



POSGRADO EN ESTUDIOS
SOCIOTERRITORIALES



ICSYH



CAMINABILIDAD

EN EL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA
ANÁLISIS DE SU INFLUENCIA EN LA DINÁMICA DE
LA CIUDAD: PROPUESTAS & PERCEPCIONES

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTORA EN ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES
CON OPCIÓN TERMINAL EN MOVILIDAD URBANA Y SUSTENTABILIDAD
PRESENTA: MARIA FERNANDA OROZCO ESPINOSA





BUAP



ICSYH



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

“ALFONSO VÉLEZ PLIEGO” (ICSYH-AVP)

CAMINABILIDAD EN EL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA

ANÁLISIS DE SU INFLUENCIA EN LA DINÁMICA DE LA CIUDAD:

PROPUESTAS Y PERCEPCIONES

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE

DOCTORA EN ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES

CON OPCIÓN TERMINAL EN MOVILIDAD URBANA Y SUSTENTABILIDAD

PRESENTA

MARIA FERNANDA OROZCO ESPINOSA

MATRICULA: 222560747 CVU: 851904

DIRECTOR DE TESIS

DR. FRANCISCO MANUEL VÉLEZ PLIEGO (†) ID. 100062755 CVU: 293213

CODIRECTOR

DR. LUIS ENRIQUE BUENO CEVADA ID. 100316988 CVU: 482345

ASESOR

DR. SALVADOR PÉREZ MENDOZA ID. 100103077 CVU: 20028

ASESOR EXTERNO

DR. CARLOS FRANCISCO VALVERDE DÍAZ DE LEÓN

LECTORA

DRA. LILIA VARINIA CATALINA LÓPEZ VARGAS ID. 100187855 CVU. 342025

LECTOR EXTERNO

JOSÉ MIGUEL MÉNDEZ COXCA

LECTOR EXTERNO SUPLENTE

SERGIO GALLARDO RIVERA

PUEBLA, PUE. AGOSTO 2026

Índice

Índice	3
Agradecimientos.....	5
Introducción	6
Primer Capítulo: Problematización de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla 2	
1.1 Planteamiento del problema de investigación	2
1.2. Justificación e importancia del tema de investigación	16
1.3. Objetivo de investigación y preguntas conductoras.....	21
1.4. Delimitación temporal y territorial del problema de investigación	22
1.5. Enfoque epistemológico	26
1.6. Enfoque metodológico.....	26
Segundo Capítulo: La movilidad peatonal en las ciudades: Conceptualización/Teorías ... 1	
2.1 Procesos de movilidad en el territorio desde el enfoque de derecho a la ciudad.	6
2.2. El espacio público como producto social.....	11
2.3. La movilidad urbana y los patrones de desplazamiento en la ciudad	15
2.4 Caminabilidad: movilidad básica en las ciudades.	18
2.5 Caminabilidad y Peatonalización	32
2.6. Perspectiva de Género en el espacio público y la movilidad.....	53
2.7 La dinámica urbana de la ciudad en movimiento.....	68
2.8. Contextualización de la interseccionalidad como parte de la problemática de la movilidad.	74
Tercer Capítulo: La caminabilidad en el Centro Histórico del Municipio de Puebla..... 2	
3.1. El derecho a la Ciudad en la construcción territorial de Puebla.....	2
3.2. Contexto normativo global, nacional y Compromiso con los ODS	8
3.3. La dinámica poblacional en el Centro Histórico de Puebla 2010-2020	19
3.4. Dinámica de actividades en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla	50
3.4. La medición de la Caminabilidad a nivel mundial.....	81
Cuarto Capítulo: ¿Cuál es la influencia de la caminabilidad para la dinámica social del Centro Histórico del municipio de Puebla?..... 1	
4.1 Modelo teórico-metodológico de caminabilidad y transformación urbana en centros históricos.....	11
4.2. Mujeres en el espacio público del Centro Histórico de Puebla desde la perspectiva del derecho a la ciudad	58

4.3. Estrategias y metodología para la justicia en la movilidad peatonal caminabilidad y el espacio público.	71
4.4. Conclusiones y respuestas	91
4.5. Leer la ciudad con los pies: Centro Histórico del municipio de Puebla- Reflexiones finales sobre la caminabilidad en las ciudades	101
Referencias Bibliográficas	105

Agradecimientos

El que entiende a las ciudades como un sistema sanguíneo, lleno de arterias en las que el paso del tiempo debe fluir, sabe que, cada conexión es símbolo de vitalidad en ella, la vida fluye desde el corazón, que son sus habitantes.

Este trabajo es para las ciudades y su gente, porque la vida siempre puede ser mejor, y el entorno en el que la vivimos, también.

Esta tesis fue realizada con el apoyo de una beca otorgada por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI), cuyo respaldo hizo posible el desarrollo de esta investigación.

A mi familia y amigos que forman parte de ella. Las personas que me han acompañado en la vida, las que me inspiran y siempre me hacen saber, que siempre podemos más. En especial a mis abuelos, que les prometí que un día sería doctora y sé que donde estén me seguirán alentando siempre.

Al Dr. Francisco Manuel Vélez Pliego, mi director de tesis, quien me ayudó con cada paso de esta etapa de mi vida, haciendo no sólo que amara más mi profesión sino inspirándome cada día a hacer mejores cosas en ella. No llegamos al final juntos, pero sigue haciendo que todo tenga sentido desde donde este.

Introducción

Figura 1.

El Centro Histórico de Puebla como espacio vivido.



Nota. Fotografía de la autora, 2026.

Las ciudades están en constante evolución, adaptándose a los cambios sociales, económicos y culturales que las habitan, como entes vivos en construcción continua. Esta dinámica permanente obliga a repensar los conceptos de espacio urbano, ciudadanía y planeación. En este contexto cobra especial relevancia el concepto de **derecho a la ciudad**, formulado originalmente por **Henri Lefebvre (1968)**, quien planteó que todos los habitantes deben tener la posibilidad no sólo de acceder a la ciudad, sino también de participar activamente en su producción, transformación y apropiación. Desde esta perspectiva, la ciudad deja de entenderse únicamente como un soporte físico para convertirse en un espacio social construido colectivamente, donde los derechos ciudadanos se materializan mediante el acceso equitativo al espacio público, la movilidad y la participación en las decisiones urbanas (Lefebvre, 1968).

En este contexto, el *espacio público* desempeña un papel central como escenario de interacción social, movilidad y cohesión comunitaria. La forma en que se diseña y gestiona, impacta directamente en la calidad de vida, equidad y carácter inclusivo de la ciudad. Como ejemplo de ello,

el Centro Histórico de Puebla, declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1987, el cual alberga inmuebles de arquitectura colonial, con más de 2,300 monumentos registrados y calles que conservan un trazado del siglo XVI (UNESCO, 1987), es un espacio público, que a pesar de su riqueza patrimonial, enfrenta desafíos relacionados con la evolución del entorno y de las necesidades actuales de sus habitantes, en cuestiones como: la movilidad, accesibilidad y conservación de su carácter distintivo ante procesos de urbanización y turismo masivo.

En este sentido, es posible reconocer actualmente diversas necesidades en zonas como el Centro Histórico de Puebla, entre las que destaca la consolidación de un espacio público accesible y democrático. Para ello, uno de los elementos fundamentales es la caminabilidad, entendida como la cualidad del entorno urbano que permite a las personas desplazarse a pie de manera segura, cómoda y eficiente. Más allá de constituir un componente del diseño urbano, la caminabilidad se relaciona con el ejercicio del derecho a la ciudad, al favorecer la participación activa de la población, promover la integración social y contribuir a la sostenibilidad ambiental. Un entorno caminable se caracteriza por una adecuada conectividad vial, condiciones de seguridad, accesibilidad universal y una **alta calidad del espacio público**, expresada en atributos como el confort, la continuidad de los recorridos, la presencia de infraestructura peatonal y la disponibilidad de mobiliario y vegetación que favorecen la permanencia y el desplazamiento de todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida. La relevancia de estas condiciones trasciende la comodidad del desplazamiento, ya que influyen en los hábitos de movilidad, las relaciones sociales y la dinámica económica y cultural de los centros urbanos. Por ello, se plantea lo siguiente:

¿Por qué es importante poder caminar la ciudad?

Primero pensemos que para todas las personas que estamos en óptimas condiciones para esta actividad, es la principal forma de desplazamiento, parte de nuestro desarrollo. Y a esto, podemos sumarle que la caminabilidad aumenta la salud física y mental, fomenta la interacción social y reduce

la dependencia del transporte motorizado, lo cual contribuye a disminuir la contaminación y el impacto ambiental (Frank et al., 2006). Caminar en la ciudad permite una experiencia más cercana a la comunidad, fortaleciendo los lazos sociales y promoviendo un sentido de pertenencia, **siempre que el espacio público ofrezca condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad, mantenimiento y calidad urbana**. En un entorno caminable, **con infraestructura peatonal en buen estado y espacios públicos funcionales**, estos espacios se convierten en lugares de encuentro y de expresión cultural, facilitando una vida urbana más vibrante y participativa.

Hablando del Centro Histórico de Puebla, este concepto adquiere una relevancia especial. Su arquitectura y trama urbana históricas, requieren de intervenciones que impulsen la caminabilidad para mejorar la calidad del espacio público sin deteriorar su valor patrimonial, más bien, potenciándolo, dando vida a las calles y dejar de lado la ciudad monumento, que se encuentra ahí principalmente para contemplarse, aquí lo inicial, es dar vida al espacio público. La adecuación de calles, la creación de espacios verdes y la mejora en la conectividad peatonal pueden facilitar la revitalización urbana, fortalecer la identidad local y atraer un turismo responsable. La puesta en valor del caminar en esta zona puede impulsar un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible, beneficiando tanto a residentes como a visitantes, y por ende beneficiando al patrimonio, para que este sea vivido.

En consecuencia, la evaluación de la caminabilidad suele apoyarse en indicadores relacionados con la continuidad y el ancho de las banquetas, la accesibilidad, la existencia de cruces peatonales, la conectividad urbana, la iluminación y el mobiliario del espacio público.

Aunque la caminabilidad suele evaluarse mediante indicadores asociados con la infraestructura peatonal, como el ancho y continuidad de las banquetas, la existencia de cruces seguros, la iluminación o el mobiliario urbano, estas condiciones no explican por sí mismas la experiencia de caminar en un centro histórico. Espacios con características físicas semejantes pueden presentar diferencias importantes en su intensidad de uso, permanencia, atractivo y apropiación social. Esto sugiere que la caminabilidad no depende únicamente de la calidad material del recorrido, sino de la interacción entre la morfología urbana, la configuración del espacio público, los valores patrimoniales y la experiencia perceptual y social de quienes caminan.

En este sentido, persiste la necesidad de construir aproximaciones teórico-metodológicas que permitan explicar cómo se produce la caminabilidad en contextos históricos y no solamente medir la presencia o ausencia de infraestructura peatonal. Esta investigación parte de dicho vacío para analizar la caminabilidad como un fenómeno multidimensional y relacional en el Centro Histórico de Puebla.

Esta investigación busca analizar cómo la caminabilidad en el espacio público del Centro Histórico de Puebla influye en su dinámica social desde sectores como: educativo, económico, del cuidado y recreativo, como algunas de las principales actividades que se desempeñan en la zona, promoviendo espacios urbanos más equitativos y vivibles. La interrelación entre caminabilidad y derechos ciudadanos, particularmente en áreas patrimoniales, plantea una temática que combina aspectos de planeación urbana, participación comunitaria y conservación, en busca de estrategias que permitan un manejo más sustentable, accesible y democrático del espacio urbano en beneficio de toda la comunidad.

Estructura de la investigación

Para desarrollar los objetivos planteados, la presente investigación se estructura en cuatro capítulos articulados de manera progresiva. El primer capítulo, denominado Problematicación de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla, presenta el planteamiento del problema, la justificación y relevancia de la investigación, los objetivos y preguntas conductoras, así como la delimitación temporal y territorial, el enfoque epistemológico y la estrategia metodológica que orienta el estudio.

El segundo capítulo, La movilidad peatonal en las ciudades, desarrolla el marco conceptual y teórico de la investigación. En él se analizan los procesos de movilidad desde el enfoque del derecho a la ciudad, la caminabilidad como forma básica de desplazamiento, su relación con la peatonalización y la dinámica urbana, así como las aportaciones de la perspectiva de género y la interseccionalidad para comprender las distintas experiencias de movilidad y uso del espacio público.

El tercer capítulo, titulado La movilidad en el Centro Histórico del Municipio de Puebla, sitúa el objeto de estudio dentro de su contexto territorial, histórico, normativo, demográfico y urbano.

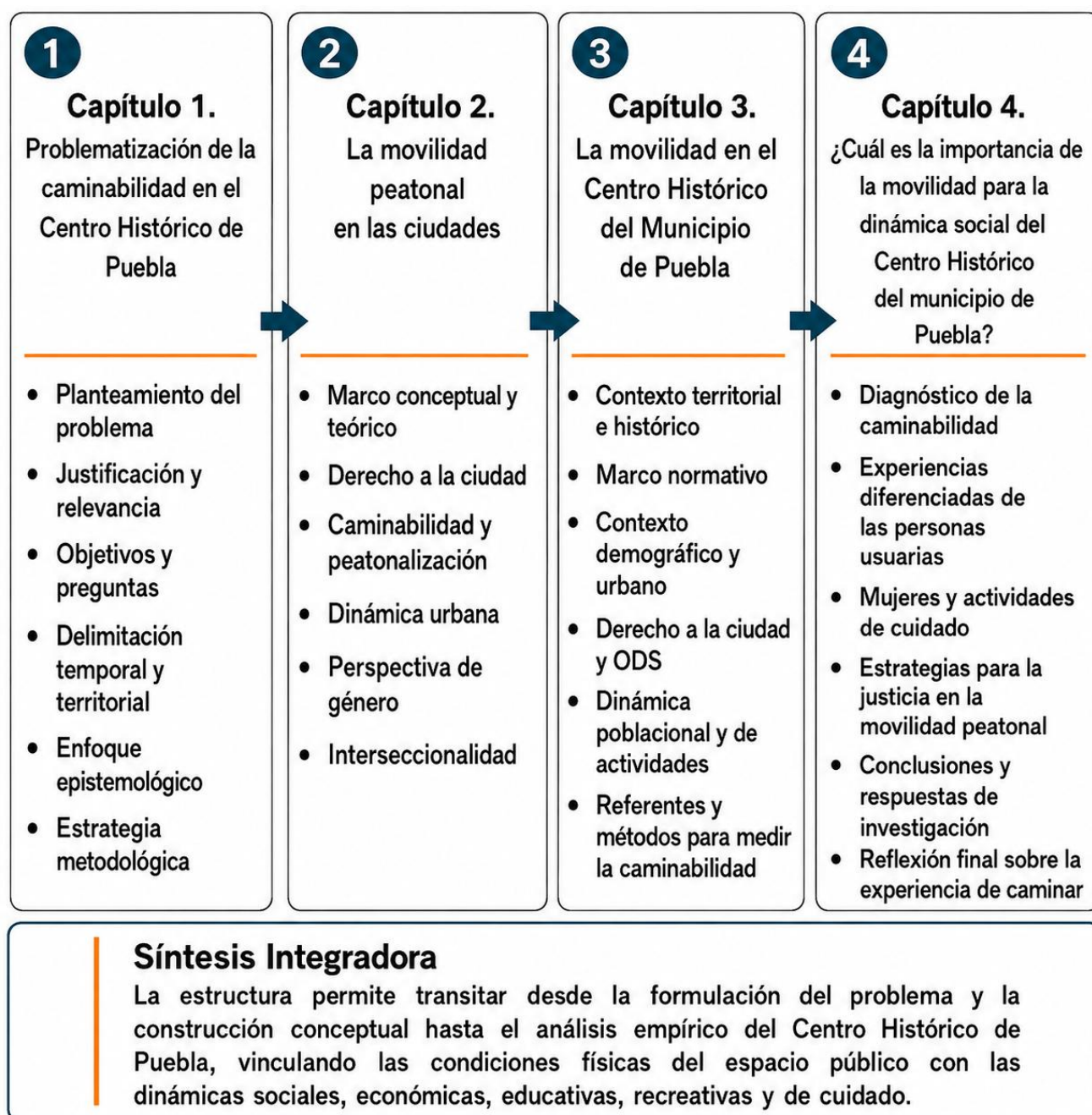
Se examinan la construcción territorial de Puebla desde el derecho a la ciudad, los compromisos internacionales vinculados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la dinámica poblacional y de actividades del Centro Histórico, así como diversos referentes y métodos utilizados para medir la caminabilidad.

Finalmente, el cuarto capítulo, ¿Cuál es la importancia de la movilidad para la dinámica social del Centro Histórico del municipio de Puebla?, integra el diagnóstico de las condiciones de caminabilidad en la zona de estudio y analiza las experiencias diferenciadas de las personas usuarias del espacio público, con especial atención a las mujeres y a las actividades cotidianas de cuidado. A partir de los resultados obtenidos, se presentan estrategias orientadas a la justicia en la movilidad peatonal, las conclusiones y respuestas a las preguntas de investigación, así como una reflexión final sobre la importancia de leer y comprender la ciudad a través de la experiencia de caminar.

En conjunto, esta estructura permite transitar desde la formulación del problema y la construcción conceptual hasta el análisis empírico del Centro Histórico de Puebla, vinculando las condiciones físicas del espacio público con las dinámicas sociales, económicas, educativas, recreativas y de cuidado que se desarrollan en él.

Figura 2.

Estructura general de la investigación



Nota. Elaboración propia, 2026.

CAPÍTULO 1

Problematización de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla

- Planteamiento del problema, justificación, objetivos, preguntas y enfoque metodológico.



Primer Capítulo: Problematicación de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla

1.1 Planteamiento del problema de investigación

Las ciudades contemporáneas enfrentan importantes desafíos derivados de los procesos de urbanización acelerada, expansión territorial y transformación de los sistemas de movilidad. Durante las últimas décadas, el crecimiento urbano ha estado orientado principalmente hacia un modelo que privilegia el uso del automóvil particular, favoreciendo la construcción de infraestructura vial destinada a incrementar la velocidad de desplazamiento sobre la consolidación de espacios públicos accesibles, seguros e incluyentes. Como consecuencia, la movilidad peatonal ha perdido protagonismo dentro de la planificación urbana, generando ciudades cada vez más dispersas, con mayores distancias de viaje, fragmentación territorial y un progresivo deterioro de las condiciones para caminar.

Desde la perspectiva propuesta por Lefebvre (1968), esta transformación urbana también representa una pérdida progresiva de la capacidad de los ciudadanos para apropiarse y vivir plenamente el espacio urbano, situación que posteriormente sería retomada por diversos autores dentro del debate contemporáneo sobre el derecho a la ciudad.

Esta problemática ha adquirido relevancia internacional debido a su estrecha relación con desafíos como el cambio climático, la seguridad vial, la salud pública, la equidad social y el desarrollo urbano sostenible. En respuesta, organismos internacionales han impulsado compromisos como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Nueva Agenda Urbana y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los cuales reconocen que garantizar condiciones adecuadas para la movilidad peatonal constituye un elemento indispensable para construir ciudades más inclusivas, resilientes y sostenibles.

En este contexto, la caminabilidad trasciende la dimensión física del desplazamiento y se consolida como un indicador de la calidad del espacio público y de la capacidad de las ciudades para responder a las necesidades de sus habitantes. Un entorno caminable favorece desplazamientos seguros, continuos y accesibles, fortalece la interacción social, impulsa la economía urbana y promueve una movilidad más sostenible; sin embargo, estos beneficios dependen de la existencia

de infraestructura peatonal adecuada, accesibilidad universal, condiciones de seguridad y espacios públicos de calidad.

