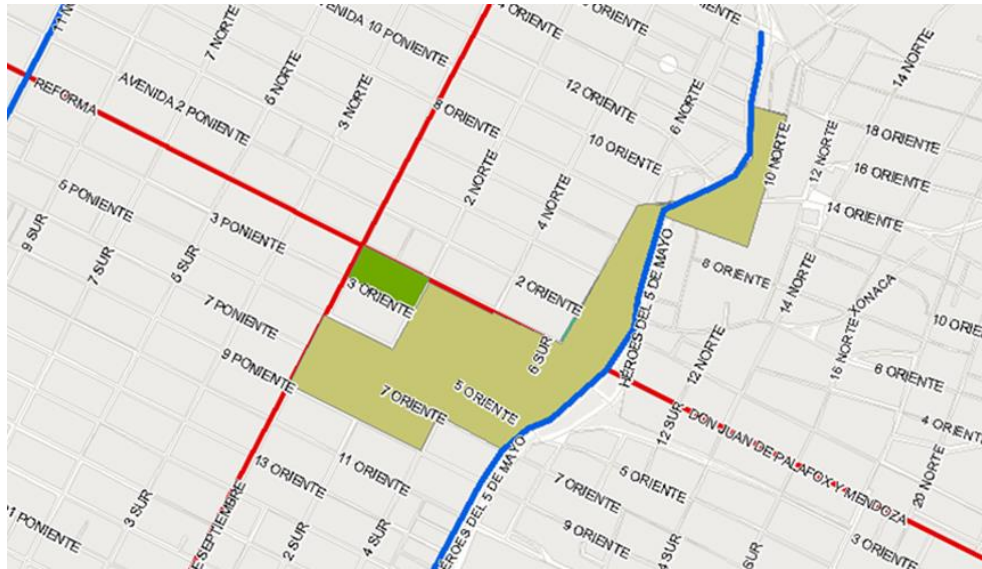
1. Trabajo de campo.

Con el propósito de identificar las características de gentrificación propias y comprender el modelo generador que opera en el centro histórico de la ciudad de Puebla se diseñó un trabajo de campo. Una de las características de la gentrificación es que modifica el uso del suelo, generalmente expulsando a los habitantes y comercios originales con la llegada de nuevos que tienen mayor capacidad económica, mediando la reinversión y revalorización del capital fijo.

El trabajo de campo realizado consistió en identificar en una poligonal los usos del suelo que actualmente se presentan en ella y las permanencias de uso que perviven en la misma. (Mapa 6, p. 80). Dicha poligonal se divide en cinco sectores: sector uno, Los Sapos; sector dos, El Parián; sector tres, el Barrio del Artista; sector cuatro, San Francisco y sector cinco, Museo Amparo (centro), (Mapa 7, p. 85).

En la poligonal se seleccionó inicialmente el sector del centro histórico que se ha caracterizado por ser un sitio de interés y gran afluencia turística, la zona del barrio de Los Sapos y se identifica como sector uno. Está delimitada por las avenidas 5 y 7 Oriente, la calle 4 Sur y el Boulevard Héroes del 5 de Mayo. En este barrio la venta de antigüedades se remota a principio de los años setenta y desde entonces la plazuela y el callejón de Los Sapos han sido un atractivo para los compradores de antigüedades, la mayoría de ellos provenientes de la CDMX. La poligonal de este trabajo de estudio articula la plazuela de Los Sapos con el mercado de artesanías del El Parián, sector dos de la investigación de usos del suelo y que es un área de venta de artesanías ubicada entre las calles 2 y 4 Oriente, avenida 6 Norte y la calle peatonal que antiguamente era la avenida 8 Norte. Continuando con esta poligonal y siguiendo un tradicional recorrido turístico, el sector tres es el del Barrio del Artista, que es una plazuela arbolada (también con anterioridad calle 8 Norte), donde hay estudios, talleres de pintura, cafés y restaurantes con música en vivo. El barrio del Artista está delimitado por las avenidas 4 y 6 Oriente, 6 Norte y Blvd. Héroes del 5 de Mayo. El sector cuatro comprende el templo y ex convento de San Francisco, los restaurantes de las conocidas chalupas de San Francisco y el paseo del mismo nombre o Paseo viejo. Su delimitación es el Centro de Convenciones y el hotel La Purificadora y la

avenida 18 Oriente y el Blvd. Héroes del 5 de Mayo y la calle 10 Norte. En esta zona actualmente se encuentra el hotel Azul Talavera Hotel, antes Rosewood con “sus lavaderos del río Almoloya” y el hotel City express.



Mapa 6. Poligonal del trabajo de campo realizado. Elaboración propia. Base Mapa Digital de México. INEGI.

Junto a estos hoteles, hacia el norte, donde existió una zona industrial, se sitúa el edificio de la antigua fábrica La Esperanza ahora desocupada y girando a la derecha comienza el barrio de El Alto. Esta área y los tres sectores anteriores, son parte del polígono del proyecto Paseo Río de San Francisco como se puede apreciar en el mapa 7 donde se muestran las veintisiete manzanas del proyecto mencionado (PRSF).

El sector cinco está delimitado por las avenidas 3 y 9 Oriente entre la calle 4 Sur y la Av. 16 de Septiembre. Está identificada como Museo Amparo (centro) y es en esta zona donde se han venido habilitando hoteles en casas que antiguamente fueron habitadas por sus propietarios o divididas y rentadas como departamentos de vecindad o cuartos solos. Actualmente, muchas de ellas son ofertadas en plataformas de internet y existen también varias casas amueblados con antigüedades anunciadas como hotel boutique.

Este polígono dividido en cinco sectores articulados entre sí, conformado por el corredor turístico ya consolidado a partir de que surgió la venta de objetos antiguos en la Plazuela de Los Sapos, colinda al oriente con el proyecto Paseo Río San Francisco que en 1993 fue impulsado por el gobierno de Manuel Bartlett bajo las políticas públicas de renovación urbana y rescate de la zona al oriente del Boulevard Héroes del 5 de Mayo, para el turismo de negocios con un centro de convenciones, hoteles, restaurantes y estacionamientos. Ahí se presentó una gentrificación bajo el típico esquema del modelo anglosajón que expulsa habitantes de bajos recursos de los barrios antiguos para recibir inversión pública y privada. *“Se propuso destacar el uso cultural mediante el centro de convenciones, salas cinematográficas, librerías, -en las ex fábricas La Pastora, La Guía e Hilaturas y Cobertores-; y la inclusión de hoteles en dos inmuebles históricos. (Cabrerera, Lorena. (2014). El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada. CDMX: Working paper series. Contested cities, p. 7).*

Después de realizar el trabajo de campo y elaborar mapas de los cinco sectores de la poligonal donde se señalan los cambios del uso del suelo detectados, productores de la gentrificación turística en el centro de la ciudad de Puebla, nos damos cuenta de que el proyecto PRSF paulatinamente continúa, para bien y para mal. (Mapa 7).

Lorena Cabrera en su libro *El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada.* (2014) hace un análisis reciente del proyecto y nos dice:

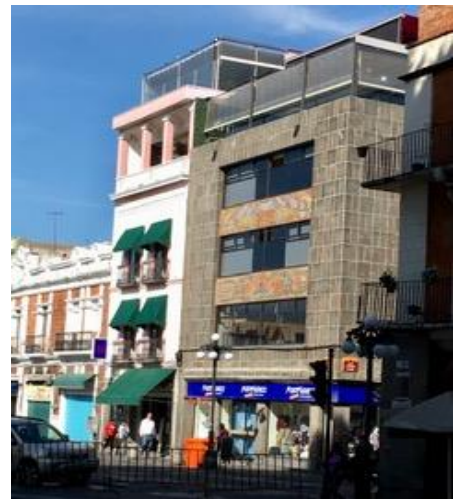
“En Puebla, las intervenciones de los gobiernos local y estatal y la promoción de la inversión privada en el centro histórico, donde se concentran tradicionalmente el poder, el comercio, la cultura y la cohesión social, se inscriben en las exigencias de la contemporaneidad, como en otras ciudades latinoamericanas. Se orientan a la elitización de zonas centrales para incorporarlas como espacios económicos, destinadas a usos turístico y comercial, y no como parte de programas amplios a favor del desarrollo habitacional, de sus habitantes o de recuperar significaciones históricas.” (Ibídem p. 3).

Las políticas de renovación de los centros históricos promueven intereses particulares para desarrollar actividades económicas, como el turismo, que si bien, en ocasiones afectan la vida cotidiana existente, también mejoran el deterioro físico del patrimonio edificado, que por años fue abandonado por propietarios y gobierno, aunque algunas intervenciones también afectan el perfil de la ciudad fundada en 1531.

La siguiente serie de fotografías son un ejemplo de la gentrificación turística en el primer cuadro del centro histórico de la ciudad de Puebla que se estudia en este trabajo (sector 5). En ellas vemos un ejemplo de gentrificación vertical en el edificio de la 16 de Septiembre 303, la conocida casa rosa que se encuentra frente a catedral. Ahí se habilitó el hotel Casa Rosa y para ampliar sus instalaciones se construyó una estructura metálica en la parte posterior de la azotea del inmueble, misma que sobrepasa la altura del edificio y el perfil de la fachada de la calle, como se puede observar en la fotografía tomada desde el atrio de catedral. Posteriormente, en la azotea se hizo una ampliación vertical para un restaurante para sus huéspedes (Ático 303), el cual tiene una vista privilegiada de la catedral, su atrio, del zócalo, del antiguo Colegio Episcopal y al fondo el paisaje del cerro del Tepozuchitl. *“En el último piso del Hotel Casa Rosa se encuentra nuestro restaurante, una terraza con la mejor vista de la Catedral de Puebla”* (publicidad de Ático303). Con el proceso de turitificación y la excelente vista, posteriormente se construyó un bar sobre el edificio colindante perteneciente a Almacenes Rodríguez. Actualmente ya existe una ampliación en la parte de atrás, como se aprecia en las siguientes fotografías.



Fotografía propia tomada desde el atrio de la Catedral. Construcción nueva en proceso sobre la azotea, excediendo el perfil y alturas originales para la ampliación vertical de hotel, restaurante y terraza-bar en la 16 de Septiembre 303, frente a catedral. Fecha: 26 de junio de 2006.



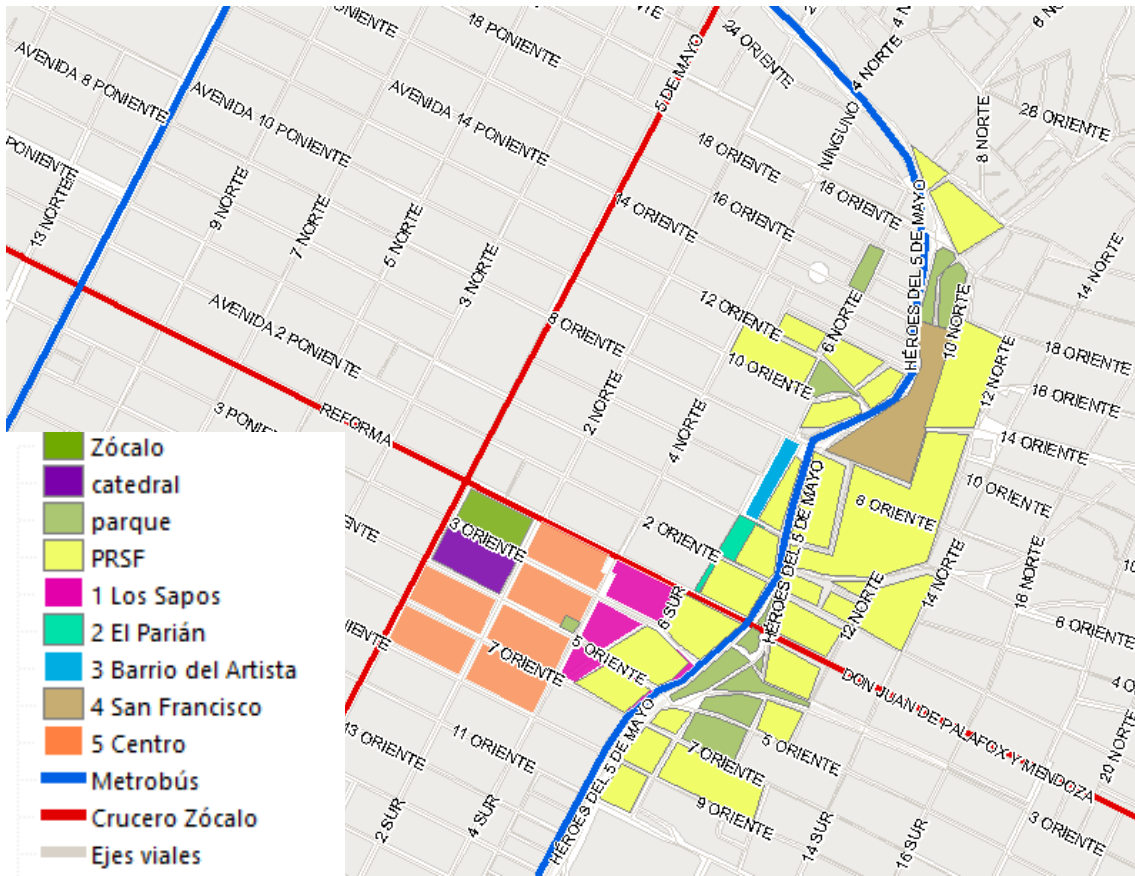
Fotografías propias. Construcciones nuevas sobre el perfil y alturas originales frente a la Catedral, para ampliación de restaurante y terraza-bar. Fechas: izquierda, 27 de noviembre de 2017; derecha, 2 de febrero de 2020.

El Código Reglamentario del Municipio de Puebla establece lo siguiente, mismo que no se cumple en estas intervenciones a pesar de encontrarse en la esquina del zócalo, frente a la Catedral y el antiguo Colegio Episcopal, Patrimonios de la Humanidad:

Alturas

- *Con la finalidad de regular la integración de los nuevos proyectos y garantizar el respeto a la imagen urbana de la zona, se tendrán que observar las alturas máxima de fachadas establecidas en el Decreto por el que se declara una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, de fecha 18 de noviembre de 1977, las cuales serán de 6, 8 y 11 metros de acuerdo al plano del decreto (Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, 2015, p. 12).*

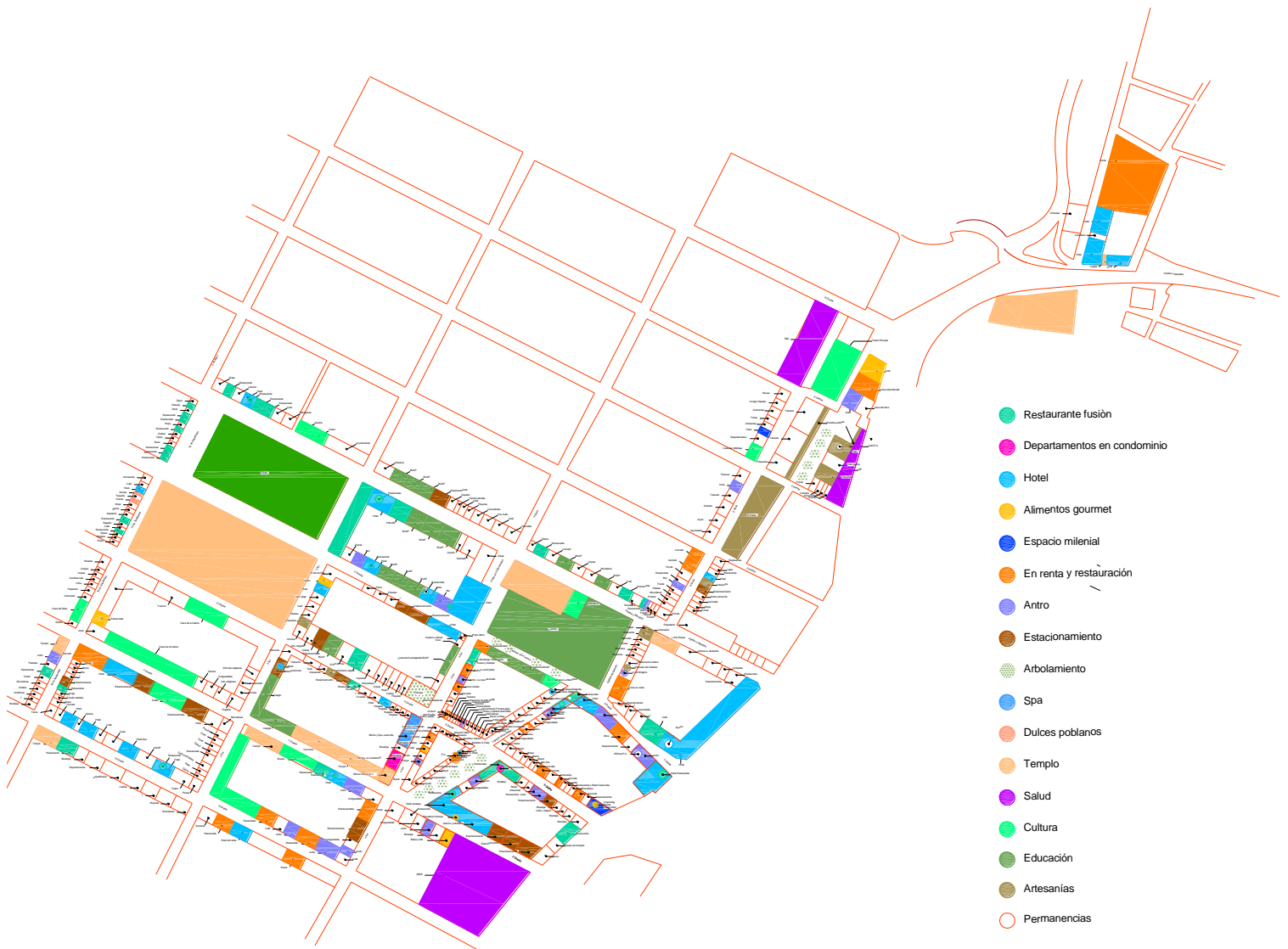
En el siguiente mapa podemos ver la poligonal de estudio de las modificaciones del uso del suelo; aparecen los cinco sectores de estudio y las manzanas del Proyecto del Río San Francisco. Ahí podemos ver como el mencionado proyecto se expande hacia el poniente.



Mapa 7. Los cinco sectores donde se estudia el cambio de uso del suelo y las veintisiete manzanas del Proyecto Río San Francisco (PRSF). Elaboración propia. Base Mapa Digital de México. INEGI.

Los siguientes planos que se presentan corresponden a la poligonal del trabajo de campo realizado, así como a los cinco sectores en que se dividió la investigación de las modificaciones del uso del suelo.

Polígono de estudio del trabajo de campo y las modificaciones actuales del uso del suelo:



Mapa 8. Los cinco sectores del trabajo de campo. Elaboración y levantamiento propios. Base plano INEGI, dibujo Autocad,

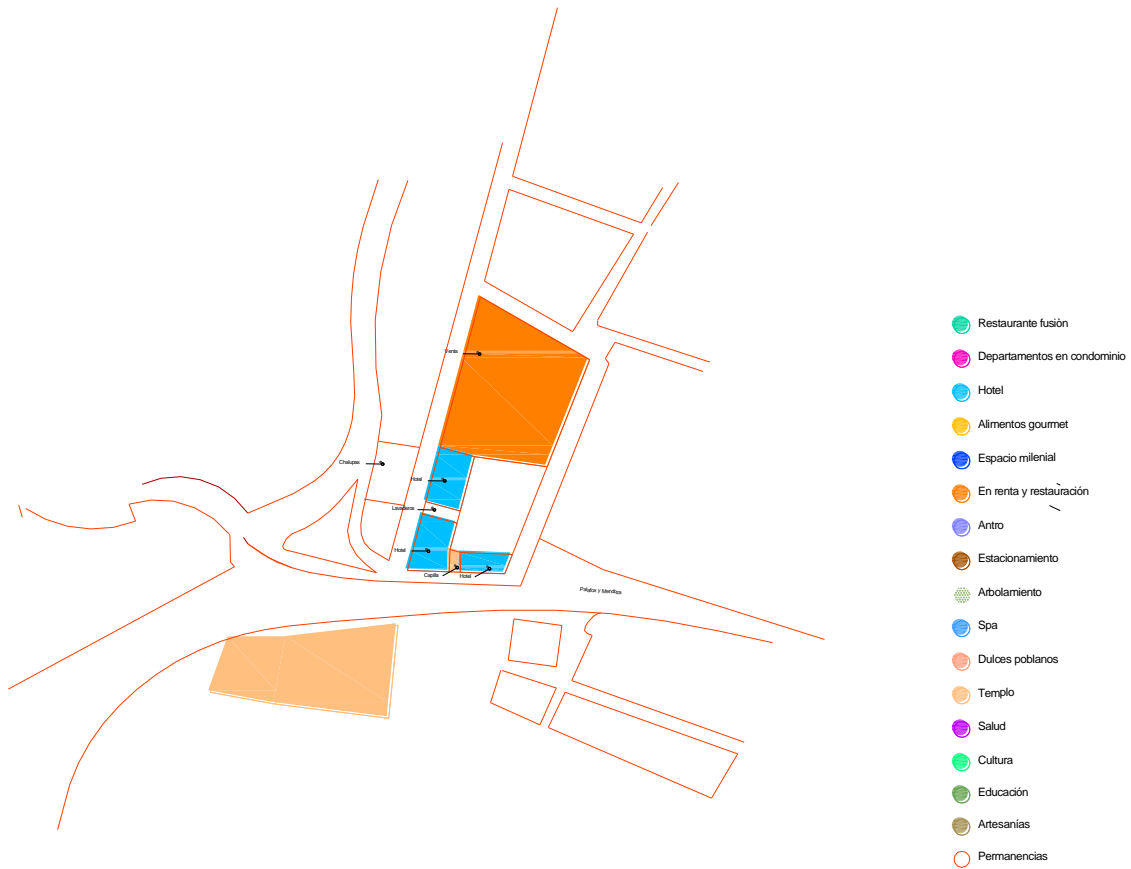
Los siguientes mapas (Mapas 9, 10, 11 y 12) corresponden a cada uno de los cinco sectores en que se dividió la poligonal.

Sector 1. del Barrio de los Sapos.



Mapa 9. Sector 1. Barrio de los Sapos. Elaboración y levantamiento propios. Base plano INEGI, dibujo Autocad,

Sector 4 de San Francisco.



Mapa 11. Sector 4. San Francisco. Elaboración y levantamiento propios. Base plano INEGI, dibujo Autocad,

Sector 5. Museo Amparo (Centro).



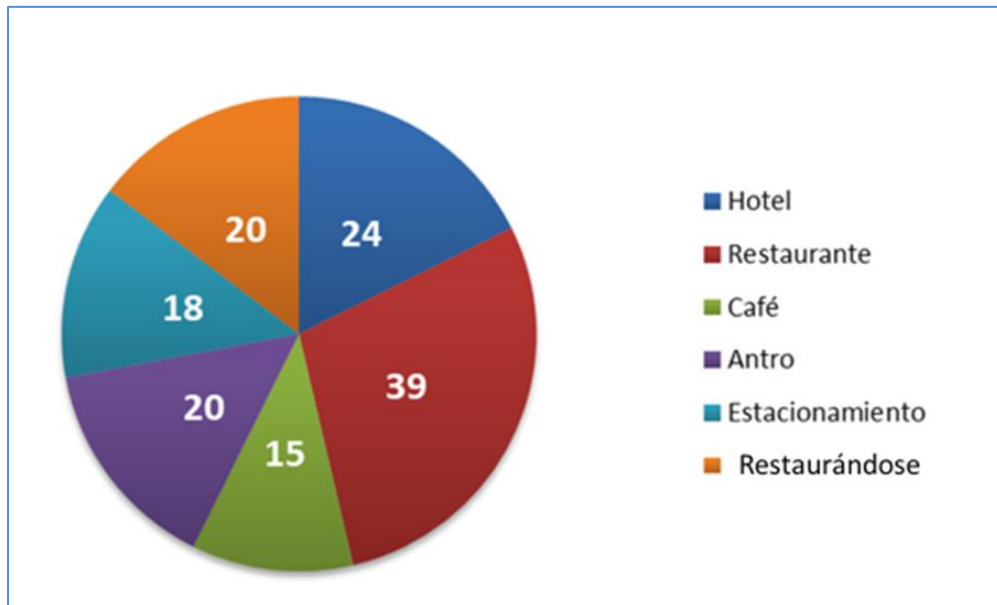
Mapa 12. Sector 5. Museo Amparo (Centro). Elaboración y levantamiento propios. Base plano INEGI, dibujo Autocad,

Las siguientes tabla y gráfica muestran los nuevos usos del suelo que actualmente funcionan en los cinco sectores del polígono de investigación dentro del centro de la ciudad de Puebla. En ella podemos inferir que el sector 5 es hacia donde se expande actualmente la turistificación del centro histórico de la ciudad de Puebla.

Sector	1 Los Sapos	2 El Parián	3 B. Artista	4 S. Francisco	5 M. Amparo	Usos nuevos
Hotel	6			2	16	24
Restaurante	11	1	1	2	24	39
Café	5	1	2		7	15
Antro	10	2	1		7	20
Estacionamiento	4	1		2	11	18
Sin uso actual	11	2	1	1	5	20
Total	47	7	5	7	70	136

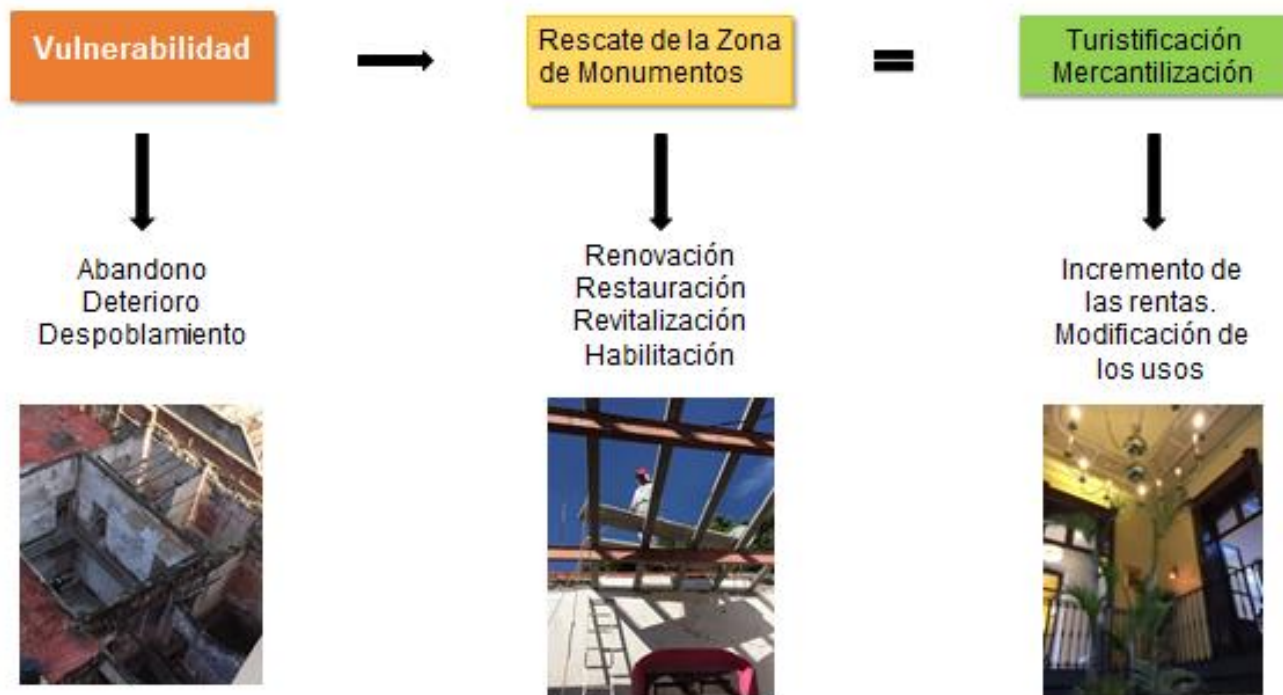
Tabla 5. Elaboración propia. Nuevos usos del suelo. Daros obtenidos en el trabajo de campo.

En la siguiente gráfica se observa el número de los nuevos usos del suelo en la poligonal de estudio, todos enfocados al servicio turístico o habilitándose posiblemente para tal fin.



Gráfica 15.- Elaboración propia. Nuevos usos del suelo encontrados en la poligonal de estudio. Datos obtenidos en trabajo de campo.

En la siguiente gráfica se describe la secuencia del proceso de gentrificación que ha ocurrido en el centro histórico de la ciudad de Puebla. Podemos ver cómo las acciones de rescate de la Zona de Monumentos hacen que el valor de las casas “coloniales” se incremente y las rentas de los locales se vuelvan inaccesibles a los comercios tradicionales de los barrios como recauderías, misceláneas, tortillerías, peluquerías y negocios de reparación de calzado, lentes y relojes entre otros.



Gráfica 16.- Elaboración propia. Proceso de gentrificación en el centro histórico de Puebla.

2. Proyecto Paseo Río de San Francisco.

El Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (PDRA) (1993-1999), incluía varios proyectos que comprendían mejorar la provisión de los servicios de agua potable y saneamiento y la modernización del organismo operador; la construcción del periférico ecológico y programas para resolver los problemas de vialidad y transporte; proyectos de ordenamiento urbano y el rescate del Centro Histórico de la ciudad de Puebla con el proyecto denominado Desarrollo del Paseo del Río San Francisco; concesión del sistema de recolección y disposición final de desechos sólidos; y proyecto de modernización del Catastro y el Registro Público de la Propiedad y el Comercio.

En este apartado se analizan los postulados del proyecto del paseo del río de San Francisco, las acciones de las políticas públicas, las inversiones privadas y las modificaciones del uso del suelo a través del trabajo de campo.

En el PDRA, se establecen cinco zonas municipales para su desarrollo, la cuarta zona corresponde al centro histórico de Puebla, área de estudio de este trabajo y se caracteriza por ser el corazón de la región, principal zona de atracción demográfica. Sus efectos se reflejarían en el reordenamiento de su actividad industrial, la restauración del equilibrio ecológico, el reordenamiento del desarrollo urbano, la consolidación de servicios y equipos de turismo y cultura. (*Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, 1994, p. 31*).

Al centro histórico de Puebla se le añade el proyecto del Paseo del Río de San Francisco (PRSF) para que sea un polo de atracción para los habitantes y el turismo nacional e internacional, aprovechando el patrimonio edificado, sus barrios y artesanos, su gastronomía, comercios con artículos de la región y sus lugares de esparcimiento. Podemos ver que el principal objetivo es mercantil y para ello las políticas públicas habrían de efectuar acciones para rescatar espacios públicos, efectuar renovaciones urbanas y promover con el PRDA la inversión de capital.

El Dr. Francisco Vélez Pliego escribe en su tesis doctoral *“Producción, consumo y apropiación del espacio urbano en el centro histórico de la ciudad de Puebla”* acerca del Proyecto del Río de San Francisco:

“El estudio de caso que abordaremos, es uno de los Proyectos Urbanos desarrollados dentro del llamado Programa Regional Angelópolis que forma parte del Plan Estatal de Desarrollo, cuyo contenido se refiere a la intervención emprendida desde 1993 sobre un área de 27 manzanas, 257000 metros cuadrados, pertenecientes a la traza histórica de la ciudad. Esta intervención particular fue denominada como “Proyecto Paseo del Río de San Francisco” y ha tenido por objeto la reutilización de los predios y de algunas de las edificaciones que forman parte de esta área de la ciudad” (Vélez-Pliego, Francisco. (2007). Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”. BUAP, p. 10).

En las 27 manzanas seleccionadas existieron una gran mezcla de espacios urbanos públicos y privados: fábricas textiles y bodegas, talleres de artesanos, casas unifamiliares, viviendas de departamentos y vecindades, baños, lavaderos públicos, parques y templos, comercios y pequeña industria e inclusive vestigios arqueológicos de más de 1,200 años A.C.

El cierre de las viejas fábricas de esta zona creó edificaciones vacías, abandono del entorno urbano y deterioro de los inmuebles. A raíz de esta situación se propone el PRSF para revitalizar la zona, misma que generaría su posterior gentrificación.

La idea principal de integrar al centro histórico el proyecto del río de San Francisco parte de la división artificial que ocasionó el embovedamiento de dicho río y la construcción del Boulevard Héroes del 5 de Mayo sobre el antiguo cauce ahora embovedado. Dicha obra cortó los flujos peatonales de los barrios del oriente hacia el centro de la ciudad; ocasionó un alto aforo vehicular y dejó viviendas semi destruidas a lo largo del recorrido. Todo esto provocó la pérdida del valor de los predios y edificaciones. A partir de este diagnóstico se

buscó la restauración y revitalización del centro histórico de la ciudad de Puebla y *Fomentar el turismo y la industria hotelera, e impulsar el desarrollo económico de la región. (Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, 1994, p. 143).*

En este proyecto las acciones de las políticas públicas y la inversión privada incrementaron el valor de los predios y el costo de las rentas. En 2007 el valor catastral del centro histórico (sección A) era de \$ 2,950.00 pesos, siendo que fraccionamientos residenciales como Las Ánimas tenían un valor de \$2,807.00; Bosques de Angelópolis \$ 2,494.00 y como área comercial Plaza Dorada tenía un valor de \$ 2,500.0) *(Vélez-Pliego, Francisco. (2007). Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”. BUAP, p-p. 284-285).*

Los proyectos del PDRA se iniciaron con la consulta ciudadana que se efectuó en 1992 durante la campaña para la gubernatura de Manuel Bartlett Díaz. Sin embargo, en las campañas políticas normalmente asisten los correligionarios de partido, aspirantes a puestos públicos o a obtener contratos de obra pública y múltiples acarreados. Así la consulta más bien está orientada a aplaudir los planes del candidato y mínimamente a expresar las inquietudes de la ciudadanía.

La inversión requerida para los proyectos del PDRA se vio afectada por la crisis económica de 1994 y gracias al apoyo del presidente Ernesto Zedillo fue posible darle seguimiento aunque con algunas adecuaciones económicas. A finales de 1995, los catorce municipios de la región que comprendía el proyecto comienzan a contribuir con el programa a través de un fideicomiso con un comité técnico con el fin de garantizar el destino de sus aportaciones, mismas que continuarían hasta diciembre de 1998 sumando un total de 151.1 millones de pesos.

El capítulo de ordenamiento urbano del PDRA dice: *“El Centro Histórico de la ciudad de Puebla ha sufrido una continua degradación tanto física como social, debido al cambio en el uso de los inmuebles, a su abandono y a la conversión de casas habitación en vecindades”.* *(Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, 1994, p. 131).*

De tal manera que uno de los tres programas de desarrollo urbano sería el *Rescate de los centros históricos de la Región Angelópolis*; los otros dos el de *Vivienda, áreas comerciales y de servicios* y el de *Desarrollo de parques industriales*. (Ibídem).

Dentro de las acciones necesarias que contemplaba el PDRA estaba establecer mecanismos para incrementar el desarrollo urbano y turístico asociado a la conservación del patrimonio histórico, cultural y natural, así como promover incentivos a propietarios que impulsaran la restauración y mantenimiento de los inmuebles de los centros históricos.

Para este fin el gobernador creó el Consejo del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla que estuvo integrado por una comisión ejecutiva teniendo como presidente honorario al titular del ejecutivo; un presidente ejecutivo que era el presidente municipal; un director y dos subdirectores ejecutivos nombrados por el gobernador; así como vocales por la federación, el estado y el ayuntamiento. Además el consejo estuvo integrado por una comisión consultiva de asociaciones privadas, colegios profesionales, cámaras y universidades.

Este Consejo solicitó a Banobras la recomendación de especialistas para la ejecución del proyecto de renovación y revitalización del centro histórico de Puebla. La única empresa que cumplió con el tiempo límite para presentar proyectos fue la estadounidense HKS Architects en asociación con Sasaki Associates Inc. y presentó el proyecto denominado Megaproyecto Puebla Plus que sirvió de guía para el proyecto de recuperación final y contó con la participación de arquitectos y urbanistas poblanos. Ahí se contempla entre otras acciones la de revivir por medio de un sistema de canal subterráneo una sección del río de San Francisco, antiguamente llamada estanque de los Pescaditos y alrededor de él construir hoteles, tiendas y restaurantes con vista al llamado Paseo del Río, poniendo como ejemplo el San Antonio River Walk de dicha ciudad de Texas, USA. Otra acción era apoyar que los poblanos siguieran viviendo en el centro para preservar la vida típica de los barrios.

Sin embargo muchas de las propuestas de preservación de la imagen del patrimonio edificado y la conservación de las tradiciones y costumbres de los barrios no se efectuaron de acuerdo a los programas originales sino más bien al beneficio de las inversiones privadas. Francisco Vélez Pliego nos dice en su tesis doctoral:

“La investigación, mostró que los cambios producidos por el proyecto Paseo de San Francisco, además de expresarse en una modificación de las estructuras físicas de la zona promueven, una reapropiación simbólica mercantil ajena a las prácticas sociales del entorno, a sus ritos y festividades con los que coexisten procurando no mezclarse.” (Vélez-Pliego, Francisco. (2007). Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélez Pliego”. BUAP, p. 319).

Para este proyecto la UNESCO emitió un fallo favorable y con el apoyo del Instituto Nacional de Antropología e Historia y del Consejo del Centro Histórico se integró otro proyecto de rescate con tres fases que lo componían:

- Definición del proyecto de recuperación del Centro Histórico, incorporando sugerencias e inquietudes tanto de la población como de las instituciones especializadas.
- Adquisición de predios y edificaciones.
- Promoción y desarrollo del proyecto, con la participación de los sectores público y privado.

El Megaproyecto Puebla Plus una vez que fue revaluado debido a la crisis económica fue reformulado como *Programa de Restauración y Revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla* y se dividió en cuatro áreas: El paseo Viejo o Paseo de San Francisco; el Paseo Turístico del Barrio del Artista a Los Sapos; los Barrios Antiguos y el Conjunto Cultural Turístico.

Los beneficios que se buscaban en el Programa eran: Preservar los monumentos e inmuebles históricos; atraer inversionistas para otros proyectos; ofrecer atractivos adicionales al turismo de paso por la ciudad, aumentando así la derrama económica; incrementar la actividad económica; mejorar la calidad de vida de los habitantes. Para ello se requería de dos elementos básicos que funcionarían como motores del desarrollo: una infraestructura hotelera de primer nivel y un centro de convenciones.

La parte medular era el Proyecto del Paseo del Río. Para ello el H. Ayuntamiento de Puebla aprobó el 10 de agosto de 1993 el Programa Parcial de Desarrollo Urbano, Mejoramiento, Conservación e Integración del Paseo del Río (PPDUMCIPR):

...comprendía varias acciones como la apertura, ampliación y mejoramiento de las avenidas, calles y calzadas; la construcción, ampliación, prolongación, mejoramiento, alineación de plazas, parques y jardines; la realización de cualquier obra destinada a prestar servicios de beneficio colectivo o para embellecimiento del lugar, saneamiento, la conservación de los edificios y monumentos coloniales o históricos; la planeación y urbanización de las obras que tengan como objeto proporcionar al municipio usos o disfrutes de beneficio común, la ampliación o mejoramiento de los servicios públicos y la ejecución de obras relativas a dicho fin. (Programa de Desarrollo regional Angelópolis, p. 149).