La problemática de la caminabilidad constituye actualmente uno de los principales retos para el desarrollo urbano sostenible. A nivel internacional, el acelerado crecimiento de las ciudades, la expansión territorial y la consolidación de modelos urbanos orientados al automóvil han transformado la forma en que las personas se desplazan y utilizan el espacio público. Este proceso ha favorecido la construcción de ciudades con mayores distancias de recorrido, una creciente dependencia del transporte motorizado y una reducción progresiva de las condiciones para la movilidad peatonal.

Como consecuencia, organismos internacionales han reconocido que el modelo de urbanización predominante ha contribuido al incremento de emisiones contaminantes, la pérdida de calidad del espacio público, la disminución de la actividad física de la población y el aumento de los hechos de tránsito que afectan especialmente a peatones y ciclistas. Asimismo, este modelo ha profundizado desigualdades en el acceso a la ciudad, limitando las oportunidades de movilidad para grupos como personas con discapacidad, mujeres, niñas y niños, así como personas adultas mayores.

En respuesta a estos desafíos, la comunidad internacional ha impulsado diversos compromisos orientados a transformar el modelo de desarrollo urbano. Entre ellos destacan la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Nueva Agenda Urbana y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, instrumentos que promueven ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, reconociendo que la movilidad activa y la caminabilidad constituyen elementos fundamentales para garantizar el ejercicio del derecho a la ciudad y mejorar la calidad de vida de la población.

En este contexto, la caminabilidad deja de entenderse únicamente como una característica física de las calles para consolidarse como un indicador de la calidad urbana, al reflejar las condiciones de accesibilidad, seguridad, continuidad, confort y conectividad del espacio público. En consecuencia, promover ciudades caminables representa una estrategia que contribuye simultáneamente a la sostenibilidad ambiental, la cohesión social, la salud pública y la competitividad urbana.

Figura 3.
Sistema Complejo del problema.


Nota. Elaboración propia, 2022.

Influencia del modelo vial estadounidense en la configuración urbana de México

La configuración de los sistemas viales contemporáneos en México no puede comprenderse únicamente como resultado de procesos internos de crecimiento urbano. También debe situarse dentro de la difusión internacional de un modelo de desarrollo territorial consolidado principalmente en Estados Unidos durante el siglo XX, caracterizado por la expansión de las ciudades, la separación de los usos del suelo y la construcción de infraestructura destinada a facilitar el desplazamiento en automóvil.

Este modelo vial partió de la idea de que el incremento de la capacidad y velocidad de las vialidades permitiría resolver las necesidades de movilidad de una población urbana en crecimiento. En consecuencia, la planeación comenzó a privilegiar la construcción de avenidas de grandes dimensiones, distribuidores viales, autopistas urbanas, estacionamientos y desarrollos periféricos conectados principalmente mediante vehículos motorizados. La calle dejó de concebirse prioritariamente como un espacio público de encuentro, intercambio y permanencia, para ser entendida como una infraestructura destinada a canalizar flujos vehiculares.

La influencia de este paradigma en México se manifestó de manera progresiva mediante la adopción de criterios de modernización asociados con la ampliación de vialidades, la construcción de carreteras y la expansión territorial de las ciudades. El automóvil se convirtió no sólo en un medio de transporte, sino también en un referente de desarrollo económico, modernidad y progreso urbano. Bajo esta perspectiva, la capacidad de una ciudad para facilitar la circulación vehicular llegó a considerarse un indicador de eficiencia, mientras que la movilidad peatonal, el transporte público y la calidad del espacio público ocuparon una posición secundaria dentro de las decisiones de planeación.

La transferencia de este modelo no se produjo de manera idéntica ni homogénea en todas las ciudades mexicanas. Su adopción estuvo mediada por las condiciones económicas, políticas, territoriales y sociales del país. Sin embargo, sí contribuyó a consolidar una estructura vial jerarquizada, compuesta por vías rápidas, arterias principales y calles secundarias, en la que la distribución del espacio público favoreció progresivamente la circulación y el almacenamiento de vehículos particulares.

En las ciudades mexicanas, esta orientación coincidió con procesos de expansión periférica, crecimiento de nuevos desarrollos habitacionales y separación espacial entre vivienda, empleo, comercio, educación y servicios. Como resultado, aumentaron las distancias de desplazamiento y se fortaleció la dependencia del transporte motorizado. La estructura vial no sólo organizó los flujos de tránsito, sino que también condicionó la forma urbana, la localización de actividades y las posibilidades de acceso de la población a las oportunidades que ofrece la ciudad.

Por ello, puede afirmarse que el modelo vial estadounidense ejerció una influencia significativa en la planeación y modernización de las ciudades mexicanas, aunque sus resultados adquirieron características propias en el contexto nacional. Su principal efecto fue consolidar una visión de la movilidad centrada en el automóvil y en el incremento de la capacidad vial, por encima de la proximidad, la accesibilidad universal y la construcción de redes continuas para caminar. Esta influencia permite explicar, en parte, por qué numerosos proyectos urbanos continúan priorizando la ampliación o mejoramiento de vialidades vehiculares, mientras las banquetas, cruces peatonales y espacios públicos son tratados como componentes complementarios.

En el caso de las ciudades históricas, esta lógica produjo tensiones adicionales, debido a que sus estructuras urbanas fueron originalmente configuradas antes de la generalización del automóvil. Las calles estrechas, las manzanas compactas y la proximidad entre actividades respondían a formas de desplazamiento principalmente peatonales. La incorporación posterior de vehículos, estacionamientos e infraestructura vial modificó el uso y la distribución de estos espacios, reduciendo en numerosos casos la superficie disponible para caminar, permanecer y desarrollar actividades sociales.

Esta contradicción resulta especialmente relevante para el Centro Histórico de Puebla, cuya traza urbana conserva características asociadas con una ciudad compacta y de proximidad, pero cuyo espacio público ha sido adaptado progresivamente para responder a las necesidades de circulación y estacionamiento vehicular. En consecuencia, analizar la caminabilidad implica también reconocer la tensión entre la estructura urbana histórica y un modelo de movilidad contemporáneo orientado al automóvil.

No obstante, la tensión entre la estructura urbana histórica y el modelo de movilidad contemporáneo no puede explicarse únicamente mediante la evaluación aislada de banquetas, cruces peatonales, mobiliario o condiciones de accesibilidad. En los centros históricos, espacios que presentan características físicas semejantes pueden producir experiencias peatonales diferentes: algunos favorecen el recorrido, la permanencia, la interacción social y la apropiación, mientras que otros generan trayectos breves, evitación o una relación limitada con el entorno.

Esta diferencia permite plantear que la caminabilidad constituye una propiedad emergente del sistema urbano, producida por la interacción entre la morfología de la ciudad, la configuración física y funcional del espacio público, los valores históricos y simbólicos del patrimonio y la experiencia perceptual y social de las personas peatonas. Desde esta perspectiva, ninguna de estas dimensiones explica por sí sola la decisión de caminar o permanecer, sino que es su articulación la que configura las condiciones y significados de la experiencia peatonal.

En consecuencia, el problema de investigación no consiste solamente en identificar si el Centro Histórico de Puebla cuenta con infraestructura adecuada para caminar, sino en comprender cómo interactúan sus condiciones urbanas, sociales, perceptuales y patrimoniales, y de qué manera dicha interacción favorece o limita el desplazamiento, la permanencia y la apropiación del espacio

público. Este vacío explicativo sustenta la construcción de un modelo teórico-metodológico aplicable al caso de Puebla y susceptible de adaptación a otros centros históricos latinoamericanos.

En México, la adopción y adaptación de este paradigma internacional se manifestó durante varias décadas en un modelo de desarrollo urbano que privilegió la expansión territorial y la infraestructura destinada al automóvil sobre la consolidación de ciudades compactas, accesibles y orientadas a las personas. Como resultado, gran parte de las ciudades mexicanas presentan patrones de crecimiento disperso, largas distancias de desplazamiento y una marcada dependencia del transporte motorizado, condiciones que han limitado la consolidación de sistemas de movilidad integrales.

Este proceso respondió no solamente a decisiones de planeación urbana, sino también a dinámicas económicas vinculadas al mercado del suelo. La expansión periférica favoreció la urbanización de nuevos terrenos, incrementando la renta, el usufructo y la especulación inmobiliaria, mientras que la inversión en sistemas de transporte público y en infraestructura peatonal quedó relegada frente a la apertura de nuevas vialidades y desarrollos habitacionales. En consecuencia, el crecimiento urbano priorizó la incorporación de suelo urbanizable antes que la accesibilidad y la proximidad entre vivienda, empleo, equipamientos y servicios.

Bajo este modelo, el desplazamiento peatonal, presente en prácticamente todos los viajes urbanos, dejó de ser considerado como el eje estructurador de la movilidad, a pesar de constituir el primer y último tramo de la mayoría de los recorridos cotidianos. Esto ha generado ciudades donde las condiciones para caminar resultan insuficientes, caracterizadas por banquetas discontinuas o deterioradas, cruces inseguros, barreras físicas, infraestructura peatonal limitada y espacios públicos que no garantizan condiciones adecuadas de accesibilidad universal.

A ello se suma la ausencia, durante muchos años, de instrumentos normativos homogéneos que orientaran el diseño de calles completas y espacios públicos centrados en las personas. Si bien en años recientes México ha impulsado reformas importantes en materia de movilidad y seguridad vial, persisten diferencias significativas entre ciudades respecto a la implementación de políticas públicas, criterios de diseño e inversiones destinadas a favorecer la movilidad activa.

Ante la ausencia histórica de criterios homogéneos para el diseño de las calles urbanas, en años recientes se han desarrollado instrumentos técnicos orientados a transformar la manera en

que se concibe y distribuye el espacio vial en México. Entre ellos destaca el Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo. Este documento constituye un referente técnico oficial para el diseño geométrico de calles y la gestión de proyectos viales en zonas urbanas, dirigido tanto a autoridades y personas responsables de la planeación como a especialistas y ciudadanía involucrada en la transformación del espacio público (SEDATU & BID, 2019).

El Manual plantea la necesidad de superar el enfoque tradicional centrado en la circulación de automóviles y avanzar hacia un diseño vial que priorice el desplazamiento eficiente y seguro de las personas y las mercancías. Para ello, reconoce que las calles no cumplen exclusivamente una función de tránsito, sino que también constituyen espacios de interacción social, acceso a actividades, intercambio económico, permanencia y apropiación colectiva. En consecuencia, propone comprender cada calle a partir de su vocación, su contexto urbano y los diferentes usos que se desarrollan en ella.

Desde esta perspectiva, el diseño vial debe atender de manera equilibrada las necesidades de todas las personas usuarias, especialmente de quienes se desplazan a pie, en bicicleta o mediante transporte público. Esto implica considerar criterios de accesibilidad universal, seguridad vial, conectividad, continuidad de los recorridos, calidad del espacio público y participación ciudadana durante las distintas etapas de un proyecto. El propósito es promover calles y ciudades más seguras, inclusivas, sustentables y resilientes, incrementando la accesibilidad de la población a los bienes, servicios y oportunidades urbanas (SEDATU & BID, 2019).

La publicación del Manual representa un avance relevante en la construcción de criterios nacionales para humanizar el diseño vial; sin embargo, su existencia no garantiza por sí misma su aplicación homogénea. Persisten diferencias entre las ciudades mexicanas respecto a las capacidades institucionales, los recursos disponibles, la apropiación de los lineamientos técnicos y la prioridad política otorgada a la movilidad peatonal. Por ello, continúa siendo necesario analizar la distancia entre los principios establecidos en los instrumentos nacionales y las condiciones reales de las calles, particularmente en contextos patrimoniales como el Centro Histórico de Puebla.

Como consecuencia, el espacio público continúa distribuyéndose de manera desigual entre los distintos modos de transporte, privilegiando la circulación vehicular y limitando el ejercicio del

derecho de las personas a desplazarse de forma segura, accesible y autónoma. Esta situación afecta de manera diferenciada a diversos grupos sociales, particularmente a mujeres, personas con discapacidad, niñas, niños y personas adultas mayores, quienes dependen en mayor medida de la calidad del espacio público para desarrollar sus actividades cotidianas.

En este escenario, la caminabilidad deja de ser únicamente una condición física del entorno urbano para convertirse en un componente estratégico de la movilidad sostenible, la inclusión social y la calidad de vida, lo que hace indispensable analizar cómo estas problemáticas se manifiestan en contextos urbanos específicos, como el municipio de Puebla.

En el contexto nacional, la Zona Metropolitana Puebla–Tlaxcala (ZMPT) constituye uno de los principales sistemas urbanos del país y representa un ejemplo del proceso de expansión territorial que han experimentado las ciudades mexicanas durante las últimas décadas. Ubicada en la región centro de México, esta zona metropolitana integra municipios de los estados de Puebla y Tlaxcala que mantienen una estrecha relación funcional mediante actividades económicas, educativas, comerciales y de servicios, generando diariamente un elevado intercambio de personas y mercancías. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, la ZMPT concentra una población superior a los tres millones de habitantes, posicionándose entre las zonas metropolitanas más importantes del país. (INEGI, 2020).

El crecimiento de la ZMPT ha estado acompañado por un proceso continuo de expansión urbana que ha incrementado la complejidad de los desplazamientos cotidianos y la demanda de infraestructura para la movilidad. Como ocurre en otras metrópolis latinoamericanas, este crecimiento plantea retos asociados con la dispersión urbana, la fragmentación territorial, la contaminación ambiental y la necesidad de fortalecer sistemas de movilidad capaces de responder tanto al incremento de los viajes como a los cambios demográficos que experimenta la población.

En este sentido, la infraestructura de transporte existente permite la articulación funcional entre los municipios metropolitanos y facilita el intercambio económico y social dentro de la región. Sin embargo, la creciente complejidad de los desplazamientos requiere avanzar hacia esquemas de movilidad más integrales, donde la accesibilidad, la intermodalidad y la movilidad activa adquieran un papel prioritario dentro de la planeación territorial.

A estos desafíos se suma un fenómeno demográfico que transformará progresivamente las necesidades de movilidad urbana durante las próximas décadas: el envejecimiento de la población. El incremento en la proporción de personas adultas mayores implica la necesidad de consolidar ciudades accesibles, seguras e inclusivas que permitan mantener la autonomía de este grupo poblacional mediante infraestructura peatonal continua, accesible y universal. Esta condición cobra especial relevancia si se considera que las necesidades de movilidad no sólo responden al crecimiento demográfico, sino también a la transformación de la estructura por edades de la población.

Dentro de este contexto metropolitano, el municipio de Puebla concentra aproximadamente el 25.7 % de la población del estado, en una superficie territorial de 524.31 km². Asimismo, durante las últimas décadas ha experimentado un importante proceso de expansión urbana; de acuerdo con Orozco (2022), la superficie urbanizada pasó de 22.83 km² en 1970 a 222.15 km² en 2005, evidenciando un modelo de crecimiento predominantemente horizontal que ha modificado significativamente la estructura territorial y las dinámicas de movilidad del municipio (Orozco, 2022, p. 79).

Actualmente, el municipio cuenta con aproximadamente 1.6 millones de habitantes, de los cuales cerca de 81 mil personas presentan algún tipo de discapacidad, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI, 2020). Esta condición, aunada al progresivo envejecimiento de la población, pone de manifiesto la necesidad de fortalecer políticas públicas orientadas hacia la accesibilidad universal, la inclusión y la perspectiva de género en el diseño, gestión y transformación del espacio público.

El proceso de expansión territorial experimentado por ciudades como Puebla ha estado acompañado por un modelo de desarrollo urbano que privilegió la movilidad motorizada como principal criterio para la organización del territorio. Conforme aumentó la extensión urbana y la separación entre los principales centros de vivienda, empleo, comercio y servicios, la planeación urbana orientó gran parte de sus esfuerzos a incrementar la capacidad de la infraestructura vial, favoreciendo la construcción de vialidades amplias y de mayor velocidad para facilitar el desplazamiento de vehículos particulares.

Como consecuencia, la movilidad peatonal fue perdiendo protagonismo dentro de la planificación urbana, a pesar de que constituye el componente presente en prácticamente todos los desplazamientos cotidianos. Independientemente del modo de transporte utilizado, la mayoría de los viajes comienzan y concluyen caminando, por lo que las condiciones del espacio público destinado al peatón influyen directamente en la accesibilidad, la seguridad y la calidad de vida de la población.

La priorización del automóvil generó ciudades donde las distancias entre los distintos usos del suelo aumentaron progresivamente, dificultando el acceso cotidiano a equipamientos, servicios y oportunidades mediante modos de movilidad activa. Este fenómeno incrementó la dependencia del transporte motorizado y redujo la posibilidad de desarrollar ciudades compactas, caminables e incluyentes.

Asimismo, este modelo respondió a una lógica económica en la que la expansión urbana favoreció el incremento del valor del suelo mediante procesos de urbanización periférica, renta y especulación inmobiliaria. Bajo este esquema, resultó más rentable incorporar nuevos terrenos al mercado urbano que consolidar ciudades compactas mediante sistemas eficientes de transporte público y espacios públicos de calidad. En consecuencia, la planeación territorial privilegió el crecimiento físico de las ciudades sobre la construcción de entornos urbanos centrados en las necesidades cotidianas de las personas.

Esta forma de producir ciudad ha tenido efectos que trascienden la movilidad. Las condiciones para caminar inciden directamente en el acceso al empleo, la educación, el comercio, la recreación, los servicios de salud y las actividades de cuidado, determinando en gran medida la manera en que las personas viven y experimentan el espacio urbano. Por ello, la caminabilidad no constituye únicamente una característica física de las calles, sino un componente estructural de la dinámica urbana y de la calidad de vida.

En este sentido, la calidad del espacio público adquiere un papel fundamental, ya que influye en la posibilidad de que las personas puedan desplazarse de manera autónoma, segura y accesible. Cuando las ciudades priorizan únicamente la movilidad vehicular, las banquetas, cruces peatonales, espacios de estancia y elementos de accesibilidad universal suelen recibir menor atención, generando entornos urbanos fragmentados que limitan el ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

Las consecuencias del modelo de desarrollo urbano descrito anteriormente se manifiestan de manera evidente en la ciudad de Puebla. A pesar de los avances normativos registrados durante los últimos años en materia de movilidad y accesibilidad, persisten importantes desafíos para consolidar un espacio público que garantice condiciones adecuadas para el desplazamiento peatonal y el ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

En numerosos sectores de la ciudad, la infraestructura peatonal presenta deficiencias relacionadas con la continuidad de las banquetas, la presencia de obstáculos físicos, el deterioro de los pavimentos, la insuficiencia de cruces seguros y la limitada incorporación de criterios de accesibilidad universal. Estas condiciones afectan la movilidad cotidiana de la población y generan barreras para el desplazamiento autónomo, particularmente de personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas, niños y mujeres cuidadoras que realizan desplazamientos múltiples durante el día.

Si bien la legislación nacional y estatal ha comenzado a incorporar principios como la movilidad sostenible, la jerarquía de la movilidad y el diseño universal, su implementación en el territorio continúa siendo desigual. En consecuencia, numerosas intervenciones urbanas siguen privilegiando la circulación vehicular sobre la movilidad activa, manteniendo un reparto inequitativo del espacio público entre los distintos modos de transporte.

A ello se suma una limitada integración entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares, situación que incrementa los conflictos de convivencia en la vía pública, aumenta la percepción de inseguridad y reduce las posibilidades de desarrollar desplazamientos seguros y confortables. La caminabilidad depende no sólo de la existencia de infraestructura física, sino también de la manera en que los diferentes usuarios comparten y utilizan el espacio urbano.

La seguridad constituye otro de los factores que condicionan la movilidad peatonal. La presencia de espacios públicos deteriorados, iluminación insuficiente, escasa vigilancia y condiciones urbanas que favorecen la percepción de riesgo limitan el uso cotidiano del espacio público, particularmente durante determinados horarios y para grupos sociales históricamente más vulnerables.

En consecuencia, las condiciones de caminabilidad existentes en Puebla no afectan únicamente la movilidad de las personas, sino también la manera en que se desarrollan las

relaciones sociales, económicas, culturales y recreativas dentro de la ciudad. La posibilidad de caminar de forma segura y accesible influye directamente en el acceso al empleo, la educación, el comercio, los servicios, los espacios de recreación y las actividades de cuidado, convirtiéndose en un elemento determinante para la calidad de vida urbana.

Dentro de este contexto, el Centro Histórico del municipio de Puebla constituye un espacio particularmente relevante para el estudio de la caminabilidad. Declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1987, concentra una gran diversidad de actividades económicas, administrativas, educativas, culturales, turísticas y recreativas, lo que genera una intensa dinámica cotidiana de desplazamientos peatonales. La coexistencia de residentes, trabajadores, estudiantes, visitantes y turistas convierte a este territorio en uno de los espacios urbanos con mayor complejidad funcional de la ciudad.

A diferencia de otros sectores urbanos, el Centro Histórico concentra una elevada cantidad de viajes cuyo origen, destino o conexión se realizan a pie, ya sea como modo principal de desplazamiento o como parte de recorridos multimodales. En consecuencia, la calidad de su espacio público influye directamente en la accesibilidad a bienes, servicios, actividades económicas y espacios de convivencia, así como en la conservación y apropiación social del patrimonio urbano.

No obstante, el crecimiento urbano experimentado por la ciudad durante las últimas décadas también ha impactado este espacio patrimonial. La prioridad otorgada históricamente a la movilidad motorizada, la presión derivada del incremento de actividades económicas, la coexistencia de distintos modos de transporte y las limitaciones físicas propias de un centro histórico han generado condiciones que dificultan el desplazamiento peatonal y reducen la calidad del espacio público para quienes lo utilizan diariamente.

Estas condiciones evidencian la necesidad de analizar la caminabilidad no únicamente como una característica física de la infraestructura peatonal, sino como un fenómeno que influye en la dinámica urbana del Centro Histórico. Las condiciones para caminar repercuten en la manera en que las personas desarrollan actividades laborales, educativas, comerciales, recreativas y de cuidado, modificando los patrones de uso, permanencia e interacción dentro del espacio público.

Si bien existen investigaciones relacionadas con movilidad urbana, espacio público, patrimonio y accesibilidad, la mayoría de ellas han abordado estos temas de manera independiente.

Son escasos los estudios que analizan de forma integral la relación entre las condiciones de caminabilidad y la dinámica cotidiana de un centro histórico, considerando simultáneamente las actividades sociales, económicas, educativas, recreativas y de cuidado que se desarrollan en él.

En el caso específico del Centro Histórico de Puebla, esta ausencia de estudios limita la comprensión de la influencia que ejerce la caminabilidad sobre el funcionamiento cotidiano del territorio y, en consecuencia, restringe la posibilidad de diseñar políticas públicas e intervenciones urbanas sustentadas en evidencia que fortalezcan la movilidad activa, la inclusión social y el derecho a la ciudad.

Por ello, resulta pertinente analizar la caminabilidad desde una perspectiva socioterritorial que permita comprender cómo las condiciones del espacio público inciden en la dinámica urbana del Centro Histórico y cómo este conocimiento puede contribuir al diseño de estrategias orientadas a construir una ciudad más accesible, equitativa y sostenible.

En este sentido, la presente investigación parte del reconocimiento de que la caminabilidad constituye un componente estructural de la movilidad urbana y de la calidad del espacio público, cuya influencia trasciende el desplazamiento peatonal para incidir en las dinámicas sociales, económicas y territoriales de la ciudad. Comprender esta relación resulta fundamental para orientar políticas públicas y proyectos urbanos que coloquen a las personas en el centro de la planeación, particularmente en contextos patrimoniales donde convergen múltiples funciones urbanas y una elevada intensidad de uso del espacio público.

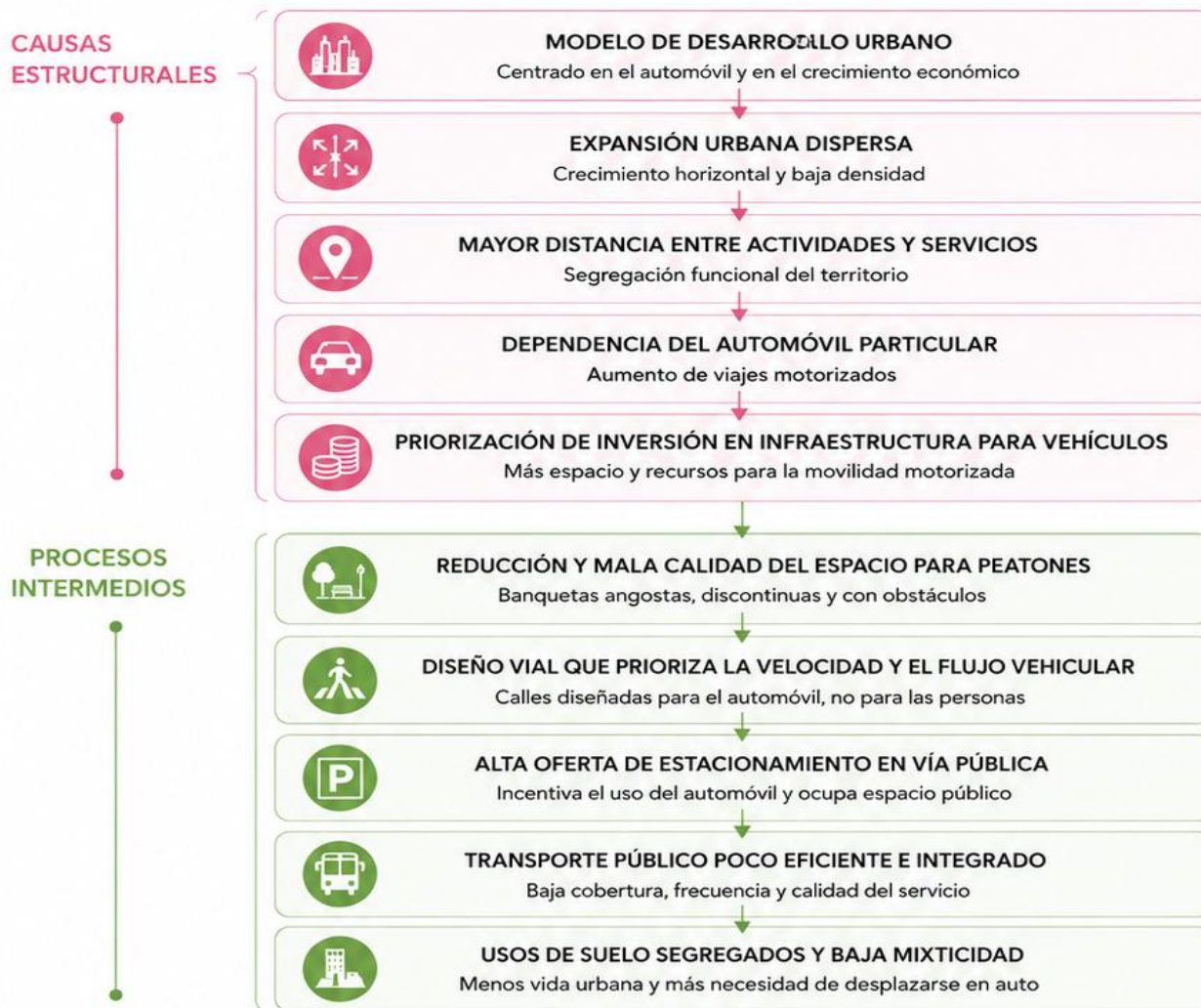
Bajo esta perspectiva, surge la necesidad de responder la siguiente pregunta de investigación:

¿De qué manera influye la caminabilidad del espacio público en la dinámica urbana del Centro Histórico del municipio de Puebla y cuáles son los elementos que deben fortalecerse para favorecer una movilidad peatonal más accesible, segura, inclusiva y sostenible? La ilustración 1 habla sobre el sistema causal del centro del problema

Figura 4.

Sistema Causal de la pérdida de la caminabilidad.

SISTEMA CAUSAL DE LA PÉRDIDA DE LA CAMINABILIDAD





Nota. Elaboración propia, 2026.

1.2. Justificación e importancia del tema de investigación

Las ciudades se han ido configurando con un enfoque que, durante gran parte del siglo XX, priorizó la movilidad motorizada sobre la movilidad peatonal, invisibilizando al peatón como un actor fundamental para el desarrollo urbano y la competitividad territorial (Gehl, 2010; Jacobs, 1961). Como consecuencia, la infraestructura destinada a los peatones y las políticas públicas orientadas a favorecer la movilidad activa han recibido históricamente una atención limitada en numerosos procesos de planeación urbana.

Aportar al conocimiento sobre la importancia de la **caminabilidad** para las ciudades: además de que es la principal forma de movilidad en la ciudad y en la zona central de Puebla es definida como el nivel de amigabilidad que tiene el espacio público de una ciudad con los que se trasladan caminando, es un factor que beneficiaría a la sociedad abonando a la construcción de políticas públicas enfocadas al impulso de mejores condiciones para este tipo de movilidad en las ciudades, es decir, enfocadas directamente en el usuario, permitiendo que las ciudades mejoren su oferta para quienes opten por caminar para moverse, abonando a la habitabilidad y ejerciendo con ello su derecho a la ciudad. Además de contribuir a la revalorización de caminar como forma de desplazamiento básico en las ciudades a partir de sus rendimientos, visibilizando la necesidad de mejores condiciones de infraestructura peatonal para las personas en las ciudades, lo cual representa beneficios en la disminución de costos de traslado para las personas, así como una disminución del impacto ambiental del uso de otros medios de transporte, tiempos de desplazamiento, entre otros.

Demostrar a nivel académico la importancia de las ciudades caminables para el desarrollo de las personas es crucial por varias razones, ya que proporciona una base sólida de evidencia que puede influir en la planificación urbana, las políticas públicas, y en la formación de profesionales en diversas disciplinas. Aquí te detallo algunas de las razones clave:

Evidencia científica para la toma de decisiones:

A nivel académico, el estudio de la caminabilidad ha producido evidencia empírica que demuestra la influencia del entorno construido sobre la movilidad, la salud, la interacción social y la sostenibilidad urbana, constituyéndose en un insumo fundamental para la planeación territorial y la formulación de políticas públicas (Frank et al., 2006; Gehl, 2010). En este sentido, la generación de evidencia científica permite fundamentar intervenciones urbanas orientadas a promover ciudades más saludables, accesibles y sostenibles (Speck, 2012; ONU-Hábitat, 2016).

Impacto en la salud pública:

Las ciudades caminables están asociadas con mejoras significativas en la salud física y mental de la población. Diversas investigaciones han demostrado que los entornos urbanos que favorecen la caminabilidad incrementan los niveles de actividad física cotidiana, lo que contribuye a disminuir la

prevalencia de obesidad, diabetes tipo 2, enfermedades cardiovasculares e hipertensión arterial (Frank et al., 2006; Sallis et al., 2016). Asimismo, la disponibilidad de espacios públicos accesibles y caminables se ha relacionado con menores niveles de estrés, ansiedad y depresión, al promover una mayor interacción social, contacto con el entorno urbano y bienestar psicológico (Gehl, 2010; World Health Organization [WHO], 2016). Estos beneficios también generan impactos económicos al reducir los costos asociados a la atención de enfermedades crónicas y mejorar la productividad de la población, proporcionando evidencia que respalda la necesidad de invertir en infraestructura peatonal y políticas públicas orientadas a fortalecer la caminabilidad (Speck, 2012; ONU-Hábitat, 2016).

Fomento de la equidad social:

El acceso equitativo a los recursos y servicios constituye un componente esencial del desarrollo urbano. Las ciudades caminables suelen facilitar el acceso a equipamientos y servicios como escuelas, universidades, centros de salud, hospitales, mercados, supermercados, parques, plazas públicas, centros deportivos, espacios culturales y dependencias gubernamentales, especialmente para grupos vulnerables como personas de bajos ingresos, personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas y niños (Gehl, 2010; Speck, 2012). La investigación académica ha demostrado que mejorar las condiciones de caminabilidad favorece el acceso cotidiano a estos servicios, reduce las desigualdades socioespaciales y fortalece la inclusión social, constituyéndose en un argumento sólido para incorporar estos principios en la planificación urbana (ONU-Hábitat, 2016; Sallis et al., 2016).

Sostenibilidad ambiental:

Las ciudades caminables constituyen una estrategia clave para avanzar hacia un desarrollo urbano más sostenible, ya que disminuyen la dependencia del automóvil particular, favorecen la movilidad activa y contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y otros contaminantes atmosféricos (Gehl, 2010; Speck, 2012). La relevancia de este enfoque cobra mayor

importancia si se considera que las ciudades generan entre el 71 % y el 76 % de las emisiones mundiales de CO₂ relacionadas con el consumo final de energía (ONU-Hábitat, 2024). Diversos casos internacionales demuestran que la promoción de la caminabilidad, junto con el transporte público y la movilidad activa, ha contribuido a disminuir las emisiones derivadas del transporte urbano. Por ejemplo, ciudades como **Copenhague, Ámsterdam y París** han impulsado políticas de recuperación del espacio público, ampliación de infraestructura peatonal y ciclista y restricción del uso del automóvil, obteniendo reducciones significativas en las emisiones del sector transporte y mejoras en la calidad del aire (ONU-Hábitat, 2024; Gehl, 2010). En este sentido, la evidencia académica demuestra que la planificación urbana orientada a la caminabilidad constituye una herramienta eficaz para mitigar el cambio climático, mejorar la calidad ambiental y construir ciudades más saludables para las generaciones presentes y futuras.

Desarrollo económico local:

La investigación académica ha demostrado que las ciudades caminables también generan beneficios económicos al fortalecer el comercio local, incrementar la actividad en los espacios públicos y aumentar la competitividad urbana. Diversos estudios han encontrado que los peatones realizan visitas más frecuentes a los comercios locales y, en conjunto, generan un gasto igual o superior al de quienes acceden en automóvil (Litman, 2014; Speck, 2012). Asimismo, la mejora de la infraestructura peatonal incrementa la permanencia de las personas en el espacio público, favoreciendo el consumo en establecimientos comerciales y la dinamización de las economías de barrio (Gehl, 2010). Casos como **Times Square en Nueva York**, donde la peatonalización implementada en 2009 incrementó las ventas comerciales en aproximadamente un **71 %**, y **La Rambla de Barcelona**, que recibe alrededor de **78 millones de visitantes al año**, evidencian que la recuperación del espacio para el peatón puede traducirse en una mayor actividad económica y atractivo urbano (New York City Department of Transportation [NYC DOT], 2012; Gehl, 2010). En este sentido, la evidencia científica demuestra que invertir en infraestructura peatonal no sólo genera beneficios en términos de salud pública y sostenibilidad ambiental, sino que constituye una estrategia para impulsar el desarrollo económico local, fortalecer el comercio de proximidad e incrementar la competitividad de las ciudades.

Formación de profesionales conscientes:

Incorporar la importancia de las ciudades caminables en la educación académica ayuda a formar profesionales en urbanismo, arquitectura, salud pública, y políticas sociales con una visión holística del desarrollo urbano. Estos profesionales estarán mejor preparados para diseñar y gestionar ciudades que prioricen el bienestar humano y la sostenibilidad, lo que es crucial para el desarrollo a largo plazo.

Promoción de la investigación interdisciplinaria:

El estudio de las ciudades caminables une diversas disciplinas académicas como la planificación urbana, la salud pública, la economía, la sociología y la ciencia ambiental. Esto fomenta la colaboración interdisciplinaria, generando soluciones integradas para los desafíos urbanos. Esta perspectiva interdisciplinaria es clave para abordar problemas complejos en las ciudades modernas.

Demostrar la importancia de las ciudades caminables a nivel académico es esencial para construir un cuerpo de conocimiento que respalde la formulación de políticas públicas, fomente la equidad social, mejore la salud pública, promueva la sostenibilidad ambiental y fortalezca las economías locales. Un ejemplo ampliamente documentado es el caso de Copenhague, Dinamarca, donde más de cinco décadas de investigación y evaluación del espacio público han orientado la toma de decisiones en materia de movilidad y diseño urbano. Los estudios desarrollados por Gehl (2010) evidencian que la recuperación progresiva del espacio para peatones y ciclistas incrementó el uso del espacio público, fortaleció el comercio local, redujo la dependencia del automóvil y favoreció estilos de vida más activos, contribuyendo simultáneamente a la disminución de emisiones contaminantes y a la mejora de la calidad de vida de la población.

Este caso demuestra que la investigación científica puede traducirse en políticas públicas exitosas cuando la evidencia académica orienta el diseño de las ciudades. En este sentido, el estudio de la caminabilidad constituye una herramienta indispensable para formar profesionales capaces de comprender las relaciones entre movilidad, espacio público y desarrollo urbano, así como para

generar conocimiento que contribuya a la construcción de ciudades más justas, sostenibles y saludables (Gehl, 2010; Speck, 2012; ONU-Hábitat, 2016).

1.3. Objetivo de investigación y preguntas conductoras

La presente investigación se orientó por un objetivo general, además de cinco objetivos desarrollados en un ámbito específico de desarrollo, los cuales se desglosan a continuación:

Figura 5.

Objetivos y preguntas conductoras de la investigación

Ámbito	Objetivo	Pregunta conductora
General	Construir y aplicar un modelo teórico-metodológico para analizar la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla como una propiedad emergente de la interacción entre la morfología urbana, la configuración del espacio público, el patrimonio histórico y la experiencia peatonal, con el propósito de explicar su influencia en el desplazamiento, la permanencia, la apropiación del espacio público y la dinámica urbana.	¿Cómo interactúan la morfología urbana, la configuración del espacio público, el patrimonio histórico y la experiencia peatonal para producir condiciones diferenciadas de caminabilidad, permanencia y apropiación en el Centro Histórico de Puebla?
Teórico-metodológico.	Integrar las variables físicas, funcionales, perceptuales, sociales y patrimoniales de la investigación en un modelo multidimensional que permita relacionar las condiciones del entorno con las experiencias y comportamientos peatonales.	¿Qué relaciones entre las condiciones físicas, sociales, perceptuales y patrimoniales permiten explicar que determinados espacios históricos inviten a caminar, permanecer y apropiarse de ellos, mientras otros no?
Urbano	Generar conocimiento para abonar al posicionamiento de la caminabilidad en la Agenda Urbana de movilidad de las ciudades.	¿Qué está pasando con las condiciones de movilidad peatonal en las Latinoamérica y las ciudades mexicanas?
Patrimonial	Contribuir a la consolidación de estrategias de implementación de entornos amigables/ de cuidado en	¿Cuál sería el beneficio que tendría el Centro de Histórico de la Ciudad de

	Centros Históricos para contribuir a su conservación por medio del aumento de afluencias peatonales.	Puebla optimizando su caminabilidad?
Político	Establecer bases teóricas para impulsar la legislación en defensa y promoción de los peatones en las ciudades.	¿Qué factores se requieren fortalecer a nivel legislativo para la consolidación de políticas públicas que fomenten los modos de transporte no motorizados en las ciudades, además de entornos caminables y seguros en la Ciudad de Puebla?
Económico/ social	Conocer la existencia de factores benéficos que proporciona la caminabilidad para el comercio local, las escuelas, los edificios del cuidado y zonas recreativas.	¿Cómo puede la caminabilidad ser un factor de estimulación para los sectores de academia, recreación, cuidado y economía?