El Programa de Restauración y Revitalización del Centro Histórico requería de un área suficientemente amplia para canalizar en ella todo su potencial, delimitándose 22 hectáreas para uso cultural y turístico, según la convocatoria para uso de suelo publicada en el Periódico Oficial del Estado de Puebla del 13 de agosto de 1993.

En el inicio el gobierno del estado compró a través del Comité de Adquisiciones Angelópolis 12 hectáreas para el desarrollo del proyecto y para transparentar la compra y el uso de los predios se constituyó un fideicomiso a nombre del gobierno del estado de Puebla con un comité técnico con representantes del sector social y la iniciativa privada.

El 2 de febrero de 1996 el ayuntamiento de Puebla aprobó la expropiación de una superficie de 39,621 metros cuadrados de terreno y 31,000 de construcción, que junto con los predios comprados por el gobierno del estado conformaron el área prevista para el PPDUMCIPR, quedando asentado en el Instituto de Catastro del Estado de Puebla.

Tanto el área adquirida como la expropiada se hallan en la zona El Estanque de los Pescaditos ubicada en la parte del antiguo huerto del ex-convento de San Francisco y al que se le pretendía dar una función recreativa con el nombre de proyecto *Conjunto Cultural Turístico Estanque de los Pescaditos*.

Francisco Rosas y Ma. Teresa Ventura en su libro *El desarrollo de una colonia industrial en Puebla: el Estanque de los Pescaditos* describen la zona del proyecto y de ahí se toma el plano anónimo de la ciudad de Puebla de 1863 (*mapa 13*) para indicar el área del Conjunto Cultural Turístico Estanque de los Pescaditos.

“El Estanque de los Pescaditos, el primer sitio industrial en la ribera del río de San Francisco, en Puebla, aún se conserva como parte de un corredor turístico integrado por áreas verdes, una galería de arte, un centro de convenciones y un centro comercial, además de hoteles y restaurantes, en las esquinas del boulevard 5 de mayo y la 4 oriente”. (Rosas, Francisco, y Ventura, Ma. Teresa. (2014). *El desarrollo de una colonia industrial en Puebla: el Estanque de los Pescaditos (1883-1913)*, publicado en *Graffylia*, número 18. Puebla: BUAP, p. 135).

Actualmente la zona del proyecto Conjunto Cultural Turístico Estanque de los Pescaditos cuenta con el Centro de Convenciones, el hotel La Purificadora, el hotel La Violeta, el hotel Ikonik, la Plaza Comercial San Francisco, salas de cine de la cadena Cinemex, franquicias de restaurantes, bares, oficinas de gobierno y dos estacionamientos. Todo este equipamiento corresponde al partido original del proyecto. Para su accesibilidad ahora funciona la línea 3 del metrobús RUTA y cuenta con una estación de bicicletas públicas. Faltaría ahora, dentro de la movilidad universal establecer un amplio paso peatonal señalizado y a nivel de banqueta que permita cruzar con seguridad y calma el Boulevard H. del 5 de Mayo que enlaza con el corredor turístico de San Francisco, Barrio del Artista, El Parián, y Los Sapos y su continuación hacia la plaza principal de la ciudad de Puebla.



Fuente: Anónimo, *Plano de la ciudad de Puebla, 1863*, en Francisco Manuel Vélez Pliego y Ambrosio Guzmán Álvarez, [s.p.i], mapa 9.

Mapa 13.- Plano de la ciudad de Puebla, 1863. Fuente: Retomado de Cartografía histórica de la ciudad de Puebla; Francisco M. Vélez pliego, M. Ambrosio Guzmán Álvarez; primera edición BUAP, Puebla, México 2016

Todos estos espacios urbanos son atrayentes de visitantes y turistas y forman parte del Programa Parcial de Desarrollo Urbano, Mejoramiento, Conservación e Integración del Paseo del Río como ya se ha dicho. Si bien el Conjunto Cultural Turístico Estanque de los Pescaditos reúne las edificaciones y servicios de su programa original como parte del Megaproyecto Puebla Plus, ya no se contempló el Paseo del Río. En el trabajo de campo realizado para conocer las modificaciones del uso del suelo que han ocurrido en la poligonal de estudio colindante al antiguo estanque de los Pescaditos, se puede ver que la semilla de convertir al centro histórico de Puebla en centro turístico bajo el slogan de *Ciudad Patrimonial* viene germinado en todas las zonas del proyecto original y de igual manera se ha expandido paulatinamente hacia el poniente y actualmente al oriente con el

proyecto de restauración *Rehabilitando El Alto*, que el Grupo Affinitas pretende llevar a cabo como un desarrollo habitacional, cultural, turístico y gastronómico en dicho barrio fundacional. Así, la idea original del Programa de Restauración y Revitalización del Centro Histórico se extiende rumbo el poniente y oriente de la ciudad.



Mapa 14. Expansión del PRSF hacia el centro y el barrio de El Alto. Elaboración propia. Base Mapa Digital de México. INEGI.

Posteriormente, en el gobierno de Melquiades Morales Flores (1999-2005) se transfirieron de manera directa a un particular 30 inmuebles históricos del Paseo del Río de San Francisco. La empresa denominada Plus Arrendamientos Inmobiliarios incluyó en su estrategia de comercialización de espacios una plaza comercial, cines, estacionamiento, un Sanborns, un hotel y buscó finalmente ofrecer vivienda en la zona con un desarrollo tipo lofts. Esta empresa inmobiliaria actualmente continúa comercializando con inmuebles del proyecto e inclusive tiene sus oficinas dentro del “Conjunto Cultural Turístico Estanque de los Pescaditos.”

Sin embargo, “*El proyecto del PRSF, que pregonaba la convivencia entre elementos antiguos y contemporáneos, incumplió especificaciones de conservación y de construcción, usos de suelo, densidad, alturas; e hizo caso omiso de las recomendaciones sobre la participación de todos los sectores sociales como elemento fundamental de la planeación.*” (Cabrera, Lorena. (2014). *El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada. CDMX: Working paper series. Contested cities, p. 12).*

Lo dicho por Lorena Cabrera lo podemos observar claramente en las siguientes fotografías, donde aparece la gentrificación vertical y un eclecticismo inadecuado propiciados por los planes de turistificación detonados por el proyecto del río de San Francisco, fuera de toda normatividad y conservación apropiada del patrimonio de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla.

En las fotos podemos observar el proceso de gentrificación vertical que no se ha detenido, cambian gobiernos municipales y las construcciones sobre el perfil original de la zona de monumentos continúan. Todo esto sin respetar el Código Reglamentario Municipal.



Fotografías propias. Izquierda: Azul Talavera Hotel, antes Rosewood. Derecha: Hotel Ikonika.

En el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (*PPDUSCHMP*) conforme al Código Reglamentario del Municipio de Puebla (*COREMUN*) establece lo siguiente:

Alturas

- *Con la finalidad de regular la integración de los nuevos proyectos y garantizar el respeto a la imagen urbana de la zona, se tendrán que observar las alturas máximas de fachadas establecidas en el Decreto por el que se declara una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, de fecha 18 de noviembre de 1977, las cuales serán de 6, 8 y 11 metros de acuerdo al plano del decreto. (Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla.2015, p. 12).*

Coefficiente de Utilización del Suelo (CUS):

- Los Coeficientes de Utilización del Suelo se aplicarán a las nuevas construcciones, siempre y cuando se conserve el perfil urbano de la calle, considerando la isóptica establecida en la Tabla de Criterios de Intervención Arquitectónica del presente Programa.
- El Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) se establecerá con respecto a la superficie del terreno, según la categoría del inmueble como a continuación se señala:

C1.....	Volumen original histórico
C2 y C4.....	2 veces
C3 y C5.....	2.5 veces*
C5 sobre corredor urbano.....	Hasta 3 veces*

* Siempre y cuando se respeten las alturas permitidas.

Con el desdoblamiento del centro histórico de Puebla, se fueron formando áreas devaluadas en la zona de monumentos, con lazos de arraigo comunitarios débiles, subarrendamientos y abandono. Aunque cabe señalar que en el desarrollo del proyecto del Paseo del Río de San

Francisco, muchas de las intervenciones de expulsión presentaron resistencia por parte de los habitantes originales. Lo mismo está ocurriendo ahora con el proyecto de restauración *Rehabilitando El Alto*, donde el Grupo Affinitas pretende llevar a cabo un desarrollo habitacional, cultural, turístico y gastronómico en dicho barrio fundacional y los habitantes se han organizado para defender su uso y habitabilidad:

Cabe destacar que ayer los locatarios y vecinos del Mercado El Alto aseguraron que están dispuestos a que se realicen las obras que se plantean para esa zona, pero no permitirán ser desplazados de sus viviendas o de sus negocios, asimismo, denunciaron una serie de cateos injustificados a sus locales, por lo que solicitaron a la Fiscalía General del Estado esclarecer estas acciones. (Diario Cambio, 5 de junio de 2019)

Este proyecto es una extensión hacia el oriente del Proyecto del Río San Francisco (PRSF) y presenta la característica de gentrificación turística que se analiza en este trabajo a pesar de que sus promotores lo presenten con la intención de que el barrio de El Alto sea convertido en un centro cultural, inteligente, de emprendimiento, gastronómico y sostenible, quedando así enmarcado dentro de la corriente hipster de *ciudad del diseño, las artes y la cultura*.

3. Ciudad del diseño, artes y cultura.

Un tema muy discutido es el de la cultura en la puesta en valor de los centros históricos. George Yúdice, referente a nivel mundial en los estudios de gestión y política cultural hace referencia en su artículo de 2008, *Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social?* a la máscara que presentan los desarrolladores y programas de políticas públicas en los proyectos inmobiliarios de restauración y revitalización, cuyo beneficio es inminentemente económico para el inversionista y excluyente para los habitantes y comerciantes de escasos recursos que se ven obligados a salir de las zonas intervenidas por el incremento de las rentas y los precios del nuevo mercado de alto rango. *“Predominan los análisis para la revitalización, que prometen mejorar la vida urbana pero invisibilizan a*

los pobres.” (Yúdice, George. (2008). Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social? México: Alteridades, UAM, Iztapalapa, p. 49).

En el proyecto Rehabilitando El Alto se proponen espacios culturales de universidades y un centro de arte y diseño, esto dándole seguimiento a la corriente de *ciudad del diseño, las artes y la cultura*. En el Proyecto del Paseo Río de San Francisco se propuso y construyó un centro de convenciones y exposiciones, así como un museo de arte contemporáneo.

George Yúdice publica en *Alteridades* el artículo *Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social?:*

“Tras la desindustrialización y los desórdenes urbanos de los años sesenta y comienzos de los setenta, la política cultural local de las arts agencies, que sirvió en parte para apaciguar manifestaciones y motines, coincidió con proyectos de desarrollo para los centros deshabitados en muchas ciudades estadounidenses.” (Ibídem, 2008, p. 47).

En dicho artículo analiza los programas y el modelo de ciudades creativas como las españolas de Barcelona (*Fórum Universal de las Culturas en 2004 y Plan del Área de Rehabilitación Integral (ARI) del barrio degradado del Rava*); latinoamericanas en Medellín (*Urbanismo Social de Medellín*), en Bogotá (*Cultura Ciudadana de Bogotá*), en Ciudad de México (*Cultura y Comunicación en la Ciudad de México*); y de ciudades de Estados Unidos como New York, Chicago, Boston, Filadelfia, Baltimore, Atlanta y Miami entre otras.

También la cultura crea una dicotomía en los procesos de restauración y revitalización de los barrios y centros históricos de las ciudades. Ésta que se presenta como un tinglado atrayente al turismo, genera gentrificación donde los inversionistas resultan beneficiados y los habitantes de escasos recursos son segregados.

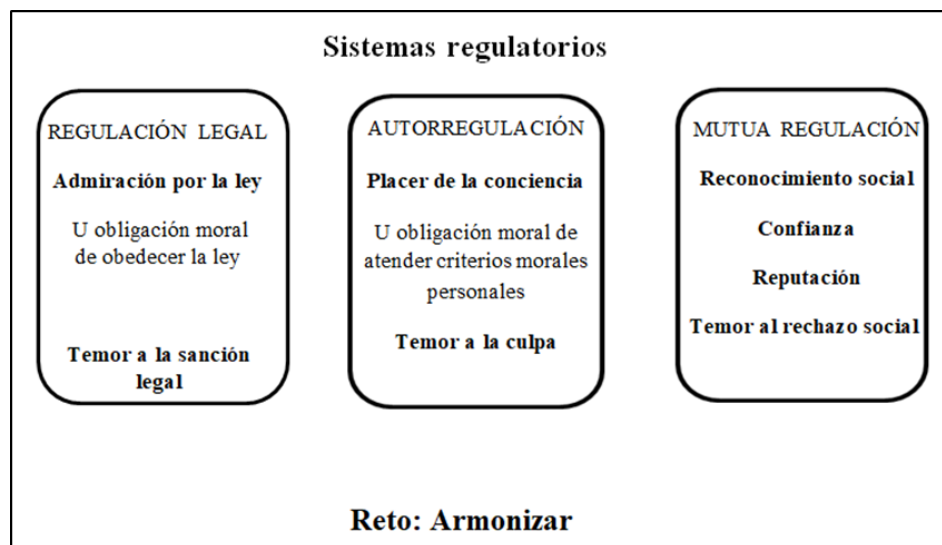
Por otro lado, George Yúdice en el capítulo *Bogotá y Medellín: cultura ciudadana y urbanismo social*, hace referencia a los beneficios sociales que en dichas ciudades ha

propiciado la cultura, donde en ambos casos “*las iniciativas culturales se integraron a las estrategias de cambio e hicieron aportes significativos*”. (Ibídem, 2008, p. 53).

En el caso de Bogotá, durante el gobierno de Antanas Mockus (primer gobierno: 1995-1997), se promovió con el Programa Cultura Ciudadana la sociabilidad y el respeto de unos a otros mediante la armonización de ley, moral y cultura. En la siguiente gráfica 17 vemos su estrategia para armonizar por vía afirmativa los tres conceptos.

Este Programa Cultura Ciudadana dependió en gran medida de la comunicación para concientizar a la población de llevar una vida en armonía sin temor a sanciones por infracción a la ley, la moral o las costumbres sociales, -contrario a la política de cero tolerancia impuesta por Rudolph Giuliani como alcalde de New York durante los años de 1994 a 2001- para así poder revertir la informalidad, el deterioro de lo público, la falta de respeto a la propiedad, el clientelismo y otros desórdenes sociales, anomía y un alto índice de homicidios.

El término anomía significa “*la falta de normas o incapacidad de la estructura social de proveer a ciertos individuos de lo necesario para lograr las metas de la sociedad.*” (Wikipedia.org).



Gráfica 17. Sistemas regulatorios de Antanas Mockus. (Tomada de una presentación suya de 2007. (Yúdice, George. (2008). Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social? México: Alteridades, UAM, Iztapalapa, p. 53).

Yúdice dice: *para que no haya desencuentros ciudadanos, es decir una cultura ciudadana débil, el ciudadano debe internalizar la ley, esto es, ser un sujeto moral. Y la mejor manera de inculcar esa moral es mediante la cultura, ese “conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.”* /Definición del Plan Formar Ciudad, citada por López Borbón (2003:61). (*Ibidem*, 2008, p 54).

En el caso de CDMX, los investigadores del Programa de Estudios sobre Cultura Urbana de la UAM-I analizan la diversidad y la heterogeneidad deslocalizada de dicha megalópolis, las contradicciones de lo que antes se denominaba desarrollo desigual y combinado, y la segregación socio-espacial.

En *Cultura y Comunicación en la Ciudad de México*, el coordinador Néstor García Canclini escribe en la introducción *Las cuatro ciudades de México* cómo las investigaciones tratan de comprender la sensación de desorden incontrolable, y organiza su texto en cuatro escalas espacio-temporales simultáneas, recorridas por vectores locales, nacionales y transnacionales (García Canclini, Néstor. (1998). “Introducción. *Las cuatro ciudades de México*”, en Néstor García Canclini (coord.), *Cultura y comunicación en la Ciudad de México. Primera parte. Modernidad y multiculturalidad: La Ciudad de México a fin de siglo*. CDMX: Grijalbo/UAM-I, p. 20).

La primera escala espacio-temporal se ajusta a la delimitación de la presente tesis: *“la ciudad histórico-territorial, en cuyo centro se encuentran patrimonios multitemporales, vendedores ambulantes, turistas, indígenas, espectáculos públicos, y las reformas fachadistas y las disgregaciones que estudia Ana Rosas Mantecón (1998).”* (Yúdice, George. (2008). *Modelos de desarrollo cultural urbano: ¿gentrificación o urbanismo social? México: Alteridades, UAM, Iztapalapa*, p. 52).

En esta escala de la ciudad histórico-territorial, confluyen migrantes, el crecimiento urbano, la informalidad, la exclusión, la disminución de los espacios públicos, la criminalidad, la precariedad, los embotellamientos, los sismos, el enmarañado bosque de signos y mensajes que brindan los medios. Esta enorme complejidad la abordan los investigadores en redes

multidisciplinarias, capaces de discernir las variadas escalas, temporalidades y formas de habitar que dan vida al centro histórico de la ciudad de Puebla.

Yúdice nos dice que el multiculturalismo, tal como se proyecta en la televisión y el cine, podría llevar a pensar que existe mayor relación entre los diversos grupos culturales de los centros históricos, pero más bien hay una desconexión. La ciudad es imaginada mediante la cultura (medios, artes, etcétera) y la forma en que es vivida realmente por sus habitantes es otra.

La segunda escala espacio-temporal que delimita *Cultura y Comunicación en la Ciudad de México* es la “diseminación de la mancha urbana” provocada por la industrialización y la metropolización. El estudio se hace sobre la ciudad de México, pero es similar a lo que ha ocurrido en Puebla, donde la ciudad se ha expandido a su periferia provocando deficiencias de movilidad en los recorridos de origen y destino; saturación de rutas de transporte colectivo que acceden al centro histórico y el despoblamiento y abandono de la zona central generando con ello áreas vulnerables, primer medio en el proceso generador de gentrificación (esquema 5, gráfica 14, p. 69).

En esta expansión urbana se produce un desigual acceso a la cultura dice Yúdice, “*corresponden a distintos modos de imaginar y valorar la vida urbana y a una reorganización de las relaciones entre lo público y lo privado, inscrita materialmente en las viviendas verticales de la época de la industrialización y en la autoconstrucción.*” (Ibídem).

La tercera escala espacio-temporal la llaman la comunicacional, donde con la diseminación de medios masivos y de imágenes “reconectan las partes diseminadas” en escalas de dimensión variable: local, nacional, transnacional, aportando así a los mapas conceptuales con que se interpreta la realidad en que se vive. Esta ciudad comunicacional está enfocada en proyectar atractivos turísticos de los centros históricos, como sucede en Puebla. Sin embargo, hay zonas que por no haber sido intervenidas en los programas de las políticas públicas se conservan segregadas y en estado de abandono. Han sido variadas las propuestas culturales que se han generado en la zona de monumentos, los visitantes extranjeros y locales las disfrutaban, además de que muchas de ellas son gratuitas. Las

Noches de Museos han tenido una afluencia extraordinaria, contándose durante el último año con casi medio millón de visitantes. “El director de Promoción de la Secretaría de Turismo, (del gobierno municipal de Puebla), Juan José Martínez, reveló que durante 2019 hubo 444 mil 548 asistentes, 77 por ciento más que los registrados en 2018”. (e-consulta.com, /Maribel Morillón / Enero 30, 2020).

A estas tres escalas de ciudad los investigadores *de Cultura y Comunicación en la Ciudad de México*, “superponen una cuarta que interactúa con ellas: la ciudad de la hibridación multicultural y la democratización. La multiplicidad de escalas, desplazamientos, migraciones, inversiones de lo público y lo privado, etcétera, “produce un desorden”, escribe García Canclini, “siempre a punto de explotar” (1998: 33). (Ibíd., 2008, p. 52).

Capítulo Quinto.

I- Movilidad.



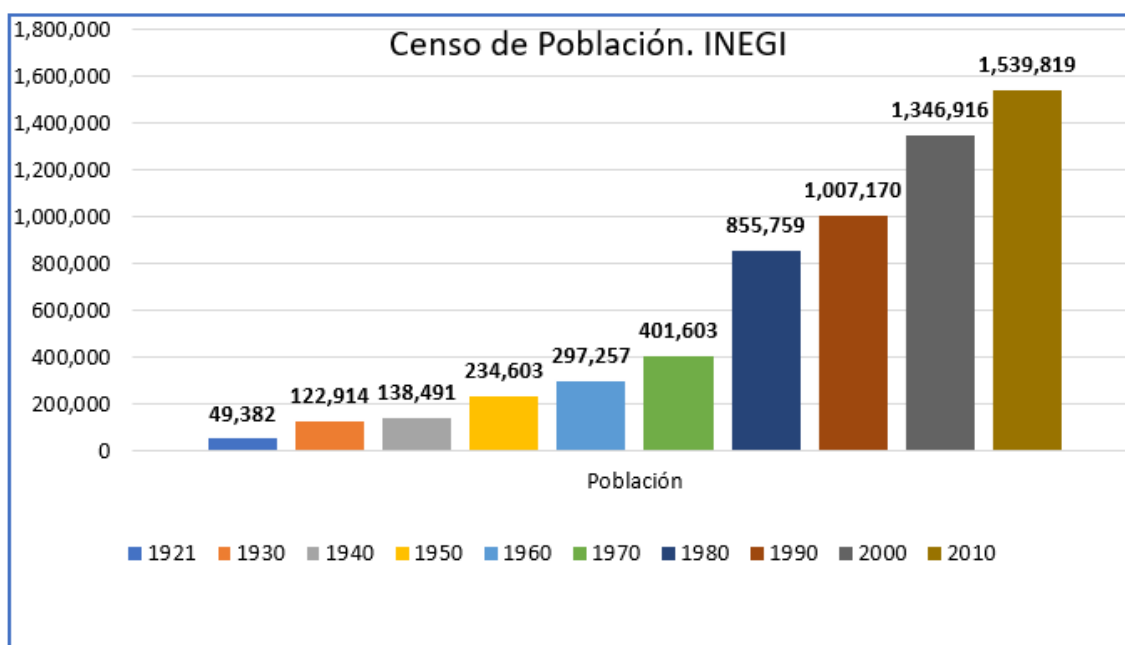
Fotografía izquierda tomada de *Entre la rienda y el volante* (Tirado, 1996); derecha: Miguel Huerta, Cambio Diario.

En Puebla, con la paulatina conversión de la zona de monumentos en un espacio destinado preferentemente al turismo; el previo desplazamiento de sus habitantes a la periferia urbana; las transformaciones en el uso del suelo; su función tradicional comercial; y la ubicación en ella de oficinas de gobierno, sucursales bancarias, parroquias, escuelas y universidades, el tipo de transeúnte del centro histórico se ha modificado y multiplicado. La diversidad de actores ha ampliado los motivos de visita y se han modificado y diseñado nuevos modos de movilidad puestos al servicio de diversos usuarios y grupos sociales. Actualmente en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla tenemos más de 7.7 km. de ciclovías; veinte estaciones de bicicletas públicas; 5 km. de carril confinado para el metrobús RUTA; y se han realizado pruebas piloto de peatonización en varias calles con el fin de incrementar áreas para este modo de movilidad y así poder promover itinerarios peatonales turísticos para recorrer el centro histórico que además permitan el buen desarrollo de su función comercial, así como el disfrute del patrimonio tangible e intangible por habitantes y turistas.

Para ello la delimitación de carriles para bicicleta se debe extender articuladamente por todo el tejido urbano central, continuar con las líneas de metrobús RUTA proyectadas, e

incrementar las alimentadoras principalmente en el centro de la ciudad, esperando que estas últimas sean de preferencia eléctricas o híbridas.

A mediados del siglo XX el mundo experimentó un fenómeno social sin precedente: la explosión demográfica que casi septuplicó la población del país de 13,607 millones en 1900 a 97,362 millones para el año 2000, según datos del (CONAPO. *Consejo Nacional de Población (2006, p. 23)*). Con ello se incrementan el número de desplazamientos, así como las distancias por la expansión de la mancha urbana.

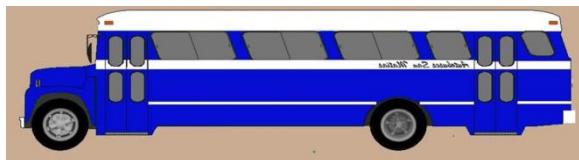


Gráfica 18.- Incremento de la población en el municipio de Puebla. Fuente INEGI. Elaboración propia.

En la anterior gráfica 18 podemos ver que en la ciudad de Puebla en ochenta y nueve años (1921-2010) se incrementó la población en un 3 mil 118 por ciento. En la gráfica podemos ver cómo de 1970 a 1980 el incremento poblacional fue del 213 por ciento, siendo esa década cuando el automóvil en México tiene su mayor auge, impulsado por la mercadotecnia de la industria automotriz. De igual manera las acciones de las políticas públicas se han enfocado en construir infraestructura privilegiando el uso del automóvil.

El transporte colectivo que hasta ese entonces funcionaba adecuadamente con sus ordenadas y bien identificables líneas urbanas, se vuelve inadecuado e insuficiente con el

incremento de la población y con la expansión urbana provocada por la construcción de nuevos fraccionamientos y unidades habitacionales de interés social, mismas que demandan nuevas rutas y extender las ya existentes hacia la periferia.



Fotos: Facebook/Puebla Antigua

Lamentablemente el servicio de transporte colectivo se ha concesionado a particulares como pago de compromisos políticos. Dicho servicio funciona como transporte particular colectivo, no público, sino privado. Como ejemplo de inoperatividad aparecen las pequeñas combis y microbuses que con la expansión del territorio y la función comercial, laboral y educativa del centro histórico de Puebla y ahora su turistificación, genera demasiados desplazamientos cotidianos, transportando muchos motores a pocas personas con incomodidad, congestión del tráfico y contaminación ambiental en todas sus expresiones.



Foto: Facebook/Puebla Antigua.

Guillermo Aréchiga Santamaría, actual titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte adelantó que a la par del aumento al pasaje se realizará una reasignación de los derroteros de las rutas del transporte público, pues aseguró que el sesenta por ciento de las 800 rutas que circulan actualmente en la entidad se encuentran traslapadas.

([www.diariocambio.com.mx/Luis García/jueves 26 de septiembre de 2019](http://www.diariocambio.com.mx/Luis_García/jueves_26_de_septiembre_de_2019)).

Es hasta el año 2014 que se construye la primera de las siete líneas proyectadas reservadas dentro del arroyo vehicular para el sistema metrobús de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) que cuenta con unidades articuladas y rutas alimentadoras. En la

actualidad ya funcionan tres líneas de la RUTA y con ello el servicio registró un incremento del número de usuarios durante el primer semestre de este año, en comparación con el mismo periodo del 2018, gracias a la puesta en marcha de la tercera línea del transporte.



Mapa 15.- Circulación de transporte público. Plano de Síntesis del Diagnóstico del transporte colectivo. (PPDUSCHMP, 2015, p 57).

En el plano anterior de síntesis del diagnóstico de tránsito del transporte colectivo podemos ver cómo la zona de mayor atracción de viajes es el centro histórico, en él podemos ver las áreas de mayor y menor circulación, así como los cruces conflictivos. Este plano se obtiene del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla del año de 2015.

El centro de la ciudad de Puebla siempre ha funcionado como un centro comercial a donde acude la mayoría de los habitantes a realizar compras de todo tipo de abasto, suministros y equipos, puesto que ahí se puede encontrar prácticamente todo y a precios muy baratos. Sin

embargo, no solamente se desplazan a la zona central los habitantes de la ciudad, sino también los de la ahora designada zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, así como visitantes del interior del estado y de ciudades cercanas de estados vecinos. En el plano anterior podemos observar cómo la zona de mayor atracción de viajes es el centro de la ciudad.

Por tal motivo, llegaron a existir treinta y un terminales de autobuses foráneos ubicadas dentro del centro de la ciudad, hasta que en 1986 se inauguró la Central de Autobuses de Puebla (CAPU) en el noroeste de la Angelópolis, lugar donde para este trabajo de tesis se realizó un estudio de los flujos de pasajeros. A esta terminal arriban también los estudiantes que acuden a realizar sus estudios a esta ciudad, la que desde su fundación paulatinamente se ha convertido en una ciudad universitaria.

El Programa de Desarrollo Regional Angelópolis es el que a partir de 1994 detona la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla, que además de ser una zona atrayente de personas debido a su función comercial, educativa, cultural, religiosa y de trámites oficiales, con su turistificación incrementa la movilidad cotidiana, uno de los temas de esta tesis.

Actualmente el espacio público en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla está saturado por la invasión del automóvil, transporte colectivo y autobuses turísticos. Dentro del orden de cosas que trata Manuel Herce en su libro *“Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano.”*, habla de calles donde no se permite el acceso de automóviles o lo hace con condiciones muy restringidas de circulación, así se recuperaría espacio en las calles para otros modos de desplazamiento. La saturación de automóviles, aunado al aumento de visitantes, hace insuficientes las áreas para circulación peatonal y ciclista, además de sufrir constantemente el riesgo de ser atropellados en sus traslados cotidianos. El espacio de la calle ya no es compatible con las funciones actuales. *“Asimismo, cuando la intensidad con la que se produce una actividad es muy grande, suele ser muy difícil garantizar la coexistencia con otras funciones o actividades en el mismo*

espacio” (Herce, Manuel. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté, p-p. 236-237).



Las últimas carretas.. Calle 5 Oriente entre 4 y 2 sur, subiendo hacia catedral. Fotografía tomada de *Entre la rienda y el volante* (Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante*. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p. 95)

Actualmente el turista como nuevo tipo de transeúnte crea nuevos recorridos lineales y poligonales. Es muy diferente lo que busca cada grupo de visitantes y por tanto los desplazamientos del turista son variados y se suman a los de la vida cotidiana de los poblanos, ya que todos los turistas acuden a conocer y disfrutar del centro histórico.



Fotografía propia de la misma calle 5 Oriente entre 4 y 2 Sur.. 29 de febrero de 2020.

La foto anterior corresponde al presente que estamos viviendo y podemos ver en ella que el ancho de sección de banqueta sigue siendo el mismo que el de la foto antigua, época de las últimas carretas. Para proporcionar mayor espacio al peatón actualmente se han implementado pruebas piloto de zonas de seguridad en las esquinas señaladas con líneas pintadas sobre el arroyo vehicular y delimitadas por guarda-peatones. En dichas zonas también se han colocado paradores para estacionar bicicletas y se ha limitado la velocidad como Z30. Comparando ambas fotos vemos cómo el perfil original de las fachadas no fue respetado y los usos del suelo son diferentes como resultado de la turistificación y mercantilización de la zona que corresponde al barrio de Los Sapos. Es favorable que ahora se encuentre un parque público arbolado en la esquina.

Rob Krier asevera: *“La planificación de los trazados de las calles, tal como se conservan en nuestras ciudades, respondía a funciones muy distintas. Se construyeron a escala del hombre o del caballo o del carruaje”* (Krier, Rob. (1976). *Suttgart, el espacio urbano*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, p. 3)

Una actividad tolerada en el centro histórico es la de los turibuses, mismos que dentro de la zona de monumentos circulan y ocupan el espacio público como terminal de abordaje dentro del primer cuadro, específicamente en el zócalo, la 2 Sur y la calle del antiguo Colegio Episcopal.



Foto: Cambio Diario. Martes, 28 de enero de 2020.

Estos *turibuses* que pertenecen a empresas particulares, al usufructuar con el turismo contaminan y deterioran calles y paisaje arquitectónico. La contaminación es total: sonora, visual, atmosférica y vehicular. El Lic. Leopoldo Sánchez Brito, funcionario de la empresa City Turister nos informa que los autobuses de esa empresa realizan entre semana cuatro viajes diarios, mientras que de viernes a domingo seis; su capacidad máxima es de sesenta pasajeros puesto que son vehículos de dos pisos. Además de esta empresa prestan el servicio otras dos y el ayuntamiento también tiene una línea para recorrido turístico. Se estima un movimiento de doce mil turistas al mes. En el mes de diciembre, otro informante de la empresa nos dice que la terminal de la Estrella Roja de la 4 poniente entre 21 y 23 norte, pasará a tener la función de terminal de estos *turibuses*, lo que contribuirá a esterilizar la imagen del zócalo de la ciudad y ofrecería servicios adicionales a los usuarios, como son sanitarios, estacionamiento, e interconexión con otros modos de movilidad.

En el artículo de la foto anterior del 28 de enero del presente año de Cambio Diario, se lee que los regidores de las Comisiones Unidades de Turismo, Arte y Cultura y Movilidad quieren reubicar a los turibuses en la terminal mencionada:

“La Secretaria de Movilidad, Alejandra Rubio propuso en cuanto a los turibuses que el nuevo espacio donde se sitúen sea en la 4 Oriente, en la ex terminal de estrella Roja, pues se han detectado hasta 14 turibus haciendo base en Analco lo cual genera caos vial en el bulevar 5 de mayo”. Los turibuses a los que se refiere son los autobuses foráneos que son rentados por empresas turísticas a grupos de personas que desde otras ciudades acuden a esta ciudad como turistas, visitantes o congresistas. En el trabajo de campo de esta investigación se contaron en dicha zona treinta y un autobuses turísticos.

Esta propuesta fue secundada por Graciela León Matamoros, gerente del Centro Histórico de la ciudad de Puebla. Sin embargo, los regidores del partido Acción Nacional aseguraron que esta propuesta beneficiará a particulares y no al Ayuntamiento, siendo que las empresas de turibuses son particulares, curiosamente dicho partido siempre ha estado del lado de la iniciativa privada. Es lo malo de que las acciones de las políticas públicas se politicen porque los afectados son los ciudadanos y el desarrollo urbano de la ciudad, en este caso la movilidad dentro del centro histórico de Puebla.

Al día 23 de febrero del 2020 dicha terminal de la 4 Poniente se encuentra cerrada y no se aprecia que esté prestando el servicio a los turibuses. En Analco se volvieron a observar estacionados autobuses turísticos, aunque en entrevista, Andrés Morales Flores, integrante de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (Canapat), informó que debido a que el Ayuntamiento de Puebla prohibió estacionarse en Analco, los operadores del turibús deben situarse en zonas como el Parque Ecológico, Los Fuertes y en calles cercanas al Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec, donde sufren hasta tres asaltos a la semana debido a la poca presencia de elementos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC). *“Son cerca de tres asaltos a la semana, en el Centro Histórico y en el Periférico, ha provocado la pérdida del 70 por ciento, porque los operadores ya no quieren pasar a Puebla, ellos les recomiendan a sus clientes”*, dijo Morales Flores. (Nota de Ricardo Juárez, Diario Cambio/ 28 de febrero del 2020).

La última noticia de la Secretaria de Movilidad, es que su titular ha pedido licencia sin goce de sueldo para poder desahogar las acusaciones en su contra por parte de algunos regidores, esto por la supuesta falta de transparencia en la contratación de bolardos para delimitar las islas de seguridad para peatones en algunos cruceros de la zona de monumentos.

El actual encargado del despacho de la Secretaría de Movilidad Municipal es Eduardo Covián Carrizales, regidor de movilidad con licencia, mismo que fue impulsor de las islas de seguridad al peatón con la delimitación de bolardos y aprobadas en la reforma a la Norma Técnica del Diseño e Imagen Urbana, publicada en el Periódico Oficial del Estado el pasado 15 de enero del presente año. Es importante establecer estas áreas de seguridad peatonal, difundir sus beneficios y corregir los puntos inadecuados de implementación en algunas intersecciones que se efectuaron en la prueba piloto.

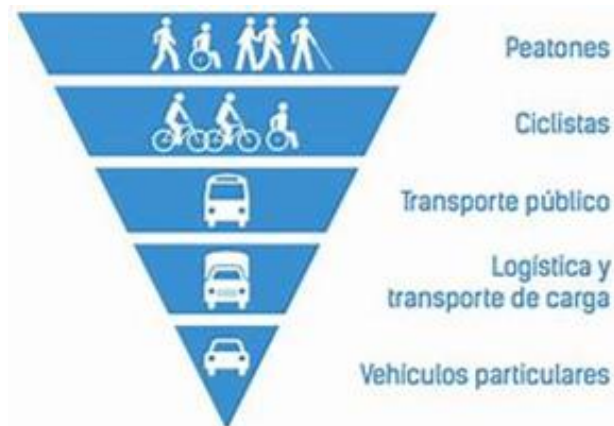
Una definición de movilidad dice que esta debe ser la facultad de moverse fácil y rápidamente. En el centro de la ciudad de Puebla es imposible que eso se cumpla, los desplazamientos en automóvil y autobús son lentos y contaminantes, las banquetas tienen un ancho insuficiente al flujo peatonal, el uso de la bicicleta es por demás peligroso por la falta de respeto de los conductores de automotores, las escasas ciclovías no están aún conectadas entre sí para articular una red segura de circulación ciclista, que a su vez

conecte con otros modos de transporte. Para las personas disminuidas de su capacidad motriz es mucho más complicado poder circular con libertad y seguridad en el centro de la ciudad de Puebla.

Es necesario difundir los reglamentos que sobre tránsito existen en el Estado. Aún los automovilistas piensan que la calle es para privilegiar el uso del automóvil y desconocen el derecho de paso del peatón a pesar de estar reglamentado y su incumplimiento es motivo de sanciones económicas.

Sobre este tema, en la Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha cinco de febrero de 2015 se aprueban las modificaciones al Capítulo 10 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN), conforme al Dictamen presentado por los integrantes de la Comisión de Movilidad Urbana del H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. El capítulo XV dice que la vía pública no debiera ser monopolizada por ninguno de sus usuarios y establece la jerarquía de movilidad considerando el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad, de la siguiente manera:

- a) Peatones, en especial personas con discapacidad y personas de movilidad reducida;
- b) Ciclistas;
- c) Usuarios del servicio de transporte público;
- d) Prestadores del servicio de transporte público;
- e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- f) Usuarios de transporte particular automotor (El automóvil).



Gráfica 19.- Pirámide de jerarquía de movilidad urbana.

Lamentablemente las acciones que se han implementado para facilitar la movilidad de los usuarios no han sido suficientes y se ha seguido destinando los recursos del Estado preferentemente a la infraestructura de soporte del automóvil, el autobús y el camión.

El uso desmedido del automóvil que circula por el centro histórico se ha vuelto poco práctico y muy contaminante, es un hábito que debemos desaprender y aprender a utilizar nuevos modos de desplazamiento adecuados al espacio y al flujo de transeúntes que acuden al centro de la ciudad; para ello hace falta que los servicios públicos de transporte colectivo estén articulados entre sí formando una red interconectada con varios modos de desplazamiento, e integrar a esa red nuevos sistemas de movilidad no contaminante que genere una movilidad universal segura, fácil y fluida. Además de ello se debe equipar dentro del flujo peatonal espacios públicos, arbolados, de descanso, reunión y encuentro. Para el usuario del automóvil es necesario incrementar el número de estacionamientos principalmente en el perímetro de la zona de monumentos y cerca de estaciones de bicicletas públicas y del metrobús, incrementar el número de cajones en estacionamientos por medio de rampas elevadoras, sin embargo, solamente se conocen tres estacionamientos que ya utilizan este sistema.