Nota. Elaboración propia, 2022.

1.4. Delimitación temporal y territorial del problema de investigación

La presente investigación distingue entre un **horizonte histórico-contextual** y una **delimitación temporal analítica**. Esta diferenciación permite reconocer la evolución histórica de la estructura urbana del Centro Histórico de Puebla sin asumir que la caminabilidad fue evaluada de manera continua desde el siglo XIX hasta la actualidad.

El horizonte histórico-contextual recupera algunos momentos relevantes ocurridos desde mediados del siglo XIX, particularmente aquellos vinculados con la transformación de la estructura urbana, la introducción de nuevos modos de transporte, la adaptación progresiva de las calles al tránsito motorizado y las intervenciones realizadas en el espacio público. Estos antecedentes permiten comprender cómo la configuración histórica de la ciudad ha influido en las condiciones actuales de movilidad peatonal. No obstante, este recorrido no constituye un análisis longitudinal de la caminabilidad desde 1850 ni pretende reconstruir de manera exhaustiva sus condiciones durante cada periodo histórico.

La **delimitación temporal principal de la investigación comprende de 2010 a 2024**. El año 2010 se establece como punto de partida debido a la disponibilidad de información censal, territorial y sociodemográfica comparable sobre la Zona de Monumentos del municipio de Puebla. Esta información permite analizar las transformaciones poblacionales y urbanas registradas durante la década siguiente, especialmente mediante la comparación de los datos censales de 2010 y 2020.

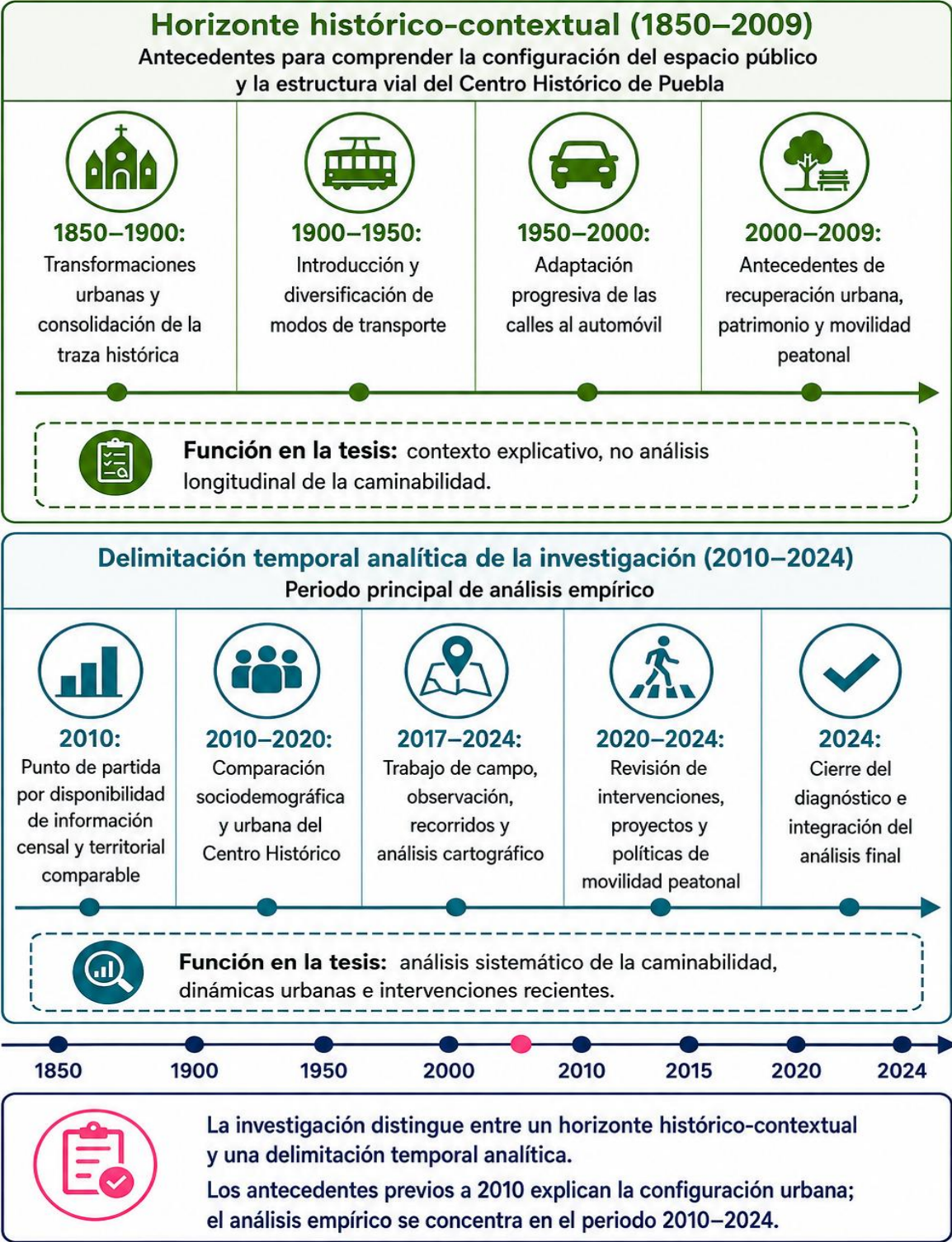
El periodo también incorpora las intervenciones, políticas y proyectos de movilidad peatonal desarrollados en el Centro Histórico durante los años posteriores, así como la información obtenida mediante recorridos, observación directa, análisis cartográfico, revisión documental y trabajo de campo realizado entre 2017 y 2024. El año 2024 se adopta como cierre porque corresponde al momento de integración y actualización del diagnóstico empírico de la investigación.

Por tanto, los antecedentes anteriores a 2010 cumplen una función explicativa y contextual: permiten reconocer procesos históricos que contribuyeron a la configuración de la estructura vial y del espacio público contemporáneo. En cambio, el periodo 2010–2024 concentra el análisis sistemático de las condiciones de caminabilidad, las dinámicas poblacionales, las intervenciones urbanas, las percepciones de las personas usuarias y las transformaciones recientes del Centro Histórico de Puebla.

Figura 6.

Horizonte histórico-contextual y delimitación temporal analítica de la investigación.

Nota.



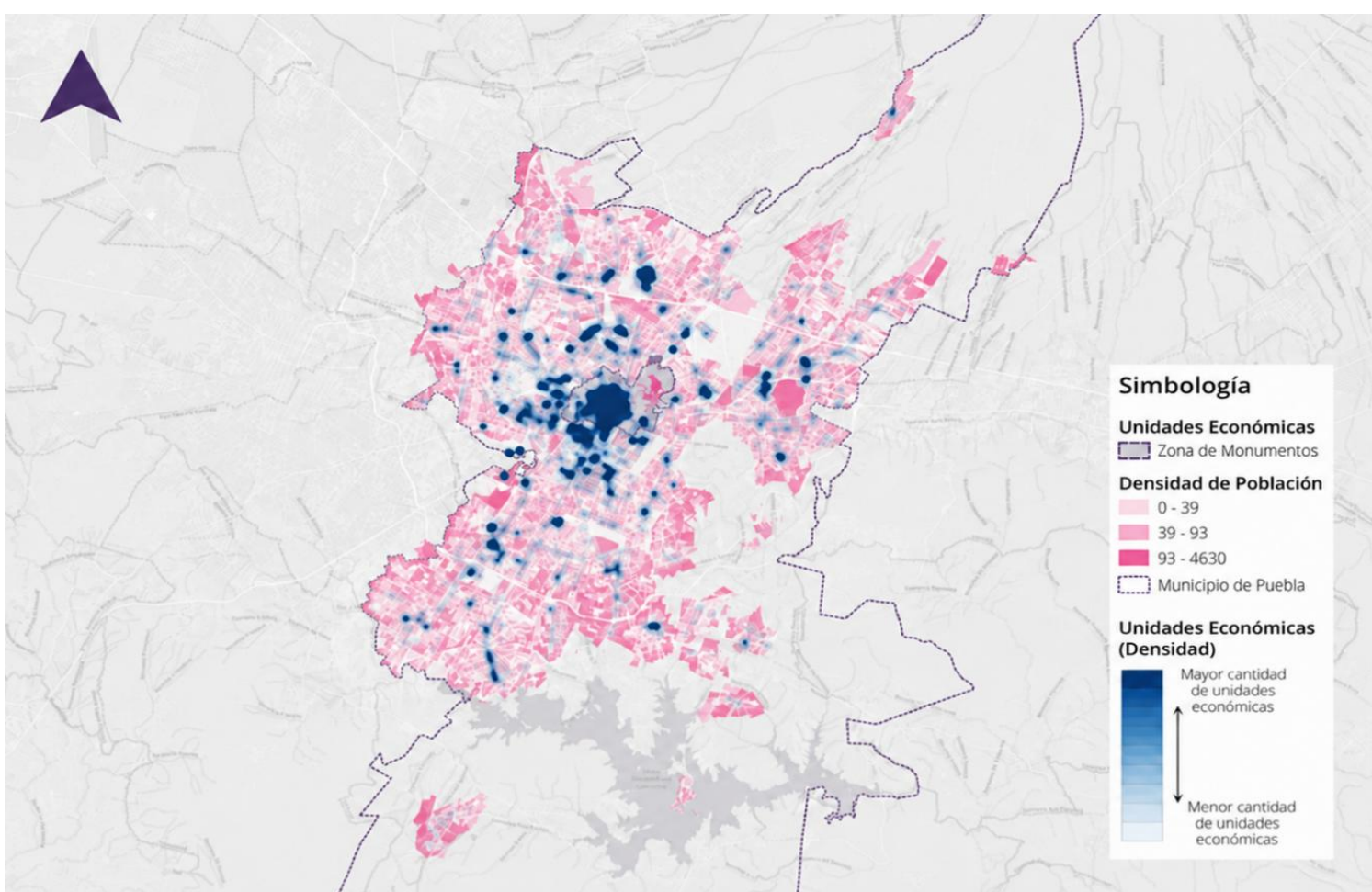
Elaboración propia, 2026.

Delimitación territorial

La zona de estudio en la cual se desarrolló la investigación es la Zona de Monumentos del municipio de Puebla, debido a la concentración de actividades académicas, laborales, económicas y culturales que existen en la zona, lo cual provoca una importante afluencia de personas con necesidades de movilidad y que debido a la configuración urbana de la zona tiende a requerir traslados peatonales.

Figura 7.

Concentración de Unidades económicas en el municipio de Puebla (industria, academia, recreación, etc)



Fuente: Elaboración propia con información del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas del INEGI del 2021, 2023.

La caracterización del Zona de Monumentos Históricos de Puebla es la siguiente:

- El polígono de la Zona de monumentos abarca 6.99 km²

- El espacio público ocupa 1.7 km² (25%)
- La superficie construida es de 5.29 Km². correspondientes al patrimonio inmobiliario.
- Propiedad particular 3.84 km² (54%)
- Predios propiedad pública 1.45 Km² (21%)
- En la Zona de Monumentos se encuentran identificados 30 espacios verdes entre parques, jardines, plazas, plazuelas, explanadas, calles peatonales, teatro al aire libre y corredores verdes.

Fuente: Elaboración propia con información del INEGI del 2020, 2023.

Esta zona de Monumentos Históricos en la ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla, fue declarada el 18 de noviembre de 1977 conformándola como parte del patrimonio cultural de México.

1.5. Enfoque epistemológico

Desde la perspectiva constructivista, los hechos y objetos del conocimiento no son comprendidos como realidades independientes de quien los observa, sino como construcciones producidas mediante prácticas, representaciones e interacciones sociales. En este sentido, Woolgar sostiene que “los objetos del mundo natural se constituyen en virtud de la representación, en vez de ser algo preexistente a nuestros esfuerzos por ‘descubrirlos’” (como se citó en Camejo, 2015, pp. 35–36).

Esta fue la base de la investigación tomando en cuenta el caminar como un proceso humano, considerando la segmentación poblacional que no lo desarrolla y lo que implica en la ejecución de sus actividades el poder caminar y acceder a las ofertas de la vida cotidiana.

1.6. Enfoque metodológico

Como parte de la metodología y técnicas de investigación se desarrollaron las siguientes estrategias:

- a) Revisión de literatura
 - a.1. Compilación bibliográfica histórico sobre la movilidad y caminabilidad en la ciudad de Puebla.
- b) Trabajo de campo
 - b.1. Análisis de información geográfica de la zona de estudio.
 - b.2. Consolidación de cuadrantes para la realización de levantamiento de información de campo y comparativa, 111 cuadras en la zona de estudio.

b.3. Definición de sectores de atención: Académico, Recreativo, Económico y del Cuidado.

b.4. Observación directa en el sitio de estudio y análisis comparativo de casos análogos.

Se realizó observación directa y registro sistemático de las condiciones de caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla, mediante recorridos de campo orientados a identificar las características físicas, funcionales y sociales del espacio público, así como la interacción de los usuarios con el entorno urbano. Paralelamente, se desarrolló un análisis comparativo de casos análogos nacionales e internacionales que han implementado estrategias para fortalecer la movilidad peatonal y la recuperación del espacio público en centros históricos y corredores urbanos de alta actividad. Entre los casos analizados se encuentran el **Jirón de la Unión** en el Centro Histórico de Lima (Perú), la **Calle Francisco I. Madero** en el Centro Histórico de la Ciudad de México, el **Passeig de Gràcia** de Barcelona (España), la **Gran Vía** de Madrid (España), la **Quinta Avenida** de Nueva York (Estados Unidos) y los **Campos Elíseos** de París (Francia). El análisis consideró aspectos como el diseño del espacio público, accesibilidad universal, prioridad peatonal, integración con otros modos de transporte, impacto en la actividad económica, apropiación social del espacio y estrategias de gestión urbana, con el propósito de identificar buenas prácticas y elementos susceptibles de adaptación al contexto del Centro Histórico de Puebla.

b.5. Aplicación de 406 encuestas dirigidas a estudiantes (80), trabajadores (80), turistas (80), asistentes a actividades del cuidado (80), encuesta específica para conocer la percepción de mujeres (86).

b.6. Análisis de Caminabilidad por medio de diseño de herramienta de “Radiografía de la Caminabilidad”: 111 cuadras, por medio de 20 indicadores agrupados en 6 categorías, infraestructura, conectividad, seguridad, interacción con el entorno, accesibilidad y condiciones climáticas.

1.6.1. Modelo teórico-metodológico de la caminabilidad en centros históricos

La investigación adopta un modelo teórico-metodológico que comprende la caminabilidad como una propiedad emergente de la interacción entre el entorno construido, las características patrimoniales y la experiencia de las personas. El concepto de propiedad emergente refiere a una

condición que no puede explicarse mediante la suma aislada de sus componentes, debido a que surge de las relaciones, complementariedades y tensiones que se producen entre ellos.

En este sentido, la existencia de banquetas amplias, cruces señalizados o mobiliario urbano constituye una condición relevante, pero no necesariamente suficiente para producir una experiencia caminable. La decisión de recorrer, evitar, atravesar, detenerse o permanecer en un espacio también puede depender de la conectividad de la trama urbana, la proximidad de actividades, la configuración de las fachadas, la percepción de seguridad, el confort, la legibilidad del entorno, la actividad social, la identidad del lugar y el valor atribuido al patrimonio.

El modelo se integra mediante cuatro dimensiones analíticas:

a) Morfología urbana: comprende la estructura de la trama, el tamaño de las manzanas, la conectividad, la proximidad entre actividades, la mezcla de usos y la continuidad de los recorridos.

b) Configuración del espacio público: integra las condiciones físicas y funcionales de banquetas, cruces, accesibilidad universal, seguridad vial, iluminación, vegetación, mobiliario, obstáculos y relación entre el espacio peatonal y el tránsito vehicular.

c) Dimensión patrimonial y sociocultural: comprende la presencia de inmuebles y elementos patrimoniales, la continuidad del paisaje histórico, los hitos urbanos, la identidad, la memoria colectiva, los usos cotidianos y los significados atribuidos al lugar.

d) Experiencia peatonal: incluye la percepción de seguridad, comodidad, atractivo, disfrute, orientación y pertenencia, así como los comportamientos relacionados con la elección de rutas, la frecuencia de los recorridos, la permanencia, la interacción y la apropiación del espacio público.

Estas dimensiones se relacionan mediante una secuencia analítica en la que las condiciones morfológicas, físicas y patrimoniales influyen en la percepción y experiencia de las personas; dichas experiencias intervienen en la decisión de caminar, elegir una ruta o permanecer; y estos comportamientos inciden posteriormente en la interacción social, la apropiación del patrimonio y la dinámica urbana.

El modelo no plantea una relación estrictamente lineal. La actividad social puede modificar la percepción de seguridad; el valor patrimonial puede incrementar el atractivo de un recorrido aun

cuando existan deficiencias físicas; y la presencia de comercio, equipamientos o actividades de cuidado puede generar desplazamientos peatonales incluso en condiciones poco favorables. Por ello, el análisis busca identificar no sólo el desempeño individual de los indicadores, sino también las relaciones que explican las experiencias diferenciadas de caminabilidad.

Figura 8.

Morfología urbana en relación al problema.



Fuente: Elaboración propia, 2026.

1.6.2. Disciplinas que han abordado el tema

La **antropología** ha permitido establecer un canal para el estudio de las ciudades desde la ciencia social, tomando en cuenta este segmento espacial como parte de la interacción social constante,

como eje de discusiones teóricas y metodológicas, permitiendo observar la ciudad desde la visión de sus habitantes, de quienes la viven. La movilidad, vista desde la antropología, puede ser tomada como parte de una manifestación social y cultural por medio de la cual los seres humanos interactuamos con nuestro territorio y la vida cotidiana.

En este sentido, la caminabilidad desde la visión antropológica es un proceso humano de interacción directa, del ser humano para recorrer y reconocer su territorio.

"La especie humana comienza por los pies, nos dice Leroi-Gourhan, aunque la mayoría de nuestros contemporáneos lo olvide y piense que el hombre desciende simplemente del automóvil. Desde el neolítico, el hombre tiene el mismo cuerpo, las mismas potencialidades físicas, la misma fuerza de resistencia frente a los fluctuantes datos de su entorno", (Le Breton, 2000).

Caminar, por ende, comienza desde el sentido de humanidad y forma parte de nuestro proceso humano como especie, forma parte de un desarrollo y crecimiento personal y es ahí donde comienza nuestro recorrido por cualquier territorio.

Para el **Urbanismo** como especialización en el estudio, planificación y ordenamiento de las ciudades, aborda a la movilidad como un elemento que conecta y las ciudades, movilidad que se ha visto invisibilizada en distintas ocasiones en la planificación territorial y esto ha representado fragmentaciones en el sistema de conectividad de las ciudades, ¿qué pasa cuando construimos un periférico que no contempla el cruce de peatones y ciclistas y que por ende los obliga a cruzar bajo condiciones de inseguridad vial? No sólo se fragmenta la ciudad sino la movilidad de las personas, es en esta disciplina donde se puede considerar al diseño urbano como una parte fundamental del diseño y desarrollo de las ciudades, ya que fungo como estrategia de la consolidación de las mismas.

El diseño urbano es un proceso fundamental en la configuración de las ciudades, ya que implica la creación y organización de los espacios urbanos para mejorar la funcionalidad, la habitabilidad y la estética de las áreas urbanas. Este proceso tiene un impacto significativo en la calidad de vida de los habitantes, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico. A continuación, se detallan las principales implicaciones del diseño urbano para las ciudades: Establece cómo se distribuyen y organizan los diferentes usos del suelo dentro de la ciudad, como las áreas residenciales, comerciales, industriales, recreativas y de servicios. Una buena organización espacial asegura que las diferentes partes de la ciudad estén bien conectadas y que los ciudadanos puedan acceder

fácilmente a los servicios esenciales y oportunidades laborales. Fomenta la creación de espacios públicos como uno de los elementos centrales del diseño urbano es la creación y planificación de espacios públicos como parques, plazas, calles peatonales y áreas verdes. Estos espacios son esenciales para la interacción social, el esparcimiento, la cultura y el bienestar mental y físico de los habitantes. Además, los espacios públicos bien diseñados pueden mejorar la cohesión social y fortalecer el sentido de comunidad, además de fortalecer el sentido de pertenencia y apropiación.

La dinámica de la ciudad también incide en otras materias como la **Economía** ya que el proceso de movilidad es un eje rector y vertebral en la dinámica y economía de las ciudades, ya que a partir de los sistemas de movilidad los millones de habitantes de las zonas urbanas tienen oportunidad de acceder a bienes y servicios, además de transportarse a sus trabajos y escuelas, es decir, de la movilidad dependen un gran porcentaje de la detonación económica de las ciudades, además del sector transporte encargado del traslado de productos.

1.6.3. Principales aportes conceptuales y empíricos

Los aportes conceptuales y empíricos que se desarrollaron en el presente trabajo de tesis, son principalmente las características teóricas de la caminabilidad, con la construcción de un concepto enfocado en el municipio de Puebla, además de los beneficios de la movilidad peatonal para la dinámica en el Centro Histórico del mismo y visibilización de las necesidades para la movilidad de las personas.

Además de las implicaciones que tienen aspectos como: *centralidad, movilidad, habitabilidad y derecho a la ciudad* en los procesos anteriormente mencionados. El principal aporte conceptual de la presente investigación es la ***camionabilidad***, el cual visto desde la óptica del derecho a la ciudad se compondrá de los siguientes elementos (Figura 9):

Figura 9.



Nota: Desglose de aspectos del concepto de caminabilidad.

Fuente: Elaboración propia, 2022.

La caminabilidad, o la capacidad de una ciudad para ser recorrida a pie de manera segura, cómoda y accesible, es un aspecto fundamental del diseño urbano. Sin embargo, varios problemas pueden surgir que afectan la caminabilidad de una ciudad. Estos problemas pueden tener impactos significativos en la calidad de vida, la salud pública y la sostenibilidad. Aquí te detallo algunos de los problemas comunes asociados con la caminabilidad:

CAMINABILIDAD



1 Ciudades de 15 min.

Reorganizar los barrios de manera que nadie tenga que desplazarse más de un cuarto de hora desde su casa para poder acceder a cualquier servicio básico.



2 Escala Humana

Ciudades para las personas, no para los autos.



3 Visión Cero

Cero muertes de tránsito por muertes viales.



4 Eficiencia en el Espacio

Cada m2 de la ciudad debe servir para múltiples propósitos.



5 Ciudades saludables

Mayor salud por la actividad física, menos contaminación, menos tráfico que causa estrés y salud mental.



6 Ciudades 8-80

Ciudades que *sirvan a los 8 a los 80 años. Es decir, ciudades diseñadas para que puedan ser usadas por todos, desde niños de 8 años hasta adultos mayores de 80 años.

DIMENSIÓN DEL CUIDADO



Las ciudades deben ser diseñadas para pedir y brindar ayuda.



Que su diseño potencie la reciprocidad.



Reconocer y valorar el trabajo comunitario.

1. Infraestructura Inadecuada:

- **Calles Inseguras:** El deterioro de la infraestructura peatonal puede identificarse mediante indicadores como la continuidad de las banquetas, el ancho libre de paso, el estado de conservación del pavimento, la existencia de obstáculos físicos, la accesibilidad universal, la calidad de los cruces peatonales, la señalización horizontal y vertical, la iluminación, el mobiliario urbano y la percepción de seguridad. La ausencia o deficiencia de infraestructura peatonal continua, accesible y protegida incrementa la exposición de quienes caminan frente al tránsito motorizado y limita la posibilidad de realizar desplazamientos seguros y confortables (Institute for Transportation and Development Policy [ITDP], 2020; National Association of City Transportation Officials & Global Designing Cities Initiative [NACTO-GDCI], 2016).
- **Conexiones Interrumpidas:** Las redes de caminos peatonales a menudo están incompletas o interrumpidas, lo que obliga a los peatones a tomar rutas más largas o menos seguras para llegar a su destino.
- **Accesibilidad Limitada:** La falta de rampas, pasos peatonales adecuados, y otros elementos de accesibilidad puede excluir a personas con movilidad reducida, como personas mayores o personas con discapacidades.

2. Entornos Inhóspitos:

- **Falta de Espacios Públicos:** La ausencia de parques, bancas, áreas de descanso, zonas verdes y cobertura vegetal disminuye la disponibilidad de espacios de estancia y confort para el peatón, afectando indicadores como la permanencia, el confort térmico y la habitabilidad del espacio público, especialmente durante recorridos prolongados o en condiciones climáticas extremas.
- **Diseño de Calles Monótono:** La ausencia de vegetación, cobertura arbórea, sombra, fachadas activas y elementos de interés urbano disminuye la calidad del entorno peatonal, afectando indicadores como el confort térmico, la permanencia de los usuarios, la interacción social y la vitalidad del espacio público.

3. Seguridad Personal:

- **Criminalidad y Acoso:** En algunas áreas, la falta de iluminación adecuada y la presencia de espacios abandonados pueden contribuir a la inseguridad, haciendo que caminar sea peligroso debido a la posible exposición a delitos o acoso.
- **Seguridad Vial:** Si bien el Centro Histórico de Puebla dispone de cruces peatonales señalizados y dispositivos de control vial en sus principales corredores, las observaciones de campo evidenciaron que el respeto al derecho de paso del peatón no es constante, situación que se ve agravada en intersecciones con alta intensidad vehicular y en puntos donde la señalización horizontal presenta desgaste o requiere mantenimiento.

4. Diseño Urbano Desalineado:

- **Zonas de Uso Exclusivo:** Áreas urbanas diseñadas principalmente para el uso de vehículos motorizados, con grandes bloques de edificios, autopistas y estacionamientos extensos, pueden desincentivar el caminar y hacer que sea más difícil para los peatones moverse por la ciudad.
- **Transformación y desequilibrio en la mezcla de usos del suelo:** Aunque el Centro Histórico de Puebla mantiene una importante diversidad de usos del suelo —comerciales, turísticos, educativos, administrativos, culturales y de servicios—, la disminución progresiva del uso habitacional permanente y la concentración de determinadas actividades económicas han modificado la dinámica cotidiana del territorio. Esta reconfiguración puede generar sectores con alta intensidad de actividad durante ciertos horarios y baja ocupación en otros, afectando la continuidad de la vida urbana, la percepción de seguridad y la experiencia peatonal.

5. Factores Climáticos y Ambientales:

- **Clima Extremo:** En climas muy calurosos, fríos o lluviosos, caminar puede ser incómodo o incluso peligroso si no se dispone de medidas adecuadas, como sombra, refugios o acceso a agua potable.

- **Contaminación Ambiental:** Niveles elevados de contaminación del aire pueden hacer que caminar sea menos saludable y menos atractivo.

6. Falta de Mantenimiento:

- **Desgaste de Infraestructura:** La falta de mantenimiento en aceras, pasos peatonales y señalización puede llevar a un deterioro que reduce la seguridad y la comodidad de caminar.
- **Obstrucciones:** Obstáculos en las aceras, como vehículos estacionados incorrectamente, mobiliario urbano mal ubicado, o construcción, pueden hacer que caminar sea difícil o peligroso.

7. Falta de Planificación Integral:

- **Enfoque Fragmentado:** La falta de una planificación integral que considere la caminabilidad como una parte clave del diseño urbano puede resultar en soluciones aisladas que no abordan las necesidades generales de movilidad peatonal.

Los problemas relacionados con la caminabilidad pueden reducir la calidad de vida en las ciudades, aumentar la dependencia de vehículos motorizados, y contribuir a problemas de salud pública. Abordar estos problemas requiere una planificación urbana integral que considere la caminabilidad desde múltiples perspectivas, incluyendo seguridad, confort, accesibilidad y diseño estético. Mejorar la caminabilidad no solo beneficia a los peatones, sino que también contribuye a la sostenibilidad, la salud pública, y la cohesión social en las ciudades.

La caminabilidad, se puede definir a partir de responder la pregunta ¿Se puede caminar esta ciudad? Esto implica la existencia de características como transitable, accesible, segura, práctica, cómoda y por ende inclusivo. Este concepto se compone y conecta a partir de teorías como la de Ciudades de 15 minutos que habla sobre la cercanía que debe existir entre los diferentes elementos que requieren los usuarios en las ciudades, el concepto de ciudades a escala humana, además de la visión cero que implica cero muertes de tránsito por muertes viales y un uso eficiente del espacio público. *La caminabilidad es el nivel de posibilidades que una ciudad ofrece a los usuarios de caminar*

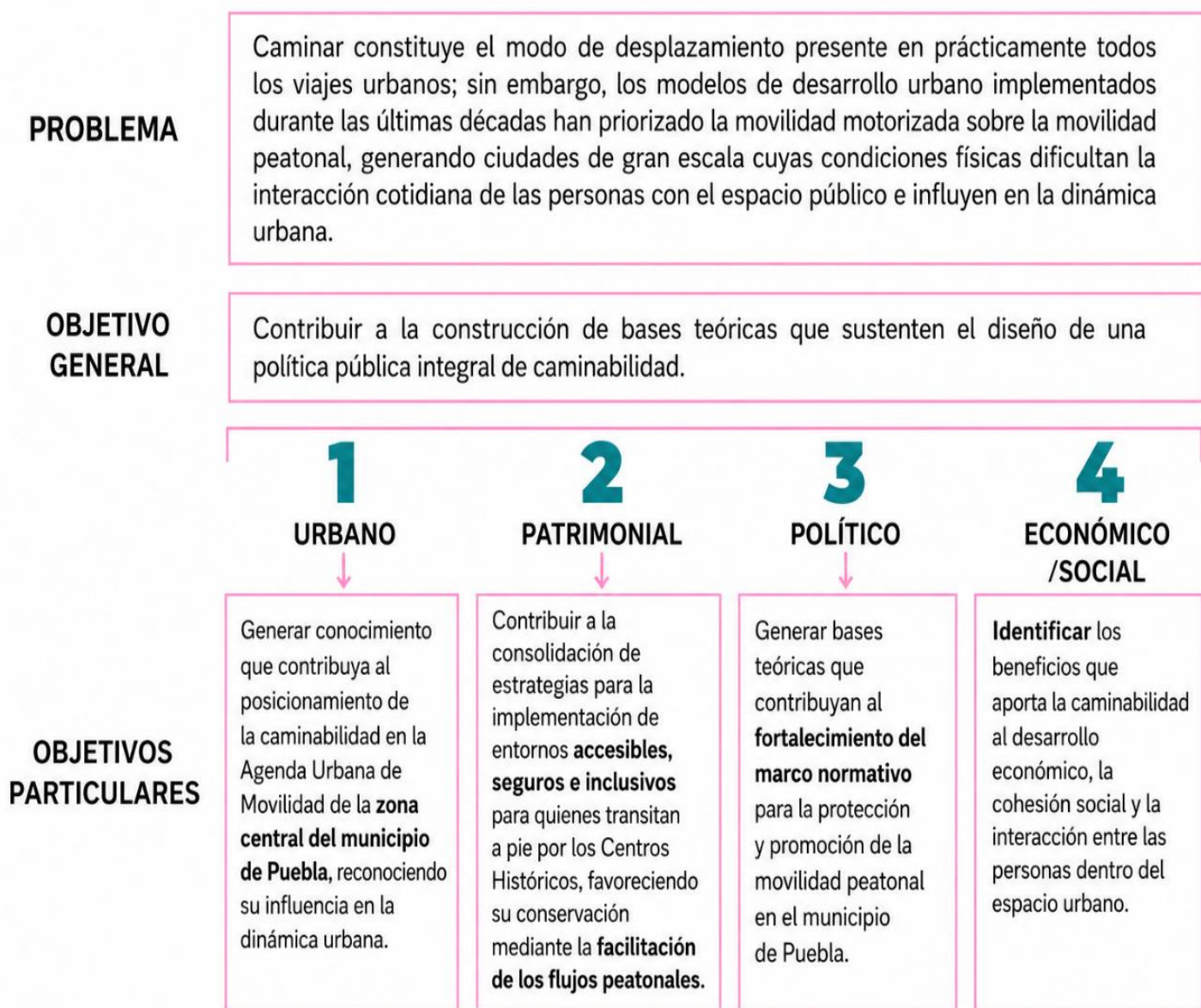
en ella es decir que cuente con las condiciones y características necesarias para que moverse de esta forma sea óptimo, eficiente y seguro para las personas.

1.6.4. Estrategia metodológica

La estrategia metodológica que fue implementada en el problema en cuestión es desglosada a continuación por medio de una Matriz de congruencia (Figura 10) que relaciona los problemas con sus respectivas técnicas, instrumentos y métodos a partir de los cuales se desarrolló el análisis de cada punto dando cumplimiento de manera puntual a los objetivos general y particulares ya establecidos en el presente trabajo. Además, que, Para el análisis de caminabilidad en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla, se llevó a cabo la distinción de 4 sectores de actividades en la ciudad para reconocer y estudiar las actividades relacionadas con los mismos, los cuales fueron: educativo, económico, recreativo y del cuidado, además del uso de herramientas como los Sistemas de Información Geográfica.

Figura 10.

Métodos, Técnicas de Recolección y Análisis de Datos por ámbito.



PREGUNTA GENERAL

¿Cuáles son los posibles beneficios locales que aporta la caminabilidad en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla?

PREGUNTAS CONDUCTORAS

URBANO



¿Qué condiciones del entorno urbano influyen en la caminabilidad del Centro Histórico de Puebla y cómo estas inciden en la movilidad y la vida cotidiana peatonal?

PATRIMONIAL



¿Qué beneficios puede generar la mejora de la caminabilidad para la conservación, puesta en valor y apropiación social del patrimonio del Centro Histórico de Puebla?

POLÍTICO



¿Qué elementos normativos, institucionales y de gestión deben fortalecerse para consolidar políticas públicas que prioricen y garanticen la movilidad peatonal en el Centro Histórico de Puebla?

ECONÓMICO /SOCIAL

¿Cómo puede la caminabilidad contribuir al desarrollo económico local, a la cohesión e inclusión social y al bienestar de la población en el Centro Histórico de Puebla?

MARCO TEÓRICO

Conceptos transversales: Habitabilidad, Derecho a la Ciudad, Sostenibilidad e Inclusión.

Conceptos secundarios: ciudad, espacio público, movilidad, caminabilidad, accesibilidad universal y perspectiva de género.

Conceptos de ciudad y forma urbana, movilidad y dinámica urbana, accesibilidad universal, espacio público y calidad del entorno peatonal.

Conceptos de Centro Histórico y patrimonio cultural, paisaje urbano histórico, conservación y apropiación social.

Marco normativo e institucional de la movilidad urbana sustentable y la movilidad peatonal: leyes, normas y políticas públicas.

Dinámica urbana, usos del suelo y actividades, desarrollo económico local, cohesión social, bienestar y salud.

Fuente: Elaboración y análisis propio, 2022

1.6.5. Técnicas de investigación a emplear

Figura 11.

Metodología, Instrumentos, Variables e Indicadores por ámbito

MÉTODO	Análisis de conceptos centrales y exploración de discursos de caminabilidad y su importancia en las ciudades			
	URBANO	PATRIMONIAL	POLÍTICO	ECONÓMICO /SOCIAL
MÉTODOS POR OBJETIVO	Análisis de políticas de ciudad a nivel peatonal para definición de áreas de oportunidad, posicionamiento de la peatonabilidad en la Agenda Urbana mexicana	Exploración de argumentos y casos análogos en los que la movilidad peatonal haya proporcionado un beneficio a los Centros Histórico a nivel patrimonial	Revisión del marco jurídico en materia de movilidad	Indagación en la política pública y casos análogos en los que la movilidad peatonal haya proporcionado beneficios de activación así como análisis de procesos relacionados
TÉCNICA DE RECOGIDA DE DATOS	Análisis de contenido y observación de campo			
	Análisis bibliográfico y de contenido/ radiografía de la movilidad/ encuestas	Análisis bibliográfico y de contenido adiografía de la movilidad/ encuestas	Análisis bibliográfico	Análisis bibliográfico y de contenido adiografía de la movilidad/ encuestas
METODOLOGÍA	Cualitativa y cuantitativa			
	Cualitativa	Cualitativa y cuantitativa	Cualitativa	Cualitativa

Fuente: Elaboración y análisis propio, 2022

INSTRUMENTOS

Análisis de contenido: Construcciones teóricas/ Radiografía de la caminabilidad/ aplicación de encuestas

URBANO
PATRIMONIAL
POLÍTICO
**ECONÓMICO
/SOCIAL**

Análisis de contenido: Casos Análogos internacionales y en América Latina Proyectos existentes y analizados, relacionados. Aplicación de encuestas. Evaluación física.

Análisis de contenido: percepción de usuarios, revisión de lineamientos en patrimonio/ casos analogos de zonas patrimoniales en el mundo.

Análisis de Contenido: Leyes Existentes, leyes aplicables, leyes analizadas, Instrumentos de planeación y regulación de la movilidad.

Análisis de contenido: Políticas públicas existentes y analizadas.

VARIABLES

No. de posturas teóricas a analizar. Visión de expertos a analizar. Número de encuestas realizadas. Numero de manzanas analizadas. Cuadrantes.

No. de casos analogos, no. de proyectos, indicadores

Opinión

Análisis bibliográfico y de contenido

No. de estrategias, No. de políticas.

INDICADORES

1. Cantidad de aportes, 2. Percepciones, 3. Líneas discursivas.

1. Modo de elección, 2. Composición, 3.Finalidad 4.Resultados postivos 5.Resultados negativos

1. Cantidad de opiniones a favor 2. Cantidad de opiniones en contra 3. Tipos de respuesta/ temática

1. Cantidad de articulos legislativos 2. Ambigüedades en leyes 3. Artículos que abordan la temática.

1. Casos de éxito, 2. Políticas de impacto 3. Comprobación de beneficios.

Fuente: Elaboración y análisis propio, 2022.

1.6.6. Actores involucrados

Existen diversos actores a contemplar dentro del problema, a partir de la consideración de aquellos que forman parte de la dinámica del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla, y se desglosan a continuación:

Figura 12.

Actores del problema

Residentes



Un residente en una ciudad es una persona que vive de manera habitual en esa ciudad. No necesariamente tiene que haber nacido allí, pero sí debe pasar la mayor parte de su tiempo en ese lugar, tener un domicilio y estar registrado, en la mayoría de los casos, como habitante de esa ciudad. Ser residente implica que la persona participa en la vida cotidiana de la ciudad, utiliza sus servicios, y es parte de la comunidad local. También puede tener implicaciones legales, como el derecho a votar en elecciones locales o acceder a ciertos servicios municipales.

Visitantes



Un visitante es una persona que se encuentra en ese lugar de manera temporal, generalmente por motivos de turismo, trabajo, estudios, o para visitar a amigos o familiares. A diferencia de un residente, un visitante no vive en la ciudad de forma permanente y no tiene un domicilio fijo allí. Los visitantes suelen permanecer en la ciudad por un período limitado de tiempo antes de regresar a su lugar de origen o continuar su viaje a otro destino.