La Asociación de Estacionamientos del Estado de Puebla (AEEP), tiene asociados a cuarenta y cuatro estacionamientos en el centro histórico y actualmente ofrecen 3500 cajones de estacionamiento, aunque hay un déficit de 2500. Para solucionar esa demanda

ellos tienen nuevos proyectos y solicitan apoyo al municipio para los permisos correspondientes. Esto en palabras del Sr. Edgar Wenzel, presidente de dicha asociación, dichas al reportero Miguel Hernández del diario El Economista el 27 de mayo de 2019, donde también habla del *Repoblamiento del centro histórico* que detonaría la demanda de nuevos estacionamientos en Puebla.

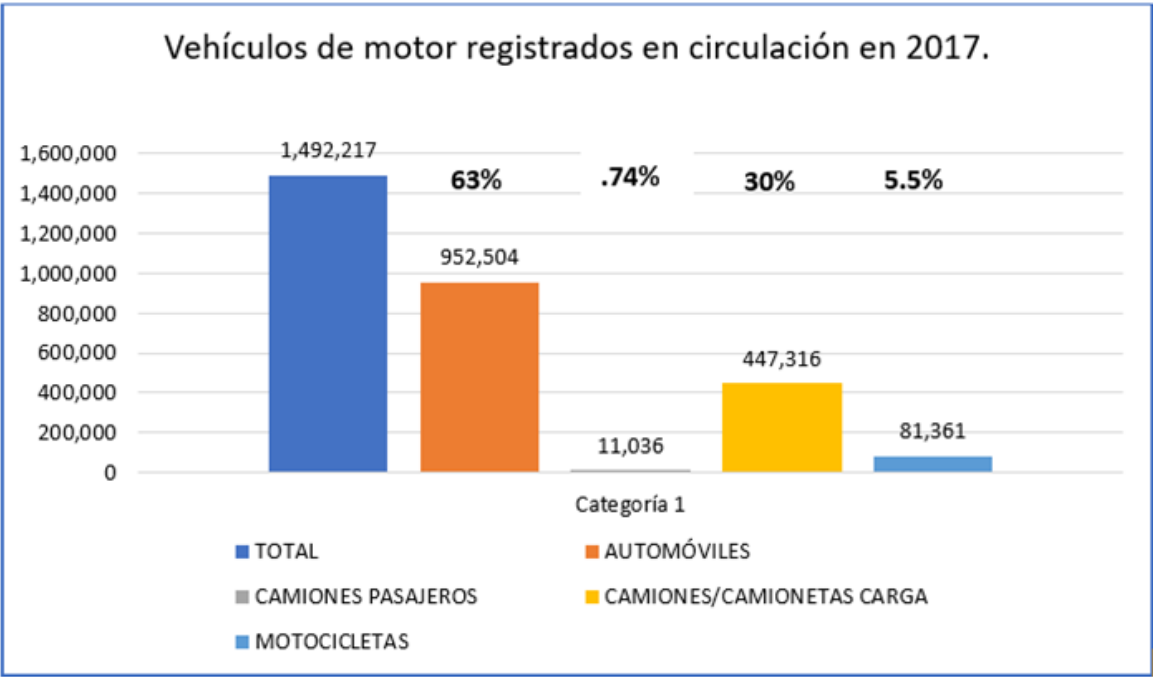
Rob Krier habla del *“abismo creado entre las inversiones realizadas para satisfacer las necesidades de la utilización de las máquinas y las destinadas a satisfacer necesidades de seres vivos- los hombres concretamente- y que tendremos que pagar un altísimo precio para la restauración del espacio urbano, cuando esta sociedad trate de volver a vivir razonablemente en las ciudades.”* (Krier, Rob. (1976). *Suttgart, el espacio urbano. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, p. 7*)

De acuerdo con Greenpeace, Puebla se encuentra entre las tres zonas metropolitanas del país con más contaminación del aire y uno de los generadores más importantes se relaciona con el crecimiento del parque vehicular, particularmente los automóviles particulares. (Zambrano, 22 de julio de 2019, www.milenio.com).

Tipo de Transporte	Emisiones (CO₂ / Km)
Caminar	0
Bicicleta	0
Autobús	62
Motocicleta	120
Auto pequeño	160
Auto grande	220

Tabla 6. Emisiones CO₂ por tipo de transporte. Fuente: Sistemas de transporte eficiente para reducir nuestra huella de carbono, TERRA, Ecología práctica.

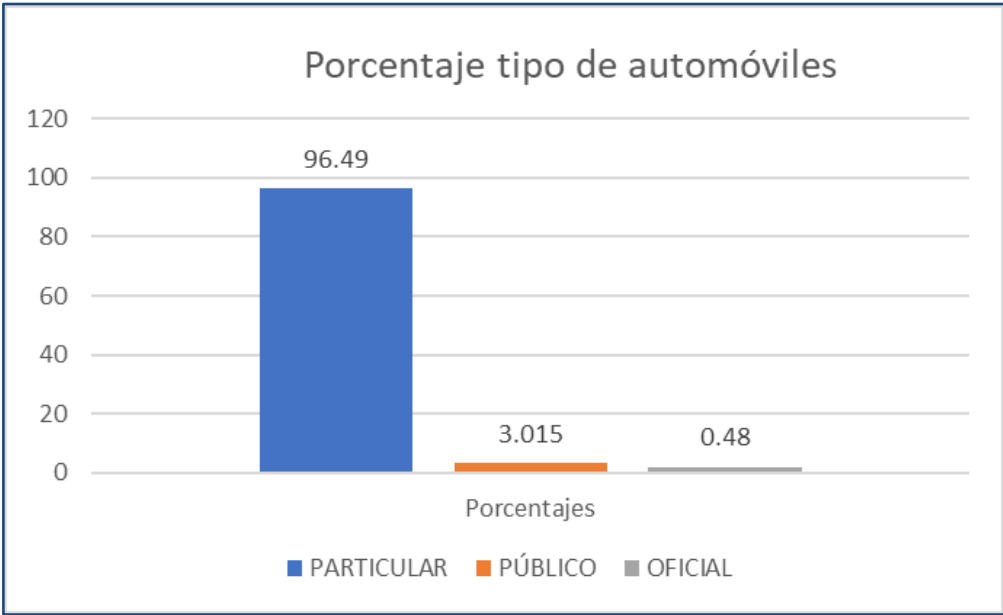
Como se aprecia en la siguiente gráfica 20 del total de vehículos registrados en circulación en el estado de Puebla, un sesenta y tres por ciento corresponde a los automóviles; el punto setenta y cuatro por ciento corresponde a camiones de pasajeros; un treinta a camiones y camionetas de carga y para motocicletas un cinco punto cinco por ciento.



Gráfica 20.- Elaboración propia. Datos INEGI. Vehículos registrados en circulación en 2017. Estado de Puebla.

En el mismo artículo del diario Mileno, el autor utilizando datos del INEGI de los vehículos registrados en circulación en el estado de Puebla, dice que en dos años (2015-2017) se incorporaron a las vialidades locales más de 155 mil unidades que representan un aumento de 11.62 por ciento del parque vehicular, mismo que creció en los últimos 12 años el 102 por ciento, siendo que a mediados de la década pasada habían 738 mil 574 vehículos en circulación entre automóviles, autos de carga, unidades de transporte público y motocicletas.

En la siguiente gráfica vemos que el tipo de automóvil que predomina es el de uso particular con un noventa y seis coma cuarenta y nueve por ciento, en segundo lugar el público con un tres coma cero quince por ciento y en tercero los vehículos oficiales con un punto cero cuarenta y ocho por ciento. (Gráfica 21).



Gráfica 21. Elaboración propia. Datos INEGI. Porcentaje tipo de automóvil. Estado de Puebla. 2017

El desmedido uso del automóvil dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla contribuye al detrimento de la zona de monumentos, ruido, calor de los motores, inseguridad para cruzar en las esquinas y la contaminación del medio ambiente son suficientes motivos para disuadir el cruce del centro de la ciudad en recorridos que se han vuelto rutinarios, siendo que siempre han existido rutas alternas que posibilitan su libramiento y así poder disfrutar y preservar el patrimonio tangible e intangible inscrito en la lista de ciudades patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

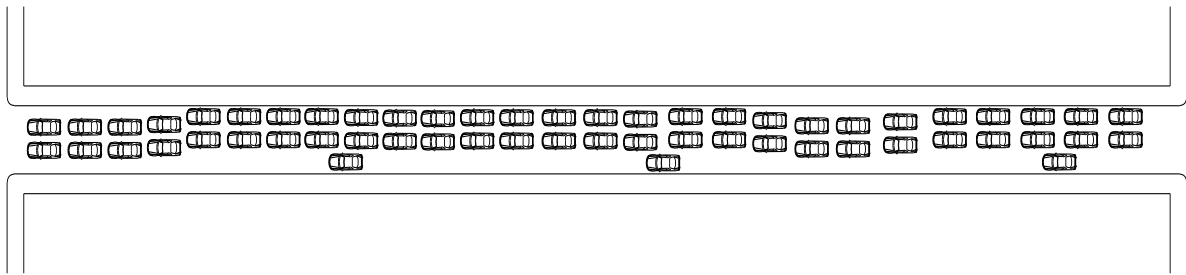
En la siguiente gráfica 22 se muestra el resultado del análisis realizado en una avenida prototipo del centro histórico de Puebla, es decir con una longitud de 200 varas equivalentes a 167,6 metros. El trabajo de campo se realizó en la Avenida Reforma, entre 9 y 7 Norte-Sur; su sección tiene como medidas, dos metros cuarenta centímetros para las banquetas y ocho y medio metros para arroyo vehicular. El ancho de banqueta ya no es adecuado al flujo peatonal de la Av. Reforma que conforme se aproxima al zócalo requiere

de una ampliación de la sección del andador peatonal. El Manual de Calles indica como ideal de 3.10 a 5.00 m. de ancho, una sección de 1.50 m. para bicicletas y para la circulación de automóviles establecer una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora, es decir, establecer calles Z30. En el último mes de 2019 se comienza a implementar un control de velocidad Z30 en el primer cuadro de la ciudad por medio de lectores visuales para los conductores.

En esta gráfica vemos el análisis comparativo que se hace en este trabajo de campo sobre el área de ocupación que utilizan los automóviles y el que requiere un autobús tipo BRT sobre el espacio público delimitado como arroyo vehicular, el tiempo que ocupan en recorrer la avenida y el número de personas que desplazan en el recorrido.


Podemos ver en la gráfica que una avenida de ciento sesenta y siete metros tiene capacidad para cincuenta cuatro automóviles, lo cual es un productor de contaminación, estrés e invasión del espacio público. A pesar de que la avenida tiene tres carriles para autos hay que considerar que siempre habrá uno o más de ellos estacionados mientras se sube o baja algún pasajero y para ello se ocupa uno de los tres carriles. Si consideramos que en cada auto van entre una o dos personas, hablaríamos del desplazamiento aproximado de ochenta a cien personas por avenida.

Operativamente se destinan un mil quinientos ochenta y un metros cuadrados de espacio público para el desplazamiento de cien personas. El tiempo de recorrido sería de sesenta y seis a ciento treinta y dos segundos puesto que su circulación a vuelta de rueda ocuparía de dos a cuatro luces verdes del semáforo. Entretanto la contaminación si avanza notablemente sobre el medio ambiente.



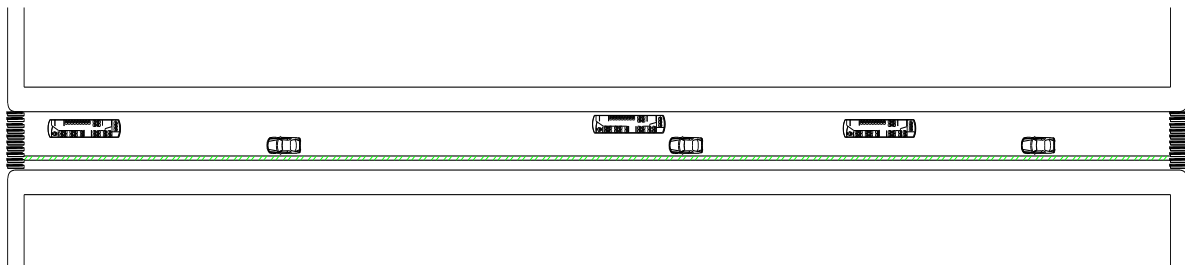
fase semaforica _____ 33 segundos

 _____ 24 segundos / 37 personas

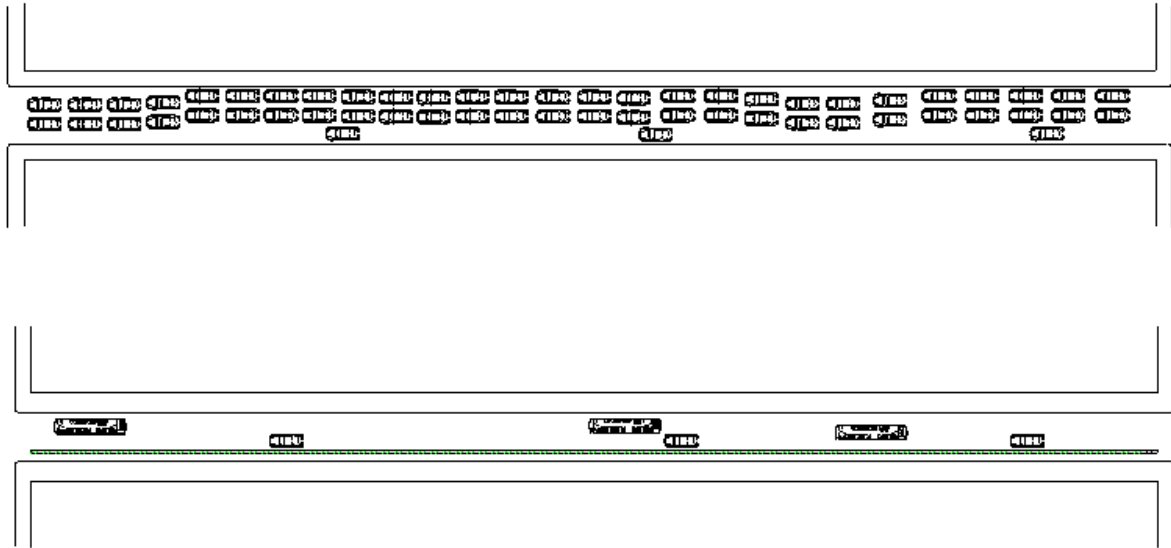
 _____ 66-132 segundos 1-4 personas

 _____ 40 segundos

peatón _____ 135 segundos



Gráfica 22.- Elaboración propia. Análisis de tiempo y número de personas que se transportan en cuatro diferentes medios para recorrer la Avenida Reforma entre 9 y 7 Norte-Sur.



Gráfica 23.- Ocupación del arroyo vehicular. Arriba: Cincuenta y cuatro autos en una avenida; tres autos estacionados subiendo/bajando personas. Abajo: Tres autobuses BRT; tres autos estacionados subiendo/bajando personas; área confinada para ciclovía de 1.70 m.



Gráfica 24.- Un autobús tipo BRT puede transportar 37 personas sentadas en un tiempo de veinticuatro segundos. La fase semafórica de luz verde dura treinta y tres segundos.

Un autobús BRT (Bus rapid transit), o BTR (Bus de tránsito rápido) tiene capacidad para transportar a treinta y siete personas sentadas y espacio adecuado para otras diez paradas. Ocupa un área de 30 metros cuadrados de la calle y dentro de ese recorrido de poniente a oriente por la Av. Reforma, conectaría a las líneas de dos y tres de la RUTA, donde a su vez, se encuentran estaciones de bicicletas públicas. En ambos puntos habrá que incrementar los estacionamientos para automóviles.

Considerando que el tiempo entre cada luz verde del semáforo es de treinta y tres segundos, podemos inferir que las personas que viajan en el BRT alcanzarían a recorrer una segunda avenida pasando una luz verde de semáforo y en un tiempo de cuarenta y ocho segundos.

En la tabla 7 podemos ver el considerable número de cifras en rojo que arroja el transporte habitual en automóvil dentro de una calle tipo del centro histórico. Uno es por la ocupación en demasía de área de espacio público para el transporte de pocas personas, otros son el tiempo y la contaminación que se disparan en exceso, contra el funcionamiento que da un BRT, siendo además una ventaja muy importante la sustitución de cincuenta y cuatro motores de combustión de gasolina o diésel por uno eléctrico.

	AUTOMÓVIL	BRT*
PERSONAS TRANSPORTADAS	54-135	37-47
TIEMPO/SEGUNDOS	66-198	24
NÚMERO DE UNIDADES	54	1
ÁREA OCUPADA/CALLE/M2	1581	30
VEHÍCULO GASOLINA	X	
VEHÍCULO ELÉCTRICO**		X

Tabla 7. Elaboración propia. Trabajo de campo: Av. Reforma, entre 9 y 7 Norte-Sur, Puebla. *BRT o BTR (Bus de rápido tránsito).**Citaro LE CO628505-13. Mercedes Benz. 37 asientos, dos puertas.

Con la implementación del BRT como interconector de otros modos de transporte, el centro histórico quedaría libre de tanto automóvil, liberaría espacio urbano que podría ser distribuido para andador peatonal arbolado y equipamiento urbano, así como para vías de circulación de ciclistas, lo que permitiría el funcionamiento adecuado de una calle con movilidad universal.



33 segundos



24 segundos 37-57 personas



66-132 segundos 1-4 personas



40 segundos



135 segundos

Gráfica 25.- Tiempos de recorrido en una avenida y tiempo entre fase semafórica siga/alto.

Como vemos en la gráfica anterior, el tiempo que emplea un peatón para recorrer esta avenida tipo del centro histórico de Puebla, con su longitud de doscientas varas conforme a la traza original de 1531 es de ciento treinta y cinco segundos, Sin embargo, el ancho de banqueta ya es insuficiente para el tránsito de personas que por diversos motivos acuden al centro de la ciudad, además del aumento constante del flujo peatonal por la llegada de turistas, como se observará en las gráficas 28, 29, 30, y 31 de llegada de turistas a Puebla, centro turístico con oferta de patrimonio cultural. Todos ellos transitan por el centro de la ciudad Patrimonio de la Humanidad junto a estudiantes en un conformado campus estudiantil en la zona de monumentos. Ahora recordemos que la función del centro de Puebla siempre ha sido comercial y que por muchos aspectos y objetivos de la vida cotidiana hacen que el poblano acuda y se concentre en él.

Transportándose en bicicleta a través de la misma calle de doscientas varas, ocupa uno un tiempo de cuarenta segundos. Muchos recorridos dentro del centro histórico los puede uno hacer en bicicleta pública con un costo de ochenta y dos centavos el día. Pedalear del Paseo Bravo al Zócalo requiere un tiempo de cuatro minutos, dependiendo de las luces verdes de los cinco semáforos que encontramos en el trayecto. En el centro de la ciudad hace falta que se conecten entre sí las ciclovías, mismas que pueden ser señaladas únicamente con líneas pintadas sobre el arroyo para que delimiten un área reservada para el ciclista. También hacen falta muchas estaciones de bicicletas públicas como se había contratado con la empresa que ahora presta el servicio y continúa sin haberlo cumplido, e introducir otros sistemas de transporte individual sustentable (SITIS), muchos de los cuales permiten devolver la bicicleta utilizada en puntos específicos reglamentados dentro del espacio público sin anclaje a estación fija, de igual manera es necesario permitir el estacionamiento de bicicletas particulares en áreas o muros seguros de los estacionamientos destinados al automóvil, ambas acciones dentro de una normativa que determine el COREMUN. Las ciclovías conectadas entre sí, como con otros medios de movilidad a través de estaciones de interconexión modal, solucionarán en gran medida el problema de congestionamiento y contaminación del centro histórico de la ciudad de Puebla. Para ello y como ejemplo podemos observar que en varias zonas de la CDMX se utiliza una tarjeta única multimodal que permite el acceso para interconectar al Metro, Metrobús, Eco-bici y próximamente al Cable bus en la zona de Cuauhtépec, al Norte de dicha ciudad.

Para los peatones las acciones de las políticas públicas emprendidas han sido mínimas. El ancho de las banquetas es insuficiente para satisfacer el flujo de transeúntes que acuden al centro de la ciudad de Puebla a efectuar diversas actividades de la vida cotidiana. Desde que en 1986 la calle 5 de Mayo fue convertida en peatonal, pocas han sido las intervenciones para beneficio del peatón. Algunas han sido el cierre de la avenida 3 Oriente, entre la calle 16 de Septiembre y la 2 Sur (entre Catedral y el zócalo); lo mismo se hizo entre la 4 Sur y 6 Sur, hoy Plazuela de John Lennon, sin embargo la circulación peatonal se interrumpe entre las calles 2 y 4 Sur. Entre la avenida 3 Oriente y la Avenida Juan de Palafox y Mendoza, la calle 4 Sur también se volvió peatonal dando lugar a la Plaza de la Democracia, creándose frente al Colegio Carolino y el templo del Espíritu Santo de la Compañía de Jesús un espacio público arbolado de estancia y punto de encuentro. Lo mismo ocurre en la calle posterior del colegio Carolino (BUAP), ahí se vuelve peatonal la calle 6 Sur y dicho espacio urbano conforma ahora un sendero peatonal arbolado llamado Callejón de Alatríste o de la fuga de Porfirio Díaz. Estas calles peatonales al integrarse forman un corredor turístico que debería conectarse con otras calles e intersticios de la ciudad, formando lo que Rob Krier llama sistema de espacios callejeros. *“Cada ciudad dispone de un gran número de calles de alto interés, que indudablemente están ligadas entre sí por la historia de la ciudad, su topografía y sus habitantes.”* (Krier, Rob. (1976). *Suttgart, el espacio urbano. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, p. 46*)

Esta red peatonal serviría para fomentar caminar en el centro histórico, conteniendo puntos de atracción tanto culturales, comerciales y turísticos dentro del patrimonio edificado de la ciudad de Puebla. Un buen ejemplo de diseño urbano incluyente es el de la intervención hecha durante el gobierno Municipal de Blanca Alcalá (2008-2011) en la avenida 6 oriente entre la calle 6 y Sur y 4 Sur y que es conocida como la “calle de los dulces” puesto que en ella están ubicadas las tiendas de los típicos dulces poblanos de Santa Clara. En esta intervención se pueden apreciar los lineamientos del Manual de Calles para una movilidad universal.

A partir de ese trienio se han intervenido las banquetas para apoyar la movilidad de las personas, como fue su arreglo y nivelación; inserción de una guía para el bastón de los invidentes; construcción de rampas en las esquinas para llegar al nivel del arroyo vehicular

facilitando así la circulación de las personas con biomecánica limitada, silla de ruedas, carriolas o diablitos; colocación de información en código braille tanto en monumentos patrimoniales como en las esquinas de las calles. Posteriormente en algunos cruceros de calle se ha construido un andador al nivel de las banquetas arriba de la sección de tránsito de automóviles y se han colocado guarda-peatones o bolardos, delimitando islas de seguridad para las personas.



Calle de los dulces, 6 Oriente entre la 4 y 2 Norte. Diseño de calle con movilidad universal.

Algo simple que se debería de poner en práctica es la implementación de una interfase semafórica para que entre cada luz verde el transeúnte pueda cruzar la calle sin prisas y mucho menos sin riesgo de ser atropellado ni apurado a claxonazos y ofendido por no respetar el siga que el semáforo en verde señala a los automovilistas.

Para el ciclista, las acciones de las políticas públicas se han enfocado en la implementación de ciclovías y en la contratación de empresas que presten el servicio de bicicleta pública. En el año 2017, se construyeron ciclovías elevadas apoyadas en estructuras metálicas, utilizándose la mala costumbre de la obra pública con costos inflados para beneficio ajeno al usuario y buscando presentar una imagen que impacte en el futuro político de los gobernantes, más que ofrecer un servicio de beneficio social. La delimitación de las vías ciclistas puede simplemente estar señalada con una línea de pintura, colocar señalización vertical y horizontal y establecer un límite de velocidad reducida, como es el caso de la zona de treinta kilómetros de velocidad máxima, Z30.

Actualmente vemos en diferentes calles un área reservada para el tránsito seguro de ciclistas, sin embargo no tiene continuidad ni conexión con otras ciclovías. Para que las personas utilicen este modo de transporte, por más que se les haga ver los beneficios a su economía, a su salud y la del medio ambiente, mientras no se ofrezca al usuario de este modo de movilidad condiciones de maniobrabilidad segura, la utilización de la bicicleta tardará en permear a las mayorías. Una ciclovía muy insegura es la primera que se construyó en Puebla en la 31 Oriente entre el Boulevard H. del 5 de Mayo y la 24 Sur. Esta vía ciclista tiene en cada esquina un cruce y vuelta en “U” para los automóviles, por lo tanto se requiere de pedalear con mucha precaución. Actualmente con su conexión a las ciclovías de las calles dos y cuatro Sur, tenemos desde la veinticuatro Sur una vía para bicicletas hacia el centro de la ciudad, aunque lamentablemente ambas se interrumpen en la 9 Oriente. Esta vía ciclista cuenta con puentes elevados tanto en el cruce del Blvd. Héroes del 5 de Mayo como en la 24 Sur. En este último punto se tiene acceso al Parque Ecológico Revolución Mexicana, mismo que en su interior cuenta con una ciclovía que se puede disfrutar tanto para paseo como para entrenamiento del ciclismo deportivo. La construcción y no simple delimitación de las ciclovías se extendió a varias arterias de la ciudad. Así encontramos vías elevadas en el Blvd. Hermanos Serdán, en la vía Altixcáyotl, en el Periférico, en el Blvd. del Niño Poblano y en la 31 Oriente.

Manuel Herce dice: *“el diseño de calles y espacios adaptados al paseo o a la bicicleta adquiere un carácter prioritario en los planes de movilidad urbana, y tiene sus propios requerimientos de organización. Y, sobre todo, ha de entenderse que esos espacios no constituyen un conjunto de islas protegidas, sino de que forman parte de redes, porque su continuidad es la que les garantiza la condición de sistemas (Herce, Manuel. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté, p. 238)*

En el último informe sobre ciclovías que dio la Secretaría de Movilidad del municipio fue que la red dentro del centro histórico sería ampliada de 7.7 a 44.7 kilómetros durante el segundo semestre del año que terminó, en un cuadrante que abarcaría de la calle 5 Oriente a la 10 Oriente y de la 5 Norte al Boulevard Héroes del 5 de Mayo. Esto lo informó en el

mes de mayo la secretaria de Movilidad del Ayuntamiento de Puebla, Alejandra Rubio Acle. Los trabajos consistirán en instalar señalética horizontal y vertical, ampliación de banquetas, así como reubicar parte del comercio ambulante y gestionar la movilidad vehicular. Estamos viendo que estos trabajos han comenzado lentamente y la Secretaria pidió licencia a su cargo.

Durante el gobierno del alcalde Eduardo Rivera (2011-2014), se desarrollaron varias acciones para apoyar la utilización de la bicicleta. A finales de 2013 se da la concesión a la empresa Clear Channel para la implementación del sistema de bicicletas públicas Smart Bike, siguiendo el ejemplo exitoso de la CDMX con el sistema Eco Bici. El programa Smart Bike ofreció como promoción la utilización de las mil doscientas bicicletas gratuitamente durante el primer año, sin embargo, varias fueron asignadas a funcionarios municipales para el desempeño de su trabajo y muchas personas obtuvieron la tarjeta para la utilización del servicio pero nunca sacaron una bicicleta. Así, la prueba piloto se vio limitada a un promedio de cuatrocientas personas.

Al término del gobierno de Eduardo Rivera y llegar el nuevo alcalde Antonio Gali, se canceló el servicio que daba Clear Channel y fue sustituido en 2015 por el de la empresa Cyclo Share México bajo el nombre de Bici Pue. Este nuevo sistema comenzó cobrando la tarifa anual más cara de México (\$ 700.00) y por consiguiente fueron muy pocos los usuarios inscritos. A la llegada a la alcaldía de Luis Bank (2016-2018), cambia de nombre por el de UrbanBici y baja la renta a \$ 365.00. Actualmente en el gobierno municipal de Claudia Rivera (2018-2021), la renta anual tiene una promoción (\$ 299.00) para atraer más usuarios. Sin embargo, la empresa no ha cumplido con el contrato que estipulaba que para julio de 2017 se implementaría la segunda etapa que contemplaba la instalación de sesenta y nueve nuevas cicloestaciones y 1050 bicicletas más, por tal motivo se dice que el actual cabildo estudia la posibilidad de rescindir dicho contrato y se analiza también la contratación del sistema de bicicletas sin estación fija. La gerencia de Cyclo Share México en Puebla ha argumentado que el ayuntamiento no acepta la ubicación de las nuevas estaciones; pide que se ubiquen en sitios no adecuados para proporcionar el servicio a mayor número de usuarios y no ha dado seguimiento a los permisos correspondientes para el establecimiento de las ciclo-estaciones. Recientemente se hizo una prueba piloto en la

Av. Juárez del sistema de renta por aplicación de scooters (motonetas) de la empresa Mot Mot y en el parque del Arte se empiezan a usar los patines eléctricos.

Siguiendo con el análisis de las acciones de gobierno emprendidas en beneficio de la movilidad peatonal y ciclista, habría que mencionar la creación en 2012 del paseo dominical que durante ese día se efectúa de 8 a 12 de la mañana cerrando al tránsito vehicular de las avenidas Juárez, Reforma y Juan de Palafox y Mendoza hasta la 6 Norte. Este recorrido dominical es disfrutado por personas caminando, trotando, en patines o en bicicleta en compañía de familiares y amigos. Posteriormente, el último domingo de cada mes se extendió el recorrido hasta Cholula conectando la Avenida Juárez con la Recta a Cholula a través de la Avenida Teziutlán Sur. Este paseo que se efectúa mensualmente con el nombre de paseo Metropolitano, es cada vez más concurrido y esto ayuda a que la gente se identifique más con la movilidad peatonal y ciclista. Recientemente la Secretaría de Movilidad del municipio de Puebla ha ampliado en el mismo último domingo del mes el recorrido hacia el Parque Ecológico, cerrando el tráfico automovilista en la Av. Juan de Palafox y Mendoza desde el zócalo hasta dicho parque. Estas acciones han tenido mucha aceptación como lo han sido en la CDMX y en Guadalajara, entre otras ciudades.

En cuanto al transporte colectivo las acciones emprendidas para mejorar el servicio han estado enfocadas prioritariamente a la implementación de rutas de metrobús BRT. La habilitación de las primeras tres líneas de metrobús RUTA (Red Urbana de Transporte Articulado) y sus rutas alimentadoras ofrecen una mejor accesibilidad, seguridad, información e interconexión entre líneas. El proyecto contempla el establecimiento de otras cuatro líneas. Sin embargo, las últimas declaraciones del gobernador Miguel Barbosa se enfilan hacia otro derrotero:

“El gobierno del estado continuará con la implementación del transporte colectivo masivo, sin embargo este no sería a través de la línea 4 de RUTA, pues se evaluará la puesta en marcha de un tren ligero en la zona conurbada, señaló el gobernador.” (Cambio Diario, David Meléndez, 26 de enero, 2020).

El mandatario señaló que debido al gran crecimiento de la población de la zona metropolitana se debe de mejorar el sistema de transporte, sin embargo este debe ir

más allá de combis y camiones, por lo que consideró que podría implementarse un tren ligero.

En este sentido recordó que la construcción de las tres líneas de RUTA generaron un gran adeudo para el estado, a pesar de estar fuera de la deuda de 44 mil millones de pesos que se tiene.

“No vamos a detener la construcción y la promoción del transporte colectivo masivo, yo no descartaría el tema de un tren ligero para conectar a los centros urbanos de esta zona metropolitana”, declaró. (Ibídem).

Sin embargo, en el mismo diario el Secretario de Movilidad Aréchiga Santamaría reconoció con anterioridad la utilidad de la RUTA y prevé una nueva línea de metrobús, es decir la 4. (*Diario Cambio, Iván Reyes, 29 de enero*). Así podemos ver que la movilidad universal está politizada y sus proyectos enfocados a obras suntuosas sin tomar en cuenta los proyectos urbanos sustentables ya elaborados.

Los proyectos de la RUTA han sido estudiados por expertos en transporte con experiencia en otras ciudades, sin ir más lejos o a otros países, en la ciudad de México. Esos estudios han contemplado el crecimiento de las ciudades y metrópolis y su operación es eficiente. La idea de un tren ligero es muy interesante, pero no para sustituir los proyectos de movilidad con los que cuenta ya la ciudad, ya que su implementación formaría una red de transporte colectivo que además interconectaría con otros modos de movilidad. El principal problema que se estudia en este trabajo es la del congestionamiento vehicular dentro del centro histórico y una de las soluciones es la interconexión de todos los modos de transporte con líneas de autobuses eléctricos dentro de una red interna en dicha zona.

Al parecer van por buen camino los estudios de reordenamiento del transporte público dentro del centro histórico, la alcaldesa Claudia Rivera declaró al respecto: *“La estrategia de reordenamiento, reorganización y repoblación del Centro tiene que ver con el reordenamiento del transporte público, hay que tener la implementación de un transporte específico para la zona del Centro”*. (www.diariocambio.com/ J.A. Pérez, 7 de enero de 2020).

Algo que se debe implementar anexo a las estaciones de la red interbarrial de autobuses eléctricos son zonas de anclaje de bicicletas públicas así como estacionamientos para motocicletas y bicicletas particulares, así como ampliar las áreas y número de cajones de estacionamiento para autos, principalmente en la periferia del centro histórico, con el fin de aminorar el cruce vial de automóviles, además de delimitar la zona como Z30 y regular los horarios, tamaño y peso del transportes de mercancías.

Para transportarse dentro del centro histórico ya sea para interconectarse con otros modos de transporte; visitar sitios culturales y turísticos; asistir al trabajo; ir a la escuela; hacer compras o relajarse en un restaurante o café, la transportación se debería de efectuar con BRT eléctrico, mitigando las emisiones de CO₂ además de eliminar el ruido y las vibraciones, es decir, crear una red electro-móvil amigable con el patrimonio edificado, la sociedad y el medio ambiente.

En su informe como gobernador interino del estado de Puebla, Guillermo Pacheco Pulido (21 de enero a 31 de julio de 2019) dijo que en el primer semestre de 2019, cuarenta y cinco millones ochocientos trece mil pasajeros utilizaron alguna de las tres líneas de la RUTA, misma que registró un incremento del cincuenta y tres coma siete por ciento el número de usuarios respecto al mismo semestre del año pasado, esto gracias a la puesta en marcha de la tercera línea del transporte en el mes de noviembre pasado. *“Del mismo modo, se destacó que se implementaron vagones exclusivos para mujeres y niños con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad de las poblanas a bordo del transporte.”* (www.cambiodiario.com David Meléndez. 22 de julio de 2019).

En el mes de enero de 2020, el Secretario de Movilidad y Transporte, Guillermo Aréchiga Santamaría dijo en el periódico Cambio Diario:

El servicio de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) en lo que va de la gestión de Miguel Barbosa Huerta ha realizado más de 35 millones de viajes en sus tres líneas, atendiendo a más de 31 millones de personas, por lo que Guillermo Aréchiga Santamaría, Secretario de Movilidad y Transporte, abrió la posibilidad de aumentar una línea más en el servicio de transporte. (www.cambiodiario.com/ Iván Reyes. 29 de enero de 2020).

Con esas cifras podemos inferir que el número de viajes satisface la afluencia de usuarios, sin embargo, en horas pico el número de unidades de la RUTA son insuficientes para transportar a los pasajeros, como se ha podido constatar y como así lo expresan ellos mismos.

“De la cifra total, el funcionario estatal destacó que se dio el servicio a más de 407 mil personas discapacitadas, un millón 327 mil de la tercera edad y dos millones 803 mil estudiantes, estas cifras correspondientes a un periodo de 1 de agosto a mediados de diciembre.” (Ibídem).

En la siguiente tabla se muestran las ventajas y desventajas en tiempo y costo de diferentes formas de interconexión entre las líneas 2 y 3 del metrobús que circulan sobre la 11 Norte-Sur y el Blvd. Héroes del 5 de Mayo respectivamente, haciendo dicho recorrido sobre la avenida 4 Poniente-Oriente a través del centro de la ciudad de Puebla.

La avenida 4 Poniente en su recorrido de la 11 Norte a la Diagonal Defensores de la República es una calle ejemplo de movilidad universal. Al ser una avenida amplia, de doble carril en ambos sentidos y divididos por un camellón arbolado, permitió ser modificada de acuerdo al Manual de Calles para ofrecer una movilidad universal a los usuarios. Se ampliaron ambas banquetas y en ellas se plantaron árboles; se delimitó un carril destinado a la bicicleta en cada sentido de la calle, interconectando por ese medio a la línea dos de la RUTA en la 11 Norte con la línea uno en la Diagonal Defensores de la República, y además con la ciclovía del Boulevard Hermanos Serdán. En esta avenida 4 Poniente se localizan dos estaciones de bicicletas públicas y la terminal de autobuses Estrella Roja que daba servicio a los aeropuertos de Puebla y CDMX y según información obtenida próximamente será estación de los turibuses. Paradójicamente, en noviembre de 2018 el diseñador de esta calle con movilidad universal, Emmanuel Vara Zenteno, funcionario de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Puebla, fue atropellado por un autobús de transporte colectivo en el cruce de la 11 Sur y esta avenida 4 Poniente cuando circulaba en su bicicleta rumbo a su trabajo en la Secretaría. Descanse en paz.

En la siguiente tabla 8 se presentan los resultados del trabajo de campo realizado para comparar los tiempos de recorrido de cuatro modos utilizados para trasladarse de la ciclo-

estación Mercado de Sabores adyacente a la estación del mismo nombre de la línea dos de la RUTA, a la ciclo-estación Centro de Convenciones cercana a la estación San Francisco de la línea tres del metrobús. Los modos analizados son el automóvil particular, el taxi, la bicicleta pública y el recorrido a pie. La distancia del recorrido es de un mil setecientos cincuenta metros y el trabajo de investigación se realizó durante los días 2, 3, 4 y 5 de Noviembre de 2018. En el primer recorrido realizado en automóvil no se pudo checar el tiempo puesto que no se logró completar la distancia debido que al llegar a la 2 Sur, dos calles antes del destino, el tránsito se detuvo debido a algún imprevisto y los que circulábamos en automóvil tuvimos que regresar en reversa y cambiar de rumbo oriente a sur sobre la 2 Sur. Es frecuente que estos imprevistos ocurran en el centro histórico de la ciudad de Puebla, son variados los motivos y manifestaciones de todo tipo que ocasionan contratiempos y contaminación ambiental. En un segundo intento en automóvil, que obviamente no fue esa misma tarde, el tiempo que se ocupó fue de siete minutos, sin embargo al llegar al destino había que buscar un estacionamiento, situación que ocupa más tiempo, un costo promedio de quince pesos la hora y de ahí caminar hacia el punto final del recorrido. A través del trayecto que se analiza existen diez estacionamiento públicos, sin embargo, son muchos los usuarios del automóvil que prefieren estacionarse frente al lugar que van aunque interrumpan el tráfico vehicular.