Turistas



Es una persona que visita ese lugar principalmente por motivos de ocio, recreación, o interés cultural. Los turistas suelen explorar los sitios de interés, como monumentos, museos, parques, y otros lugares emblemáticos de la ciudad. Al igual que un visitante, el turista está en la ciudad de manera temporal, pero su propósito específico es disfrutar de las atracciones y actividades que ofrece el destino. A menudo, los turistas se alojan en hoteles, hostales, o alquileres temporales y pueden estar interesados en experiencias gastronómicas, compras, y eventos locales durante su estancia.

Usuario Cotidiano



Aquel individuo que, de manera regular y sostenida en el tiempo, participa activamente en la vida urbana a través del trabajo, el consumo y el uso de los servicios y recursos disponibles en la ciudad. Este rol implica una interacción constante y multifacética con el entorno urbano, contribuyendo a su dinámica económica, social y cultural. El usuario cotidiano es un actor fundamental de la ciudad, cuya presencia y participación activa contribuyen a la vitalidad, complejidad y dinamismo del entorno urbano. Es aquel que le da vida a la ciudad.

Fuente: Elaboración y análisis propio, 2024.

En este sentido siendo el objeto de estudio la *caminabilidad*, la característica o segmento principal a considerar en el problema fue el *peatón del Centro Histórico*, es decir quienes en algún trayecto o sección de utilizan como medio de traslado independientemente del fin del mismo, el modo de transporte peatonal.

Sin embargo, es necesario considerar algunos otros sectores de la población que influyen en las condiciones de caminabilidad como es la toma de decisiones de *autoridades a nivel federal, estatal, municipal y especializadas en Centro Histórico*.

Además de la consideración de aspectos técnicos desde la academia y áreas operativas involucradas en el diseño e implementación de proyectos de movilidad, así como las adecuaciones equivalentes al tema en zonas como el Centro Histórico.

Figura 13.

Usuario principal del espacio.



Fuente: Elaboración y análisis propio, 2024.

1.6.7. Síntesis crítica del estado del conocimiento y vacíos de investigación

La revisión de la literatura permitió identificar importantes avances en el estudio de la caminabilidad desde distintas disciplinas, entre ellas el urbanismo, la movilidad, la salud pública, la geografía, la arquitectura y la planeación territorial. Los trabajos analizados han contribuido significativamente a comprender la relación entre el diseño urbano y el desplazamiento peatonal, demostrando que la

calidad del espacio público, la accesibilidad, la conectividad, la seguridad vial y las condiciones ambientales influyen directamente en la decisión de caminar y en la calidad de vida de la población. Asimismo, diversos autores han evidenciado que las ciudades que priorizan al peatón generan beneficios ambientales, económicos y sociales, fortaleciendo procesos de movilidad sustentable y desarrollo urbano.

De manera paralela, la literatura sobre el derecho a la ciudad y el espacio público ha permitido comprender que la ciudad constituye un espacio de construcción social donde convergen relaciones económicas, culturales, políticas y territoriales que determinan las oportunidades de acceso, permanencia y apropiación del espacio urbano. Desde esta perspectiva, la caminabilidad trasciende la dimensión estrictamente funcional de la movilidad para convertirse en un componente esencial en el ejercicio de los derechos urbanos, la inclusión social y la construcción de ciudades más equitativas.

Sin embargo, el análisis crítico de la producción científica evidencia que, en términos generales, la mayoría de las investigaciones continúan abordando la caminabilidad desde perspectivas parciales o sectoriales. Una parte importante de los estudios concentra su atención en variables físicas del entorno construido, tales como banquetas, cruces peatonales, mobiliario urbano, iluminación, vegetación, infraestructura vial o seguridad del peatón. Otros trabajos enfatizan aspectos relacionados con la movilidad sostenible, la salud pública o la reducción del uso del automóvil. Si bien estas aportaciones resultan fundamentales para comprender distintos componentes de la caminabilidad, frecuentemente analizan dichos elementos de forma aislada, sin integrarlos dentro de un sistema territorial más amplio.

Desde los estudios socio territoriales aún persisten importantes vacíos de conocimiento respecto al papel que desempeña la caminabilidad como elemento articulador de la dinámica urbana. En la literatura revisada son escasas las investigaciones que analizan cómo las condiciones para caminar influyen en la localización y funcionamiento de las actividades económicas, educativas, recreativas y del cuidado; en la intensidad de uso del espacio público; en la apropiación social del territorio; en la interacción entre los diferentes actores urbanos; y, particularmente, en la configuración cotidiana de los centros históricos.

Asimismo, se identifica una limitada articulación entre los enfoques del derecho a la ciudad, la caminabilidad, la dinámica urbana y la acupuntura urbana como parte de un mismo modelo conceptual. En la mayoría de los casos, estos conceptos son abordados de manera independiente, sin profundizar en las relaciones causales que existen entre ellos ni en la capacidad que poseen las intervenciones urbanas estratégicas para transformar progresivamente la estructura funcional y social de la ciudad.

En el caso específico de los centros históricos, la producción científica se ha concentrado principalmente en la conservación patrimonial, el turismo, la movilidad, la revitalización económica o la gestión urbana. No obstante, existe un número reducido de investigaciones que expliquen de manera integral cómo la caminabilidad influye en la dinámica socioterritorial de estos espacios, entendida como el conjunto de relaciones sociales, económicas, culturales y funcionales que diariamente construyen la vida urbana. En consecuencia, aún resulta limitada la evidencia científica que permita comprender cómo las mejoras en la infraestructura peatonal y en la calidad del espacio público pueden convertirse en detonantes de procesos de revitalización urbana, fortalecimiento comunitario y ejercicio efectivo del derecho a la ciudad.

En el contexto mexicano esta situación es aún más evidente. Si bien durante la última década se ha incrementado el número de investigaciones relacionadas con movilidad activa, accesibilidad universal y diseño urbano, predominan estudios orientados hacia la evaluación física de la infraestructura peatonal o el análisis de políticas públicas de movilidad. Son menos frecuentes aquellos que incorporan simultáneamente dimensiones espaciales, sociales, económicas, perceptuales y territoriales dentro de un mismo modelo de análisis, particularmente en ciudades patrimoniales.

En el municipio de Puebla, y específicamente en su Centro Histórico, la literatura disponible se orienta principalmente hacia la conservación del patrimonio, la actividad turística, la movilidad urbana y la gestión del espacio público. Sin embargo, permanece escasamente estudiada la influencia que ejerce la caminabilidad sobre la dinámica urbana cotidiana, especialmente respecto a la manera en que condiciona la interacción entre los distintos sectores que estructuran la vida de la ciudad, como el ámbito económico, académico, recreativo y del cuidado. De igual forma, son limitados los estudios que integran herramientas de diagnóstico urbano con propuestas de

intervención fundamentadas en enfoques como la acupuntura urbana, orientadas a generar procesos graduales de transformación territorial.

En este contexto, la presente investigación busca contribuir a la generación de conocimiento desde una perspectiva socioterritorial integradora, analizando la caminabilidad no únicamente como una condición física del espacio urbano, sino como un fenómeno complejo que influye en la dinámica cotidiana del Centro Histórico del municipio de Puebla. Para ello, se articulan los enfoques del derecho a la ciudad, el espacio público, la caminabilidad, la dinámica urbana y la acupuntura urbana, con el propósito de comprender las relaciones existentes entre estos elementos y formular estrategias de intervención capaces de fortalecer la calidad del espacio público, favorecer la movilidad peatonal y contribuir a la revitalización integral del Centro Histórico.

Como resultado, esta investigación propone comprender la caminabilidad como un **elemento estructurante de la dinámica urbana**, cuya influencia trasciende el desplazamiento peatonal para incidir en la apropiación del espacio público, el funcionamiento de las actividades urbanas, la cohesión social, la competitividad económica y el ejercicio del derecho a la ciudad. Desde esta perspectiva, el estudio aporta un modelo de análisis multidimensional que integra variables físicas, sociales, económicas y territoriales, así como un modelo conceptual de transformación urbana basado en intervenciones estratégicas de acupuntura urbana, contribuyendo al fortalecimiento del conocimiento científico sobre la caminabilidad en centros históricos latinoamericanos.

Figura 14.

Hallazgos de la literatura.

1. HALLAZGOS EN LA LITERATURA



AVANCES MULTIDISCIPLINARIOS

- La caminabilidad ha sido estudiada desde el urbanismo, la movilidad, la salud pública, la geografía, la arquitectura y la planeación territorial.



FACTORES CLAVE IDENTIFICADOS

- El diseño urbano, la calidad del espacio público, la accesibilidad, la conectividad, la seguridad vial y las condiciones ambientales influyen en la decisión de caminar y en la calidad de vida.



BENEFICIOS DE PRIORIZAR AL PEATÓN

- Las ciudades que priorizan al peatón generan beneficios ambientales, económicos y sociales, fortaleciendo la movilidad sustentable y el desarrollo urbano.



DERECHO A LA CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- La ciudad es un espacio de construcción social donde convergen relaciones económicas, culturales, políticas y territoriales que determinan el acceso, permanencia y apropiación del espacio urbano.



CAMINABILIDAD COMO DERECHO URBANO E IMPACTO EN LA DINÁMICA URBANA

- La caminabilidad trasciende la dimensión funcional de la movilidad y se convierte en un componente esencial para el ejercicio de los derechos urbanos, la inclusión social y la construcción de ciudades más equitativas.
- Influye en la apropiación del espacio público, el funcionamiento de actividades urbanas, la cohesión social, la competitividad económica y el ejercicio del derecho a la ciudad.

2. VACÍOS IDENTIFICADOS EN LA LITERATURA



ENFOQUES PARCIALES O SECTORIALES

- Predominan estudios centrados en variables físicas del entorno (peatonal, cruce, mobiliario, iluminación, vegetación, infraestructura, seguridad) o en temas específicos como movilidad sostenible o salud pública, analizados de forma aislada.



VACÍOS SOCIO TERRITORIALES

- Escasas investigaciones analizan cómo la caminabilidad influye en la localización y funcionamiento de actividades económicas, urbanas, educativas, recreativas y del cuidado; en el uso del espacio público, la apropiación social y la interacción entre actores urbanos, especialmente en centros históricos.



FALTA DE ARTICULACIÓN CONCEPTUAL

- Limitada integración entre derecho a la ciudad, caminabilidad, dinámica urbana y acupuntura urbana. Generalmente se abordan de manera independiente, sin analizar sus relaciones causales ni el potencial transformador de intervenciones estratégicas.



LIMITACIONES EN CENTROS HISTÓRICOS

- La literatura se concentra en conservación (patrimonial, turismo, movilidad, revitalización económica o gestión del espacio) y son pocos los estudios que explican cómo la caminabilidad influye integralmente en la dinámica socioterritorial de estos espacios.



VACÍO EN EL CONTEXTO MEXICANO

- Predominan estudios sobre evaluación física de la infraestructura peatonal y políticas de movilidad. Son pocos los que integran dimensiones sociales, económicas, espaciales, territoriales en un mismo modelo de análisis.



ESPECÍFICO EN PUEBLA (CENTRO HISTÓRICO)

- Enfoque limitado a conservación patrimonial, turismo, movilidad y gestión del espacio público. Pocos estudios sobre la influencia de la caminabilidad en la vida cotidiana y sobre intervenciones de acupuntura urbana para la transformación territorial.

3. OBJETO Y APOORTE DE LA INVESTIGACIÓN



OBJETIVO

Analizar la caminabilidad como un fenómeno complejo que influye en la dinámica cotidiana del Centro Histórico de Puebla desde una perspectiva socioterritorial integradora.



ENFOQUE INTEGRADOR

Articula los enfoques del derecho a la ciudad, espacio público, caminabilidad, dinámica urbana y acupuntura urbana para comprender sus relaciones y formular estrategias de intervención.

4. RESULTADO ESPERADO



1.

Comprender la caminabilidad como un elemento estructurante de la dinámica urbana.



2.

Incidir en la apropiación del espacio público y la cohesión social.



3.

Influir en el funcionamiento de actividades urbanas y la competitividad económica.



4.

Fortalecer el ejercicio del derecho a la ciudad.



5.

Modelo de análisis multidimensional (físico, social, económico y territorial).



6.

Modelo conceptual de transformación urbana basado en teorías y estrategias de acupuntura urbana.



7. Contribuir al conocimiento científico sobre la caminabilidad en centros históricos latinoamericanos.

5. CONTRIBUCIÓN FINAL



Generar evidencia científica y herramientas conceptuales que orienten intervenciones urbanas para mejorar la calidad del espacio público, favorecer la movilidad peatonal y promover la revitalización integral de los centros históricos desde el derecho a la ciudad y la justicia urbana.

CAPÍTULO 2

La movilidad peatonal en las ciudades

Conceptualización y teorías

- Marco conceptual y teórico de la investigación



Segundo Capítulo: La movilidad peatonal en las ciudades: Conceptualización/ Teorías

La ciudad constituye una construcción social, territorial y simbólica cuyo significado se configura a partir de las experiencias cotidianas de quienes la habitan y utilizan. La interacción de las personas con sus calles, espacios públicos, recorridos, hitos y actividades urbanas genera procesos de apropiación, identidad y significado que contribuyen a la dinámica urbana. Desde esta perspectiva, el presente estudio delimita su objeto de análisis en un fragmento específico de la ciudad: el Centro Histórico de Puebla, donde la caminabilidad se aborda como una cualidad del espacio público que influye en la movilidad peatonal y en las dinámicas sociales, económicas, culturales y de cuidado que se desarrollan en este territorio.

El presente capítulo desarrolla las diversas posturas conceptuales necesarias para dar base a la investigación de la tesis, al respecto, se plantea la construcción conceptual a partir de 2 ejes transversales: *habitabilidad y derecho a la ciudad* y 6 ejes principales que son: *ciudad, espacio público, caminabilidad, perspectiva de género, inclusión y movilidad*, abordados desde las ciencias sociales. Dicho desarrollo se realizó a partir de la edificación del problema como sistema complejo abordado desde una mirada crítica a los procesos que engloban la problemática, lo cual fue desglosado en el apartado metodológico del presente trabajo.

Los ejes transversales se consolidan como dos conceptualizaciones base para el desarrollo del presente problema, en el caso de la *habitabilidad*, Moreno (2008) la relaciona directamente con la calidad de vida a partir de la *atención a necesidades, satisfactores y bienestar*, al respecto de las necesidades considera que “las necesidades básicas del ser humano generalmente son las mismas, sin embargo la forma en que son satisfechas por cada ser humano varía y eso hace que se sienta satisfecho o insatisfecho” (p.50) de ella se deriva la *habitabilidad urbana* definida como “la determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno, y se refiere a cómo cada una de las escalas territoriales es evaluada según su capacidad de satisfacer las necesidades humanas” (p.51). La autora concluye que “la habitabilidad, entonces, no es dada sino creada, significa que debe cumplir con ciertos estándares con relación a las condiciones acústicas, térmicas

y de salubridad, esto es, sonidos, temperatura y sanidad, o de otro modo, protección contra ruidos, comodidad ambiental e higiene, aunque hoy en día se agrega el ahorro de energía” (Moreno, 2008, p. 53)

La habitabilidad se relaciona estrechamente con el derecho a la ciudad, ya que ambos conceptos reconocen que las personas deben tener la posibilidad de acceder, utilizar, apropiarse y participar activamente en la construcción del espacio urbano. En este sentido, Lefebvre (1968) plantea el derecho a la ciudad como un derecho colectivo a transformar y habitar la ciudad de manera democrática, más allá del simple acceso a sus servicios. Posteriormente, Harvey (2012, p. 120) amplía esta perspectiva al señalar que el derecho a la ciudad implica el derecho de sus habitantes a cambiar y reconstruir la ciudad para hacerla socialmente más justa, cuestionando las contradicciones generadas por el modelo de ciudad capitalista. Desde esta perspectiva, la habitabilidad no depende únicamente de las condiciones físicas del entorno, sino también de la capacidad de las personas para ejercer plenamente su derecho a vivir, usar y transformar el espacio público.

En este sentido, el derecho a la ciudad es un requerimiento de cumplir los derechos ciudadanos, de manera colectiva, que se caracterizaría por la obtención de las necesidades básicas para que las ciudades y el territorio fueran habitables para sus ciudadanos, en torno al proceso de urbanización que el capitalismo financiero estaba fomentando. En este urbanismo moderno el principal activo según Lefebvre fue el capital y este provocó una mayor segregación espacial, predominio de valor del espacio mercantilizado y una fragmentación en la participación de la clase trabajadora con respecto a las decisiones de la ciudad.

[...] El derecho a la ciudad tiene que plantearse, no como un derecho a lo que ya existe, sino como un derecho a reconstruir y recrear la ciudad como un cuerpo político socialista con una imagen totalmente diferente, que erradique la pobreza y la desigualdad social y que cure las heridas de la desastrosa degradación ambiental (Harvey en Molano, 2013, p. 202)

En este sentido, el derecho a la ciudad constituye tanto una necesidad como una propuesta de transformación urbana. Al analizar las aportaciones de Ana Fani Alessandri Carlos, Molano (2016, p. 14) señala que el derecho a la ciudad implica rehacer la ciudad mediante la recuperación del espacio público progresivamente apropiado por el capital financiero, preservando al mismo tiempo su carácter político y transformador. Desde esta perspectiva, Carlos sostiene que el capitalismo

favorece la apropiación de la ciudad por parte de los sectores con mayor poder económico mediante procesos de acumulación del suelo, especulación inmobiliaria, control del trabajo y concentración de las decisiones sobre el desarrollo urbano (Carlos, 2007, p. 15).

En complemento, ONU-Hábitat contempla 8 características/ elementos del derecho a la ciudad, como características a trabajar y construir en las ciudades precisamente para asegurar la habitabilidad que requiere el ejercicio: libre discriminación, igualdad de género, ciudadanía inclusiva, mayor participación política, acceso equitativo y asequible de todos a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, espacios y servicios públicos de calidad, economías diversas e inclusivas y vínculos urbano-rurales.

A partir de las aportaciones de Lefebvre (1968), Harvey (2012) y Ana Fani Alessandri Carlos (2016), en la presente investigación el derecho a la ciudad se entiende como el derecho colectivo de todas las personas a acceder, usar, habitar, participar y transformar la ciudad en condiciones de equidad, inclusión y sostenibilidad. Desde esta perspectiva, la ciudad se concibe como una construcción social y territorial donde el espacio público constituye el principal escenario de interacción, movilidad y ejercicio de derechos. En consecuencia, la caminabilidad representa una condición indispensable para materializar el derecho a la ciudad, al facilitar el acceso seguro, accesible e incluyente a las actividades sociales, económicas, culturales, educativas y de cuidado que conforman la dinámica urbana del Centro Histórico de Puebla.

Las relaciones construidas dentro de este primer alcance conceptual del trabajo de investigación son representadas en la Figura 15, a partir de conexiones y roles conceptuales establecidos.

Figura 15.

Diagramas Conceptuales del problema

habitabilidad

Determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno, y se refiere a cómo cada una de las escalas territoriales es evaluada según su capacidad de satisfacer las necesidades humanas



derecho a la ciudad

Derecho colectivo que se caracteriza por la obtención de las necesidades básicas para que las ciudades y el territorio sean **habitables** para los ciudadanos, en torno al proceso de urbanización que el capitalismo financiero ha fomentando

condición básica del humanismo y la democracia renovada

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del problema, marzo 2023.

Además de los conceptos centrales, ya establecidos, se desarrollan lo largo de este capítulo de la tesis, los diferentes conceptos secundarios (6) que se mencionan, para ello se realizó la Figura 16, resumiendo de manera puntual el cómo se retomó cada uno de estos conceptos, desglosando posteriormente la justificación de dicha construcción conceptual.

Figura 16.

Conceptos secundarios del problema

> ciudad

Constructo territorial en el que se desarrollan los procesos sociales a estudiar, la delimitación permite normar dichos procesos a partir de características culturales y gestión pública.

> caminabilidad

Nivel de facilidad que tiene una ciudad para ser transitada a pie, permitiendo que los usuarios accedan a los bienes y servicios que esta ofrece, además de la posibilidad de satisfacer sus necesidades en la vida diaria.

Fuente:

> espacio público

Espacio de encuentro que se utiliza para la apropiación, conexión e interacción social con fines de desarrollo, en el que se requieren características de legibilidad y equidad que permitan su uso por todos los usuarios de las ciudades de manera indistinta.

> perspectiva de género

La perspectiva de género es una base conceptual que funciona como herramienta de análisis para considerar la visión igualitaria de los usuarios, considerando a hombres y mujeres en los diferentes ámbitos, en el caso del problema en cuestión nos referimos a la igualdad en las condiciones del espacio público y la ciudad.

> movilidad

Capacidad de traslado: es una necesidad básica del ser humano, ya que el ir de un punto a otro le permite realizar las tareas cotidianas y desarrollo de su vida en general, se va transformando al mismo tiempo que las ciudades, ya que, entre más grande el espacio, más personas lo habitan, esto provoca que más gente requiera un espacio para poder movilizarse de un punto a otro.

> inclusión

La inclusión es un concepto amplio que se refiere a la práctica de garantizar que todas las personas, independientemente de sus diferencias o características, tengan las mismas oportunidades para participar plenamente en la sociedad.

Elaboración propia a partir del análisis del problema, marzo 2023.

2.1 Procesos de movilidad en el territorio desde el enfoque de derecho a la ciudad.

La movilidad es una necesidad básica del ser humano, ya que el ir de un punto a otro le permite realizar las tareas cotidianas y desarrollo de su vida en general, la movilidad se va transformando al mismo tiempo que las ciudades, ya que, entre más grande el espacio, más personas lo habitan, esto

provoca que más gente requiera un espacio para poder movilizarse de un punto a otro. En una perspectiva más amplia, Lefebvre (1998) trata el concepto de movilidad como la manera en que un individuo realiza un programa de actividades en sus dimensiones espaciales y temporales. Así, un viaje responde a cierto motivo y utiliza un determinado medio a una hora específica del día. Sin embargo, “movilidad es mucho más que transporte; es un mecanismo de empoderamiento social y de abatimiento de la desigualdad” (Ballesteros & Dworak, 2015, p. 175). La movilidad forma parte del ejercicio y garantía de derecho a la ciudad para los habitantes de las urbes, ya que requieren de ciertas “condiciones” ligadas al concepto de derecho a la ciudad que contribuyen al ejercicio de la movilidad.

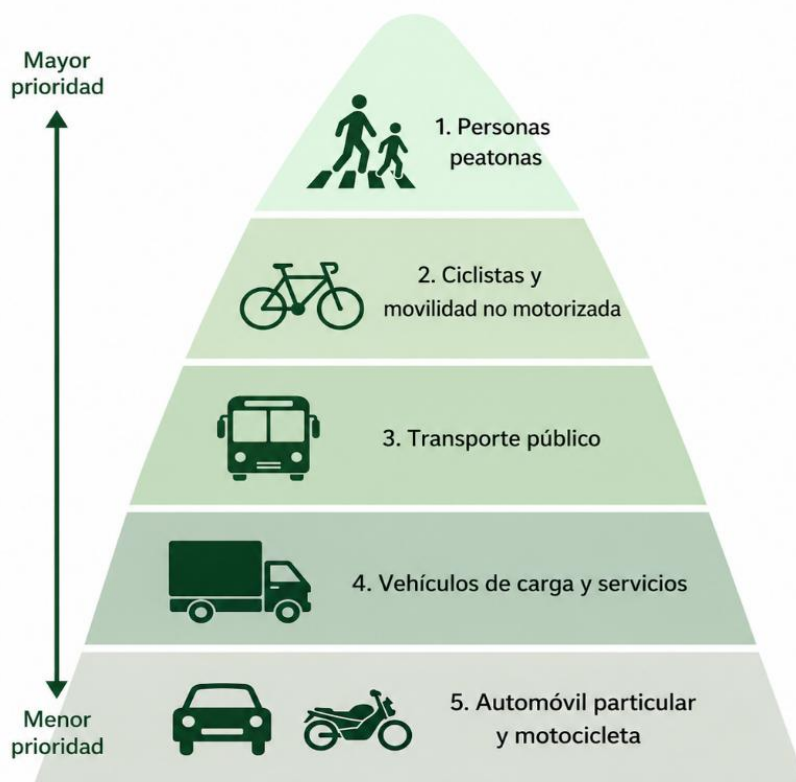
Además, que el derecho a la movilidad desde la visión del derecho a la ciudad se relaciona con diversos derechos humanos, como son: Derecho a la igualdad y prohibición de discriminación, Igualdad entre mujeres y hombres, Igualdad ante la ley, Libertad de expresión, Derecho a la libertad de tránsito y residencia y Derecho a un ambiente sano, establecidos en la Constitución Política y salvaguardados por la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CDNH México), estos derechos requieren ser traducidos en condiciones de ciudad y de movilidad que permitan a los usuarios transitar en espacios públicos igualitarios y de calidad que garanticen la habitabilidad y el derecho a la ciudad.

En lo relacionado a la conexión del territorio, los modelos de movilidad, se han enfocado en designar un mayor espacio para el tránsito de automóviles, dándoles prioridad sobre el espacio respecto a los peatones, enfocándose a una movilidad insostenible. Sin embargo, es importante contemplar que “una de las políticas que más influyen en el desarrollo de un núcleo urbano es la movilidad. De hecho, la capacidad que tengan los individuos para desplazarse de su casa a sus lugares de trabajo y centros de recreación influye directamente en su calidad de vida y en la capacidad de las ciudades de proveer mejores bienes y servicios” (Ballesteros & Dworak, 2015, p. 38).

Para efectos de esta investigación, la movilidad urbana puede analizarse a partir de dos grandes modalidades: la movilidad motorizada y la movilidad no motorizada. La primera comprende los desplazamientos realizados mediante vehículos que utilizan un motor, como el automóvil particular, las motocicletas, el transporte público, los vehículos de carga y otros medios motorizados.

La movilidad no motorizada, también denominada movilidad activa, comprende principalmente los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como aquellos realizados mediante dispositivos que dependen de la fuerza humana. Ambas modalidades forman parte de un mismo sistema y deben articularse mediante condiciones adecuadas de infraestructura, accesibilidad, conectividad y seguridad. Sin embargo, debido a que caminar constituye el inicio o el final de la mayoría de los viajes, la movilidad peatonal representa un componente fundamental para garantizar el acceso equitativo a las actividades, servicios y oportunidades de la ciudad.

La distinción entre movilidad motorizada y no motorizada permite comprender la jerarquía que deben guardar los distintos modos de transporte dentro de las políticas urbanas. Esta jerarquía suele representarse mediante la pirámide de la movilidad, instrumento que organiza los modos de desplazamiento de acuerdo con criterios de vulnerabilidad, sostenibilidad, eficiencia y equidad en el uso del espacio vial. En su nivel superior se ubican las personas peatonas, particularmente aquellas con mayores condiciones de vulnerabilidad, seguidas de las personas ciclistas, las personas usuarias del transporte público, los vehículos de carga y servicios y, finalmente, los automóviles y motocicletas de uso particular.

Figura 17.*Pirámide de la Movilidad*

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del problema, julio 2026.

La posición de cada modo dentro de la pirámide no expresa únicamente un orden de preferencia, sino una orientación para la distribución de recursos, infraestructura y espacio público. Priorizar a quienes caminan implica garantizar banquetas continuas, cruces seguros, accesibilidad universal, iluminación y condiciones adecuadas de confort. De manera complementaria, la infraestructura ciclista y el transporte público deben articularse con la movilidad peatonal para reducir la dependencia del automóvil y favorecer un sistema urbano más sostenible e incluyente.

En esta investigación, la pirámide de la movilidad permite ubicar la caminabilidad como la base del sistema de desplazamientos, debido a que caminar constituye el inicio y el final de la mayoría de los viajes. Por esta razón, las condiciones del espacio público destinadas a la movilidad peatonal influyen en la accesibilidad al transporte público, a los servicios, a los equipamientos y a las actividades urbanas.

Una política de movilidad integral debe articular los distintos modos de transporte y otorgar prioridad a aquellos más sostenibles, como la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. Cuando las condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad no permiten utilizar estas alternativas de manera adecuada, las personas mantienen una dependencia del automóvil particular, lo que limita la sostenibilidad del sistema de movilidad y el acceso equitativo a las oportunidades urbanas.

Es decir, la movilidad juega un papel fundamental para el funcionamiento en sí de la ciudad, por lo que el tipo de “política” de movilidad que se desarrolle en una ciudad, influirá en la garantía del derecho a la ciudad. Es decir, la movilidad desempeña un papel fundamental en el funcionamiento de la ciudad, por lo que las políticas que se implementen en esta materia influyen directamente en la garantía del derecho a la ciudad. Una política de movilidad integral debe articular los distintos modos de transporte y otorgar prioridad a aquellos más sostenibles, como la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público. Cuando las condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad no permiten utilizar estas alternativas de manera adecuada, las personas mantienen una dependencia del automóvil particular, lo que limita la sostenibilidad del sistema de movilidad y el acceso equitativo a las oportunidades urbanas.

Para considerar el término de movilidad como proceso, es importante considerar el sistema de transporte en una ciudad, ya que, es a partir de este que es posible conectar las necesidades principales de los ciudadanos (comida, mercado, trabajo, salud y educación) de forma sostenible, estructurando un sistema. Al respecto, para efectos de la presente investigación, la accesibilidad se entiende como la posibilidad que tienen las personas de desplazarse de manera autónoma, segura y en condiciones de equidad para acceder a los bienes, servicios, actividades y oportunidades que ofrece la ciudad., esta característica es una necesidad para garantizar la movilidad de las personas, independientemente del modo de transporte que se use, no sólo se trata de poderse moverse a puntos específicos de la ciudad, sino que todas las personas podamos hacerlo en igualdad de condiciones, garantía de derecho a la movilidad a partir de las características físicas de la misma.

En este sentido, "lo primero es reconocer que el automóvil no debe ser un habitante más en las ciudades, sino un modo de transporte al que se debe limitar el espacio que ocupa" - Monserrat Mendoza, además de que los modos de transporte no motorizados como caminar o andar en

bicicleta son totalmente sustentables, y el transporte público presenta una mayor eficiencia para el aprovechamiento de la infraestructura vial, ya que permite el optimizar el espacio y capacidad de la misma, transportando más personas en menos espacio.

2.2. El espacio público como producto social

El espacio público constituye uno de los elementos fundamentales para comprender la organización, el funcionamiento y la experiencia cotidiana de la ciudad. Aunque puede identificarse inicialmente por sus características físicas —calles, banquetas, plazas, parques, jardines, corredores y áreas de estancia—, su significado no se limita a la configuración material del territorio. También se produce mediante las actividades, relaciones, desplazamientos, representaciones, conflictos y formas de apropiación desarrolladas por las personas. En consecuencia, no debe entenderse como un escenario vacío o neutral en el que simplemente ocurren los procesos urbanos, sino como una construcción social que refleja las condiciones económicas, políticas y culturales de cada ciudad.

Desde esta perspectiva, Lefebvre sostiene que el espacio no existe de manera independiente de la sociedad, sino que es producido históricamente mediante las relaciones sociales, las prácticas cotidianas y las estructuras de poder. Cada sociedad produce un espacio particular, acorde con sus formas de organización, sus procesos económicos y sus representaciones sobre la ciudad (Lefebvre, 1991). La edición consultada debe mantenerse igual en todo el documento; la edición inglesa de *The Production of Space* fue publicada por Blackwell en 1991.

Para explicar este proceso, Lefebvre (1991) propone una tríada conceptual compuesta por las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación. Estas dimensiones también pueden entenderse como espacio percibido, concebido y vivido. No funcionan de manera aislada, sino que interactúan continuamente en la producción de la realidad urbana.

Las prácticas espaciales, relacionadas con el espacio percibido, corresponden a las actividades y recorridos que las personas realizan cotidianamente. Comprenden las formas de caminar, trasladarse, permanecer, trabajar, consumir, encontrarse y utilizar la infraestructura urbana. Mediante estas prácticas se conectan los espacios de vivienda, empleo, educación, cuidado, comercio y recreación, por lo que el territorio adquiere sentido a partir de su uso cotidiano (Lefebvre, 1991).

En el Centro Histórico de Puebla, esta dimensión se manifiesta en los recorridos peatonales entre calles, comercios, escuelas, oficinas, edificios religiosos, plazas y espacios de encuentro. También se expresa en la ocupación de las banquetas, los cruces formales e informales, las actividades comerciales y la permanencia en plazas y jardines. Desde esta perspectiva, las calles no son únicamente infraestructura construida, sino espacios que se producen y transforman continuamente mediante las prácticas de quienes los recorren.

Las representaciones del espacio, relacionadas con el espacio concebido, corresponden a las formas en que el territorio es interpretado, diseñado y regulado por autoridades, especialistas e instituciones. En esta dimensión se incluyen los planes urbanos, los proyectos arquitectónicos, las normas, la zonificación, la señalización y las decisiones sobre la distribución del espacio vial (Lefebvre, 1991).

El espacio concebido expresa una determinada visión de ciudad. Cuando una política urbana destina la mayor parte de la superficie de una calle a la circulación y estacionamiento de automóviles, materializa una representación del territorio que prioriza la movilidad vehicular. Por el contrario, la ampliación de banquetas, la instalación de cruces seguros y la creación de corredores peatonales expresan una concepción orientada a la accesibilidad, la movilidad activa y la permanencia.

Esta dimensión es especialmente relevante para el Centro Histórico de Puebla, porque su espacio público se encuentra sujeto tanto a instrumentos de movilidad y desarrollo urbano como a disposiciones de conservación patrimonial. Las decisiones sobre materiales, mobiliario, circulación vehicular, accesibilidad y usos permitidos condicionan las formas en que las personas pueden recorrer, utilizar y apropiarse del entorno.

Los espacios de representación, vinculados con el espacio vivido, corresponden a la dimensión simbólica y experiencial del territorio. Se relacionan con las percepciones, memorias, emociones, imágenes y significados que las personas construyen respecto de los lugares (Lefebvre, 1991). Un mismo espacio puede representar identidad, seguridad y pertenencia para ciertos usuarios, mientras que para otros puede asociarse con temor, exclusión o dificultad para desplazarse.

El espacio vivido tampoco se limita a la intención original de un proyecto urbano. Las personas reinterpretan y transforman los lugares mediante sus actividades. Una plaza diseñada como espacio de tránsito puede convertirse en un punto de reunión; una banqueta puede funcionar simultáneamente como infraestructura de movilidad, espacio comercial y lugar de convivencia; y una calle concebida para la circulación vehicular puede apropiarse temporalmente mediante celebraciones, manifestaciones o actividades culturales.

La tríada de Lefebvre permite comprender que una calle es simultáneamente una estructura física y normativa, un espacio recorrido cotidianamente y un lugar cargado de experiencias y significados. Por ello, el análisis del espacio público no puede reducirse a sus dimensiones, materiales o componentes de infraestructura. También debe considerar quiénes lo utilizan, qué actividades realizan, en qué condiciones lo recorren y qué experiencias se producen durante su uso.

La producción del espacio no ocurre de manera neutral. Las decisiones relacionadas con la distribución, regulación y transformación del territorio expresan relaciones de poder y pueden favorecer a determinados modos de transporte, actividades o grupos sociales. Harvey sostiene que el derecho a la ciudad implica una capacidad colectiva para participar en los procesos mediante los cuales el espacio urbano es producido y transformado (Harvey, 2012). La ciudad no es solamente un lugar al que se accede, sino una realidad que sus habitantes deben tener la posibilidad de modificar colectivamente.

Esta interpretación resulta pertinente para el análisis de la caminabilidad, ya que las condiciones para caminar dependen de decisiones políticas sobre la distribución del espacio público. Cuando las banquetas son estrechas, discontinuas o inaccesibles, mientras la mayor parte de la sección vial se destina al automóvil, se establece una relación desigual entre los distintos usuarios. La falta de cruces seguros, iluminación, sombra, mobiliario o accesibilidad universal no constituye únicamente una deficiencia física, sino una limitación para participar en la vida urbana.

Borja y Muxí (2003) entienden el espacio público como un elemento estructurador de la ciudad y como uno de los ámbitos centrales para la construcción de ciudadanía. Su calidad no depende sólo de su diseño formal, sino también de su capacidad para garantizar accesibilidad, diversidad de usos, interacción social, continuidad urbana e igualdad en el acceso.

Desde esta perspectiva, no basta con que un espacio sea jurídicamente público; es necesario que pueda ser utilizado de manera efectiva por distintos sectores de la población. Las barreras físicas, la privatización, la vigilancia excesiva, la inseguridad o la ausencia de infraestructura pueden limitar su carácter público, aun cuando formalmente conserve esa categoría. El espacio público adquiere valor urbano cuando favorece tanto el desplazamiento como la estancia, el encuentro, la expresión y la participación colectiva (Borja & Muxí, 2003).

Delgado (2011) cuestiona las interpretaciones idealizadas que presentan el espacio público como un lugar naturalmente democrático, ordenado y libre de desigualdades. Para el autor, este espacio también materializa relaciones de poder, mecanismos de control, conflictos y diferencias sociales. Por ello, debe analizarse como un ámbito en el que distintos grupos negocian cotidianamente su presencia y sus posibilidades de uso.

Esta perspectiva resulta especialmente útil para estudiar los centros históricos, donde coinciden residentes, comerciantes, trabajadores, estudiantes, turistas, personas cuidadoras, infancias, personas adultas mayores y personas con discapacidad. Las calles pueden utilizarse simultáneamente para caminar, abastecer comercios, estacionar vehículos, vender productos, acceder a viviendas y realizar actividades culturales. El espacio público se convierte así en un territorio de convivencia, pero también de negociación y conflicto (Delgado, 2011).

Para efectos de esta investigación, el espacio público se entiende como el conjunto de espacios de acceso y uso colectivo en los que se desarrollan desplazamientos, encuentros, actividades y prácticas cotidianas. Además de su dimensión física, comprende las relaciones sociales, las normas, las percepciones, los significados y las formas de apropiación que se producen en él. Bajo esta definición, el espacio público constituye tanto el soporte territorial de la movilidad peatonal como un ámbito para el ejercicio del derecho a la ciudad.

El espacio público puede distinguirse entre abierto y cerrado. El espacio público abierto comprende los espacios exteriores de uso colectivo, como calles, banquetas, cruces, plazas, parques, jardines, corredores peatonales y áreas de estancia. El espacio público cerrado comprende instalaciones o inmuebles de acceso colectivo sujetos a horarios, normas o mecanismos de control, como mercados, bibliotecas, terminales, centros culturales y edificios públicos.

Aunque ambas categorías intervienen en la dinámica urbana, esta investigación se concentra principalmente en el espacio público abierto, debido a que en él se desarrollan los recorridos peatonales y se manifiestan directamente las condiciones de accesibilidad, conectividad, continuidad, seguridad, confort y permanencia vinculadas con la caminabilidad.