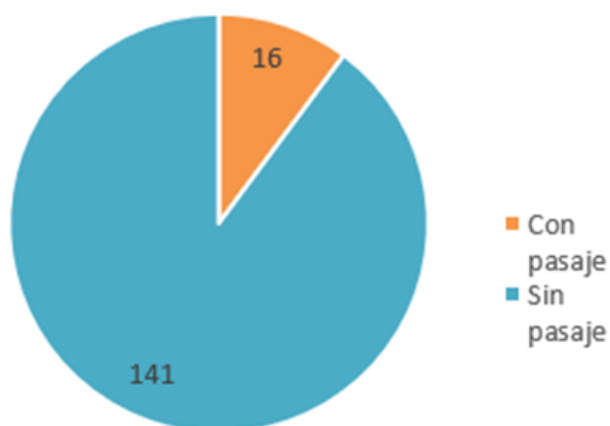
Haciendo el recorrido en taxi o por medio de un servicio de automóvil particular solicitado a través de una plataforma de internet, el tiempo de siete minutos sería igual al del automóvil particular, con un costo de treinta pesos o más, aunque al llegar al destino se apea uno a orilla de banqueta olvidándose de buscar estacionamiento, pagarlo y caminar. El costo de treinta pesos corresponde al de servicio por plataforma, el taxi por lo general es más caro.

Respecto a los taxis algo que se observa en el zócalo y primer cuadro de la ciudad y que ocasiona la saturación del espacio público destinado para arroyo vehicular, es que la gran mayoría de los taxistas circulan vacíos y pasan “ruleteando” en búsqueda de pasajeros, inclusive varias de estas unidades se detienen en la esquina de catedral y el zócalo en espera de pasaje.

ANÁLISIS DE TRAYECTORIA				
Intersección:	4 poniente y 11 norte hacia 4 oriente y Blvd. H. del 5 de mayo.			
Interconexión:	Estaciones UrbanBici: Mercado de sabores-Centro de convenciones			
De:	Estación Metrobú línea 2 Mercado de Sabores hacia:			
A:	Estación Metrobú línea 3 San Francisco			
Levantamiento:	Propio			
Distancia:	1,750 metros			
Horario:	10:00 a. m.			
Fecha:	2, 3, 4, y 5 de noviembre de 2018			
Modo	Minutos	Costo	Concepto	Emisión de gases
Automóvil particular	Imposible			
Automóvil particular	7	\$ 15.00	Hora/estacionamiento	
Taxi	7	\$ 30.00	Servicio	
Bicicleta (UrbanBici)	7	\$ 1.15	Día	
Caminando	22	\$ -		
Transporte público conector RUT	14	\$ -	Conexión	
<p>Esta calle tiene una ciclo vía segregada del arroyo vehicular de 1.70 m. c/ topes de Pad y líneas pintadas. No cuenta con señalamiento horizontal en los cruces. No tiene paso peatonal elevado a nivel de banqueta. No hay tiempo entre las fases semafóricas que permitan cruzar caminando tranquilamente al peaton. En las esquinas hay una agente de tránsito apoyando el paso preferente de los peatones entre fases. En el trayecto hay 10 estacionamientos públicos.</p>				

Tabla 8. Elaboración propia. Fuente: Formato del Manual de Calles. Diseño vial para ciudades mexicanas. SEDATU, 2018. Análisis de trayectoria de cinco modos de transporte.

Un indicador del número de taxis que incursionan al primer cuadro del centro histórico de Puebla se obtuvo contando en el tiempo de una hora los automóviles de servicio público que circularon en la esquina de la calle 16 de septiembre y la avenida 3 Poniente, en el zócalo la ciudad. De ciento cincuenta y siete taxis que pasaron solamente diez y seis llevaban pasaje y los otros ciento cuarenta y uno circulaban sin pasajeros a muy baja velocidad, esperando algún cliente y entorpeciendo la circulación. La encuesta se realizó el día viernes 22 de febrero de 2019 de 17:45 a 18:45 horas. En la siguiente gráfica se ilustra el resultado obtenido.



Gráfica 26.- Elaboración propia. Taxis circulando por el zócalo de la ciudad de Puebla.

Realizando el recorrido en bicicleta pública sobre la ciclovía de la 4 Poniente-Oriente, se ocupa un tiempo de siete minutos igual al del automóvil, el costo de ese servicio por su utilización en noviembre de 2018 era de un peso quince centavos el día y las bicis se anclan y desanclan en sus propias estaciones. Es muy saludable transitar en bicicleta, no contamina ni congestiona el tránsito de las calles. Habrá que conectar las ciclovías existentes para tener una red de dicho servicio que conecte con otros modos de movilidad brindando seguridad al usuario. Actualmente el costo por día por utilizar la bicicleta pública en intervalos de cuarenta y cinco minutos es de ochenta y dos centavos.

El mismo trayecto realizado a pie requiere de un tiempo de veintidós minutos. En el recorrido tenemos la oportunidad de ver monumentos patrimoniales, comercios y puestos de antojitos poblanos. Uno de los problemas que ocurren en los cruces del centro

histórico de Puebla es que la interfase semafórica no destina un tiempo para que el peatón cruce la calle antes de que los automovilistas tengan luz verde. Para atravesar la calle tiene uno que correr o torear los autos, lo que para personas con capacidad biomecánica reducida, mujeres embarazadas y adultos mayores es prácticamente imposible. Como ya se ha dicho, algo que se ha hecho en algunos cruceros y debería hacerse en general es elevar el nivel de los pasos peatonales o cebras al de las banquetas para así evitar tropezones, escalones y disuadir al automovilista de pasar a una velocidad indebida que incremente el riesgo que afronta el peatón de ser atropellado.

Para el análisis del trayecto si se hiciera en autobús, se propone un servicio que sería alimentador y conector de las líneas 2 y 3 de la Ruta como el modelo especificado en la gráfica 24, es decir el Citario LE de dos puertas y con capacidad para treinta y siete personas sentadas, diez de pie y espacio para silla de ruedas. El tiempo que ocuparía este vehículo en un carril reservado sería de catorce segundos, siendo su utilización gratuita cuando se efectúa como transbordo desde una línea del Metrobús a otra y contando con un tiempo de tolerancia de una hora, tiempo en el que puede uno realizar alguna actividad o compra. Establecer una red de autobuses de este tipo ayudaría mucho a solucionar el problema que actualmente se suscita en el centro de la ciudad de Puebla a causa de una movilidad donde desde hace más de medio siglo predomina el uso del automóvil, no estamos acostumbrados a caminar más de una calle y anduvimos en bicicleta solamente cuando éramos niños.

Otro trabajo de campo realizado fue la observación directa del plan piloto de peatonización *Ándale*, implementado por la anterior Secretaría de Movilidad del Ayuntamiento de Puebla en el mes de agosto de 2018. Este consistió en el ensanchamiento de la acera sur de la Av. Reforma reduciendo un carril de circulación vehicular delimitándolo con conos de señalamiento de seguridad vial. En una sección de la calle 16 de septiembre se hizo la misma prueba.

En la siguiente tabla podemos ver los resultados recabados el día jueves 6 de septiembre de 2018 en un balcón del restaurante Pallet, ubicado en la Av. Reforma # 321, entre la 3 y 5 Norte/Sur. Se realizaron tres conteos, a las 3:00, 4:00 y 5:00 pm. Ese día y en ese horario se

presenta un aforo importante de habitantes así como de turistas mayor al de los días sábado y domingo en que se efectuaron las anteriores pruebas piloto.

Se pudo observar que los peatones utilizaron poco el ensanchamiento de la circulación peatonal. Se infieren varios motivos para ello: a) el desnivel que hay entre la banqueta y el ensanchamiento por el escalón que forma la guarnición con el arroyo vehicular; b) en medio de banqueta y arroyo vehicular hay también un canal de desagüe, ambos pueden ocasionar una caída; c) por hábito las personas siguen caminando sobre la banqueta, no bajan al ensanche; d) la distracción por ir viendo el celular impide vean una mejora del entorno; e) por costumbre sienten ir seguros sobre la banqueta y no consideran que lo mismo ocurra sobre la ampliación, que originalmente es paso de automóviles y por consiguiente implica el riesgo de ser atropellado; f) les queda retirado de la vista los aparadores de los comercios

PRUEBA PILOTO ÁNDALE.				
Intersección: Av. Reforma entre 5 y 3 sur-norte.				
Número de personas que van caminando en ese momento.				
Día: jueves 6 de septiembre de 2018				
Punto de observación: balcón restaurante Pallets.				
Observación directa propia.				
Banqueta norte con sol	Ensanchamiento de banqueta sur	Banqueta sur con sombra	Total peatones	Hora
12	7	44	63	15:00
14	10	42	66	16:00
15	9	38	62	17:00
41	26	124	191	

Tabla 9. Elaboración propia. Prueba piloto *Ándale*. Datos recabados en trabajo de campo en la Avenida Reforma 321.

Estos programas de peatonización han recibido críticas y oposición principalmente por los comerciantes del centro histórico de Puebla. Manuel Herce en su libro *“Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano,”* cita a Mario Gaviria en su investigación de la peatonización de la calle Preciados de Madrid:

“Fue dura la batalla por el establecimiento de áreas de peatones en los núcleos más sensibles de las ciudades: en sus centros históricos. [...] siendo estudiante, participé como becario en la primera experiencia llevada a cabo en España: la calle Preciados de Madrid. [(Gaviria, Mario. Informe socioeconómico sobre el cierre al tráfico de la calle Preciados [(Seminario de Sociología Urbana, 1970), resumido en María José Rodríguez Tarduchy, “El centro comercial Carmen-Preciados,” revista Ciudad y Territorio (Madrid:Jeal), n° 2, 1974, p-p. 29-37)]

Manuel Herce concluye al respecto: *“Hoy en día nadie duda de la calidad de esas áreas, que han superado las reticencias iniciales de los comerciantes y han ayudado a generar espacios de ocio y consumo de los que éstos han salido ampliamente beneficiados.”* (Herce, Manuel. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté, p. 238).*

Al igual que en la calle Preciados de Madrid, en Puebla sucedió lo mismo con los comercios de la calle 5 de Mayo y los restaurantes de los portales del zócalo de Puebla donde los beneficios económicos son palpables. En el caso de los restaurantes, sus propietarios inicialmente protestaron por la prohibición de estacionamiento en las aceras de frente a los portales, pero no lo hicieron después con la utilización del espacio público para ser ocupado como ampliación de su área de mesas sobre los mismos portales incrementando así sus ingresos.

En la ciudad de México la calle Madero fue convertida en peatonal en el año de 2010. Esta calle conecta la Alameda con la Plaza Mayor. En la presentación de su trabajo de investigación sobre la gentrificación comercial para el doctorado en urbanismo en la UNAM, el maestro Antonio Contreras Serna nos dice que diariamente sobre ese corredor transitan cerca de trescientas cincuenta mil personas.

Este elevado flujo peatonal ocasiona, para mal, empujones y ruido y mucho tránsito al que se enfrentan los peatones. Así lo han vivido los visitantes de Madero. *“Se batalla mucho para cruzar la calle, hay mucha gente, terminas atravesándote entre todos”*, dice Nadia, visitante del Centro Histórico.

En un recorrido realizado por Uno TV sobre la calle Madero, se observó que el espacio destinado para los peatones es insuficiente. *“Este es el cruce más importante de peatones, Madero y Eje Lázaro Cárdenas, está saturado, creo que rebasa su capacidad”*. Jesús González Schmal, Coordinador General de la Autoridad del Centro Histórico. (www.unotv.com/22/12/2017).

Un problema que se suscita en los corredores peatonales comerciales es que la propuesta mercadológica agrede los vanos de las fachadas con los anuncios y logotipos de marcas transnacionales y además para el montaje de las tiendas interfieren con una adecuada conservación de los edificios. Es importante preservar los monumentos arquitectónicos en las intervenciones comerciales. Pondremos como un buen ejemplo a la empresa Levi's que se establece en el corredor Madero:

El número 72 de la calle Madero se volvió la primera flagship de Levi's en México y, lo hizo en grande, uniendo aún más la moda con la arquitectura y yendo al rescate del patrimonio histórico; el inmueble del siglo XIX con tres niveles, de estilo neoclásico al frente e influencia colonial en la parte posterior, es protegido por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi). “Si recorres la calle de Madero ves marcas muy importantes, pero tomaron el ejercicio desde una perspectiva distinta; nosotros quisimos demostrar que se puede transformar un espacio, conservar los valores y protegerlo, sin dejar de lado tu marca. ¡Es posible!”, dice a M2 Adriana Flores, senior manager de Store Design & Brand Environment para México y Latinoamérica de Levi Strauss & Co.

La Levis's Madero Flagship recibió una mención honorífica del INAH. EN LA CATEGORÍA DE Conservación Arquitectónica y Restauración del Patrimonio Urbanístico; galardón comúnmente reservado para monumentos históricos,

museos, bienes habitacionales o proyectos de investigación.
(www.milenio.com/cultura/arte/levi-s-la-moda-al-rescate-del-patrimonio-historico).

Son muchas las ciudades europeas donde se han consolidado los espacios peatonales. Hay que mitigar el acceso de automóviles al primer cuadro de la ciudad y ofrecer los desplazamientos dentro de la zona de monumentos por medio de transporte colectivo de propulsión eléctrica. *“Quizá la medida más contundente sea la de evitar la penetración al centro de vehículos no autorizados, mediante la colocación de pilones móviles accionados por tarjeta, como en el ejemplo de Gerona.”* (Herce, Manuel. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté, p. 239).

Este año 2020 parece que se está trabajando más en la infraestructura pública de transporte en desarrollo. Como se observa en las acciones de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Puebla estas privilegian el sistema de transporte individual sustentable (SITIS), es decir al peatón y al ciclista, primero y segundo estrato de la pirámide de jerarquía de movilidad. Para ello, se está implementando dentro del centro histórico el límite de velocidad para el automóvil a 30Km. (Z30) al menos dentro del primer cuadro de la ciudad y con las multas correspondientes. De igual manera se delimitan áreas más amplias dentro del espacio urbano para el viandante, creándose islas de seguridad entre la banqueta y el arroyo vehicular.

Para la delimitación de las islas peatonales de seguridad se han colocado bolardos o guarda-peatones en algunos cruces del primer cuadro del centro histórico de la ciudad, como es el caso en la 2 Oriente y Blvd. 5 de Mayo; 4 Sur y 5 Oriente y Av. Reforma y 5 Norte. Como prueba piloto en algunos otros puntos de la ciudad también se han colocado estos elementos y ha habido desacuerdo por parte de los automovilistas, los cuales siguen empoderados en sus vehículos como en los últimos cincuenta años sin considerar a los de abajo (de abajo de autos o transporte colectivo). Ha habido también manifestaciones de apoyo por parte de colectivos de peatones y ciclistas. Eso mismo ha ocurrido en épocas pasadas al inicio de las acciones de bolardización en barrios como el de Lavapiés en España.



Fotografías propias.

La mañana del domingo un grupo de ciudadanos y activistas a favor de la colocación de los bolardos, acudieron a la calle 5 Oriente y 4 Sur donde defendieron la instalación de las estructuras, pues aseguraron que garantizan la seguridad del peatón. Con dibujos

animados acompañados de leyendas como “No me avientes tu coche ¡respétame!” #Bolardomanía, “Más y mejores banquetas para que yo siga bailando, #Bolardos sí”, los activistas buscaron concientizar a la población.

(www.milenio.com/politica/comunidad/activistas-defienden-bolardos-ponen-marcha-bolardomania 19/01/2020).



Cartel que promovió un grupo de defensa a la colocación de bolardos para delimitar áreas de seguridad para el peatón y para reducir la velocidad de los automovilistas al inicio de la Z30.

Es importante dar a conocer el capítulo de Movilidad Urbana del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (PPDUSCHMP) de 2015 puesto que muchas de las acciones encaminadas a una mejor movilidad ya fueron aprobadas por el cabildo y publicadas en el Diario Oficial:

ACUERDO de Cabildo del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, de fecha 18 de septiembre de 2015, que aprueba el Dictamen presentado por los integrantes de la Comisión del Centro Histórico, por el que aprueba para su publicación de la Versión Abreviada del PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL CENTRO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA; publicado en el Periódico Oficial del Estado de Puebla el día viernes 23 de octubre de 2015, Número 17, Quinta Sección, Tomo CDLXXXVI. (Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, 2015, p. 1).

Este programa tiene como propósito actualizar la estrategia, políticas y normas de desarrollo urbano de la zona del centro histórico de la ciudad de Puebla. En el apartado de políticas y estrategia, en el correspondiente a lo territorial urbano, en el punto dos se toca el tema de la movilidad urbana. Muchas de las acciones planteadas se han venido llevando a cabo y en esta tesis algunas se plantean como conclusiones de la investigación. Muchas personas y medios de comunicación que se oponen a las acciones emprendidas para lograr una movilidad universal en la zona, denotan su desconocimiento de este programa parcial de desarrollo, mismo que fue aprobado por el Cabildo en 2015, fue presentado por la Secretaría de Gobierno del Estado y ahora, cinco años después se pide la renuncia de la Secretaria de Movilidad del Ayuntamiento por seguir los lineamientos de las acciones aprobadas que a continuación se enuncian:

4.4.2 Movilidad Urbana.

El Gobierno del Estado de Puebla y el Gobierno Municipal desarrollarán una cartera de proyectos en términos de movilidad que se implementarán en la zona de estudio en diferentes etapas, los que se relacionan a continuación:

- *Colaboración con el Gobierno del Estado en la implementación de los corredores troncales pertenecientes a la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), mismos que tienen injerencia en el contexto urbano.*
- *Implementación de un sistema de transporte interbarrial (autobús eléctrico).*
- *Elaboración de los estudios técnicos que correspondan con el fin de retirar de manera paulatina el transporte público convencional, de manera tal que el sistema ruta y el transporte interbarrial sean los únicos que transiten y den servicio a esta zona.*
- *Implementación de la intermodalidad entre el sistema RUTA y el transporte público interbarrial, considerando otras medidas en su entorno próximo tales como cruceros seguros, semáforos y señalización vertical, entre otros.*
- *Implementación de programas de transporte público escolar y laboral obligatorios.*

- *Creación de un sistema con tarjeta de prepago multimodal con alcance dentro y fuera de la zona de estudio (transporte público interbarrial, sistema de bicicletas públicas, sistema RUTA) con el fin de homogeneizar el pago del servicio en beneficio de los usuarios.*
- *Implementación de paraderos turísticos en puntos estratégicos tales como la zona del Museo Nacional de los Ferrocarriles, zona de El Alto y Xonaca, que ofrezcan los servicios de estancia, control, limpieza, ordenamiento y seguridad de los vehículos de transporte turístico. Adicionalmente se proponen los siguientes proyectos y acciones:*
 - *Estacionamientos disuasorios. Se construirán estacionamientos disuasorios interconectados con otros modos de transporte que den continuidad a las necesidades de movilidad de los usuarios, preferentemente en las zonas de San José, Analco, Paseo Bravo y Atrio de Dolores.*
 - *Ampliación de sección de calle. Se ampliará el tramo de la avenida 18 Poniente entre calle 9 Norte y avenida 11 Norte, para agilizar y fortalecer el aforo vehicular que se congestiona en ese tramo.*
 - *Crecimiento de estacionamientos existentes. Se realizará un análisis específico para aprovechar aquellos estacionamientos existentes que estén subutilizados y crear nuevas bolsas de estacionamiento distribuidas en toda la zona de estudio, con la posibilidad de aplicar incentivos a los inversionistas que desarrollen los proyectos*
 - *Establecimiento de cruceros seguros. Se aumentarán los cruceros seguros, reduciendo la velocidad vehicular y aumentando las oportunidades de movilidad peatonal y ciclista en distancias cortas bajo el diseño de calles completas y pacificación del tránsito.*
 - *Reducción de la sección de los carriles viales. Se reducirá la sección de los carriles viales en calles en donde se presenten altas velocidades por parte de los automovilistas para obligarlos a disminuir la velocidad y el alto flujo vehicular.*

- *Instrumentación de programas de concientización y sensibilización. Se realizarán acciones de concientización en la ciudadanía para reducir la dependencia en el uso del automóvil particular, a través de campañas como “comparte tu auto”.*
- *Operación de sistemas electrónicos de aviso de disponibilidad de cajones. Se implementarán sistemas electrónicos en los estacionamientos existentes y para los dispositivos móviles a fin de que el automovilista pueda contar con información certera para encontrar estacionamiento en la zona de estudio.*
- *Establecimiento de parquímetros. Se llevará a cabo el análisis pertinente a fin de identificar las calles en donde es posible establecer parquímetros como dispositivos de control automatizados para el estacionamiento de vehículos, a fin de hacer un mejor uso del espacio y tiempo de estacionamiento.*
- *Implementación de nuevos diseños viales. Se promoverá el diseño vial que reduzca la velocidad, la ocupación y el estacionamiento de los autos en las calles, garantizando la seguridad y el confort peatonal y ciclista, considerando los espacios para peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios del transporte público de todas las edades y habilidades, para que todos puedan moverse por y a través de las calles en un ambiente seguro.*
- *Mantenimiento básico a guarniciones, banquetas y pavimento. Se realizará de conformidad con las características dominantes según el sitio.*
- *Homogenización del material en guarniciones de cantera y banquetas en piedra laja, llevando a cabo las acciones de sustitución de guarniciones fracturadas y de materiales diferentes al perfil dominante.*
- *Sustitución en pavimentos de los materiales fracturados, adoquín, piedra laja y piedra de Santo Tomás*
- *Instrumentación de programas de mantenimiento preventivo y sustitución por concreto hidráulico ecológico estampado en las vialidades cuyo material en la superficie de rodamiento es el asfalto.*

- *Recolocación de material en las vialidades con superficies de rodamiento en piedra bola.*
- *Homogenización en guarniciones y banquetas que tienen como materiales predominantes la cantera y el adocreto.*

Proyectos para la movilidad no motorizada:

- *Construcción de Paseos Seguros. Los paseos seguros deberán proporcionar elementos para fomentar la movilidad peatonal y no motorizada como el establecimiento de ciclocarriles, carriles confinados para ciclistas, ampliación de la banqueta, construcción de la banqueta al mismo nivel del arroyo vehicular, adecuación del mobiliario urbano y la señalética garantizando un libre tránsito del peatón y la accesibilidad. La red de paseos seguros abarcará las principales vialidades de la zona de estudio y conectará las zonas comerciales, turísticas, de servicios y equipamientos.*
- *Establecimiento y operación de la Red de Bicicletas Públicas (RBP). Esta red de bicicletas públicas tendrá una capacidad para satisfacer la demanda de movilidad en bicicleta de la población residente y usuarios, forma parte además de una estrategia de movilidad más amplia que conectará varias zonas del Municipio con la zona de estudio. Las cicloestaciones se ubicarán en función de puntos de atracción de viajes y concentración de personas en corredores turísticos, comerciales, equipamientos y servicios públicos; igualmente se considerará un radio de acción de 300 metros ya que es aceptada como una distancia ideal para traslados a pie. Igualmente se ubicarán junto a las estaciones del sistema ruta y transporte interbarrial promoviendo la intermodalidad con estos sistemas de transporte. A corto y mediano plazo, se pretende implementar el SBP hacia afuera de la zona de estudio con conexión a medios de transporte público de tipo metropolitano.*
- *Construcción de biciestacionamientos. Se construirán biciestacionamientos de corta y larga estancia en puntos atractores de viajes, equipamientos, corredores turísticos y comerciales, que a su vez albergue la central del sistema de bicicletas públicas.*

- *Instalación de biciestacionamientos en estacionamientos públicos. Se promoverá que los propietarios de estacionamientos públicos instalen biciestacionamientos de larga estancia de servicio gratuito en sus espacios a fin de incentivar el uso de la bicicleta y ofrecer espacios seguros para su resguardo.*
- *Implementación del servicio de Bicitaxis. Se implementará el sistema de bicitaxis en un polígono determinado con tarifa fija debido a que la distancia y los tiempos recorridos serán constantes.*
- *Construcción de biciestacionamientos de corta estancia tipo U invertida. Se colocarán biciestacionamientos en módulos de cuatro “U” invertidas junto a los equipamientos urbanos existentes y propuestos, así como en los parques y centros Mi Barrio. Su emplazamiento puede ser colocado longitudinalmente a la banqueta, en un cajón de estacionamiento vehicular o en corredores peatonales.*
- *Cierre de calles los fines de semana. Se realizará el cierre de algunas calles los fines de semana para convertirlas en vías peatonales temporales a fin de incentivar el recorrido de la población de la zona de estudio por los principales atractivos turísticos del Centro Histórico e incentivar el comercio, además de la apropiación del espacio público por parte de la población.*
- *Adecuación del Reglamento de Tránsito Municipal. Se llevará a cabo la adecuación del Reglamento de Tránsito Municipal a fin de incluir los nuevos modos de transporte dentro y fuera de la zona de estudio.*
- *Construcción de infraestructura ciclista. Paralelamente al establecimiento de los paseos seguros, se llevará a cabo la construcción de carriles para prioridad ciclista, ciclocarriles unidireccionales o bidireccionales y zonas que se conecten a la red de paseos seguros y a los sistemas de transporte público interbarrial y RUTA.*

- *Peatonización de calles. Se llevarán a cabo análisis rigurosos a fin de identificar las calles que puedan ser peatonales a fin de incentivar la apropiación de las calles por la población impulsando los paseos familiares, la accesibilidad de la población con discapacidad, propiciando el turismo y el comercio. (Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, 2015, p-p. 35-39).*

En el siguiente plano se muestran las acciones del PPDUSCHMP encaminadas a mejorar la movilidad urbana del centro histórico de la ciudad. En él se muestran los recorridos de los proyectos de ciclovías y del sistema de transporte interbarrial. Sin embargo, estamos ya en el año 2020 y no se han realizado ninguna de ambas propuesta aprobadas por el cabildo en 2015 y publicadas en el Periódico Oficial del Estado de Puebla el 23 de octubre del mismo año.



— CICLOVÍAS
— SISTEMA DE TRANSPORTE INTERBARRIAL

Mapa 16.- Plano de Acciones Programadas del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla, 2015. Dibujo sobre el plano, propio. (PPDUSCHMP, 2015, p. 56).

Es adecuado que en la propuesta de movilidad urbana del PPDUSCHMP para el sistema de transporte interbarrial se proponga la utilización de autobuses eléctricos. En la siguiente gráfica se presenta un comparativo de inversiones efectuadas durante el gobierno del gobernador Rafael Moreno Valle, en ella podemos ver que el tren turístico Puebla-Cholula tuvo un costo de un mil ciento trece millones de pesos. Con una inversión similar se podrían adquirir doscientos dos autobuses eléctricos Mercedes Benz modelo Citaro LE. Con la inversión de la rueda gigante (400 MDP) setenta y dos unidades y con la de las ciclovías elevadas (271 MDP) cuarenta y nueve vehículos.

Comparativo de inversiones.



Gráfica 27.- Elaboración propia. Comparativo de inversiones. Datos: 1.-periodicoocidental.com 7/09/2017. 2.- La Jornada de Oriente. 20/06/2016. 3.- periodicoocidental.com 19/01/2017

II- Afluencia turística.

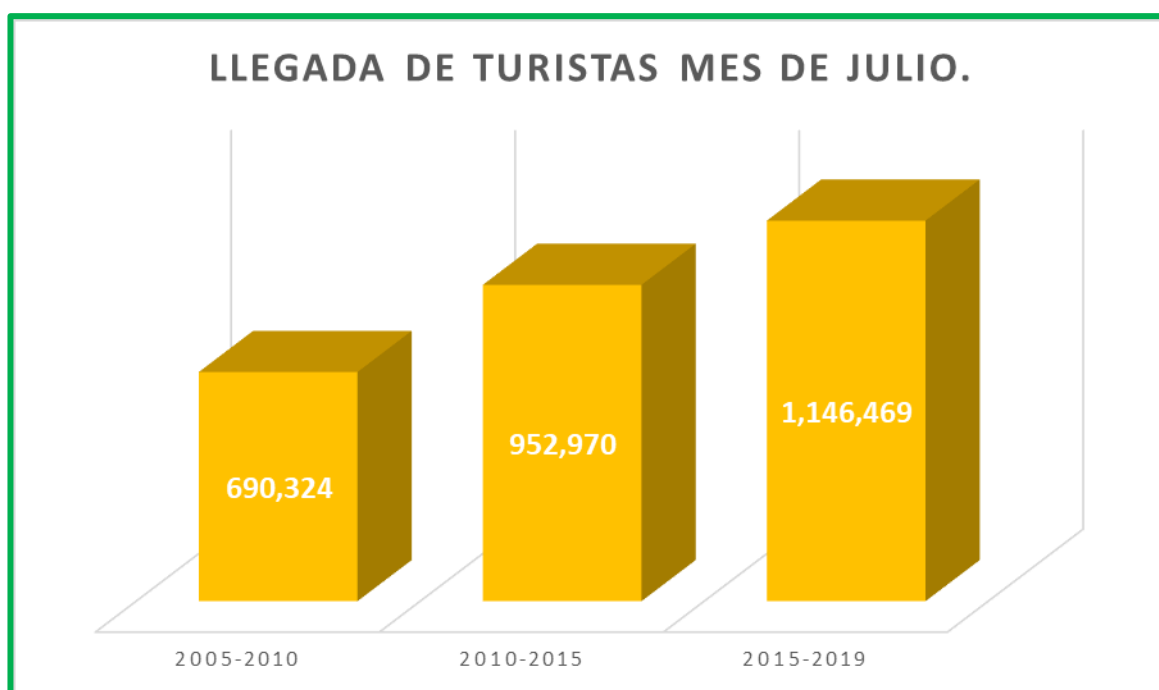
Es notorio el incremento del turismo en Puebla, mismo que determina la característica de gentrificación turística en el centro histórico de Puebla y que se expone en esta tesis. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), nos da en el Compendio Estadístico del Turismo en México 2018, los siguientes datos: México ocupa el tercer lugar de viajes locales entre las naciones que forman parte de este organismo, solamente después de Japón y Alemania. El ochenta y dos por ciento de la derrama económica que realizan los mexicanos en el rubro del turismo corresponde al turismo doméstico, mientras que en Japón es el ochenta y siete por ciento y en Alemania el ochenta y cinco por ciento, siendo la media de la OCDE el setenta y seis por ciento. El monto de dicho gasto ascendió a la cantidad de 115, mil 100 millones de dólares. (*Milenio*, 29.12.2018/Pilar Juárez/CDMX).

Actualmente, una variable del aumento de los desplazamientos que se generan dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla es el turismo. Para conocer los incrementos del flujo de turistas se consultan los datos de la página DataTur de la Secretaría de Turismo (Sectur) y se elaboran diversas tablas y gráficas, mismas que se presentan en esta tesis.

El proceso paulatino de gentrificación turística que se observa en el centro de la ciudad de Puebla, hace eco con lo descrito por Iván Díaz en su libro *“El regreso a la ciudad consolidada”*. En su libro remarca que el modelo de gentrificación turística es más notorio que el del retorno a vivir al centro de la ciudad por parte de la población de recursos económicos elevados como sucede en la típica gentrificación anglosajona, angloamericana o parisina. Díaz afirma: *“No obstante, por lo general, en estos casos, la entrada de grupos de estatus superior está siendo muy lenta y difícilmente apreciable, bastante menos que la gentrificación comercial (retail gentrification) con base en el turismo y en visitantes de clase media.”* (Díaz, Iván. (2014). *El regreso a la ciudad consolidada*, en: *Ciudades No. 103. Análisis de coyuntura, teoría e historia urbana*, ISSN: 0187-8611. CDMX: UNAM, p. 8).

La puesta en valor de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla ha sido idónea para invertir en el sector turístico, ocasionando así los desplazamientos ya mencionados bajo el modelo de la gentrificación turística.

En la siguiente gráfica vemos el número de turistas que llegaron a la ciudad de Puebla en el mes de julio durante los lustros de 2005 a 2010; de 2010 a 2015 y en los cuatro años de 2015 a 2019.



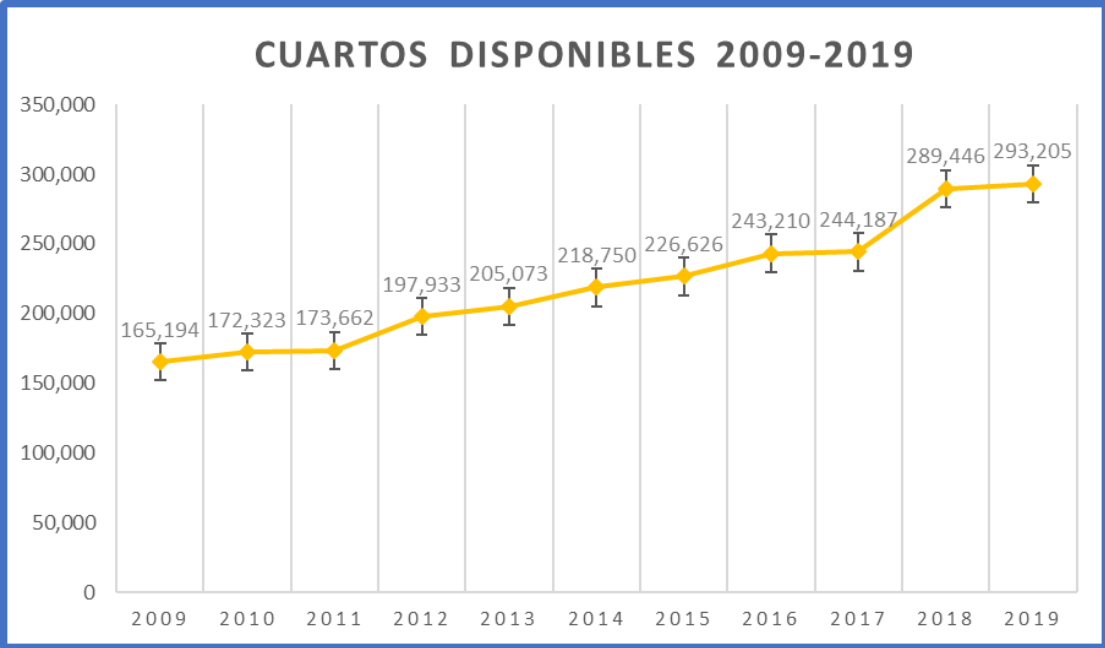
Gráfica 28.- Elaboración propia. Llegada de turistas en el mes de julio de 2005 a 2019 dividido por lustros. Datos obtenidos en www.datatur.sectur.gob.mx ; Información proporcionada en la Secretaría de Turismo del Estado de Puebla por el anterior secretario Alejandro Cañedo Priesca.

Podemos ver en la gráfica 28 que con respecto al lustro de 2005 a 2010 la llegada de turistas se incrementó un treinta y ocho por ciento en el lustro de 2010 a 2015 y en los cuatro siguientes años se tuvo un incremento del flujo de la llegada de turistas de un veinte por ciento, pudiendose inferir que el porcentaje en el lustro 2015-2020 podrá tener un incremento del treinta y cuatro por ciento con respecto al lustro anterior.

En este trabajo se describe lo que ha sucedido cuando el centro histórico de Puebla ha sido ocupado además de por sus habitantes por el creciente incremento de turistas, lo que ha generado la característica de gentrificación que se analiza en esta tesis. Maricarmen Tapia en *Qué turismo para nuestras ciudades* (2020), se hace las siguientes preguntas:

¿Dónde quedan los beneficios e impuestos de la industria turística? ¿Quién debe asumir los costos del consumo de recursos y la gestión de recursos de esa industria? Y ¿Cómo asegurar la vivienda para sus habitantes frente a la dinámica de transformación de la vivienda residencial en vivienda turística, con su consecuente alza de precio? (Tapia, Maricarmen. (2020). Qué turismo para nuestras ciudades, en: Crítica urbana No. 10. A Coruña: Tapia, M. y Bouza, J, p. 3).

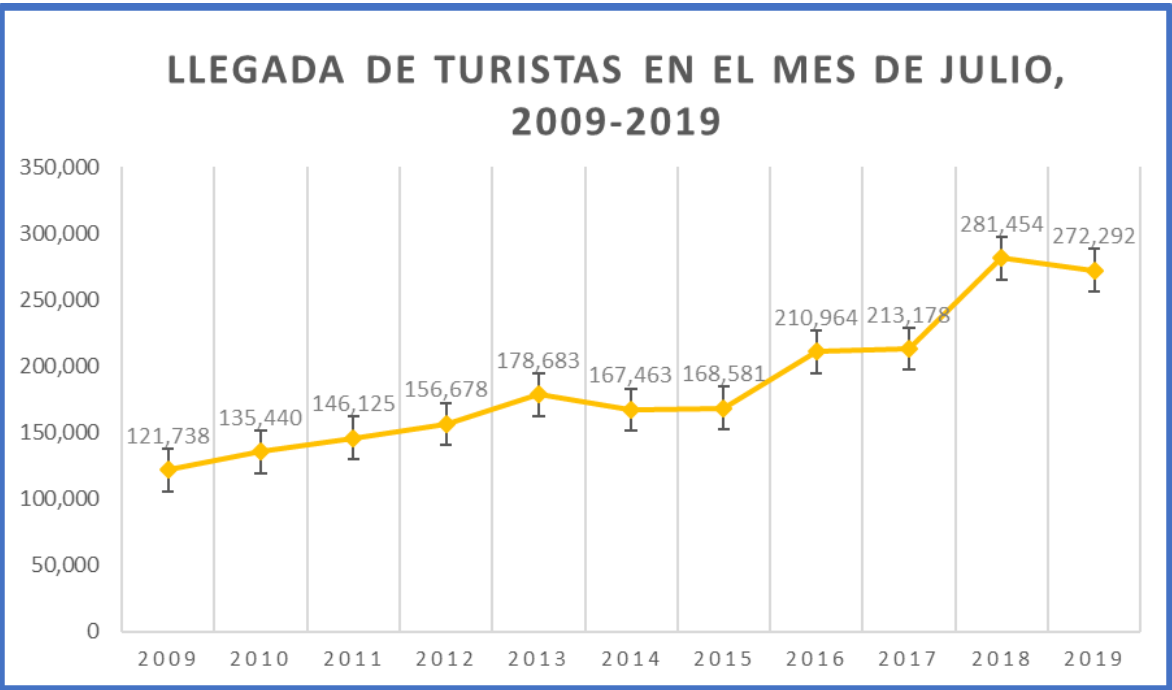
Maricarmen Tapia se refiere al turismo como una actividad que pone en riesgo el derecho a la vivienda y el equilibrio socioeconómico de los lugares donde se desarrolla con mayor intensidad. También nos habla de la precarización laboral asociada al turismo que genera una gran explotación y vulnerabilidad de las personas que trabajan en esta industria, por demás nueva y creciente en la ciudad de Puebla.



Gráfica 29.- Elaboración propia con datos de Datatur/Sectur/Corte mensual/Centro turístico/Puebla Cuartos disponibles en los meses de julio de 2009 a 2019.

Con la turistificación de la zona de monumentos de Puebla, en los últimos diez años(2009-2019) hemos pasado de tener ciento sesenta y cinco mil ciento noventa y cuatro cuartos de hotel disponibles a doscientos noventa tres mil doscientos cinco, lo que representa un incremento del ciento setenta y siete por ciento (gráfica 29).

En la siguiente gráfica se observan las líneas de crecimiento en un período que abarca de 2009 a 2019, de la llegada anual de turistas a la ciudad de Puebla durante el mes de julio que es un mes de vacaciones escolares. Estos datos se obtiene de Datatur de la Secretaría de Turismo con información generada a través del programa de monitoreo de ocupación en servicios turísticos de hospedaje.

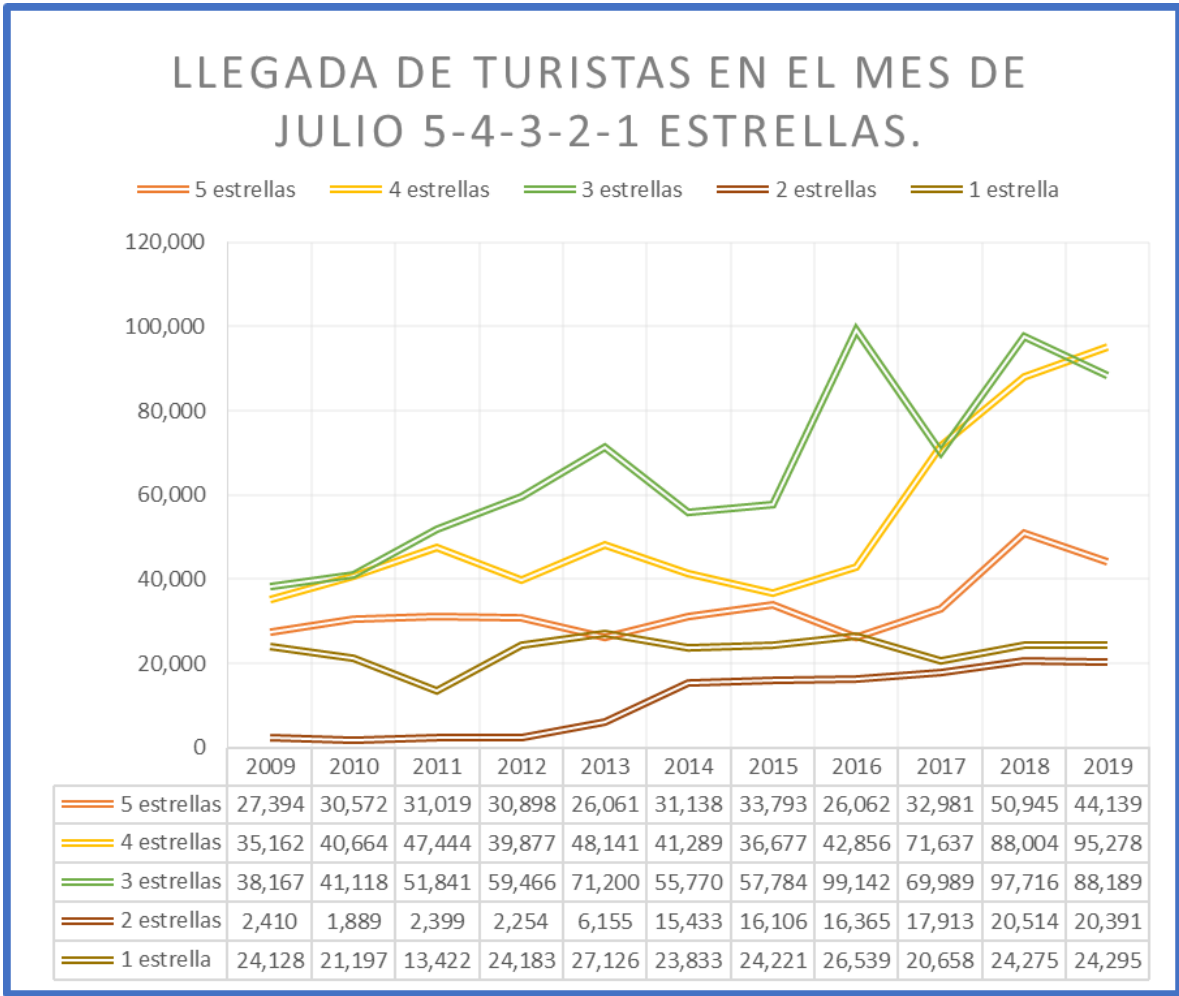


Gráfica 30.- Elaboración propia. Datos obtenidos en Datatur, SECTUR. Llegada de turistas a la ciudad de Puebla. Mes de julio de 2009 a 2019

Como se observa en la gráfica, en el mes de julio de 2019 la llegada de turistas a Puebla disminuyó un tres punto tres por ciento con respecto al año 2018, siendo un porcentaje menor al ocurrido de 2013 a 2014 que fue de seis coma seis por ciento, siendo estas dos las únicas caídas en la llegada de turistas ocurridas en los últimos diez años. Por otro lado podemos ver que del año 2017 a 2018 ocurrió el mayor incremento, siendo este del treinta y dos por ciento.

Con estos datos se infiere un buen desempeño de la Secretaría de Turismo anterior en su período de gestión y posteriormente, con el cambio de gobierno, la muerte de la gobernadora Martha Érika Alonso y la percepción de inseguridad e inestabilidad política ocasionaron la baja en la llegada de turistas para el año 2019.

En la siguiente gráfica se observan las líneas de crecimiento de la llegada anual de turistas a la ciudad de Puebla durante el mes de julio dividida por calidad de hotel clasificado por número de estrellas, siendo un hotel de cinco estrellas el de mayor calidad y lujo y el de una estrella el más económico.



Gráfica 31.- Elaboración propia. Datos obtenidos en Datatur, SECTUR. Llegada de turistas por categoría de 1 a 5 estrellas. Mes de julio de 2009 a 2019.

En México, la categoría de *estrellas* es regulada por la Secretaría de Turismo del Gobierno Federal. Los hoteles de 1 Estrella son generalmente posadas o casas en donde los dueños prestan todos los servicios, cuentan con habitación privada y con baño compartido y en ocasiones privado y generalmente no cuentan con servicio de limpieza formal; los de 2 estrellas tienen habitaciones con baño privado y un espacio para mobiliario, servicios de alimentos y bebidas con menús básicos y horarios limitados; los hoteles de 3 Estrellas tienen un precio intermedio, espacios amplios, cuentan con mobiliario completo con tecnología como televisor, buena ubicación dentro del destino turístico, servicios de botones, room service y recepción bilingüe. Los de 4 Estrellas ofrecen servicios y comodidades superiores a las normales, decoración de buen gusto, servicios de alimentos y bebidas, room service, televisión, teléfono, internet, buena ubicación y vista; los de 5 Estrellas son hoteles con instalaciones con decoración fina, enfocados a la atención personalizada al cliente, tienen una oferta amplia de servicios de valor agregado con espacios para deporte, piscinas, restaurantes de alta cocina, así mismo son frecuentemente utilizados por ejecutivos de alto nivel para el turismo de negocios. Es equivalente a un hotel 3 Diamantes de la AAA (American Automobile Association) que es un sistema de clasificación de hoteles y restaurantes que abarca a los Estados Unidos, Canadá, México y el Caribe. La calificación de diamantes se actualiza cada año por un equipo de evaluadores profesionales que hacen las inspecciones in situ de cada propiedad. En la AAA existe también la clasificación 4 y 5 Diamantes que son hoteles extremadamente lujosos y complacientes a las necesidades de sus clientes.

Con datos obtenidos de Datatur se ha elaborado la siguiente tabla 10, donde podemos ver la ocupación de hoteles y moteles como centro turístico, enfocado a la ciudad de Puebla en el mes de julio. En la tabla se presentan cifras del total de las categorías y las de una a cinco estrellas sobre el acomodo de turistas en la ciudad en el mes de julio del año 2005 hasta el 2019. Se puede observar que prácticamente cada año se ha incrementado el arribo de turistas. Solamente en 2006, 2009 y 2014 se redujo la llegada en no más del 5 por ciento. En los demás años el incremento que se presenta fluctúa entre un diez y diecisiete por ciento; en 2016 del veinticinco y en 2018 del treinta y cinco. Para 2019 la llegada de turistas disminuyó en 3.25 por ciento con respecto a 2018, siendo esta la menor disminución en los catorce años que se analizan.

Tanto en el aeropuerto como en la central de autobuses CAPU los despachadores de taxis comentan que el setenta por ciento de sus servicios son hacia el centro histórico de la ciudad, lo cual repercute en el tráfico vehicular de esta área central y detona en la diversidad y multiplicación de traslados dentro del centro histórico. De estas tendencias se tomó el nombre de esta tesis: *Movilidad en la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla.*

Con estos datos del incremento del turismo, siendo su principal destino de visita el centro histórico de la ciudad de Puebla y el previo despoblamiento del mismo, se confirma que el paradigma de gentrificación es producido por la creciente afluencia del turismo. Así vemos que la gentrificación turística sustituye el uso habitacional tradicional de la vivienda por el de hospedaje turístico. El poblano y antiguos pobladores no han regresado para habitar el centro consolidado, el repoblamiento es ahora temporal, cada vez más frecuente y por más días, debido a visitantes y turistas.

Ocupación en hoteles y moteles por centro turístico, corte mensual. DataTur

Criterio de búsqueda Básico

Cobertura temporal Mensual. Año(s): 2005 a 2019. Mes: Julio

Cobertura geográfica Centro Turístico, ocupación en hoteles y moteles

Selección Puebla

Indicadores Llegadas de turistas.

Categorías 1 estrella, 2 estrellas, 3 estrellas, 4 estrellas, 5 estrellas.

Concepto	jul-05	jul-06	jul-07	jul-08	jul-09	jul-10	jul-11	jul-12	jul-13	jul-14	jul-15	jul-16	jul-17	jul-18	jul-19
Puebla															
Llegadas de turistas															
Total categorías	103,640	98,057	109,342	122,107	121,738	135,440	146,125	156,678	178,683	167,463	168,581	210,964	213,178	281,454	272,292
5 estrellas	18,673	13,542	20,958	18,156	27,394	30,572	31,019	30,898	26,061	31,138	33,793	26,062	32,981	50,945	44,139
4 estrellas	25,544	22,530	40,363	41,155	35,162	40,664	47,444	39,877	48,141	41,289	36,677	42,856	71,637	88,004	95,278
3 estrellas	38,688	41,515	32,556	44,112	38,167	41,118	51,841	59,466	71,200	55,770	57,784	99,142	69,989	97,716	88,189
2 estrellas	4,637	4,315	2,372	1,947	2,410	1,889	2,399	2,254	6,155	15,433	16,106	16,365	17,913	20,514	20,391
1 estrella	17,098	16,153	13,093	16,737	18,605	21,197	13,422	24,183	27,126	23,833	24,221	26,539	20,658	24,275	24,295

FUENTE: Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR, con base en información generada a través del programa de monitoreo de la ocupación en servicios turísticos de hospedaje

Tabla 10. Elaboración propia. Fuente DataTur, SECTUR. Llegada de turistas en el mes de Julio años 2005-2019

En la gentrificación producida por el proceso de turistificación del centro histórico de Puebla se puede observar que de acuerdo a la inversión efectuada es el valor de la renta. Un ejemplo ya expuesto es el del hotel Rosewood que pertenecía a la cadena internacional Rosewood Hotels and Resorts y cuyos cuartos tenían tarifas de más de seis mil pesos diarios. *“Es cierto que la gentrificación constituye un movimiento de regreso a la ciudad, pero un movimiento de regreso a la ciudad por parte del capital más que de la gente”*. (Smith, Neil. (2012). *(La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Traficantes de sueños, p. 130).*

. La última noticia de este hotel es que a partir del 18 de diciembre de 2019 ya no pertenece a la cadena Rosewood Hotels and Resorts, ([www.cambiodiario/17 de diciembre de 2019](http://www.cambiodiario/17-de-diciembre-de-2019)). Al cambiar de administración su nuevo nombre es Azul Talavera Hotel.

Opuesto al modelo que se expone en este trabajo para el centro histórico de la ciudad de Puebla, en las ciudades anglosajonas y angloamericanas la gentrificación ha acontecido primordialmente a partir de la llegada por cuenta propia de habitantes de niveles socioeconómicos medios y altos que se arriesgaron a invertir y vivir en áreas céntricas estigmatizadas, donde adquirirían inmuebles deteriorados y los renovaban por su cuenta. Como ya se ha dicho, ese proceso encajaría más con el concepto de aristocratización, traducción literal de *gentrification*.

1. La plataforma digital Airbnb.

Una variable que ha podido influir en los datos de disminución de turistas que arriban a la ciudad de Puebla observados en la página de Datatur se ha debido a que la información es monitoreada a través de los servicios turísticos de hospedaje, donde no aparece la ocupación generada por la oferta de alojamiento a turistas en casas particulares por medio de plataformas digitales como es el caso de Airbnb, entre otras.

El nombre de esta sistema de hospedaje viene del inglés *airbed and breakfast* (cama de aire y desayuno), siendo éste un servicio de hospedaje temporal que ofrecían particulares a huéspedes en sus viviendas, mismo que se fue convirtiendo en una forma de obtener ingresos eventuales, llegando a convertirse en una red mundial de hospedaje. Vemos su origen en la economía colaborativa que intermedia la demanda y la oferta de hospitalidad privada y que maneja el refrán: “lo mío es tuyo a cambio de una pequeña cuota”.

Para conocer más sobre la contratación de espacios para hospedaje a través de plataformas digitales se ha consultado el texto de Sarah Gainsforth (*Gainsforth, Sarah. (2020). Piattaforme digitale e spazio urbano. Il caso Airbnb, en: Qué turismo. Crítica urbana No. 10, enero 2020. Galicia, España, A Coruña*).

El origen de la plataforma Airbnb surge en el contexto de la llamada economía colaborativa (sharing economy). Está activa en casi 100 mil ciudades de 191 países del mundo y en 2019 tenía unos 6 millones de anuncios de alojamientos alquilados a turistas y residentes temporales. La plataforma nació en 2008 en San Francisco y se extendió rápidamente fuera de los Estados Unidos a partir de 2012. (*Ibíd.*, p. 9).

En Estados Unidos hay un debate abierto sobre si el término *sharing economy* es el nuevo modelo para el funcionamiento de la economía. Éste se define como un sistema de acceso a bienes, servicios, información y talento de manera no duradera y sin que exista noción de propiedad. Entre los ejemplos más aterrizados de este concepto está el sistema Ecobici, en México, o el modelo de hospedaje Airbnb que reúne a una comunidad de usuarios dispuestos a alquilar sus casas por una o varias noches a cambio de una paga modesta, el cual ya funciona en 192 países. ([www.forbes.com.mx/la-verdad-sobre-el-share-economy/enero 4, 2014](http://www.forbes.com.mx/la-verdad-sobre-el-share-economy/enero-4-2014)).

La edición estadounidense del diario The Economist lo resume en una frase: ‘lo mío es tuyo, a cambio de una pequeña cuota’. El premio Pulitzer Thomas L. Friedman, explica en su columna para el New York Times que en Estados Unidos existen 80 millones de taladros eléctricos, cada uno se usa un tiempo promedio de 13 minutos al año, bajo esa premisa, vale la pena preguntarse si todos los dueños de un taladro realmente necesitan poseer uno.

La revista Salon refuta el argumento al señalar que el modelo económico no es viable pues los fabricantes de taladros necesitan seguir produciéndolos, de lo contrario, el modelo share economy se convertiría en enemigo de varias industrias. Además, critica el modelo de Airbnb, pues considera que los hoteles y hostales regulados han tenido que cumplir con requerimientos legales y costos para operar, lo cual pone esa inversión en desventaja (Mendoza, 2014. [www.forbes.com.mx/la-verdad-sobre-el-share-economy/enero 4, 2014](http://www.forbes.com.mx/la-verdad-sobre-el-share-economy/enero-4-2014)).

La generación X, de los nacidos entre 1960 y 1980, está migrando a una nueva modalidad económica en donde la propiedad es cosa del pasado. ¿Qué tan sostenible es este modelo y cómo pueden adoptarlo las empresas?

La inversión privada se ha efectuado en casas deterioradas que son remodeladas y rehabilitadas para su funcionamiento como hotel, hotel boutique u hospedaje ofertado a través de plataformas de internet como Airbnb o Vrbo. Muchos turistas encuentran más práctico y sobre todo económico hospedarse en viviendas más amplias que el cuarto de un hotel, donde pueden permanecer un número mayor de personas y que según la dimensión pueden contar además con sala, comedor y cocina equipada, pudiendo así ahorrar en su alimentación y tener un espacio para después de haber asistido a un antro, seguir su festejo. Por otro lado la convivencia con los arrendadores y vecinos brinda un acercamiento mayor a las costumbres y tradiciones del lugar visitado.

Sarah Gainsforth habla de estas plataformas de internet en el número 10, Vol. III de la revista Crónica Urbana, así como también acerca de las agencias de viaje en línea:

“L’industria del turismo è una delle più grandi industrie mondiali con un contributo economico globale di oltre 8,8 trilioni di dollari nel 2018, secondo il World Travel & Tourism Council. L’emergere di piattaforme di prenotazione online e di OTA (Online Travel Agencies) come Expedia, Booking, Travelocity e molte altre, ha contribuito alla crescita del settore in parte rivoluzionandolo.” (Ibídem, p. 9).

Sarah Gainsforth habla de los efectos que tenemos en nuestros ojos:” *las casas en los centros urbanos están todas en Airbnb, hay una rotación continua de las actividades comerciales con un saldo mayoritariamente negativo de tiendas de barrio que cierran, los pocos residentes que quedan ya no pueden vivir en barrios para turistas, por lo que se van.*

Es la ciudad de los turistas, de los ricos, del capital financiero, de las plataformas digitales, es el espacio donde aterrizan los flujos físicos y digitales que transforman las ciudades y las relaciones. El turismo, una nueva forma de gentrificación favorecida por las plataformas digitales, está transformando las ciudades a un ritmo sin precedentes. Se ha omitido el equilibrio entre las funciones urbanas, con la comercial predominante sobre todas las demás. [...] Airbnb opera en dos niveles: uno público, compuesto de marketing y comunicación (ha gastado casi mil millones de dólares en el último año), diciéndose a sí mismo como amigo de la

clase de personas que ayuda a expulsar, y como actor que promueve el turismo sostenible. (www.che-fare.com/sarah-gainsforth-airbnb-citta-capitalismo. 2019).

Lo que ahora está sucediendo en Madrid desde la perspectiva de la turistificación y los efectos de Airbnb sobre el mercado de vivienda, es planteada por Javier Gil y Jorge Sequera en la Revista de Metodología de Ciencias Sociales Empiria de 2018:

“los resultados obtenidos son alarmantes. Si la actividad de Airbnb en Madrid se articula sobre un modelo comercial, es muy probable que a través de Airbnb en Madrid se esté produciendo un efecto de sustitución de vivienda residencial por vivienda para turistas. De esta manera, nos tenemos que preguntar ¿cuántas viviendas se han extraído del mercado del alquiler de larga duración y se han convertido en viviendas para turistas en Airbnb?” (Gil, Javier y Sequera, Jorge. (2018). Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid. Madrid: Empiria. Revista de Metodología de Ciencias Sociales, p. 22).

En un artículo del diario Milenio vemos que en la Ciudad de México, se ofertan por medio de la plataforma de Airbnb entre 17 mil y 22 mil unidades en renta, lo que representaría un tercio de las habitaciones de hotel tradicionales, según ha expresado el secretario local de Turismo, Carlos Mackinlay. En algunas zonas turísticas de la capital los hospedajes de Airbnb ya superan a los clásicos, como en la céntrica alcaldía de Coyoacán, donde habría mil 500 cuartos de la plataforma contra 982 regulares, según la dependencia. (EFE/Milenio/ 18 de febrero de 2020).

“Además del factor impositivo, la presencia de Airbnb también ha despertado críticas de vecinos que acusan a la compañía de promover la gentrificación, el descontrol inmobiliario y la saturación turística de los barrios”.

(milenio.com/negocios/Airbnb/ 18 de febrero de 2020).

En una investigación reciente realizada en el edificio Vacas, ubicado en la 9 Norte 201 del centro histórico de la ciudad de Puebla, se observa que de los cuarenta y tres departamentos que funcionan bajo el régimen de condominio, solamente están habitados treinta y dos; cinco están desocupados en proceso de venta; y seis se ofrecen en la plataforma de Airbnb. Estos últimos están ocupados todos los fines de semana y los propietarios reciben un beneficio económico mayor que si se rentara tradicionalmente por un contrato fijo de larga duración. Una ventaja que aporta este sistema es que los días que no están ocupados los departamentos no se utiliza agua, un servicio que no suministra el municipio diariamente en el centro. De otra manera en la forma tradicional de renta se consumiría agua diariamente y se tendrían que comprar más pipas de las que ahora se compran.

“Un estudio reciente sobre Barcelona ha estimado que en 2015 era suficiente alquilar una casa en Airbnb por 10 noches al mes para ganar el equivalente de un alquiler medio mensual. El estudio ha demostrado un impacto significativo de la plataforma en los precios del alquiler y en los valores inmobiliarios: en las áreas con mayor concentración de anuncios, el coste de locación se ha incrementado en un 7% y los precios de los anuncios en un 19%.” (Gainsforth, Sarah. (2020). Piattaforme digitale e spazio urbano. Il caso Airbnb, en: Qué turismo. Crítica urbana No. 10, enero 2020. Galicia, España, A Coruña), p. 12).

Airbnb forma parte de la serie de políticas públicas e inversión privada destinadas a incrementar los flujos turísticos. La experiencia turística se ha ido comercializando progresivamente, transformando el espacio urbano cada vez más polarizado entre un centro dominado por el comercio para el "consumo" (que va acompañado de la desaparición de los comercios destinados a los habitantes locales) y unos barrios destinados a aquellos que no tienen suficiente poder adquisitivo. Un proceso característico de la gentrificación turística.

2. Turismo religioso

Una de las manifestaciones turísticas que han hecho que visitantes, residentes y turistas acudan al centro de la ciudad de Puebla es propiciado por el turismo religioso. La Semana Santa con las procesiones de Viernes Santo, del Silencio, y el Viacrucis, hacen de esta semana la de mayor flujo de visitantes, mismos que acuden a la ciudad con el fin de participar en dichos eventos religiosos. Sin embargo, las festividades patronales de las parroquias y templos son también muy atractivas al turista, durante el año son varias las fiestas de las iglesias que conjugan celebraciones religiosas y procesiones con la feria popular del barrio, con sus juegos mecánicos, puestos de antojitos típicos, bailes y competencias deportivas. Las fiestas más populares y que atraen una gran cantidad de personas son las del templo de Nuestra Señora del Carmen; el Santuario de Guadalupe; Santa Mónica; Nuestra Señora de la Luz; San Agustín; San Francisco; San José y Nuestra Señora de la Merced y son alrededor de veinte iglesias más cuyas fiestas son famosas, otras en antiguos pueblos ahora pertenecientes a la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala. De cualquier manera en todos los templos celebran su fiesta patronal y no solamente son los habitantes del barrio los que participan en ella, sino que muchas personas acuden tanto a la celebración religiosa como a la fiesta popular, independientemente del fervor religioso de cada quien.

Actualmente, la titular de la Secretaría de Turismo Municipal, Mónica Prida Coppe, ha dado a conocer el proyecto para establecer un corredor turístico religioso en la calle 5 de mayo. Dicha senda turística conectaría a la Catedral con los templos de Santo Domingo y Santa Mónica, siendo que en el primer templo se encuentra la capilla del Rosario, tradicional punto de visita de los turistas y en el segundo el Señor de las Maravillas visitado por una gran cantidad de personas durante todo el año.

La funcionaria comentó que se trabaja con las diferentes dependencias de la administración, como son Gerencia del Centro Histórico, Infraestructuras y Servicios Públicos, Gobernación, Desarrollo Económico y Desarrollo Urbano y Sustentabilidad y que

ya se tienen proyectos para atraer turismo de este rubro, por lo que se contará además con congresos en la capital. (www.milenio.com/politica/comunidad/calle-5-mayo-corredor-turistico-religioso-prida-coppe, Angélica Tenahua, Febrero 4 2020).

Este corredor se podría extender por la 6 Oriente hacia los templos de Santa Clara y San Francisco, calle donde se efectúa la procesión del Topetón que parte de los templos de Santo Domingo y San Francisco para encontrarse en Santa Clara. Actualmente se promueve el regreso de la procesión del Topetón, misma que refiere el encuentro fraternal y abrazo de Santo Domingo y San Francisco. Se estima una participación de más de dos mil personas y está programada a celebrarse en los meses de agosto y octubre de cada año.

El turismo religioso en Semana Santa de 2019 ocupó la semana diez y seis del año (15-21 de abril) y reunió en la procesión del Viernes Santo alrededor de ciento sesenta mil personas, se dice que diez mil más que en el año anterior. El impacto turístico que alcanza la procesión de Viernes Santo en Puebla es equiparada con la celebración de la Guelaguetza en Oaxaca y del Carnaval de Veracruz.

Dicha manifestación religiosa se realizó por casi trescientos años y su recorrido se realizaba durante la tarde y noche. En 1861 debido a la promulgación de las Leyes de Reforma que separan a la Iglesia del Estado, la procesión de Viernes Santo fue prohibida por el Gral. Juan B. Traconis. Es hasta el año de 1991, ciento treinta años después, que se reanuda esta tradición y ha continuado por los siguientes veintiocho años hasta el año de 2019. El Secretario de Turismo federal Miguel Torruco Márquez en su visita a Puebla en junio de ese año comentó que en dicha semana la ocupación hotelera alcanzó un noventa por ciento.

Los datos de la procesión del Viernes Santo fueron obtenidos del Dr. Carlos Castro, el Pbro. Dr. Sergio Valdivia Bermúdez y el Dr. Gerardo Valle Flores, coordinadores de la procesión desde 1992, esto durante el *Séptimo Curso La pastoral de Turismo Religioso de la Arquidiócesis de Puebla* celebrado en el templo conventual de Santa Clara el 7 de junio de 2019.

En la siguiente tabla 11 (p.p. 165-166), podemos ver la ocupación hotelera durante la Semana Santa de 2017 2018 y 2019. Ahí podemos ver como en el último año la llegada de turistas fue de setenta y cuatro mil ochenta y cinco personas y representa un incremento del

trece por ciento respecto al año anterior que a su vez fue un diez y ocho por ciento mayor que en 2017.

Ocupación en hoteles y moteles por centro turístico, corte semanal. Data Tur

Criterio de búsqueda Básico

Cobertura temporal: Semana Santa. Semanas: 16 de 2019; 13 de 2018 y 15 de 2017

Cobertura geográfica Centro Turístico, ocupación en hoteles y moteles

Selección Puebla

Indicadores Cuartos registrados fin período, Cuartos ocupados, Llegadas de turistas, Turistas noche, Porcentaje de ocupación, Estadía promedio, Densidad de ocupación.

Categorías 1 estrella, 2 estrellas, 3 estrellas, 4 estrellas, 5 estrellas.

Concepto	10 al 16 de abril 2017	26 marzo al 1 de abril 2018	%	15 al 21 de abril 2019	%
Puebla					
Cuartos registrados fin período					
Total categorías	7,880	9,472	20	9,546	10
5 estrellas	2,056	2,781		2,781	
4 estrellas	3,286	3,724		3,798	
3 estrellas	1,587	1,940		1,940	
2 estrellas	454	492		492	
1 estrella	497	535		535	
Cuartos ocupados					
Total categorías	42,644	44,303	4	43,672	-1
5 estrellas	10,826	11,149		10,727	
4 estrellas	16,731	17,440		17,901	
3 estrellas	9,135	9,910		9,826	
2 estrellas	2,845	2,648		2,530	
1 estrella	3,107	3,156		2,698	
Llegadas de turistas					
Total categorías	55,779	65,565	18	74,085	13
5 estrellas	10,682	12,397		16,306	
4 estrellas	12,984	22,233		30,706	
3 estrellas	20,025	19,256		16,689	
2 estrellas	5,811	5,296		5,061	
1 estrella	6,277	6,383		5,323	
Turistas noche					
Total categorías	109,071	118,855	9	138,171	16
5 estrellas	22,238	21,581		28,324	
4 estrellas	31,301	40,280		52,637	
3 estrellas	29,682	33,884		36,559	
2 estrellas	13,045	11,069		10,490	
1 estrella	12,805	12,041		10,161	

Porcentaje de ocupación					
Total categorías	77.34	67.51	14	66.23	2
5 estrellas	75.23	57.71		55.97	
4 estrellas	72.79	68.32		68.82	
3 estrellas	82.28	72.97		72.39	
2 estrellas	89.52	76.89		73.46	
1 estrella	89.31	84.27		71.78	
Estadía promedio					
Total categorías	1.96	1.81	-0.15	1.87	0.06
5 estrellas	2.08	1.74		1.74	
4 estrellas	2.41	1.81		1.71	
3 estrellas	1.48	1.76		2.19	
2 estrellas	2.24	2.09		2.07	
1 estrella	2.04	1.89		1.91	
Densidad de ocupación					
Total categorías	2.56	2.68	1	3.16	1.17
5 estrellas	2.05	1.94		2.64	
4 estrellas	1.87	2.31		2.94	
3 estrellas	3.25	3.42		3.72	
2 estrellas	4.59	4.18		4.15	
1 estrella	4.12	3.82		3.78	

Tabla 11.- Elaboración propia. Ocupación de hoteles y moteles en Semana Santa. 2017- 2018-2019. Fuente: Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR, con base en información generada a través del programa de monitoreo de ocupación en servicios turísticos de hospedaje.

Podemos observar en la tabla con los datos obtenidos de la página DataTur de Sectur, con información que capta a través del programa de monitoreo de ocupación en servicios turísticos de hospedaje, que la estadía promedio en la Semana Santa (semana 16 del año 2019) fue de 1.87/día y el porcentaje de ocupación de un 66.23 por ciento, que contradice el dato del secretario Torruco que dijo fue de un noventa por ciento.

Con el fin de obtener datos del incremento del flujo de pasajeros que hubo en la pasada Semana Santa se pidió información en las Oficinas generales de la CAPU y en la Jefatura de Terminal. Sin embargo ellos no manejan los datos del número de pasajeros, habría que solicitarlos en las oficinas de las líneas de autobuses, mismos que se solicitaron a representantes de la empresa Estrella Roja para incluirse en esta tesis, sin embargo no se obtuvo la información requerida.

Los principales receptores de turistas son el Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán y la Central de Autobuses de Puebla (CAPU). En ambas terminales se realiza un trabajo de campo para analizar el número de corridas y pasajeros que arriban y qué porcentaje de la afluencia de turistas tiene como destino el centro histórico de la ciudad de Puebla. Sin embargo, hay otras terminales céntricas como son la de Cholula que transporta tanto habitantes como turistas, ubicada en la 6 Poniente y 13 Norte; la de Estrella Roja ubicada en Plaza Destino que da servicio al aeropuerto de la CDMX; y el estacionamiento de autobuses turísticos en el parque de Analco y alrededores y que por su ubicación genera un gran movimiento vehicular dentro de la zona de monumentos.



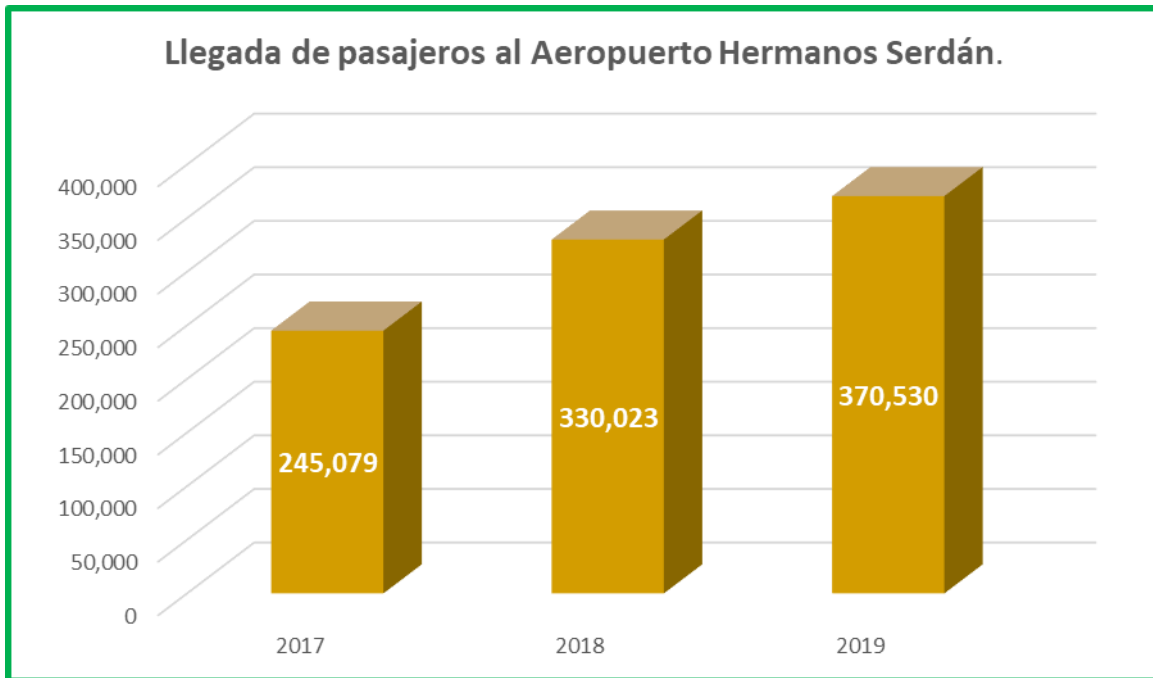
Fotografías propias, Procesión de Viernes Santo. Desplazamiento de ciento sesenta mil personas a través del centro histórico. 30 de marzo de 2018.

3. Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán.

Esta terminal aérea inició sus operaciones el 18 de noviembre de 1985 y a partir de 2011 es operada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Se le conoce también como Aeropuerto de Huejotzingo por estar ubicado tanto en ese municipio como en los de Tlaltenango y Juan C. Bonilla del Estado de Puebla. Se encuentra a 26.7 km. del centro histórico de esta ciudad llendo por la carretera federal a CDMX, o a 36.5 km. tomando la autopista de cuota 150 México-Puebla-Veracruz.

En la siguiente gráfica, con datos de Datatur que obtiene de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), podemos ver que el total de pasajeros que en el año de 2017 arribaron al Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán fue de doscientos cuarenta y cinco mil setenta y nueve personas; en 2018 de trescientos treinta mil veintitres y en 2019 trescientos setenta mil quinientos treinta. El incremento de llegadas entre 2017 y 2019 fue del cincuenta y uno coma dos por ciento y entre 2018 y 2019 fue de doce coma tres por ciento.

Un indicador que nos da Datatur es que Puebla actualmente ocupa el lugar veintiseis dentro de la lista de treinta aeropuertos en la tabla de llegada total de pasajeros por aeropuerto (principales aeropuertos),



Gráfica 32. Elaboración propia. Datos de Datatur/Sectur obtenidos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Llegada total de pasajeros al Aeropuerto Hermanos Serdán. 2017-2019

En el trabajo de campo de esta tesis, se han obtenido datos que reflejan el incremento de desplazamientos en automóvil dentro del centro histórico. En el Aeropuerto Hermanos Serdán la Srta. Marisela Lima, despachadora de Taxis Aeropuertos que opera en dicha terminal aérea, indica sin titubear que aproximadamente un 70 % de los servicios que prestan se efectúan hacia el centro de la ciudad de Puebla; 20 % a la periferia, principalmente al rumbo de Angelópolis y el restante 10 % a los municipios de Cholula. La tarifa hacia Puebla es de \$ 406.00 pesos y a Cholula de \$ 290.00. Se observa un aumento de sus taxis amarillos estacionados afuera de dicha terminal aérea, sin embargo, la Srta. Lima dice que ha bajado la ocupación de su servicio.

Se infiere que el motivo de la baja de sus “dejadas” se debe a las siguientes variables:

- En la observación directa en este trabajo de campo, es notable que el estacionamiento del aeropuerto está lleno. Muchas personas que viven en Puebla o en otros municipios de la Metrópoli utilizan este espacio cuyo costo es de \$ 50.00 por veinticuatro horas dejando ahí su vehículo durante varios días. Un operador de dicho estacionamiento nos informa que se contempla ya una ampliación de dicho

equipamiento frente al aeropuerto, donde ahora ya existen bodegas, un hotel y un centro comercial con restaurante.

- Otra variable es que esta terminal aérea cuenta en su interior con siete módulos para la renta de autos: Hertz; Álamo; Avis; Europcar; National; Mex Rent a Car y Firefly. En este último módulo se obtiene información de parte de la Lic. Verena López Dávila, gerente en Puebla de dicha empresa. Ella comenta que la tarifa más económica para rentar un auto, el más pequeño, tiene un costo de \$ 300.00 las veinticuatro horas, contra los \$ 406.00 que cobra el servicio de Taxis Aeropuertos por un recorrido máximo de una hora hacia el centro histórico. Así, rentando un auto por esa cantidad, en todo un día puede un usuario conocer varios sitios de interés antes de llegar a un hotel del centro de la ciudad de Puebla. La Lic. López comenta que además se puede rentar el equipo Garmin que es un GPS (sistema de posicionamiento global) que indica la ruta a seguir del destino que uno busca y su uso está permitido por las autoridades de tránsito puesto que va sujeto al parabrisas. Un 70 % de sus clientes vienen a realizar su trabajo en las empresas de la periferia y para ello ofrecen en renta camionetas que son ocupadas para el movimiento de productos y muestrarios que se comercializan, entregan y promueven en las empresas que vienen a visitar. De cada cuatro personas que rentan un vehículo una es extranjera.
- Otros sistemas de transporte que actualmente hay en la terminal aérea son: La Eurovan, que es un microbús colectivo con un costo de \$ 100.00; el Shuttle (transporte terrestre compartido) que proporciona la empresa aérea Volaris y que tiene como destinos la CAPU y Plaza Destino con un costo de \$ 80.00 pesos.

4. Central de Autobuses de Puebla. (CAPU).

La terminal de autobuses de Puebla (CAPU) es la receptora de un gran número de unidades de este medio de transporte. Dicha estación fue inaugurada el 5 de mayo de 1988 al norte de la ciudad por el Presidente Miguel de la Madrid, sus principales vías de acceso son el Boulevard Norte y el Boulevard Carmen Serdán. Ocupa un área de 13.7 Has. y tiene un flujo de 50,000 pasajeros al día, como lo indica al página oficial de dicha terminal. Se encuentra a 10 km. del zócalo y es una de las terminales de autobuses más grande de Latinoamérica, donde tienen su terminal cerca de treinta y dos líneas de autobuses.

Un objeto de investigación de esta tesis es la movilidad, por lo que hay que destacar que actualmente a la CAPU llega la línea 3 del metrobús RUTA y además existe en la puerta principal de la terminal una parada del transporte alimentador (A33) que conecta con la línea 2 en la estación Diagonal ubicada sobre la 11 Norte. Es muy práctico utilizar este servicio siempre y cuando no cargue uno con mucho equipaje. Algo que también me pareció muy comfortable es la accesibilidad que hay desde la terminal del metrobús hacia el interior con un pasillo encristalado y techado, libre de vendedores y obstáculos que impedirían la circulación fluida de las personas.

Los pasajeros que arriban a la central de autobuses no solamente vienen como turistas, sino también para realizar trámites oficiales, visitas cortas, por trabajo o por el desplazamiento cotidiano de estudiantes de poblaciones cercanas a la ciudad de Puebla y frecuente de otros Estados, principalmente del sureste de México. Dentro del área comercial de la CAPU, la C.P. Raquel Guerrero, que tiene un local comercial en la sala de llegada de los autobuses, nos dice que la mayoría de sus clientes son estudiantes y personas que desean dirigirse al centro histórico y le piden información al respecto.

En la Jefatura de la Terminal se entrevistó a la Srita. Lourdes Romero, asistente de la jefatura. Ella nos ha informado que diariamente a la CAPU llegan entre 1,500 y 2,020 corridas. Como indicador real me da las cifras de las corridas del día jueves 16 de mayo, que fue de 1,717 unidades y del viernes 17 de 1,909. Si promediamos el número de corridas diarias nos da un total de 1,760 unidades por día y si consideramos que la ocupación máxima de los autobuses es de cuarenta pasajeros y que muchas veces se ocupa

solamente la mitad, promediando nos daría un total de 30 pasajeros por autobús. Así podemos inferir que diariamente hay un aforo promedio de más de cincuenta y dos mil personas por día, ya que multiplicando nuestros promedios tenemos un resultado de cincuenta y dos mil ochocientas personas que acceden diariamente a la terminal de autobuses.

A partir de la llegada de pasajeros a esta terminal y para el desplazamiento de los mismos a su destino se cuenta dentro de las instalaciones con el servicio de Taxis Autorizados Capu. La despachadora de estas unidades, cuya característica es el color blanco con amarillo, no quiso proporcionar su nombre pero nos dice que un setenta por ciento de las salidas son hacia el centro de la ciudad y otro destino frecuente es hacia el Centro Integral de Servicio y Atención Ciudadana (CIS) ubicado en el boulevard Atlixcáyotl. Ella considera que tres cuartas partes de los usuarios son mexicanos y el resto extranjeros.

Para efectuar el trabajo de campo en la terminal CAPU, se realizó el recorrido en bicicleta pública desde la cicloestación del Mercado de Sabores con dirección hacia la cicloestación de la Plazuela Carmen Serdán, esto sobre la ciclovía de la 4 Poniente-Oriente. Enfrente a este destino está ubicada la estación San Francisco de la línea 3 del metrobús con dirección a la estación CAPU, misma que es la última y retorno de la ruta. El tiempo total de dicho desplazamiento fue de treinta y nueve minutos y un costo total de \$ 5.50 pesos, esto considerando el descuento del INAPAM.

Para retornar, en la puerta principal de la CAPU se tomó la línea alimentadora A33 de la RUTA que lo lleva uno a la estación Diagonal de la línea 2 de Ruta y de ahí a la estación Mercado de Sabores. Fue un recorrido directo, que ocupó un tiempo de treinta minutos, sin utilizar la bicicleta pública y con un costo de \$ 4.50 pesos.

Existe otro modo en el que arriba a la ciudad de Puebla el turismo. Se trata de autobuses fletados en otras ciudades para venir a visitar los diferentes puntos de interés del centro histórico de Puebla. En la observación directa podemos notar estos vehículos estacionados sobre la 3 Oriente en la lateral del Boulevard H. del 5 de Mayo, en el parque de Analco y en otras calles al oriente de ese barrio. En este lugar se entrevista al Sr. Martín que es el que se encarga de ordenar el estacionamiento, recibiendo en ocasiones para el “refresco.” Nos

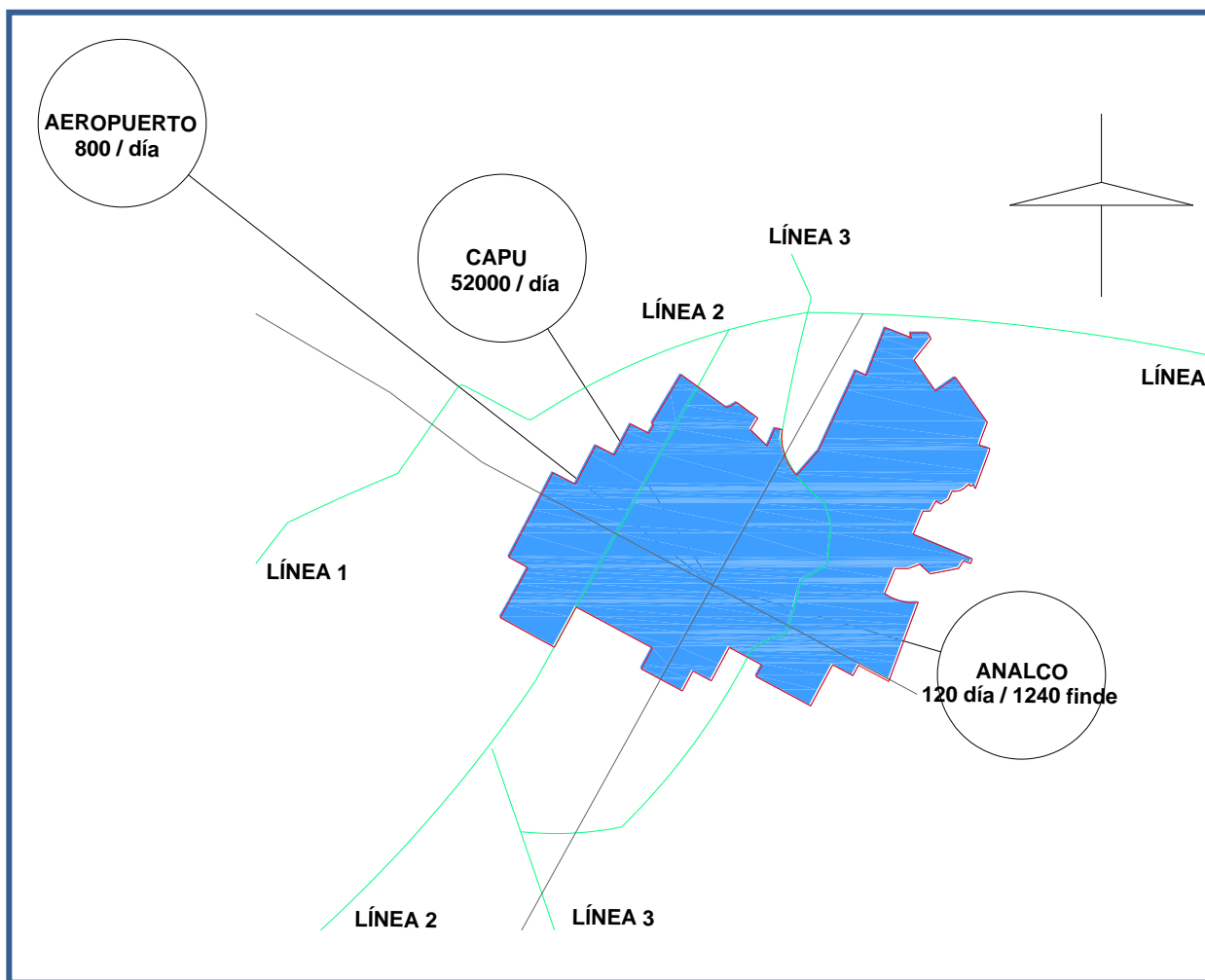
dice que contra lo que se pensaba, los autobuses solamente se estacionan ahí durante la mañana puesto que en la noche pernoctan afuera de los hoteles debido a la inseguridad que hay en el lugar y por la mañana son abordados nuevamente para el retorno. Comenta también que los turistas son transportados a sus hoteles, no descienden en Analco. Ese día de la entrevista era sábado (18 de mayo a las 12:45) y había diecisiete unidades de transporte. Nos comenta Martín que en fines de semana es cuando llegan más autobuses y de lunes a viernes solamente uno o dos. El domingo veintiocho de julio verificando el número de autobuses se pudo observar que también en los alrededores del parque de Analco se estacionan los autobuses turísticos sobre diversas calles aledañas, contándose esa vez treinta y un unidades. Así podemos ver que la zona es solamente el estacionamiento de los autobuses de turismo durante el día. Infiriendo que estas unidades vienen ocupadas en su totalidad, al multiplicar su capacidad de cuarenta personas por treinta y un unidades de transporte, veremos que aproximadamente un mil doscientos cuarenta personas arriban por día durante los fines de semana y ochenta de lunes a jueves, siendo los principales recorridos de los turistas dentro del centro histórico.



Fotografía propia. Febrero 23 de 2020.

Con los datos de llegada de pasajeros tanto en el aeropuerto, como en la central de autobuses CAPU y en la zona del barrio de Analco se elabora el siguiente mapa. A estos

datos habría que sumar los de los turistas y visitantes que llegan a la ciudad en automóvil propio o rentado.



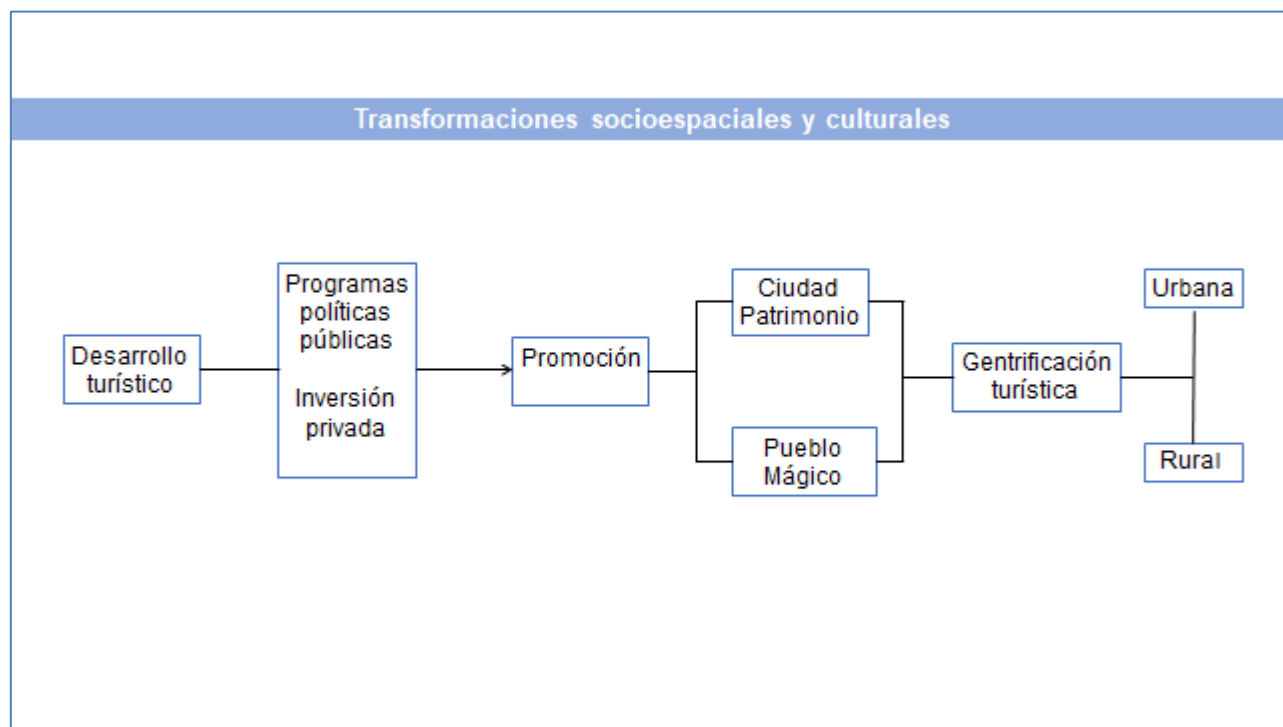
Mapa 17. Elaboración propia. Mapa de llegada de personas al Aeropuerto Hermanos Serdán, Terminal CAPU y paradero de autobuses de turismo en Analco. Datos obtenidos de Taxis Aeropuerto y CAPU, Jefatura de Terminal de la CAPU, Datatur/SECTUR con datos obtenidos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (SCT). Fecha: 26 de marzo de 2019.

Como podemos ver en la siguiente gráfica, tomando los datos del trabajo de campo que se presentan en el mapa anterior y considerando que el setenta por ciento de los pasajeros que llegan al aeropuerto y a la CAPU tienen como destino el centro, de acuerdo a lo dicho por los despachadores de taxis en ambas terminales y el cien por ciento arriban directamente a la zona céntrica de Analco en autobús fletado, se infiere que semanalmente tenemos doscientos sesenta y dos mil ochocientos cuarenta turistas visitando el centro histórico.

Terminal pasajeros	Día	% al C.H.	Semanal
Aeropuerto Hermanos Serdán	800	70	3,920
Central de Autobuses de Puebla (Capu)	52000	70	254,800
Zona del Parque de Analco	120 / 1240	100	4,120
	Total	ponderado:	262,840

Gráfica 33. Elaboración propia. Visitantes que llegan al centro histórico. Fuente: Trabajo de campo.

En la siguiente gráfica se esquematiza cómo el desarrollo turístico con las políticas públicas y la inversión privada que promueven tanto en el medio urbano el turismo de Ciudad Patrimonial, así como en el medio rural los Pueblos Mágicos generan la gentrificación turística que detona las transformaciones socioterritoriales descritas en este trabajo de tesis.



Gráfica 34. Elaboración propia. Ruta de la gentrificación turística.

Para continuar analizando la llegada de turistas a la ciudad de Puebla se elabora la siguiente tabla con los datos del mes de Octubre, que es un mes en el que no hay vacaciones de estudiantes y tampoco celebraciones especiales. La comparación se hace en los años del 2015 al 2019. Podemos ver que en ese período de cuatro años el incremento de cuartos registrados de todas las categorías fue del treinta y uno por ciento; la llegada de turistas a hoteles de todas las estrellas tuvo un alza del sesenta por ciento; la estadía promedio tiene una reducción del cinco por ciento, aunque prácticamente se mantiene en dos unidades/noche y por último, el incremento mayor en estadía y densidad se presenta en hoteles de tres estrellas.

Ocupación en hoteles y moteles por centro turístico, corte mensual. Datatur						
Criterio de búsqueda: Básico						
Años: 2015-2019, Mes: Octubre						
Selección: Puebla, centro turístico						
Indicadores: Cuartos registrados fin de período; Llegada de turistas; Estadía promedio;						
Densidad de ocupación						
Categorías: 1-5 estrellas						
CONCEPTO	2015	2016	2017	2018	2019	%
Cuartos registrados fin de período						
Total categorías.	7,459	7,920	7,880	9,472	9,781	31
5 estrellas	2,049	1,734	2,056	2,781	2,781	
4 estrellas	2,557	3,157	3,286	3,724	4,033	
3 estrellas	1,856	2,078	1,587	1,940	1,940	
2 estrellas	362	454	454	492	492	
1 estrella	635	497	497	535	535	
Llegada de turistas						
Total categorías.	187,511	225,957	183,347	230,006	300,959	60
5 estrellas	33,612	27,897	27,106	51,807	85,364	
4 estrellas	40,861	57,820	62,713	80,152	123,641	
3 estrellas	67,416	99,408	57,876	58,283	60,140	
2 estrellas	14,688	18,448	17,545	19,197	15,252	
1 estrella	30,934	22,384	18,107	20,567	16,562	
Estadía promedio						
Total categorías.	2.01	2.09	1.97	1.86	1.90	- 5
5 estrellas	2.02	2.14	2.16	1.79	1.91	
4 estrellas	2.33	2.08	2.00	1.74	1.90	
3 estrellas	1.70	2.12	1.91	2.07	1.87	
2 estrellas	2.19	1.96	1.75	1.91	1.80	
1 estrella	2.18	2.06	1.95	1.82	2.03	
Densidad de ocupación						
Total categorías.	2.31	2.66	2.48	2.41	2.35	2
5 estrellas	1.51	1.7	1.74	1.88	1.96	
4 estrellas	1.68	1.72	2.02	1.93	2.06	
3 estrellas	2.91	4.06	3.56	3.37	2.87	
2 estrellas	4.11	3.77	3.47	3.8	3.35	
1 estrella	4.57	4.09	3.67	3.66	3.43	

Tabla 12.- Elaboración propia. Fuente: Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR, con base en información generada a través del programa de monitoreo de ocupación en servicios turísticos de hospedaje.

III- Antecedentes de la vida cotidiana.

Thierry Lulle en *Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares* (2016), habla de los espacios de vida cotidiana, que son:

“aquellos que se construyen al frecuentar desde la vivienda varios lugares de la ciudad, cercanos o no a través de las actividades diarias o semanales (Lindón, 2006; Salazar, 1999), no solo por el trabajo o el estudio, sino también las de otra clase como el consumo, la diversión y recreación, los trámites, así como las relaciones afectivas (con familiares y amigos), las prácticas religiosas, etc.” (Lulle, 2016, p-p. 195-196). Lulle, Thierry. (2016). Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares, en: Cambios socioespaciales en las ciudades latinoamericanas: ¿Procesos de gentrificación? Bogotá: Contreras, Lulle y Figueroa, p-p. 195-196)

Desde finales del siglo XIX y hasta la década de los setenta del XX los patrones de movilidad en el centro de la ciudad de Puebla estuvieron enfocados a comunicar a los habitantes dentro de una centralidad que era ciudad toda y cuya función dominante era comercial. Los mercados públicos construidos durante el siglo XX eran algunos de los principales destinos de los habitantes y visitantes de la ciudad. De los siete mercados repartidos en los cuatro cuadrantes de la traza del centro citadino, el más importante era el *mercado de La Victoria* (Guadalupe Victoria) cuyo funcionamiento era el de una central de abastos y a donde se dice acudían diariamente un promedio de 50 mil personas.

Carlos Montero escribe al respecto: *“Con la consecuente concentración de actividades de abasto y comercialización, “el mercado de La Victoria” no podía resolver las necesidades de abastecimiento, saliendo los comerciantes a las calles adyacentes, situación que produjo un excesivo congestionamiento de las actividades comerciales y de movilidad del centro urbano.” (Montero, Carlos. (2002). La*

renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo. Puebla: BUAP, p. 126).

Por los motivos mencionados, su función de centro de abasto es trasladada provisionalmente a la zona del barrio de Analco hasta que en 1984 se construye la actual central de Abasto al norte de la ciudad.



Fotos: Archivo Puebla antigua. www.bing.com Izquierda: “Los gallos” en la 6 poniente; derecha: Ambulantes fuera del *mercado de La Victoria* y autobús de transporte urbano Carmen-San Antonio.

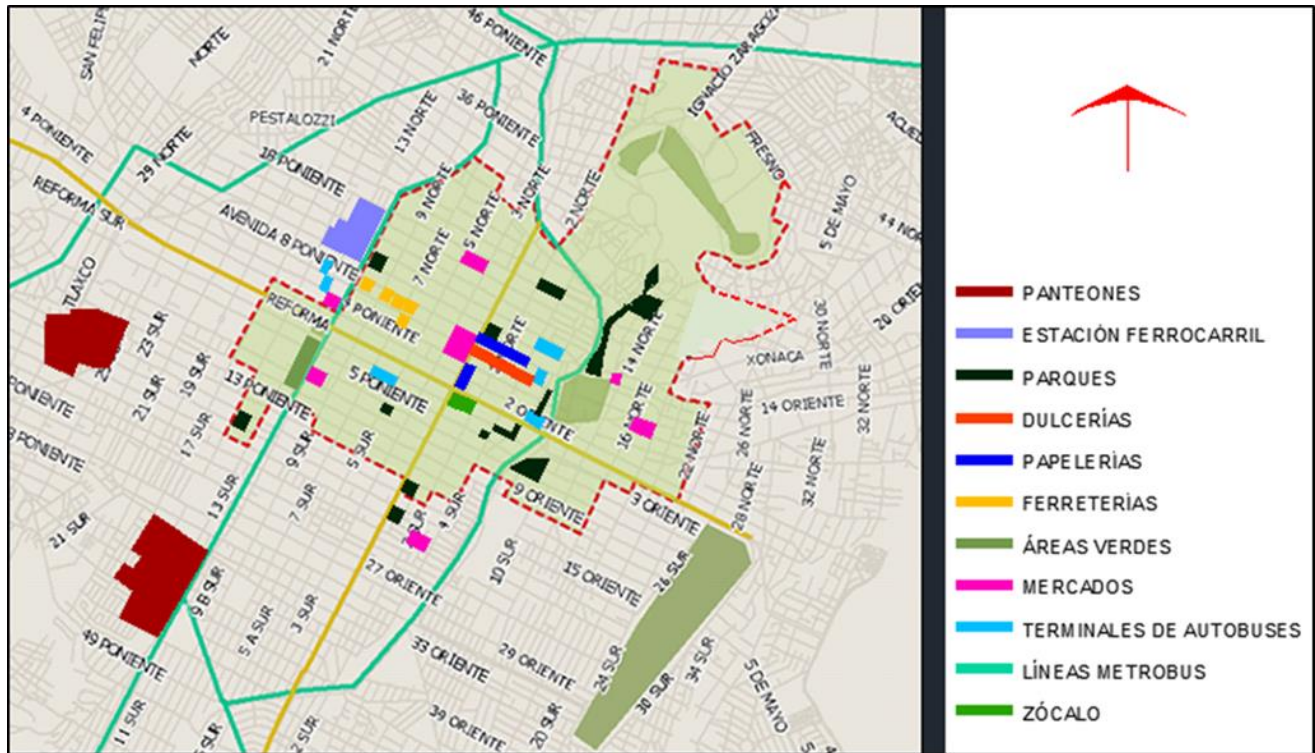
Otros puntos de destino en el centro de la ciudad eran los comercios, por ejemplo las tiendas departamentales como “El Caballero Elegante”, “Sears”, “Al Puerto de Veracruz” y “La Perfecta”; las joyerías y tiendas de regalos como “London” y “Denver”; los ultramarinos como “La Villa de Reynosa” y “La Sevillana”; y las nuevas tiendas de autoservicio, desde las pequeñas hasta la llegada del primer supermercado de gran superficie la “Comercial Mexicana” que se instaló en la 5 Sur entre la 19 y 21 Poniente de la colonia El Carmen. Otros negocios frecuentados eran las ferreterías, como “El Arbolito”, tlapalerías como “El Sol”, farmacias como “Casa Arrijoja” e “Ibáñez” y papelerías como “La Tarjeta” y “La Ilustración”.



Los primeros coches de sitio (taxis). Fotografía tomada de *Entre la rienda y el volante*. (Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante*. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p. 63).

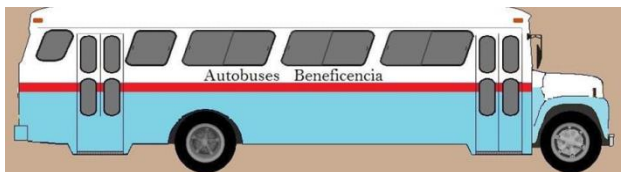
Hasta mayo de 1988 estuvieron ubicadas en el centro de la ciudad cerca de diez terminales de autobuses foráneos cercanas a la estación del ferrocarril y al mercado de La Victoria. Afuera de ellas se establecieron paraderos de *coches de sitio*, los hoy llamados taxis (*forma abreviada de taxímetro=medida*). Los primeros estuvieron en el zócalo de la ciudad y en la estación del ferrocarril frente al templo del Sr. de los Trabajos, siendo en sus inicios tirados por mulitas. Posteriormente las bases de los coches de sitio tuvieron servicio telefónico.

El mapa 18 nos indica cómo estaban concentrados los espacios comerciales, los mercados, las terminales de autobuses foráneos y la estación del ferrocarril, hoy convertida en Museo del Ferrocarril.



Mapa 18. Elaboración propia con datos de límites de la zona de monumentos del INAH sobre el Mapa Digital de México para escritorio del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Principales destinos de desplazamiento. Los usos del suelo en el siglo XX.

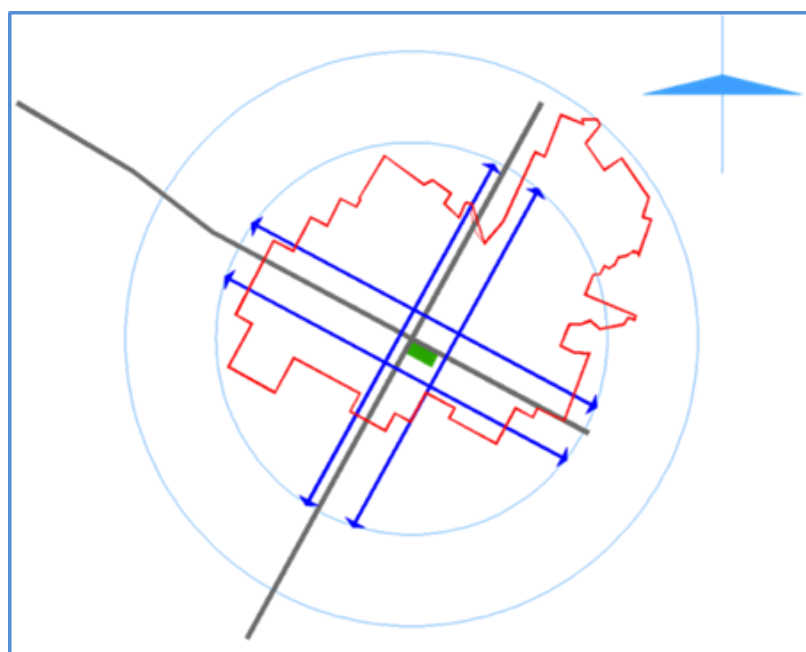
Por la calle 16 de Septiembre y su continuación como calle 5 de Mayo, circulaban la mayoría de las 19 líneas de autobuses de transporte público colectivo que existían en esa época. Para abatir la contaminación que eso ocasionaba, en 1986 se modificó la función de la Avenida 5 de Mayo, a partir de la Avenida Reforma y hasta la 6 Oriente se volvió peatonal y de ahí hasta la 18 Oriente compartida en un carril segregado para el automóvil a baja velocidad.



Fotos: Facebook/Puebla Antigua

Manuel Herce en su libro *Sobre la movilidad en la ciudad, propuestas para recuperar un derecho ciudadano*, nos hace ver que el espacio disponible de la calle ya no es compatible con las funciones actuales. (Herce, Manuel. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté, p. 236).

Desde su fundación la zona céntrica de la ciudad de Puebla era paso obligatorio del camino Veracruz-México. Las principales calles por las que se circulaba para tal recorrido eran la Av. Reforma - Juan de Palafox y la 2 y 8 Oriente-Poniente (calle de Mesones). Perpendicularmente a ellas la 16 de Septiembre - 5 de Mayo recorría la ciudad de Sur a Norte y la 2 Norte-Sur en ese sentido.



Mapa 19. Elaboración propia. El cruce de automóviles y transporte colectivo a través de la zona de monumentos pasando por el zócalo.

El tipo de movilidad en el centro de la ciudad de Puebla es radial. “*Básicamente se asocia a una estructura urbana reticular en la que el centro concentra las principales actividades económicas, administrativas, comerciales o educativas de la comunidad. En este tipo de estructura reticular pequeña el destino final de los recorridos es el centro de la ciudad. Hay que destacar que en una estructura urbana de este tipo casi no hay viajes entre los mismos usos del suelo, sino que los viajes coinciden de la periferia (habitacional de distinto nivel de ingresos) al centro*

(trabajo, equipamiento, servicios, compras) y viceversa.” (Bazant, Jan. (2014). Planeación urbana estratégica: métodos y técnicas de análisis. CDMX: Trillas, p. 146)

El trazo de estas calles es perpendicular entre si e insertado sobre la traza de damero del siglo XVI. La sección de dichas calles fue diseñada hace 489 años para la circulación de personas caminando, a caballo, en burro, coches tirados por caballos y carretas para transporte de carga propulsadas por fuerza de sangre. Rob Krier asevera: “*La planificación de los trazados de las calles, tal como se conservan en nuestras ciudades, respondía a funciones muy distintas. Se construyeron a escala del hombre o del caballo o del carruaje*” (Krier, Rob. (1976). *Suttgart, el espacio urbano. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, p. 3)*



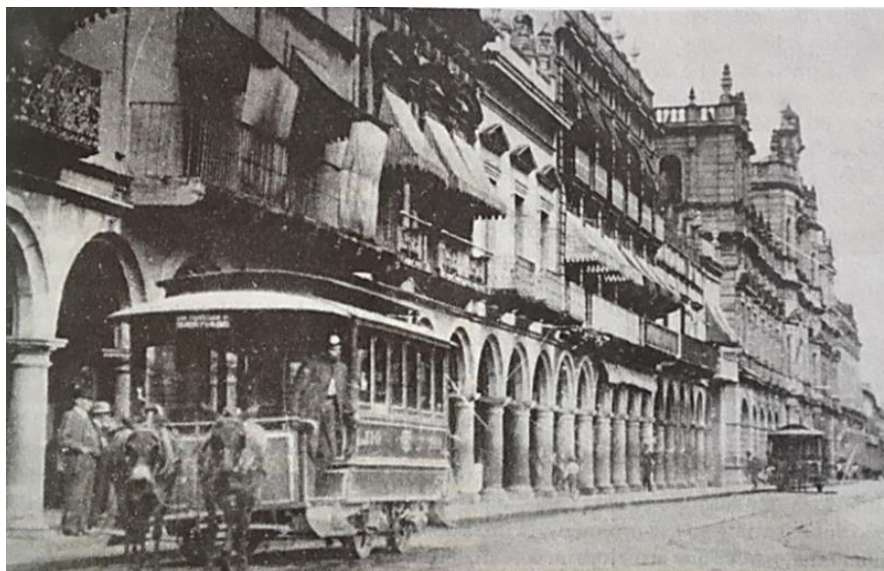
Fotografía tomada de “Entre la rienda y el volante”. Calle 5 Oriente entre 4 y 2 sur, (Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p. 95).*

Ahora nos preguntamos ¿cuáles y cómo son actualmente los desplazamientos y sus diversos propósitos dentro del centro histórico? y ¿cómo se mueven y comportan ahora en el acontecer diario y eventual? Esto en una centralidad que ha tenido transformaciones socioterritoriales por la turistificación, el mercado del suelo y la gentrificación. Rodrigo

Meneses Reyes nos habla de la historicidad y cambios y lo que representa para sus habitantes:

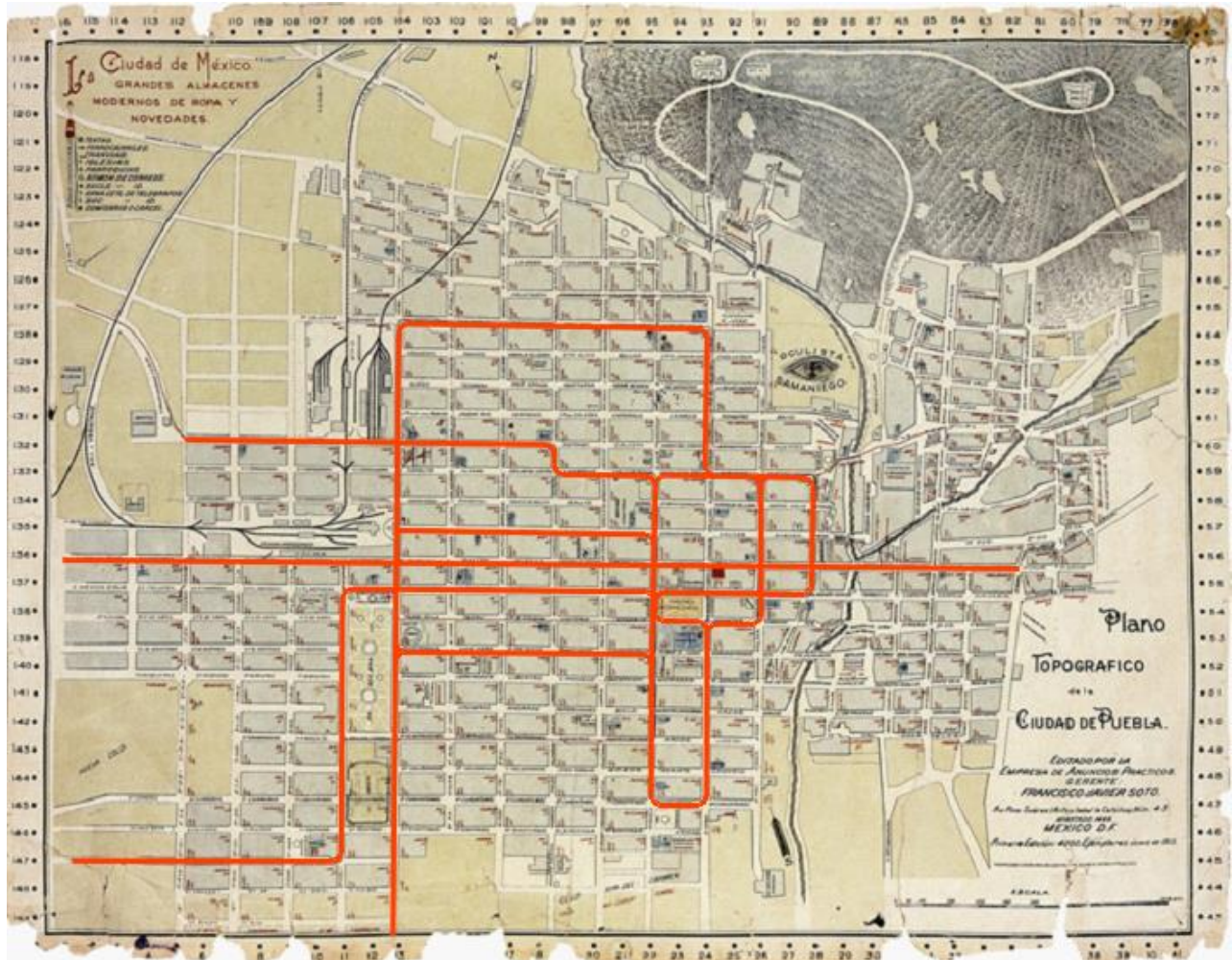
“El centro”, alude a la unidad espacial que desempeñaba tal función. El advenimiento del nombre de “Centro Histórico” es a la vez un condensado de todas estas percepciones (la antigüedad, la anterioridad y la centralidad), pero también evidencia un cambio. De la misma forma en que, para la población, el centro puede representar diferentes tipos de espacios, los cuales van desde el habitacional, hasta el comercial, laboral, de manifestación, de poder o de tránsito e inseguridad. (Herce, Manuel. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté, p. 170).

Previo a la invasión del automóvil y a la red de transporte colectivo con rutas sobrepuestas utilizando pequeñas combis, microbuses y autobuses, así como el desorden del transporte de carga, a finales del siglo XIX se implementaron las vías para los tranvías de fuerza de sangre (de mulitas). Fueron dos las compañías que prestaban ese servicio en ese entonces regional, el *Ferrocarril Urbano* y el *Ferrocarril Industrial*. Posteriormente fueron fusionadas al ser adquiridas por la *Compañía de Luz y Fuerza de Puebla, S.A.*



La línea Santiago del Ferrocarril Urbano. Fotografía tomada de *“Entre la rienda y el volante”*.. (Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante*. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p. 33).

En el siguiente plano de 1915, podemos ver la red viaria de tranvías que había en la ciudad de Puebla. La industria automotriz fue penetrando en el modo de movilidad y desplazando un mejor sistema de transporte masivo.



Mapa 20. Plano topográfico de la ciudad de Puebla editado por la Empresa de Anuncios Prácticos. 1915. Datos de la red tranviaria tomados del libro “Entre la rienda y el volante” de Gloria Tirado (Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante*. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p-P. 39-78).

“Eran las ocho de la mañana del día 5 de mayo de 1881, cuando se inauguró el primer tranvía del Ferrocarril Urbano. El tranvía partió jalado por mulitas de la estación, frente al templo del Sr. de los Trabajos y llegó a la Aduana (hoy 2 Oriente 400). El hecho en sí marcó otra etapa para la vida citadina; eran tiempos modernos, de

porvenir, de alegría y como decían los liberales “de progreso”. (Tirado, Gloria. (1996). Entre la rienda y el volante. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla, p. 21).

Posteriormente los tranvías se volvieron eléctricos, tenían una mayor capacidad para transportar pasajeros y recorrerían mayores distancias como lo fue el recorrido hacia la ciudad de Cholula. En su texto Gloria Tirado hace mención que en los tranvías eléctricos se vio que además de transportar un mayor número de usuarios, empezaron a viajar en ellos personas de diferentes estratos sociales, generando la convivencia y llegando a ser verdaderamente populares. (*Ibidem*, p. 58).

Sin embargo, lamentablemente en Puebla se impuso la industria automotriz que desplazó al tranvía y posteriormente al ferrocarril. Dentro del auge del automóvil Puebla siempre ha estado a la vanguardia, en los cincuentas se establece en la Av. Juárez la Automotriz O’Farrill, planta ensambladora de automóviles Packard, Studebaker y Hillman. En la misma avenida aparecen agencias de venta de automóviles y servicio de las marcas que se vendían en el país. En el año de 1964 llega a Puebla la empresa Volkswagen, misma que modifica el panorama social y económico del estado.



Fotografía obtenida de la página web de la empresa Volkswagen. Visita del presidente Adolfo López Mateos a la planta (gran aficionado al automovilismo). Línea de producción del *carro del pueblo*.

Algo que fue lamentable fue la decisión de incorporar a la red de transporte colectivo el vehículo Combi, pequeña furgoneta fabricada por dicha empresa. Fue un vehículo muy popular y versátil, aunque no se habría pensado su utilización como transporte masivo para

la población. Debido a su reducido tamaño los pasajeros viajaban apretados e incómodos, además de que en las calles contaminaban muchos motores movilizand o pocas personas, todo lo contrario a los BRT que se utilizan ahora en varias ciudades del mundo. Las combis ya no se fabrican pero otras empresas como Nissan y Toyota han introducido sus unidades Van o furgonetas al incómodo y contaminante servicio de transporte “masivo”.

Lo que sí es interesante es que la empresa Volkswagen ya fabrica unidades de transporte eléctricas. Esperemos que se empiecen a utilizar pronto, principalmente para los traslados colectivos dentro del centro histórico.

Para fomentar y facilitar el uso del automóvil, en las décadas de los cincuenta a los setenta se creó el Comité de Comunicaciones Vecinales del Estado de Puebla, cuyo presidente era Rómulo O’Farrill Jr. y estaba constituido por representantes de empresas y distribuidores de vehículos automotrices. Su función era obtener recursos tripartitos (federales, estatales y privados) para la construcción de carreteras y caminos vecinales que facilitarían la circulación de sus vehículos automotores.



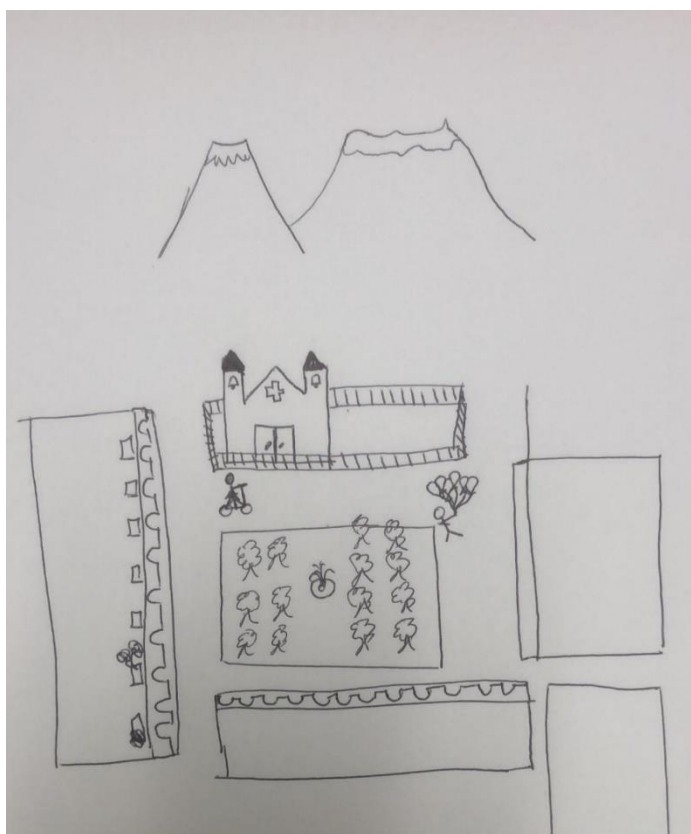
Fotografía obtenida de la página web de la empresa Audi de San José Chiapa, Puebla.

En 2016 en el municipio de San José Chiapa, Puebla, se construye la planta de vehículos más moderna del mundo y empieza a producirse el modelo Q5 de la marca de autos premium Audi, empresa que viene incursionando desde hace años en la utilización de tecnología híbrida y eléctrica de sus automóviles.

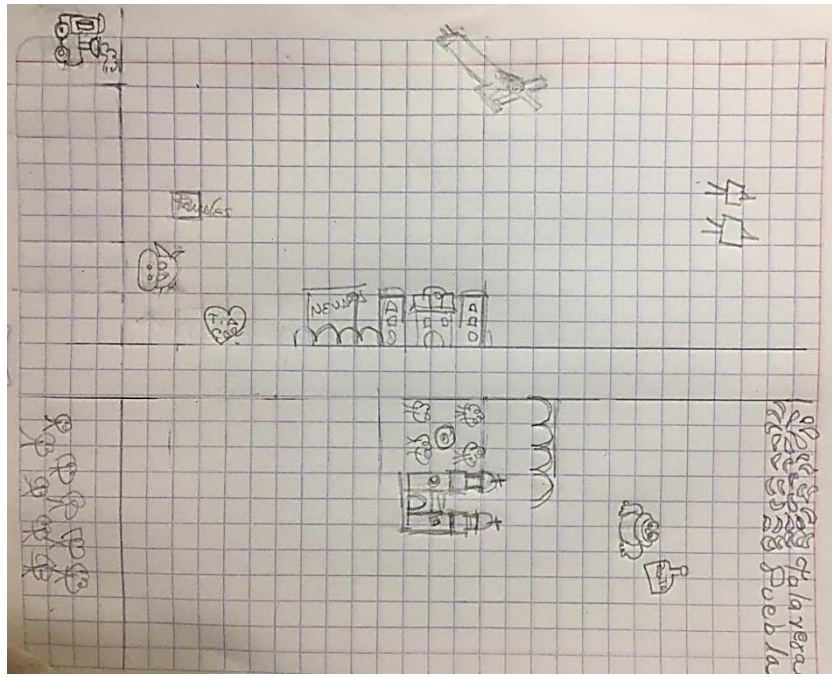
Actualmente sería de mucha utilidad contar con el transporte interbarrial eléctrico (PPDUSCHMP, 2015) dentro del centro histórico, mismo que podría interconectar la zona de monumentos con las líneas de la RUTA y con el propuesto tren metropolitano (Barbosa, 2020). Esperemos se implementen pronto estos dos proyectos.

1. Mapas mentales.

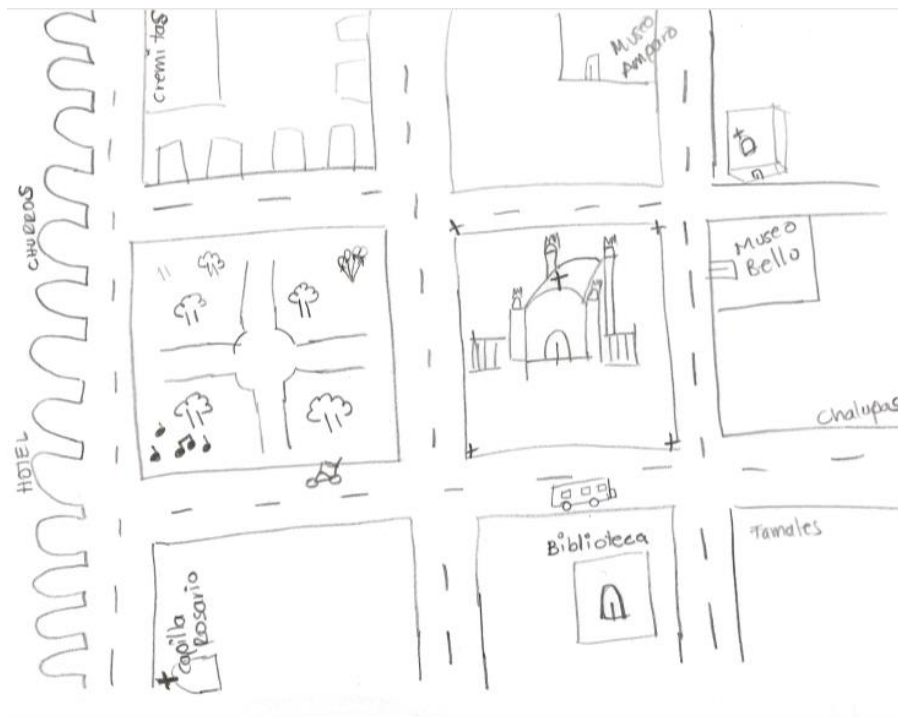
La palabra clave de los mapas mentales de este trabajo de investigación es el *Centro Histórico de Puebla*. A las personas que se les pidió la elaboración de un mapa mental se les dijo que dibujaran conforme a su imaginario la idea que tienen del centro de la ciudad de Puebla. Varias de las personas que participan en el trabajo conocen Puebla o han vivido en ella. La representación se les pidió fuera realizada con un pequeño dibujo. Después de analizar los mapas mentales se hace una tabla con la lista de hitos que predominan en el imaginario de los encuestados sobre el centro histórico de la ciudad de Puebla.



Marisela. Los Ángeles, USA.



Mónica, Bahía de Banderas, Nay.



Karolina, Guadalajara., Jal.

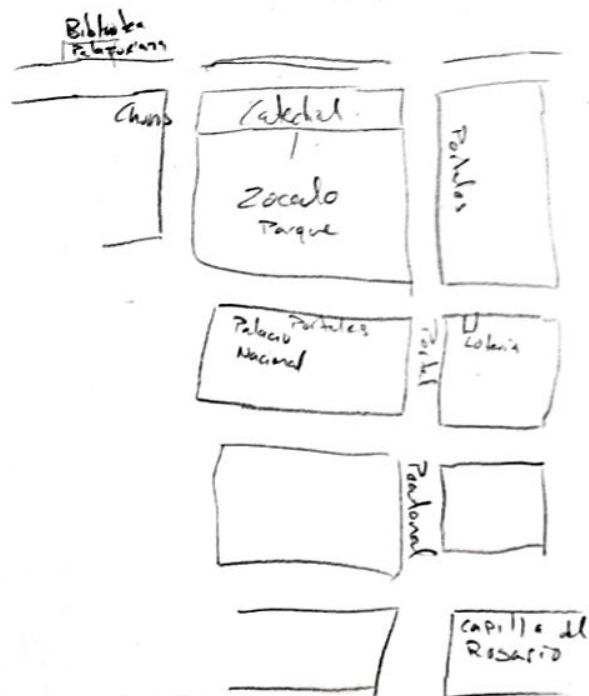
NOMBRE	EDAD	CIUDAD	ZÓCALO	CATEDRAL	HOTEL	PORTALES	PALACIO M.	COMERCIOS	GLOBOS	PEATONAL
Bárbara	12	Guadalajara	X	X						
Marisela	36	L.A.	X	X		X			X	
Mónica	61	N.Vallarta	X	X		X				
Gustavo	49	Playacar	X	X		X	X			X
Andrés	8	Guadalajara	X	X	X					
Karolina	43	Guadalajara	X	X	X	X				
Pilar	66	Puebla	X	X		X				
Elena	61	Puebla		X	X	X		X		
Belinda	58	Puebla								
Claudia	39	Villahermosa	X	X		X	X	X		
Marissa	65	Córdoba	X	X		X		X		
Rocío	44	Puebla	X	X	X	X	X			
NOMBRE	EDAD	CIUDAD	BICIS	COMIDA	VOLCANES	PARQUES	MUSEOS	BIBLIOTECA	TEATRO	IGLESIAS
Bárbara	12	Guadalajara		X		X	X		X	X
Marisela	36	L.A.	X		X					X
Mónica	61	N.Vallarta		X		X	X			X
Gustavo	49	Playacar				X		X		X
Andrés	8	Guadalajara				X				X
Karolina	43	Guadalajara	X	X		X	X	X		X
Pilar	66	Puebla					X			
Elena	61	Puebla		X	X		X			X
Belinda	58	Puebla		X			X			X
Claudia	39	Villahermosa		X			X	X		X
Marissa	65	Córdoba		X			X			
Rocío	44	Puebla		X			X			X

Tabla 13. Elaboración propia. Hitos que se mencionan en los mapas mentales

En la tabla anterior podemos ver que los hitos del centro histórico que más están presentes en el imaginario de las personas a las que se les solicitó hacer un mapa mental son en primer lugar la catedral, en segundo el zócalo y las iglesias y en tercer lugar los portales, los sitios gastronómicos y los museos. Curiosamente tienen el mismo número de tres referencias los comercios, las bibliotecas y el Palacio Municipal. Los hoteles y parques también son referentes del centro de la ciudad. Podemos decir en esta encuesta que el centro histórico de Puebla es un centro con una oferta preferentemente turística y cultural. Además de los hitos que se han enlistado en la tabla 13 una sola vez se menciona un banco, un cine, telégrafos, el Carolino, el IMSS, los dulces, barrios y dos veces El Sol de Puebla.



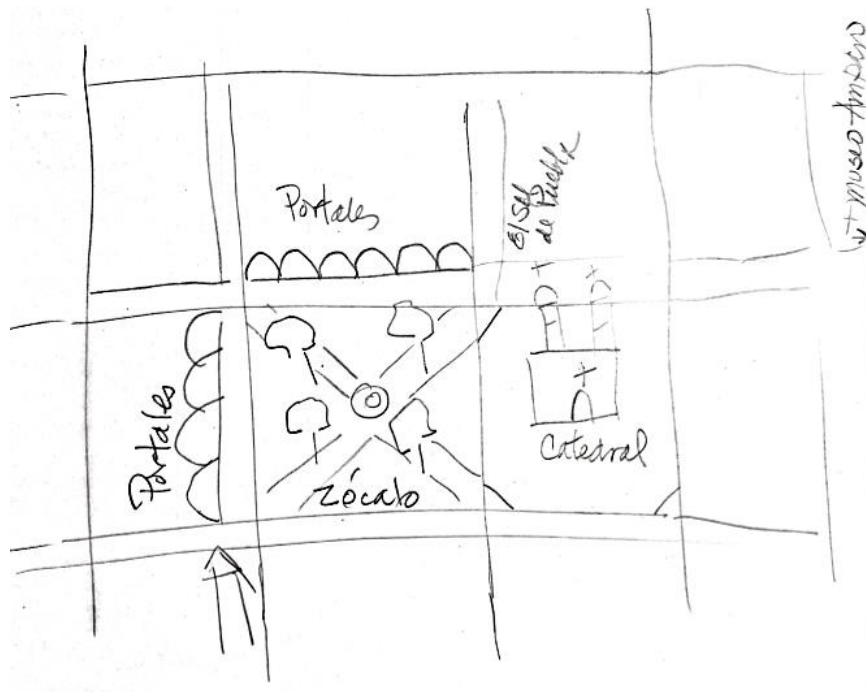
Bárbara, Guadalajara, Jal.



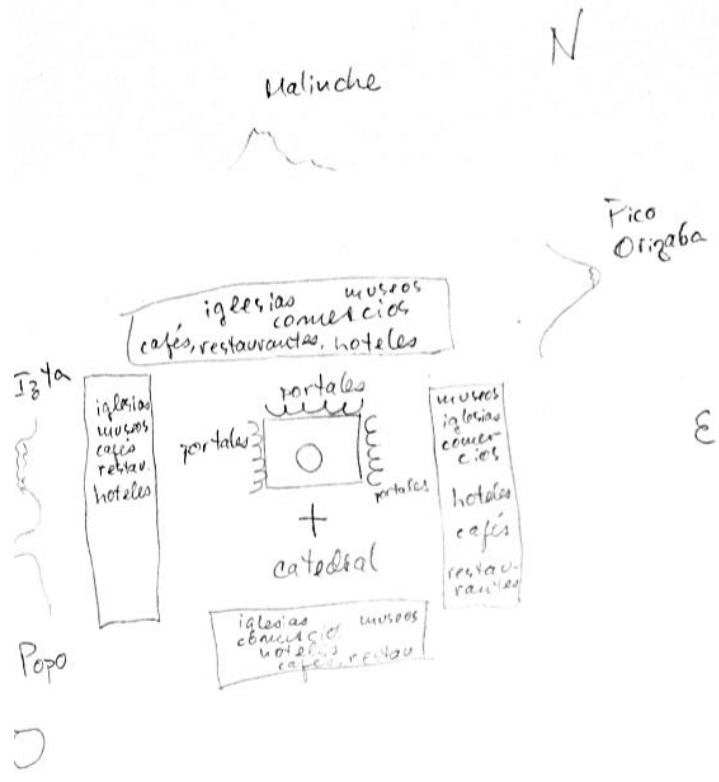
Gustavo, Playa del Carmen, Q.R.



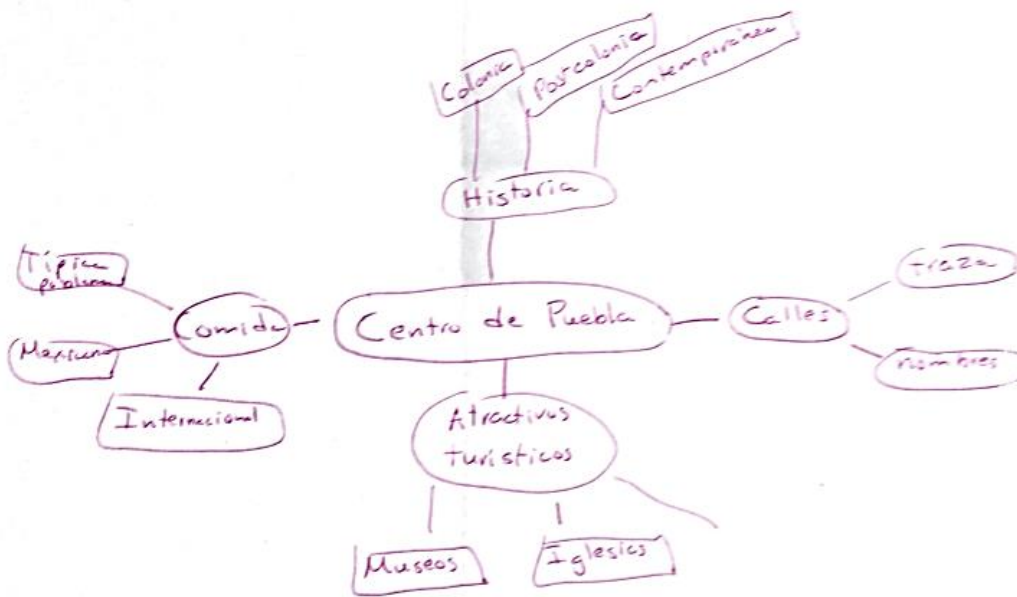
Andrés, Guadalajara, Jal.



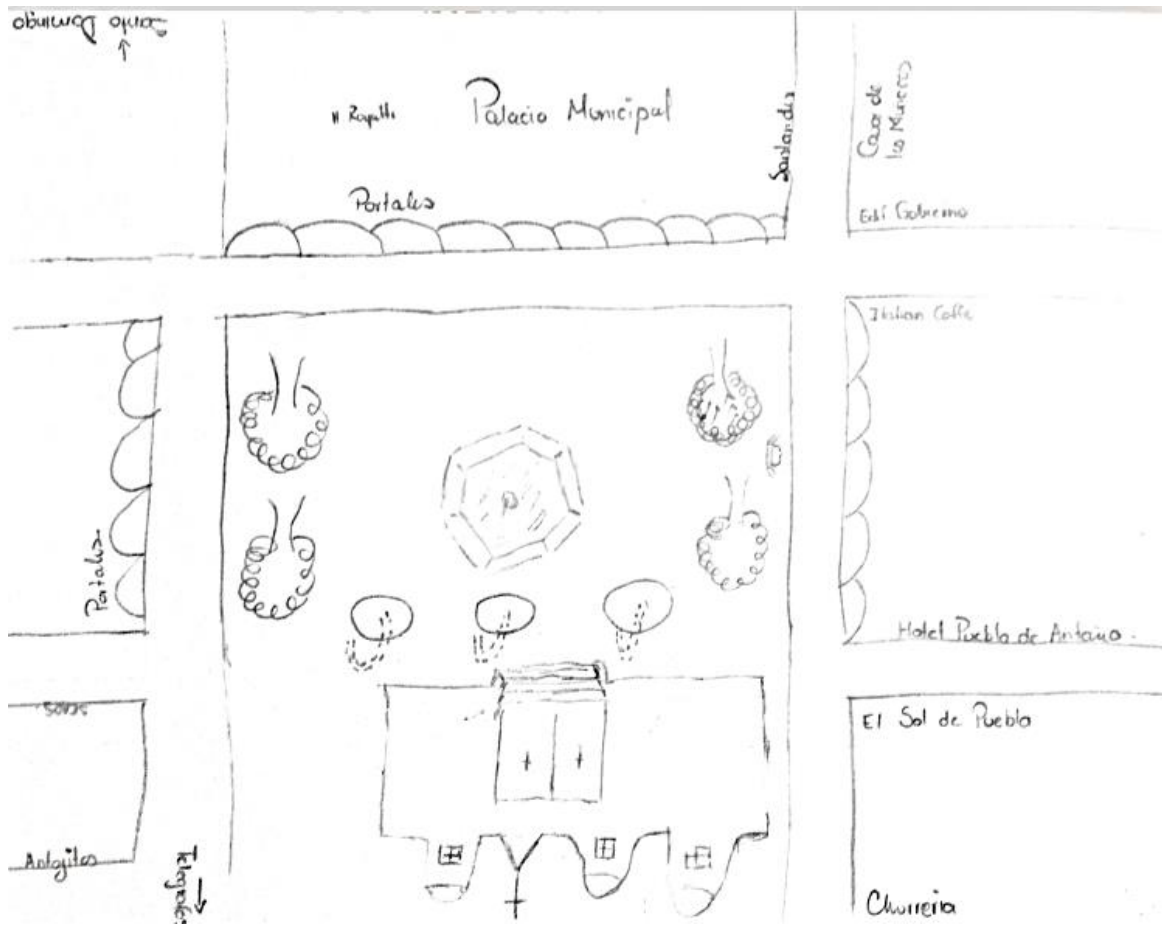
Pilar, Puebla, Pue.



Elena, Puebla, Pue.



Belinda, Puebla, Pue.



Rocío, Puebla, Pue.

Capítulo Sexto.

I- Conclusiones.

De las transformaciones más señaladas en esta tesis respecto al funcionamiento y organización actual de la ciudad de Puebla, se presentan las conclusiones de la investigación sobre la movilidad y el modelo de gentrificación que se ha dado dentro del centro histórico y se intentará prefigurar algunas propuestas para el futuro de esta centralidad en ambos temas.

En esta tesis se presentan conclusiones de los dos temas principales, la movilidad y la gentrificación en el centro histórico de la ciudad de Puebla, donde el detonante común es la turistificación promovida por las políticas públicas para la reactivación económica y repoblación de dicha centralidad, para bien y para mal.

En el caso de la gentrificación esta dicotomía se presenta a partir de que la inversión tanto pública como privada ha estado enfocada en la habilitación del espacio público y el rescate de casonas para atraer turistas, aunque no para mejorar la calidad de vida de los habitantes del centro histórico; rescata y pone a la vista de los visitantes áreas del patrimonio edificado, ocultando las que no son atractivas al mercado turístico. Además, la oferta de servicios turísticos importa costumbres y hábitos globales y al modificar los usos del suelo invisibiliza y acaba con las costumbres y tradiciones originales de los barrios y sus habitantes. La mercantilización del centro histórico imposibilita la presencia de los grupos sociales de bajos recursos. Se arman montajes con el rescate de los valores tangibles pero se olvidan de la puesta en valor de los intangibles. Se concluye que el centro histórico de Puebla ha sido mercantilizado a través de su turistificación sin que haya existido un rescate para la habitabilidad.

Los programas de las políticas públicas han llevado a cabo acciones de recuperación y revitalización de áreas urbanas de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla. A partir de ello, o en acuerdo previo, la inversión privada se ha enfocado en restaurar y habilitar casas antiguas en los sectores restaurados para su mercantilización dentro del sector

turístico. El beneficio de rescatar casas deterioradas ha contribuido a la puesta en valor del patrimonio edificado, sin embargo, con la turistificación del centro histórico de Puebla como fin y con la globalización del mercado turístico se han modificado los usos del suelo y con ello se pierden las costumbres y tradiciones de los barrios intervenidos. Por otro lado, con el incremento de las rentas y el valor del suelo se ha generado la gentrificación con la consiguiente segregación de los comerciantes y habitantes de bajos recursos.

En el trabajo de campo realizado se observó que el proceso de turistificación de la zona de monumentos ha seguido expandiéndose dentro y fuera de la poligonal de estudio que se determinó para de análisis de las modificaciones del uso del suelo, con la consiguiente generación de gentrificación turística y del marketing. En esta investigación se ha observado cómo dicha expansión ha crecido hacia el poniente del Proyecto del Paseo del Río de San Francisco y actualmente hacia el oriente en el barrio de El Alto.

El proceso de turistificación de los centros históricos que se estudia en esta tesis tiene un fuerte impacto sobre los precios de los alquileres, los desplazamientos de la población local, la convivencia social, la transformación de los usos del suelo, la pérdida del comercio de barrio y de las costumbres y tradiciones de sus habitantes.

En el proceso de turistificación del centro histórico, es necesario buscar un equilibrio entre el rescate del patrimonio edificado de la zona de monumentos para su utilización turística y el incremento de las rentas que vuelve excluyente para las mayorías su uso habitacional.

Hay que tratar de rescatar y preservar no solamente los valores patrimoniales tangibles sino también por igual los intangibles como son las tradiciones y costumbres de la ciudad de Puebla. De igual manera, es importante que la modificación de los usos del suelo que privilegian al mercado de alto rango y ocasionan el incremento de las rentas no inhiban la permanencia de los comercios tradicionales de barrio.

En esta tesis se ha analizado también la oferta de alquiler de vivienda a través de plataformas de internet, la que se analiza en este trabajo es Airbnb. Estas plataformas han fomentado la inversión privada en el hospedaje, con lo que se ha incrementado el flujo de turistas y visitantes. Con esto, el centro histórico se ha venido turistificando progresivamente, el incremento de las rentas ha transformando el espacio urbano, han

desaparecido los comercios destinados a los habitantes locales y han llegado franquicias globales y comercios de marcas costosas, relegando al ciudadano que no tiene suficiente poder adquisitivo.

Como se ve en el apartado de turismo, en algunas zonas turísticas de la CDMX los hospedajes de Airbnb ya superan a los clásicos, como en la céntrica alcaldía de Coyoacán, donde habría mil 500 cuartos de la plataforma contra 982 regulares, (EFE/Milenio/ 18 de febrero de 2020). Esa situación es desventajosa para los hoteles que además de pagar impuestos y licencias de funcionamiento, efectúan inversiones que están normadas y certificadas por varias dependencias y cuentan con una planta laboral con las prestaciones de ley.

La plataforma Airbnb y otras menos populares son las que generan una mayor gentrificación turística. Esto debido que en departamentos y cuartos que anteriormente eran rentados a un bajo costo a personas de bajos recursos ahora son rentados por día o semana a personas con un mayor poder adquisitivo, segregando a familias que tradicionalmente habitaban en el centro histórico de Puebla, segregándolos a la periferia e incrementando sus costos y tiempo de desplazamiento.

En este tema de las plataformas de oferta de hospedaje se propone que esta utilidad privada no gravada sea fiscalizada y se utilicen dichos ingresos a la implementación de mobiliario urbano, áreas verdes y paraderos multimodales.

Al final de este capítulo se propone la creación de un laboratorio de análisis (LAJSC, propuesto por la Asamblea Universitaria 25/02), donde una de sus funciones estaría orientada al análisis de los programas de políticas públicas en los que se promueven la turistificación y mercantilización de la zona de monumentos, esto con el fin de encontrar un equilibrio entre la puesta en valor del patrimonio edificado y el incremento de las rentas; así como entre las modificaciones del uso del suelo y la pérdida de las costumbres y tradiciones, lo que ha provocado la gentrificación turística del centro histórico de la ciudad de Puebla.

Es importante aclarar que las acciones de las políticas públicas y la inversión privada continúan día con día avanzando, como lo vemos con el proyecto de rehabilitación del

barrio de El Alto. Se espera que los resultados se traduzcan en un beneficio social para las mayorías y que la turistificación de la zona de monumentos de la ciudad de Puebla genere empleos bien remunerados y espacios que sirvan para la promoción de nuestra cultura y que se logre un equilibrio entre la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible.

Por lo tanto se propone que la turistificación del centro histórico de Puebla vaya acompañada de la promoción cultural del patrimonio edificado, así como de las tradiciones y costumbres de los barrios. Con ello se podrá evitar la penetración de hábitos extranjeros y se revaloren, promuevan y difundan los propios, siendo esto lo que principalmente atrae a los turistas en su visita a Puebla.

Como conclusión, la hipótesis en esta tesis sobre la gentrificación del centro histórico de Puebla acerca de que ésta se ha generado por su turistificación, se comprueba con el trabajo de campo sobre las modificaciones del uso del suelo realizado en una poligonal dentro del centro histórico; con el estudio de las diferentes características de gentrificación encontradas por diversos investigadores; con los datos del incremento de llegada de turistas y del número de cuartos de hotel existentes y con el estudio de casos análogos en otros centros históricos de Europa, Estados Unidos y Latinoamérica se confirma la hipótesis de que con la turistificación de los centros históricos se crea el modelo de gentrificación turística.

Otra conclusión es que la gentrificación turística ha traído al centro de la ciudad de Puebla habitabilidad eventual y temporal en las casas que posterior a su deterioro y abandono fueron restauradas y habilitadas para su utilización enfocada hacia el turismo. De tal manera que por el momento no se percibe una aristocratización propia del fenómeno de la gentrificación típica anglosajona o angloamericana.

Resumen de las conclusiones de gentrificación:

- El modelo de gentrificación que se ha dado en el centro histórico de Puebla es el la gentrificación turística.
- Por el momento no se presenta el caso de gentrificación típica anglosajona o aristocratización de la centralidad.
- El despoblamiento paulatino del centro de la ciudad a través de varias décadas ha propiciado el deterioro de las viviendas y generado áreas vulnerables dentro de él.
- El detonante de la gentrificación ha sido la turistificación promovida por las políticas públicas para la reactivación económica y repoblación del centro histórico.
- La inversión privada para la habilitación de casas para servicio de hospedaje ha sido otro de los medios que han generado la gentrificación turística.
- Ha habido un incremento notable de la llegada de turistas y de cuartos de hotel.
- La plataforma Airbnb ha generado la habilitación de cuartos y departamentos rentados anteriormente para la habitación tradicional y ahora para la oferta turística.
- La mercantilización del centro histórico ha ocasionado el incremento de las rentas de los locales comerciales y del alquiler de vivienda.
- La llegada de turistas importa hábitos y servicios turísticos, pero inhiben las tradiciones y costumbres de los habitantes.
- Se han puesto en valor los valores tangibles y no los intangibles.
- Los usos del suelo se han modificado para servicios turísticos.
- El proyecto que inició el proceso de gentrificación en el centro histórico de Puebla fue el Proyecto Paseo del Río de San Francisco.
- A partir de ese proyecto, las políticas públicas y la inversión privada se han expandido hacia el centro de la ciudad y actualmente hacia el barrio del Alto.
- El modelo de gentrificación turística se presenta en la mayoría de los centros históricos del mundo.
- En los mapas mentales se observa que los hitos del centro histórico que más están presentes en el imaginario de las personas está en primer lugar la catedral, en

segundo el zócalo y las iglesias y en tercero los portales, sitios gastronómicos y museos.

Propuestas:

- Añadir a la promoción turística la difusión de la cultura y la historia de la ciudad.
- Crear el laboratorio de análisis socioterritorial propuesto por la Asamblea Universitaria 25/02
- Organizar a los habitantes de los barrios como grupos colectivos con proyectos de defensa de las costumbres y tradiciones de su barrio contra las modificaciones socioterritoriales que genera la gentrificación turística.
- Formalizar y fiscalizar las plataformas digitales de hospedaje.

Veremos ahora las conclusiones de esta investigación sobre la movilidad. Con la creciente afluencia de turistas se han diversificado y multiplicado los traslados de origen y destino dentro del centro histórico y se ha incrementado el número de visitantes locales que acuden a disfrutar de los nuevos atractivos culturales y recreativos que se ofrecen actualmente en la zona de monumentos. Aunado a la tradicional función comercial del centro de la ciudad de Puebla, el incremento del turismo ha generado una afluencia vehicular caótica muy lejana a la movilidad universal que privilegia al peatón, al transporte colectivo y al uso de la bicicleta, predominando la invasión del automóvil en el espacio urbano, congestionando las calles, estacionándose en doble fila y lugares prohibidos, invadiendo plazas públicas y obstruyendo vías peatonales y ciclistas.

En este apartado se propone difundir los beneficios sociales de la movilidad universal. Hacerle ver a la sociedad que una movilidad sustentable no se refiere únicamente al medio ambiente sino también a la sociedad y su entorno patrimonial. La propuesta es diseñar una campaña de concientización a través de los medios y redes sociales con la participación de los colectivos y grupos que han venido trabajando sobre el tema, reforzando los esfuerzos que ha realizado el Consejo de Movilidad de Participación Ciudadana de Puebla ante el

Congreso del Estado sobre el exhorto a los diputados para aprobar las reformas constitucionales sobre el Derecho a la Movilidad.

Para esa campaña se convocaría a las universidades y escuelas para elaborar carteles alusivos al tema de la movilidad sustentable que erradica la contaminación, los accidentes y devuelve el espacio público a los de abajo (de abajo de los autobuses y los automóviles). Esta sería una campaña muy creativa que además arrancaría desde las escuelas primarias, donde se vislumbre y promueva un futuro muy diferente al caos de movilidad que ahora se vive en el centro histórico de Puebla.

Para lograr una movilidad universal, incluyente y sustentable conforme a la pirámide de jerarquía de movilidad, las acciones de las políticas públicas deberán de continuar con la implementación de las cuatro rutas de metrobús proyectadas para el sistema RUTA, con sus líneas alimentadoras, siendo importante incrementar el número de unidades en circulación; diseñar una red de interconexión modal eléctrica dentro de la zona de monumentos; establecer más estaciones de bicicletas públicas conectadas entre sí y con las estaciones de otros modos de transporte, creando así una red de interconexión multimodal que libren al centro histórico del congestionamiento vehicular, la contaminación y accidentes viales, permitiendo así poder disfrutar de los bienes tangibles e intangibles de una ciudad que dentro de once años cumplirá quinientos años de su fundación. Conforme fue realizándose la investigación de esta tesis, han sido varias las acciones de las políticas públicas en infraestructura del transporte público, peatonal y ciclista llevadas a cabo específicamente en el centro histórico de la ciudad de Puebla y su conexión con la periferia.

Siguiendo los estratos de jerarquía de la pirámide de movilidad se presentan las siguientes conclusiones del análisis del funcionamiento actual de cada medio de desplazamiento.

El primer estrato en importancia es el destinado a los peatones, siendo un caso especial el de las personas con discapacidad y personas de movilidad reducida. Se ha incrementado mucho el flujo de visitantes, turistas, estudiantes, comerciantes, personas que trabajan en el centro de la ciudad de Puebla y otras que dentro de él se interconectan con diferentes modos de movilidad. Lamentablemente el ancho de banqueta ya es insuficiente para el aforo actual de peatones. Habría que ampliar dicha sección en las principales calles del

primer cuadro. Simplemente observando la calle peatonal de la 5 de Mayo podemos ver que el flujo de transeúntes es considerable, lo mismo ocurre en los portales y la avenida Reforma.

En el plan piloto de peatonización *Ándale* se observó que las acciones que implementó el gobierno no fueron debidamente difundidas y orientadas a que la población hiciera conciencia de los beneficios que aporta dicho modo de movilidad a la salud y a el medio ambiente y participe en su implementación, puesto que la participación ciudadana fue apática o en contra.

El espacio público debe ser amigable al peatón y permitir el disfrute de la zona de monumentos, si bien la función del centro de la ciudad ha sido primordialmente comercial, también ahora es la de un centro turístico y un campus universitario. Cualquier recorrido por el centro histórico debe permitir facilidad y seguridad para caminar y tener amplias perspectivas de disfrute del patrimonio edificado.

Se observa en el trabajo de campo que las interfaces semafóricas no destinan tiempo adecuado para que los peatones con cualquier capacidad u objetivo tengan tiempo de cruzar la calle sin la presión del automovilista que arranca instintivamente al encender la luz verde. Dentro de los espacios destinados a caminar se debe procurar sembrar árboles y equipar con mobiliario urbano áreas de descanso, encuentro e información turística.

Generalmente a todos los proyectos de peatonización se oponen los comerciantes del centro histórico, sin embargo, como ya se mencionó en páginas anteriores estos acaban recibiendo mayores beneficios económicos puesto que el flujo de visitantes, turistas y compradores se intensifica y se evita el paso contaminante de automóviles que solamente cruzan la ciudad dentro de su trayecto de origen y destino, no se paran a hacer compras y si lo hace es estacionándose donde es prohibido o en doble fila, obstaculizando el flujo automotor o invadiendo el espacio urbano peatonal y ciclista, lo cual provoca accidentes.

El segundo estrato dentro de la jerarquía de la pirámide de movilidad es la bicicleta. Ya se han comentado las acciones que han emprendido los gobiernos en este rubro de la movilidad. Destacan los 7.7 km. con que ahora se cuenta dentro del centro histórico y los proyectos de la nueva Secretaría de Movilidad Municipal para incrementarlos.

Es necesario conectar entre sí las ciclovías existentes para formar una red de vías destinadas al ciclista, para lo cual no es necesario hacer grandes y costosas obras, solamente hay que pintar líneas sobre la calle a un metro cincuenta de la banqueta, o tres metros si la vía es bidireccional y colocar la señalización horizontal y vertical adecuada.

Desde 2013 se contrató el servicio de bicicletas públicas, sin embargo el último contratante ha incumplido con la habilitación de nuevas ciclo-estaciones. Habrá que ofrecer a los usuarios los nuevos sistemas sin anclaje a estación fija de este medio amigable de transporte, mismos que ya funcionan en otras ciudades, principalmente la CDMX.

Otro aspecto que hay que contemplar es el del estacionamiento de la bicicleta particular, actualmente se cuenta con el proyecto para la estación terminal Margaritas de la línea dos de la RUTA de un estacionamiento para 400 bicicletas y una ciclovía para llegar a la estación. Para su realización se obtuvo un recurso de 500 mil euros de la Comisión Europea, a través del programa Euroclima que eligió este proyecto diseñado por la Secretaría de Movilidad del trienio anterior (www.e-consulta.com/ Septiembre 14, 2018) y que la actual Secretaría ha tenido contemplado construir.

La cultura de la bicicleta es muy incipiente en Puebla a pesar de haber contado el estado con carreras nacionales y de carácter internacional y tener grandes corredores poblanos en la historia de este deporte, como Juan Tlacuilo y el Rabanito Díaz. En los años setenta del siglo pasado la promoción del uso del automóvil como signo de distinción y progreso relegó el uso de la bicicleta. Despectivamente se llamaba a las ciudades donde era frecuente el uso de la bicicleta como *pueblo bicicletero*. Para mejorar la movilidad dentro del centro histórico es necesario que el ciudadano desaprenda los viejos hábitos y aprenda los nuevos del avanzado siglo XXI, todos respetando y aportando algo para lograr una movilidad universal.

Como tercer estrato dentro de la jerarquía de la pirámide de movilidad se encuentra el transporte colectivo. Como ya se ha dicho, la concesión del servicio de transporte colectivo tuvo en un principio un buen funcionamiento que podemos asegurar operaba organizadamente hasta el año de 1970. El crecimiento urbano y poblacional demandó nuevas rutas y extensión de las existentes. Estas, al igual que el crecimiento de la mancha

urbana no fueron bien planeadas. La implementación del uso de pequeñas combis y microbuses solamente saturó el tráfico vehicular, muchos motores trasladando pocas personas y muchas de las unidades presentando un deterioro lamentable. La sobreposición de rutas es otro causante de la saturación del arroyo vehicular. Todo es resultado de la concesión del servicio por compromisos políticos clientelares dejando la prestación del servicio a la sociedad como algo secundario y posterior a los intereses económicos de los concesionarios.

El servicio de la red urbana de transporte articulado RUTA parte de un estudio profesional de movilidad masiva. Ahora se cuenta con tres líneas en operación y están proyectadas otras cuatro. La implementación de ellas mejorará el desplazamiento de los ciudadanos y turistas dentro de la ciudad de Puebla. Las rutas alimentadoras deberán de incrementarse y procurar que las unidades sean eléctricas o híbridas. Es importante difundir las rutas alimentadoras de las líneas con mapas claros y promover las ventajas del uso de este transporte. Es curioso ver como los automovilistas se quejan del metrobús porque les impide circular en sus autos como antes (como antes del siglo XXI).

En esta tesis se propone una red de transporte eléctrico dentro del centro histórico, ya que su interconexión con las tres líneas que ahora funcionan del sistema de transporte RUTA y con una red de bicicletas públicas bien articulada, contribuiría a la disminución de la utilización del automóvil particular, beneficiaría a la economía de las familias con la implementación de una tarjeta multimodal, mitigaría la contaminación en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla y favorecería la implementación del sistema de transporte individual sustentable SITIS.

Anexo a las estaciones de esta red de autobuses eléctricos se deben implementar zonas de anclaje de bicicletas públicas, así como estacionamientos para motocicletas y bicicletas particulares, además de ampliar las áreas y número de cajones de estacionamiento para autos, principalmente en la periferia del centro histórico, con el fin de aminorar el cruce vial de automóviles por la zona de monumentos, además de delimitar la zona como Z30.

Para transportarse dentro del centro histórico ya sea para interconectarse con otros modos de transporte; visitar sitios culturales y turísticos; asistir al trabajo; ir a la escuela; hacer

compras o relajarse en un restaurante o café, la transportación se debe efectuar con BRT eléctrico, mitigando las emisiones de CO₂ además de eliminar el ruido y las vibraciones. Esto es, crear una red electro-móvil amigable con el patrimonio edificado, la sociedad y el medio ambiente.

En la siguiente tabla vemos el costo de inversiones efectuadas en la ciudad como el teleférico, el tren turístico y las vías y puentes elevados para bicicletas y lo comparamos con el número de autobuses BRT eléctricos que se podrían adquirir con esos montos.

El costo del modelo de transporte BRT que se utiliza para este estudio comparativo es el descrito en el análisis de tiempo para recorrer la Avenida Reforma en diferentes medios (Gráfica 24), siendo este el Citro LE Mercedes Benz eléctrico y cuyo costo es de 5,5 MDP, según información obtenida en la *ExpoTransporte* celebrada en Puebla del 16 al 18 de octubre de 2019.

INVERSIÓN	COSTO (MDP)	EQUIVALENCIA UNIDAD BRT
RUEDA DESMONTABLE ¹	400	72
TREN TURÍSTICO ²	1,113	202
CICLOVÍAS / PUENTES ³	271	49

Tabla 14.- Elaboración propia. Comparativo de inversiones. Datos: 1.-periodicooccidental.com 7/09/2017. 2.- La Jornada de Oriente. 20/06/2016. 3.- periodicooccidental.com 19/01/2017.

Un estudio de ingeniería del transporte daría la cantidad necesaria de BRT para transportar e interconectar a los transeúntes dentro del centro histórico de Puebla con estaciones de otros modos de movilidad. Con este servicio se reduciría el flujo de automóviles particulares con la consecuente reducción de emisiones CO₂, ruidos y congestionamientos viales. El espacio urbano resultante podría así ser ocupado por peatones, ciclistas, árboles y mobiliario urbano, cumpliéndose así con la jerarquía de la pirámide de movilidad.

Para la utilización de este transporte se podría acceder por medio de una tarjeta multimodal -como en la CDMX- con tolerancia de tiempo de transbordo para realizar alguna otra

actividad entre los diferentes modos de transporte y que requeriría de un solo pago de origen- destino. Este sistema brindaría un apoyo económico a la sociedad y facilitaría la movilidad universal dentro del centro de la ciudad, lo que permitiría poder realizar con seguridad y comodidad las diferentes funciones que ahí se desarrollan en la vida cotidiana.

Siguiendo con el análisis de la pirámide de movilidad, el cuarto estrato corresponde al transporte de carga, mismo que siempre ha estado reglamentado para su operación en horarios específicos. Es notorio ver cómo no se respetan los horarios, aunque cada vez se adquiere más conciencia y algunas empresas efectúan sus repartos en vehículos eléctricos o de tamaño reducido. Sin embargo, no dejan de verse por las mañanas camiones de gran tonelaje descargando su mercancía en casas antiguas habilitadas como bodegas dentro del centro histórico. Hay que vigilar que se cumpla con los horarios de carga y descarga en la zona de monumentos en concordancia con lo establecido en el COREMUN. (*Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla, 2013, p. 339*).

El quinto y último estrato corresponde al automóvil particular, ya sea de uso privado o público. En la década de 1940 a 1950 la modernidad estuvo volcada hacia la industria automotriz y en México el uso desmedido de dicho modo de transporte persiste después de casi ochenta años. El tranvía y el ferrocarril se dejaron de utilizar, pero el auto, los autobuses y camiones de carga se multiplicaron.

El automóvil particular es el que ocasiona el mayor número de problemas de tránsito dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla, se ha vuelto impráctico, congestionante y contaminante, es urgente que los ciudadanos aprendan a utilizar nuevos modos de desplazamiento. Son varias las líneas de acción que deberán ser implementadas para inducir al uso racional de este medio de transporte y mitigar los inconvenientes de su utilización, como es regular la velocidad de circulación a 30 Km/hr. (Z30); fomentar la compra de vehículos oficiales y de servicio público propulsados por energías limpias (electromovilidad); impulsar programas de vehículo compartido; implementar que el acceso al primer cuadro de la ciudad sea permitido a los automóviles a través de aplicaciones con códigos de acceso permitido o con pago de una tarifa; regular el estacionamiento en las calles del centro histórico e instalar parquímetros con el fin de reordenar el espacio público, así las calles no estarán ocupadas todo el día gratuitamente por los comerciantes y

oficinistas que estacionan sus vehículos frente o cerca de su trabajo. Es necesario instalar estacionamientos disuasorios en la periferia de la zona de monumentos y promover la utilización de rampas elevadoras en los ya existentes.

Actualmente la aplicación Parkimóvil permite el acceso a fraccionamientos y centros comerciales por medio de una aplicación de celular móvil que lee un código impreso en una columna instalada en los ingresos, así se levanta la pluma o barra que permite el paso del auto, efectuándose el cargo correspondiente a una tarjeta de crédito asignada por el usuario.

Haciendo un estudio de estos sistemas se podría permitir la entrada al centro histórico libremente a los residentes, trabajadores, vehículos de servicio público y emergencia y en horarios permitidos al transporte de insumos, otros vehículos tendrían un cargo por el acceso.

Algo que también se debe evitar es la invasión del espacio público por los vehículos automotores, es notable ver vehículos “oficiales” estacionados sobre planchas y calles peatonales de recintos culturales como el Teatro Principal, o de explanadas como la de la capilla de Dolores. De igual manera los sacerdotes y fieles se estacionan en atrios de los templos, como el de Guadalupe, San Marcos o Santa Teresa de Ávila, entre otros.

Lo más contaminante son los autobuses turísticos de empresas particulares que circulan al rededor del zócalo y lo utilizan como terminal. Esperemos que la información acerca de la puesta en operación de la terminal de la 4 Poniente de los autobuses Estrella Roja como estación de los turibuses sea cierta, aunque hasta el día 23 de febrero la terminal se encontraba cerrada y no se ven indicios de funcionamiento como estación de dichos autobuses turísticos.

Como ya se ha dicho en esta tesis, muchas de las acciones de las políticas públicas se enfocan a la construcción de infraestructura para la utilización del automóvil, camionetas y camiones de carga, así como autobuses de transporte colectivo. El mantenimiento de dicha infraestructura es por demás oneroso para el erario. Hay programas de bacheo en calles de colonias donde no se utiliza mucho el automóvil y tienen otras necesidades de servicios. También es notorio como cada trienio se efectúan trabajos de cambio de pavimentos, de asfalto a adocreto, adoquín, concreto estampado, concreto reforzado y últimamente de mini

adoquín de piedra en el arroyo vehicular y de mármol de Santo Tomás pulido en las banquetas, como se puede observar en la avenida Juárez, donde haciendo un cálculo podemos inferir que se colocaron treinta y tres mil metros cuadrados de adoquín que es incómodo al peatón, tránsito de bicicletas, carriolas, sillas de ruedas, diablos de carga y automóviles y se efectuó la colocación de cerca de veintiún mil metros cuadrados de piso pulido sobre los andadores peatonales, siendo este material resbaloso para el peatón, principalmente con la lluvia.

Esas obras han sido muchas veces efímeras y su construcción solamente estuvo enfocada a buscar votos en las siguientes elecciones y a obtener ganancias a través de sobreprecios en la ejecución de las obras.

Existen manuales de calles; para personas discapacitadas; de orientación al transporte sustentable; del peatón; del ciclista; y de tránsito vehicular, sin embargo su desconocimiento e indiferencia no permiten que exista una movilidad universal incluyente y equitativa. Para que haya una participación ciudadana adecuada hay que empezar por la educación vial del ciudadano. Para ello es necesario campañas de concientización respaldadas con señalética, trípticos y carteles como los que se muestran en la gráfica 35 y que estos sean difundidos a través de los medios de comunicación, en escuelas y redes sociales, sintetizando gráficamente dichos manuales y reglamentos. Sería interesante lograr que algún partido político costee estas campañas que impulsarían la movilidad universal dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla.

Algo que se debe mejorar es la correcta coordinación de los servicios técnicos y administrativos municipales, como son Planeación Urbana, Medio Ambiente y Movilidad, para delimitar ordenadamente en el espacio público áreas de estancia, andadores peatonales, vías para bicicleta y estaciones multimodales de transporte colectivo e individual.

Hay que proyectar la transición de la calle del siglo XX con su sobrepoblación automotora y hábitos contaminantes a la del siglo XXI, priorizando conforme al orden jerárquico de la pirámide de movilidad al peatón y a los sistemas de transporte individuales y colectivos sustentables, seguros y económicos para la sociedad.

Vemos que actualmente en Puebla se debate sobre el tema peatonal dentro del centro histórico y las acciones de políticas públicas orientadas al respecto. En los foros que se han llevado a cabo para conocer los puntos de vista de la ciudadanía han asistido los comerciantes, propietarios de estacionamientos y medios de comunicación, no así los de abajo (de los automóviles y camiones) que realizan sus traslados cotidianos a pie.

Se habla mucho de la concientización social en los temas de la movilidad universal. Sin embargo, la participación ciudadana debe empezar por desaprender y aprender las formas de traslado, la ciudadanía debe conocer los beneficios que la movilidad universal aporta a la salud individual, a la descontaminación del medio ambiente y al descongestionamiento vehicular del espacio urbano.

En muchas partes del mundo existen campañas de concientización sobre la movilidad universal, donde se privilegia a los desplazamientos peatonales, estrato principal en la pirámide de jerarquización de movilidad.



Gráfica 35.- Diversos carteles de concientización de movilidad universal tomados de internet.

El automovilista es el primer opositor a la peatonización, a las ciclovías, a los carriles segregados de metrobús y a las orejas peatonales de los cruces delimitadas con bolardos, mismos que sirven para la protección de los peatones, reducir la distancia de cruce entre las banquetas y como control de acceso a las zonas 30 Km. de vel./max. Llevamos medio siglo

y por costumbre utilizando desmedidamente la red viaria con automóviles, es necesaria una campaña informativa que oriente sobre los códigos, reglamentos y beneficios de cada estrato de movilidad.



Gráfica 36.- Pirámide de la jerarquía de movilidad urbana.

Ante la falta de ética, moral ciudadana y respeto a reglamentaciones y leyes, es importante crear programas y planes para la armonización de la movilidad ciudadana.

Como ejemplo está el Programa de Cultura Ciudadana, implementado por Antanas Mockus cuando fue Alcalde Mayor de Bogotá por dos períodos: (1995 - 1997 y reelecto para 2001 - 2003). Él formó y actualmente preside la *Corporación Visionarios por Colombia*, centro que investiga, asesora, diseña e implementa sin fines de lucro, acciones para lograr cambios voluntarios de comportamientos colectivos.

En su gobierno se implementaron varias iniciativas, como *La noche de las mujeres*, que prohibía una vez al mes la salida de hombres a menos de que estuvieran acompañados de una mujer, ejemplo curioso entre otros como la educación vial por medio de mimos en los cruces y las tarjetas ciudadanas que califican a los conductores de vehículos entre ellos mismos. Para ello fue necesario que los programas tuvieran difusión en los medios de comunicación para ser conocidos y debatidos por el público.

Lo importante es que con esas acciones emprendidas para mejorar el comportamiento colectivo, los índices de delincuencia y homicidios bajaron notablemente: de 80 homicidios por cada 100,000 residentes en 1993, a 18 homicidios en 2005.

En la actualidad en Puebla hay colectivos que llevan a cabo acciones en favor del peatón y del ciclista y existe una página en Facebook llamada *Transportate bien*, poco a poco la ciudadanía irá adquiriendo conciencia civil.

Por ser la concientización de la sociedad el elemento primordial para armonizar la vida cotidiana del centro histórico de Puebla, se considera muy importante la idea de la creación del *Laboratorio para la Administración de Justicia y la Seguridad Ciudadana* (LAJSC), propuesto por la Asamblea Universitaria 25/02 del día 6 de marzo de 2020 en esta ciudad de Puebla y donde participaron estudiantes de prácticamente todas las universidades

Este sería un medio excelente que funcionaría como observatorio de análisis de las políticas públicas generadoras de gentrificación y para la difusión de planes de acción en el tema de la seguridad en el transporte colectivo. Será importante aprovechar la unión y solidaridad de los estudiantes de la ciudad y el apoyo que la sociedad en su conjunto ha brindado a sus manifestaciones, tanto a la 25/02 como a las 8/9M.

Estas manifestaciones y asambleas se crearon por el grave problema de inseguridad que se ha suscitado en la utilización del transporte colectivo, tanto en los paraderos, caminando hacia ellos y a bordo de los autobuses. Lamentablemente se han venido incrementando los asaltos y robos a bordo de los autobuses de transporte colectivo, así como en el sistema de transporte universitario (STU) de la BUAP.

Como resultado de esta asamblea 25/02 se presentaron pliegos petitorios al gobierno y se establecieron cinco mesas de trabajo sobre las siguientes dinámicas de actuación:

- Comisión de Educación.
- Comisión Administrativa.
- Comisión de Género.
- Comisión de Infraestructuras y Movilidad.
- Comisión de Asuntos Internos.

Por su importancia, para darle seguimiento y como aporte a las soluciones que se plantean en las conclusiones de esta tesis, se retoman los acuerdos sobre las estrategias de

Infraestructuras y Movilidad emitidos en la Asamblea Universitaria 25/02 del día 6 de marzo de 2020.

Con respecto al STU las peticiones son las siguientes:

- *1.- Presentación del proyecto referente al sistema de seguridad cerrado en el STU.*
- *2.- Monitoreo y rastreo en tiempo real con un protocolo de respuesta inmediata ante situaciones de emergencia.*
- *3.- Mejorar y ampliar las rutas de movilidad atendiendo las necesidades particulares de los Complejos Regionales y sus respectivas sedes, para proveer una accesibilidad mayor a la comunidad universitaria.*
- *4.- Implementar protocolos de seguridad, que garanticen la integridad de los usuarios de dicho servicio.*

El punto tercero de estos acuerdos debería acoplarse al proyecto del transporte interbarrial del Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla (PPDUSCHMP) de 2015. A este proyecto de red de transporte interbarrial se deben de anexar ramales hacia los centros educativos y ser monitoreados los trayectos y estancia en los paraderos, ya que en el transporte colectivo ocurren un sin número de robos, asaltos y acoso a las mujeres, tanto a estudiantes como a la sociedad en su conjunto.

En el posgrado de estudios Socioterritoriales del ICSyH Alfonso Vélez Pliego se han formado mesas de trabajo sobre las cinco dinámicas de actuación con el fin de participar con el movimiento 25/02. En la mesa de trabajo de la comisión de Infraestructuras y Movilidad una de las propuestas fue establecer a mediano plazo un laboratorio de observación sobre la inseguridad en el transporte y para darle un seguimiento eficaz habrá que integrar diferentes disciplinas académicas.

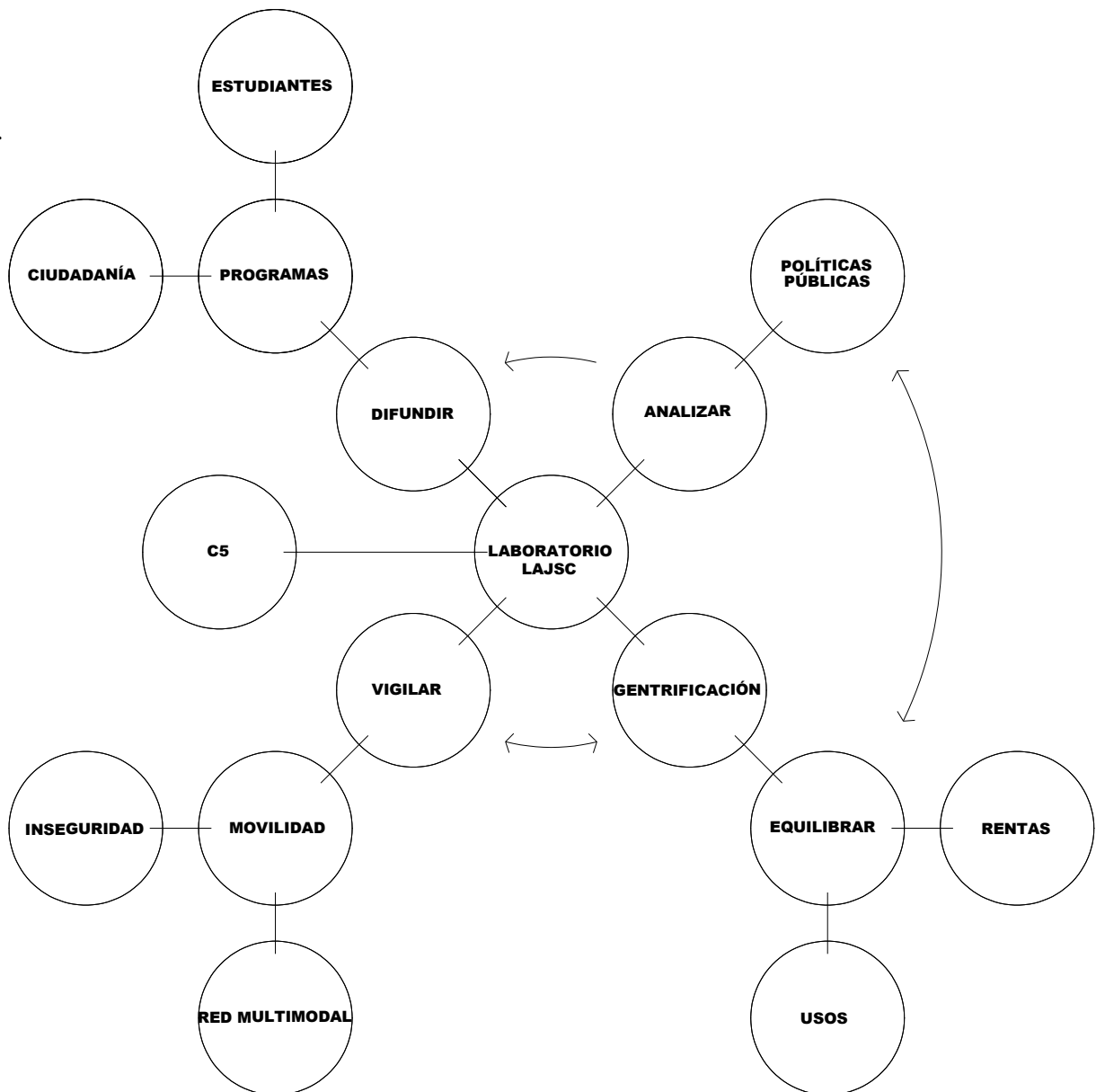
Es importante que el paro de actividades, asambleas y marchas de protesta del movimiento 25/02 no solamente queden como un suceso histórico, sino como un programa colectivo de actuación a mediano y largo plazo. Inclusive se ha propuesto incluir el tema de violencia de género dentro del programa académico del posgrado.

Uno de los puntos importantes de la comisión de Infraestructuras y Movilidad es:

5) exigir la modernización del transporte público (botones de pánico y cámaras de video),

Para implementar estos planes de actuación se pide la intervención conjunta de gobierno estatal, municipal y la comunidad universitaria para combatir los problemas de inseguridad y violencia.

En la siguiente gráfica 37 se presenta un esquema de las acciones que el laboratorio urbano propuesto podría realizar para solucionar los problemas presentados en esta tesis sobre la *Movilidad en la gentrificación turística del centro de la ciudad de Puebla*.



Gráfica 37.- Esquema operativo del laboratorio de análisis urbano.

Una primera acción sería analizar los programas de políticas públicas, dándole prioridad al apartado 4.4.2 de Movilidad Urbana del PPDUSCHMP de 2015 por ser el más reciente y por contemplar varias de las acciones necesarias para lograr una movilidad segura y sustentable dentro del centro histórico de la ciudad, así como a todos planes y programas que se presenten a partir de la implementación del laboratorio.

La segunda función estaría orientada al análisis de los programas de políticas públicas donde se promueva la turistificación y mercantilización de la zona de monumentos, con el fin de encontrar un equilibrio entre la puesta en valor del patrimonio edificado y el incremento de las rentas, las modificaciones del uso del suelo y la pérdida de las costumbres y tradiciones que provoca la gentrificación

Una tercera acción sería vigilar la seguridad dentro de la red de movilidad multimodal que se propone en esta tesis. Esta vigilancia estaría interconectada al Centro de Control, Comando, Comunicaciones y Cómputo (C5) en tiempo real, para poder atender al momento cualquier situación de inseguridad, acoso o violencia que ocurriese en el transporte colectivo, tanto público como universitario y estudiantil. El monitoreo en tiempo real también daría datos del funcionamiento de los demás estratos de la pirámide de movilidad.

La cuarta función del laboratorio sería difundir entre la ciudadanía a través de diferentes medios la síntesis de las acciones que demanden la participación colectiva en programas y actividades que busquen la armonización de la sociedad, enfocándose prioritariamente en lograr la seguridad dentro del transporte colectivo y en la implementación de una movilidad universal en el centro histórico de la ciudad de Puebla.



Fotografías propias. Marcha del movimiento estudiantil 25/2/2020.

Resumen de conclusiones de la movilidad actual dentro del centro histórico de Puebla:

- La creciente afluencia de turistas ha diversificado y multiplicado los traslados de origen y destino.
- Los atractivos culturales y recreativos también atraen visitantes locales al centro.
- La tradicional función comercial del centro de la ciudad persiste.
- El centro es cruce de origen-destino norte-sur y oriente-poniente en ambos sentidos.
- Los hábitos de transporte de los ciudadanos están muy lejos de una movilidad sustentable. Debemos desaprender y aprender a utilizar los nuevos sistemas individuales y colectivos.
- A partir de 2008 las políticas públicas inician proyectos de movilidad universal en el centro histórico de Puebla, sin embargo cada cambio de gobierno no ha aportado continuidad al tema, llegándose inclusive a suspender programas de beneficio en ese rubro.
- Las ciclovías están seccionadas, no ofrecen continuación de traslado seguro.
- Los anchos de las banquetas son insuficientes para el flujo actual de peatones.
- Las rutas de transporte están sobrepuestas en muchas vías del centro y fueron concesionadas como pago político a líderes y amigos del gobierno en turno.
- Los horarios del transporte de carga y sus volúmenes y peso no cumplen con la reglamentación establecida.
- El automóvil particular invade el espacio urbano destinado a plazas y parques.
- En general todos invaden las vías de comunicación de otros modos de transporte.
- Los programas de peatonización y disuasión de la circulación de los automóviles dentro del centro histórico siempre han tenido oposición por parte de los comerciantes establecidos y los automovilistas que lo utilizan como un nodo vial de cruce.
- Llevamos cincuenta años de privilegiar el uso del automóvil dentro de las calles de la ciudad que fueron diseñadas para la movilidad en carretas, a pie, o a caballo.

Propuestas:

- Difundir los beneficios sociales y ambientales de la movilidad universal por medio de carteles y programas de otros países que han dado buenos resultados.
- Crear campañas de concientización para el uso de los sistemas sustentables de transporte, tanto individuales como colectivos.
- Conseguir que algún partido político costee estas campañas que impulsarían la movilidad universal dentro del centro histórico de la ciudad de Puebla.
- Unirse a los esfuerzos del Consejo de Movilidad de Participación Ciudadana de Puebla y de los colectivos de ciclistas y de a pie.
- Pugnar con ellos para que continúe el gobierno con la implementación de las cuatro líneas de RUTA pendientes.
- Promover se lleve a cabo el proyecto del transporte interbarrial eléctrico propuesto en el PPDUSCHMP de 2015 para el centro histórico de Puebla.
- Ampliar la sección de banqueta en las principales calles del primer cuadro.
- Cualquier recorrido por el centro histórico debe permitir facilidad y seguridad para caminar y tener amplias perspectivas de disfrute del patrimonio edificado.
- Homologar que las interfaces semaforicas destinen tiempo adecuado para que los peatones puedan cruzar las esquinas tranquilamente.
- En los espacios destinados al peatón se debe procurar la siembra de árboles y equipar con mobiliario urbano áreas de descanso, encuentro e información turística y cultural a base de mapas con realidad aumentada.
- Reestablecer estaciones de bicicletas públicas cercanas a sitios culturales, turísticos, laborales y de interconexión multimodal. Existen dos estudios al respecto.
- Crear una red continua de ciclovías con las existentes y nuevas que las completen.
- Introducir nuevos sistemas de bicicletas públicas sin anclaje.
- Implementar una red de transporte eléctrico dentro del centro histórico que conecte con las tres líneas del sistema RUTA y con la red de bicicletas públicas.

- Darle seguimiento a las propuestas de la Asamblea Universitaria 25/02 referentes al transporte universitario y escolar con la creación de un laboratorio de observación sobre la inseguridad en el transporte.

Bibliografía.

Acuña, Percy. (2005). *Análisis formal del espacio urbano. Aspectos teóricos*. Perú: Universidad Nacional de Ingeniería.

Alvarado, Ilia y López, Álvaro. (2018). *Turismo, patrimonio y representaciones espaciales*. España: Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Edita, n°. 22. Tenerife.

Barrera, Rafael. (2014). *La polisemia y la lingüística de la gentrificación*. Bogotá: Cadernos Metròpole 16 (2014): 330. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2014-3202>.

Bauman, Zigmunt. (2000). *Modernidad líquida*. CDMX: Fondo de Cultura Económica.

Bazant, Jan. (2014). *Planeación urbana estratégica: métodos y técnicas de análisis*. CDMX: Trillas.

Betancourt, Raúl. (2014). *Activando una Artemisa consensuada*. La Habana: Universidad de La Habana.

Bournazou, Eftychia. (2017). *Gentrificación, Miradas desde la academia y la ciudadanía*. CDMX: UNAM.

Cabrera, Lorena. (2014). *El proyecto del Paseo del Río de San Francisco, Puebla, México. Gentrificación fallida, dirigida por el Estado y la inversión privada*. CDMX: Working paper series. Contested cities.

Carrión, Fernando. (2005). *El centro histórico como proyecto y objeto de deseo*. Santiago de Chile: Revista eure. Vol. XXXI No. 93.

Churchill, Nancy. (2008). *La patrimonialización como proceso hegemónico: la lucha para el significado de los barrios céntricos de Puebla*, en: *Sendas en la globalización*. Gómez, F. Puebla: BUAP.

Cócola, Agustín., Durán, Gustavo. y Janoschka, Michael. (2016). *La ciudad del siglo XXI : políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones*. Quito: Íconos, Revista de Ciencias Sociales 56.

Díaz, Iván. (2014). *El regreso a la ciudad consolidada*, en: *Ciudades No. 103*. Análisis de coyuntura, teoría e historia urbana, ISSN: 0187-8611. CDMX: UNAM.

Gainsforth, Sarah. (2020). *Piattaforme digitale e spazio urbano. Il caso Airbnb*, en: *Qué turismo*. Crítica urbana No. 10, enero 2020. Galicia, España, A Coruña.

García Canclini, Néstor. (1998). “*Introducción. Las cuatro ciudades de México*”, en Néstor García Canclini (coord.), *Cultura y comunicación en la Ciudad de México. Primera parte. Modernidad y multiculturalidad: La Ciudad de México a fin de siglo*. CDMX: Grijalbo/UAM-I.

Gehl, Jan. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Reverté.

Gil, Javier y Sequera, Jorge. (2018). *Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid*. Madrid: Empiria. Revista de Metodología de Ciencias Sociales.

Glass, Ruth. (1964). *London: Aspects of Change*. Londres: Centre for Urban Studies, University College of London.

Herce, Manuel. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.

Krier, Rob. (1976). *Suttgart, el espacio urbano*. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.

Lulle, Thierry. (2016). *Heterogeneización de la población del centro de Bogotá y espacios de vida cotidiana multiescalares*, en: *Cambios socioespaciales en las ciudades latinoamericanas: ¿Procesos de gentrificación?* Bogotá: Contreras, Lulle y Figueroa.

Maloutas Thomas. (2011). *Contextual diversity in gentrification research*, *Critical Sociology*, Vol. 38/1: 33-48). Article first published online: July 29, 2011. Athenas, Harokopio University and National Centre for Social Research.

Manual de calles. (2018). *Diseño vial para ciudades mexicanas*. CDMX: SEDATU.

Manual de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable. (2009). CDMX: Centro de transporte sustentable, CTS México y Embajada Británica en México.

Méndez, Eloy. (2017). *Narrar la ciudad*. Puebla: BUAP.

Mendoza, Viridiana. (2014). *La verdad sobre el 'share economy*. México: Forbes México.

Meneses, Rodrigo. (2011). *Legalidades públicas. El derecho, el ambulante y las calles en el centro de la ciudad de México. (1930-2010)*. CDMX: Centro de Investigación y Docencia Económicas. UNAM.

Montero, Carlos. (2002). *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: Un estudio comparativo*. Puebla: BUAP.

Morgani, Rodolfo, y Rizzo, Pablo. Compiladores. (2014). *Urbanismo neoliberal y conflictos urbanos en Mendoza*. Mendoza: Guaymallen: Quellqasqa.

Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla. (2013). Puebla: IMPLAN.

Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.(1990-1993). Puebla: Gobierno del Estado de Puebla.

Programa de Desarrollo Urbano de Puebla. (1991). Capítulos II y III. H. Puebla: Ayuntamiento de Puebla 1990-1993.

Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico. (1990-1993). Puebla: Ayuntamiento de Puebla 1990-1993.

Programa Regional de Ordenamiento Territorial. (1990-1993). Puebla: Gobierno del Estado de Puebla.

Rodríguez Tarduchy, Ma.José. (1974). *El centro comercial Carmen-Preciados*, revista *Ciudad y Territorio (Madrid:leal)*, n° 2.

Rojo, Félix. (2016). *La gentrificación en los estudios urbanos*. Sao Paulo: Cadernos Metr pole.

Rosas, Francisco, y Ventura, Ma. Teresa. (2014). *El desarrollo de una colonia industrial en Puebla: el Estanque de los Pescaditos (1883-1913)*, publicado en *Graffylia*, número 18. Puebla: BUAP.

Smith, Neil. (2012). *La Nueva Frontera Urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños.

Tapia, Maricarmen. (2020). *Qué turismo para nuestras ciudades*, en: *Crítica urbana* No. 10. A Coruña: Tapia, M. y Bouza, J.

Tirado, Gloria. (1996). *Entre la rienda y el volante*. Puebla: H. Ayuntamiento Municipal de Puebla.

V lez-Pliego, Francisco. (2007). *Producción, Consumo y Apropiación del Espacio Urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla*. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso V lez Pliego”. BUAP.

Yúdice, George. (2008). *Modelos de desarrollo cultural urbano:  gentrificaci n o urbanismo social?* México: Alteridades, UAM, Iztapalapa.

Recursos de internet.

mucho ayuda el que nos visita

www.airbnb.com

www.bing.com/images

(<https://capitanswing.com/prensa/la-segunda-vida-de-las-ciudades>).

www.che-fare.com

www.datatur.sectur.gob.mx

www.diariocambio.com.mx

www.e-consulta.com

www.forbes.com.mx

www.fundeu.es

www.google.com/maps

<https://lavapiesdondevas.wordpress.com>

www.milenio.com

www.parisando.com/ile-de-la-cite/

www.rmvequipos.com

Periódico Oficial del Estado de Puebla/ 2 de marzo de 2015.

www.taupla.com Consultores de Urbanismo y Arquitectura. Madrid. Glosario

www.unotv.com

<http://mexico.itdp.org/noticias/ya-puedes-descargar-el-manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas/>

<https://bit.ly/2FfQiYh> Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos.

http://wriciudades.org/sites/default/files/DOTS_Manual.pdf

www.wikipedia.org

Apéndices.

1.- Significado de siglas.

AAA.- American Automobile Association.

AGEB.- Área geoestadística básica.

AEEP.- Asociación de Estacionamientos del Estado de Puebla.

ASA.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

BANOBRAS.- Banco Nacional de Obras y Servicios.

Blvd.- Boulevard.

BRT.- Bus rapid transit.

BTR.- Bus de tránsito rápido.

BUAP.- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

C5.- Centro de Control, Comando, Comunicaciones y Cómputo.

CANAPAT.- Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo.

CAPU.- Central de Autobuses de Puebla.

C.H.- Centro histórico

CIS.- Centro Integral de Servicio y Atención Ciudadana.

CDMX.- Ciudad de México.

CO².- Dióxido de carbono.

CFE.- Comisión Federal de Electricidad.

CONAPO.- Consejo Nacional de Población.

CONAVI.- Comisión Nacional de Vivienda.

COREMUN.- Código Reglamentario Municipal.

DUIS.- Desarrollo Urbano Integral Sustentable.

FONADIN.- Fondo Nacional de Infraestructura.

FOVISSSTE.- Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.

GPEDUIS.- Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables.

ICSyH.- Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vález Pliego.

IBERO.- Universidad Iberoamericana.

INAPAM.- Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores.

INEGI.- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INFONAVIT.- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.

INAH.- Instituto Nacional de Antropología e Historia.

LAJSC.- Laboratorio para la Administración de la Justicia y la Seguridad Ciudadana.

LAST.- Laboratorio de Estudios Socioterritoriales.

LdV.- Lavapiés ¿Dónde vas?

OCDE.- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

PDRA.- Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.

PORRCH. Programa Operativo de Reutilización y Revitalización del Centro Histórico.

PDUCPCP. Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Puebla.

PPDUMCIPR.- Programa Parcial de Desarrollo Urbano, Mejoramiento, Conservación e Integración del Paseo del Río.

PPDUSCHMP. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico del Municipio de Puebla.

PROMEXICO.- Fideicomiso del Gobierno de México sectorizado a la Secretaría de Economía que promovía el comercio y la inversión extranjera.

PRSF.- Proyecto Paseo Río de San Francisco.

RBP.- Red de bicicletas públicas.

RUTA.- Red Urbana de transporte Articulado.

SBP.- Sistema de bicicletas públicas.

SCT.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SECTUR.- Secretaría de Turismo.

SEDATU.- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

SEMARNAT.- Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

SENER.- Secretaría de Energía.

SFCI.- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria,

SHF.- Sociedad Hipotecaria Federal.

SITIS.- Sistema de transporte individual sustentable.

SSC.- Secretaría de Seguridad Ciudadana.

STU.- Sistema de transporte universitario (BUAP).

UAM-I.- Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

UNAM.- Universidad Nacional Autónoma de México.

UNESCO.- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Z30.- Zona de velocidad máxima de 30 Km.

8/9M.- Marcha de mujeres del 8 de marzo y *Un día sin mujeres* del 9 de marzo.

25/02.- Movimiento de protesta contra la inseguridad en Puebla iniciado el veinticinco de febrero en dicha ciudad.

2.- Índice de mapas.

Mapa 1.- Límite de la zona de monumentos de acuerdo al INAH.....	29
Mapa 2.- Áreas geoestadísticas básicas del INEGI en la zona de monumentos.....	33
Mapa 3.- Gentrificación de la Île de la Cité e Île de Saint-Louis, París.....	54
Mapa 4.- Plano de Diagnóstico de degradación por zonas del PPDUSCHMP.....	74
Mapa 5.- Plano del Plan de Repoblamiento de la Zona de Monumentos del Municipio de Puebla. Secretaría de Desarrollo y Obras Públicas. 2011-2014.....	79
Mapa 6.- Poligonal de la zona de investigación de uso del suelo actual.....	84
Mapa 7.- Los cinco sectores donde se estudia el cambio de uso del suelo y las veintisiete manzanas del Proyecto Río San Francisco (PRSF).....	89
Mapa 8.- Los cinco sectores del trabajo de campo.....	90
Mapa 9.- Sector 1. Barrio de los Sapos.....	91
Mapa 10.- Sectores 2 y 3. El Parián y el Barrio del Artista.....	92

Mapa 11.- Sector 4. San Francisco.....	93
Mapa 12.- Sector 5. Museo Amparo (Centro).....	94
Mapa 13.- Plano de la ciudad de Puebla de 1863.....	104
Mapa 14.- Expansión del PRSF hacia el barrio de El Alto. Elaboración propia.....	105
Mapa 15.- Circulación de transporte público.....	117
Mapa 16.- Plano del sistema de transporte interbarrial.....	156
Mapa 17.- Llegada de personas al Aeropuerto Hermanos Serdán, Terminal CAPU y paradero de autobuses de turismo en Analco.....	182
Mapa 18.- Principales destinos de desplazamiento. Los usos del suelo de la segunda mitad del siglo XX.....	189
Mapa 19.- El cruce de automóviles y transporte colectivo a través de la zona de monumentos pasando por el zócalo.....	190
Mapa 20.- Plano de la red viaria de tranvías.....	193

3.- Índice de gráficas.

Gráfica 1.- Esquema 1. Marco teórico.....	9
Gráfica 2.- Esquema 2. Marco teórico del estudio de gentrificación.....	10
Gráfica 3.- Esquema 3. Marco teórico del estudio de movilidad.....	20
Gráfica 4. Análisis de conceptos e instrumentos.....	25
Gráfica 5.- Esquema del trabajo de campo realizado.....	26

Gráfica 6.- Población del centro histórico de Puebla de los años de 1900 a 2010.....	32
Gráfica 7.- Proceso de gentrificación en la zona de monumentos de la ciudad de Puebla.	36
Gráfica 8.- Programas de gobierno y proyectos que se estudian en esta tesis.....	39
Gráfica 9.- Economía lingüística del término gentrificación.....	47
Gráfica 10.- Promoción de un bien raíz en el barrio de Islington,.....	48
Gráfica 11.- Plaza de Lavapiés. Madrid, España.....	56
Gráfica 12.- Esquema 4. Generadores de gentrificación.....	63
Gráfica 13.- Generadores de gentrificación de Félix Rojo .	69
Gráfica 14.- Esquema 5. Medios de gentrificación.....	72
Gráfica 15.- Nuevos usos del suelo en la poligonal de estudio.....	95
Gráfica 16.- Proceso de gentrificación en el centro histórico de Puebla.....	96
Gráfica 17.- Sistemas regulatorios de Antanas Mockus.....	110
Gráfica 18.- Incremento de la población en el municipio de Puebla.....	115
Gráfica 19.- Pirámide de la jerarquía de movilidad urbana.....	124
Gráfica 20.- Vehículos registrados en circulación en 2017. Estado de Puebla.....	126
Gráfica 21.- Porcentaje del tipo de automóvil en circulación. Estado de Puebla. 2017....	127
Gráfica 22.- Análisis de tiempo en diferentes medios para recorrer la Avenida Reforma entre 9 y 7 Norte-Sur.....	129
Gráfica 23.- Ocupación del arroyo vehicular.....	130
Gráfica 24.- Autobús tipo BRT transporta 37 personas.....	130
Gráfica 25.- Tiempos de recorrido en una avenida y tiempo fase semafórica.....	131
Gráfica 26.- Taxis circulando por el zócalo.....	143

Gráfica 27.- Comparativo de inversiones.....	157
Gráfica 28.- Llegada de turistas en el mes de julio de 2005 a 2018.....	159
Gráfica 29.- Cuartos disponibles en los meses de julio de 2009 a 2019.....	160
Gráfica 30.- Llegada de turistas a la ciudad de Puebla. Mes de julio de 2009 a 2019.....	161
Gráfica 31.- Llegada de turistas por categoría de 1 a 5 estrellas. Mes de julio de 2005 a 2019.....	162
Gráfica 32.- Llegada de pasajeros al Aeropuerto Hermanos Serdán. 2017-2019.....	177
Gráfica 33.- Visitantes que llegan al centro histórico.....	183
Gráfica 34.- Ruta de la gentrificación turística.....	184
Gráfica 35.- Diverso carteles de concientización de movilidad universal.....	218
Gráfica 36.- Pirámide de la jerarquía de movilidad urbana.....	219
Gráfica 37.- Esquema operativo del laboratorio de análisis urbano.....	222

4.- Índice de tablas.

Tabla 1.- Programas de Gobierno que se estudian en este trabajo.....	43
Tabla 2.- Principales revistas estudiadas que contienen artículos de gentrificación en sus títulos, 2010-mayo 2015. Fuente: Félix Rojo.....	70
Tabla 3.- Conceptos centrales desde donde se aborda la gentrificación.....	71
Tabla 4.- Tipos de gentrificación identificados	71
Tabla 5.- Nuevos usos del suelo encontrados en la poligonal de estudio.....	95

Tabla 6.- Emisiones CO2 por tipo de transporte.....	125
Tabla 7.- Trabajo de campo: Av. Reforma, entre 9 y 7 Norte-Sur. Puebla.....	131
Tabla 8.- Análisis de tiempo de trayectoria de cinco modos de transporte.....	142
Tabla 9.- Prueba piloto de peatonización Ándale.....	145
Tabla 10.- Llegada de turistas en el mes de Julio años 2005-2019.....	165
Tabla 11.- Llegada de turista a hoteles y moteles en Semana Santa, 2017-2019.....	173
Tabla 12.- Ocupación de hoteles en el mes de octubre 2015-2019.....	185
Tabla 13.- Hitos que se mencionan en los mapas mentales	198
Tabla 14.- Comparativo de inversiones.....	214