Dentro del Centro Histórico de Puebla, el análisis considera particularmente las calles, banquetas, cruces peatonales, corredores, plazas, jardines y áreas de estancia vinculadas con los desplazamientos cotidianos. La calle y la banqueta reciben especial atención porque conforman la red continua sobre la que se desarrolla la mayor parte de la movilidad peatonal. Las plazas y jardines se analizan por su capacidad para articular recorridos, favorecer la permanencia y propiciar actividades de encuentro, recreación e interacción social.

2.3. La movilidad urbana y los patrones de desplazamiento en la ciudad

La dinámica de las ciudades modernas se caracteriza por altos índices de movilidad de personas y bienes, dinámica que se asocia a la dimensión física de las actividades de la población y a su distribución territorial: mientras más crece la ciudad, más induce a realizar desplazamientos de mayor longitud. Sin embargo, la longitud de esos desplazamientos en las grandes ciudades inhibe o dificulta la posibilidad de realizarlos a pie, por lo que se recurre a un modo de transporte que reduzca el tiempo de su trayecto.

En la actualidad, se conceptualiza un esquema de ciudad que se enfoca en las personas, priorizándolas en el espacio, precisamente desde la visión de derecho a la ciudad, en el que las personas puedan ejercer su movilidad en el modo de transporte que les parezca más cómodo y adecuado, esto contemplando acciones que van desde: la infraestructura peatonal y accesible para todos, hasta una infraestructura para ciclistas que sea segura y conectada, el mejoramiento de instalaciones y eficiencia de transporte público, un ambiente sostenible y espacios públicos de calidad. Desde el enfoque de la movilidad urbana sostenible, las intervenciones en el espacio público deben considerar de manera integral las necesidades de todos los modos de transporte, priorizando aquellos más eficientes, seguros y sustentables, en lugar de concentrar la inversión y el diseño urbano exclusivamente en la infraestructura destinada a la circulación vehicular (ITDP, 2020; ONU-Hábitat, 2016).

La movilidad es además un modo de apropiación espacial, y es en relación con este “momento” que es necesario considerar al espacio público como un elemento territorial del que el usuario se apropia y por medio del cual lleva a cabo su movilidad, además de otros elementos que se desarrollan a continuación, formando parte importante y primordial del ejercicio de derecho a la ciudad ya que en dicho elemento se hace ciudad y ciudadanía debido a los procesos que en él se desarrollan.

Para que este derecho sea garantizado, en tanto derecho colectivo, debe existir un sistema de movilidad que cumpla con tres elementos: disponibilidad (cobertura), calidad y asequibilidad (costo bajo). Los tres son esenciales, de modo que si no se cumple con alguno de ellos no se puede garantizar el derecho” (Ballesteros & Dworak, 2015, p. 50).

Como es posible inferir a partir del desarrollo anterior, para poder hablar del proceso de movilidad tenemos que desarrollar un elemento esencial que es el espacio público, que en cuanto a ese proceso funge como una pieza fundamental para lo que podemos denominar como “vivir la ciudad” y ejercer el derecho a la misma, debido a que es por medio de este que es posible realizar las diferentes actividades, respecto al que Ramírez (2015) analiza su pertinencia como un espacio para todos.

Identificado en la época renacentista, en el siglo XV, con el bien común, con lo abierto y lo manifiesto a la observación de todos y con la política, en los siglos posteriores incorpora diversas formas de sociabilidad que aluden no sólo a las audiencias y a los públicos de obras de teatro o de conciertos, a los actores y a los escenarios donde se representan. También, y quizá, sobre todo, aluden a la relación entre los públicos —la sociedad— y los personajes públicos de la política y de la cultura, y a los vínculos entre el ciudadano y la calle como espacio de encuentro. (p.1)

El espacio público entonces, es esencial para el desarrollo de la vida social, en este espacio los habitantes de un territorio generan una relación a partir de interacciones al momento de desenvolverse, por lo que es posible reconocer patrones distintos de apropiación, transición o movilidad, en este se generan o no condiciones de encuentro para la interacción social y desarrollo humano a partir del juego y la recreación, es decir el espacio público (Figura 18) tiene la complejidad de atender necesidades básicas para el desarrollo humano y el ejercicio del derecho a la ciudad, entre las cuales está la movilidad.

Figura 18.

Esquema sobre definición del espacio público.



Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del problema, marzo 2024.

Hablar de lo público nos da la apertura de pensar en el espacio “donde la vida pública sucede”, a partir de las múltiples interacciones que en él se dan por parte del usuario y como esto influye en su desarrollo personal y vida urbana, así como en el ejercicio de la movilidad y derecho a la ciudad, por lo cual es un aspecto del cual las características se definen también por ubicaciones geográficas, definiciones culturales, políticas, entre otras, en el caso del espacio público, su definición conceptual se complementa y constituye a partir de la percepción del espacio de cada usuario influida por sus propios procesos de apropiación e interacción con él, es decir, se definen a partir de su experiencia con el espacio público.

El espacio público entonces, además de ser un espacio de desarrollo es fundamental para la transición/ conexión al espacio privado, donde se llevan a cabo los diversos traslados de cada usuario, en él se requieren características de legibilidad y equidad que permita su uso por todos los

usuarios de las ciudades de manera indistinta, este espacio es el que permite ejercer no sólo el derecho a la ciudad, sino el derecho a la movilidad, porque sus condiciones como espacio público definen y contribuyen directamente a las condiciones para la movilidad, desarrollo humano y como estas características son ejercidas por el usuario.

En el desarrollo de los diferentes procesos en el espacio público incluyendo el de la movilidad, y para los fines del presente trabajo de investigación se enfoca de manera principal en la caminabilidad, como modo de transporte básico en las ciudades, y como el desenvolvimiento de este concepto nos permite profundizar en el proceso de interacción con el espacio público.

2.4 Caminabilidad: movilidad básica en las ciudades.

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación, se empleó el término *caminabilidad* el cual definió a partir de una indagación teórica como: Para efectos de la presente investigación, la caminabilidad se entiende como la capacidad que tiene un entorno urbano para ser recorrido a pie en condiciones de seguridad, accesibilidad, conectividad, confort e inclusión, permitiendo que las personas accedan a las actividades, bienes y servicios que ofrece la ciudad a una escala humana. Sin embargo, estas características se han visto invisibilizadas por consecuencia de los modelos de desarrollo fundamentados en la competitividad de los espacios, los cuales abonan a lo que refieren Martínez y Maza (2007) como una “tendencia al gigantismo de las ciudades” (p.60).

Caminar es el medio básico de desplazamiento, y parte del derecho a la ciudad y a la movilidad es el poder caminar la ciudad, ya que es el modo de transporte que nos permite un acceso directo a los bienes y servicios ofrecidos por una ciudad, complementando y conectando al espacio público con el privado, a excepción de las invenciones “cómodas” en las que te diriges de manera directa a un comercio desde tu auto como son los “drive thru”. Este medio de transporte nos permite conectar de manera directa con las ciudades, es el medio de transporte que conecta cualquier otro con el destino de cada usuario. En el caso de las personas que se trasladan en transporte público, al descender de la unidad el usuario se convierte en peatón y requiere finalizar su recorrido hasta el punto de acceso de destino de esa forma.

La *caminabilidad* debe ser contemplada como un eje de aporte para la *ciudad sostenible*, que suma a la necesidad de una evaluación colectiva de las condiciones de movilidad peatonal en el espacio público que impactan en la accesibilidad de los traslados a pie y por ende al derecho a la

ciudad. Es necesario resaltar que “caminar en la ciudad es un acto cognoscitivo, es decir para conocer la ciudad es necesario caminarla” (Rivera, 2018, p. 43). A partir de lo cual se retomó el concepto desde el ámbito funcionalista y culturalista. Otra autora además de Rivera, que se retomó para la construcción teórica de este concepto teórico es Jane Jacobs con su enfoque de la movilidad peatonal como parte esencial de la vida de la ciudad (1961), desde una mirada crítica a la planeación y a los enfoques del urbanismo moderno que rezagaban este estilo de vida en la ciudad.

La caminabilidad la se definió entonces como: el nivel de amigabilidad que tiene una ciudad con sus habitantes para ser transitada a pie, permitiendo que los usuarios accedan a los bienes y servicios que esta ofrece además de la posibilidad de satisfacer sus necesidades en la vida diaria, ejerciendo su derecho a la ciudad. Es necesario contemplar que este modo de transporte tiene relación y requiere plantear+ las interacciones humanas, ya que implica un elemento de gran importancia para la integración social en las ciudades, en este sentido, retomando el proyecto de Le Breton: Caminar permite establecer una relación directa con el entorno, alejarse de los recorridos predeterminados y descubrir formas alternativas de interpretar y experimentar la ciudad (Le Breton, 2000).

Es decir, desde el aspecto urbano al social, toda la ciudadanía tiene derecho a un medio caminable, como parte a su derecho a la ciudad y a la movilidad como característica de una ciudad óptima. La caminabilidad es una característica o condición que necesario en todo el espacio urbano, no sólo a los centros históricos, las zonas turísticas, los centros comerciales urbanos, las áreas centrales o las zonas verdes. Comúnmente, por su carácter “local”, el interior de cada barrio se concibe como una zona de prioridad peatonal con tráfico de paso prácticamente nulo, ya que implica ese tipo de tránsito local. La conceptualización de la prioridad peatonal del interior de los barrios se debería prolongar a lo largo de itinerarios peatonales principales que los conectan con otros barrios de la ciudad de manera continua, directa, segura, accesible y atractiva. La dimensión “peatonal” de la ciudad según su definición se amplía a los recorridos interurbanos prolongando estos itinerarios peatonales principales hasta otros núcleos cercanos. El concepto de *ciudades caminables* es de constante interacción, no solamente deben ser conformadas por peatones, sino otros modos

sostenibles como son las bicicletas, patines, vehículos de movilidad personal y transporte público, como aliados para reducción del automóvil en la ciudad.

Por lo tanto, la caminabilidad, desde la perspectiva del derecho a la ciudad, se sustenta en condiciones de inclusividad, autonomía, seguridad, accesibilidad, conectividad y confort. La inclusividad implica que el entorno pueda ser utilizado por personas de todas las edades, condiciones físicas, géneros y capacidades; la autonomía se refiere a la posibilidad de desplazarse sin depender de la asistencia de otras personas; y la seguridad comprende tanto la prevención de hechos de tránsito como la protección frente a riesgos, violencia o situaciones que generen temor durante el recorrido. Estas condiciones requieren espacios públicos accesibles, continuos, iluminados y libres de obstáculos, que permitan caminar de manera equitativa.

2.4.1. Vegetación, sombra y confort térmico en los entornos caminables

La vegetación constituye un componente fundamental de los entornos caminables, debido a que influye simultáneamente en la calidad ambiental, el confort térmico, la percepción del espacio y la disposición de las personas para desplazarse a pie. Su función no se limita al embellecimiento del paisaje urbano, sino que contribuye a generar condiciones más adecuadas para caminar, permanecer y desarrollar actividades cotidianas en el espacio público. En este sentido, la presencia de arbolado, cobertura vegetal y áreas verdes puede reducir la exposición al calor excesivo, favorecer la actividad física y mejorar el bienestar físico y mental de la población (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2016).

Dentro de los recorridos peatonales, la sombra representa uno de los principales beneficios de la vegetación. La radiación solar directa afecta la percepción térmica de las personas y puede convertir un trayecto aparentemente corto en una experiencia incómoda o difícil de realizar. Por ello, el confort térmico no depende únicamente de la temperatura del aire, sino también de la exposición solar, la temperatura de las superficies, la humedad, el viento y la disponibilidad de espacios sombreados. La distribución de la sombra a lo largo del recorrido influye directamente en la calidad térmica del entorno peatonal, por lo que debe considerarse como un componente específico de la planeación y el diseño urbano (Li et al., 2023).

Esta condición es especialmente relevante porque caminar implica una exposición continua a las características ambientales del entorno. A diferencia de otros modos de transporte, las personas peatonas no cuentan con una envolvente que las proteja de la radiación solar, la lluvia o las variaciones de temperatura. En consecuencia, la ausencia de sombra puede disminuir la disposición para caminar, reducir la duración de los recorridos y aumentar la necesidad de detenerse o modificar la ruta. Estudios recientes han encontrado que una mayor cobertura arbórea puede mejorar la percepción térmica y aumentar tanto la disposición de las personas para caminar como la distancia que están dispuestas a recorrer.

La vegetación también contribuye a la regulación del microclima urbano mediante la combinación de sombra y evapotranspiración. Los árboles interceptan parte de la radiación solar antes de que alcance pavimentos, fachadas y cuerpos humanos, mientras que la liberación de humedad a través de sus hojas puede contribuir a moderar las condiciones térmicas inmediatas. Sin embargo, el beneficio no depende únicamente de la existencia de árboles, sino de factores como la densidad y amplitud de las copas, la continuidad de la cobertura, la orientación de la calle, la ubicación de los ejemplares y la relación entre la vegetación y los flujos peatonales. Por esta razón, el arbolado debe planearse en función de la sombra que genera sobre los espacios efectivamente utilizados por las personas y no sólo a partir del número de ejemplares plantados.

Desde la perspectiva de la caminabilidad, la sombra debe evaluarse como una condición continua del recorrido. No basta con que existan árboles aislados si la mayor parte de la banqueta permanece expuesta al sol durante las horas críticas. La continuidad de la sombra permite reducir los periodos de exposición directa y proporciona una experiencia térmica más estable. En este sentido, el análisis puede considerar la proporción del recorrido sombreado, la longitud de los tramos sin protección, la presencia de sombra en cruces peatonales y áreas de espera, así como la relación entre la cobertura arbórea y las zonas de estancia.

La importancia de la vegetación también se relaciona con la permanencia en el espacio público. Las plazas, jardines, banquetas y áreas de descanso que cuentan con sombra presentan mejores condiciones para sentarse, esperar, conversar o realizar actividades recreativas. De esta

manera, la vegetación no sólo facilita el desplazamiento, sino que contribuye a que el espacio público funcione como lugar de encuentro, convivencia y apropiación social. Esta relación coincide con el enfoque de la investigación, que ya reconoce la vegetación y la sombra como atributos asociados con el confort, la permanencia y la experiencia peatonal.

Además de sus beneficios climáticos, la vegetación puede mejorar la experiencia visual y sensorial de los recorridos. El arbolado ayuda a definir la escala de la calle, delimitar espacios de circulación y estancia, enmarcar perspectivas y generar variaciones en la percepción del entorno. La presencia de elementos naturales puede hacer que un recorrido resulte más atractivo, legible y agradable, favoreciendo que las personas permanezcan más tiempo o elijan caminar en lugar de utilizar un medio motorizado. La OMS reconoce que los espacios verdes urbanos pueden apoyar la actividad física, fortalecer la cohesión social y reducir la exposición al calor excesivo, aunque sus beneficios dependen de que sean accesibles, seguros y funcionales para distintos grupos de población (OMS, 2016).

No obstante, la incorporación de vegetación debe realizarse sin comprometer la accesibilidad ni la continuidad peatonal. Los árboles, jardineras y áreas plantadas deben ubicarse de manera que conserven un ancho libre de circulación suficiente y no generen obstáculos para personas con discapacidad, personas adultas mayores, infancias o quienes utilizan apoyos para desplazarse. También deben evitarse afectaciones por raíces, alcorques sin protección, ramas bajas, reducción de la visibilidad en cruces o interferencias con la iluminación y la señalización.

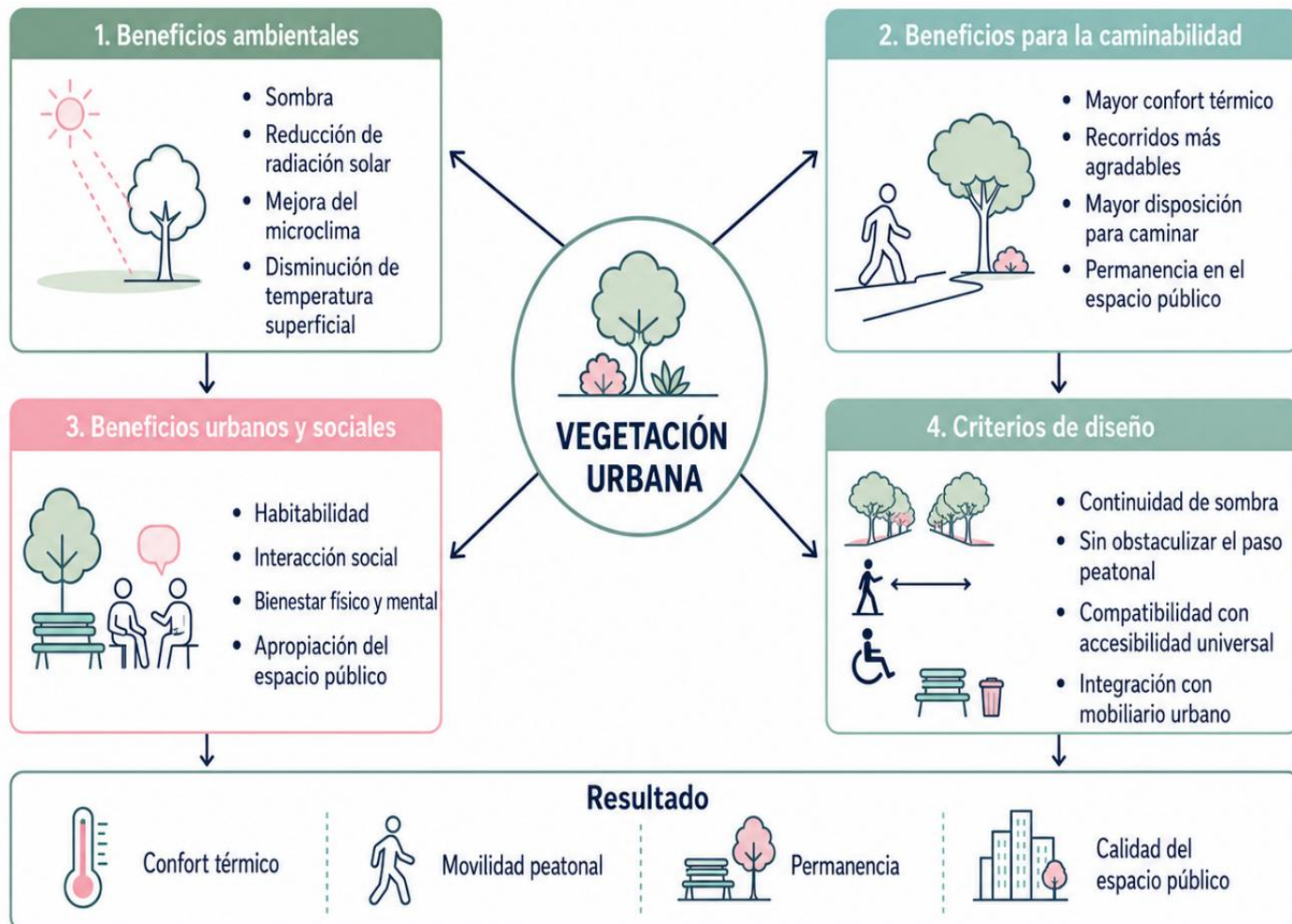
Por ello, la vegetación debe integrarse preferentemente dentro de una franja de mobiliario y servicios separada de la ruta peatonal accesible. Esta organización permite concentrar árboles, luminarias, bancas, señalización y otros elementos sin invadir el espacio destinado al desplazamiento. Asimismo, la selección de especies debe considerar las condiciones climáticas, el espacio disponible para el crecimiento de raíces y copas, las necesidades de mantenimiento y la compatibilidad con el valor patrimonial del entorno.

En el caso del Centro Histórico de Puebla, la incorporación de vegetación presenta retos particulares debido a la configuración de las calles, las banquetas estrechas, la presencia de

infraestructura subterránea y aérea y las restricciones relacionadas con la conservación patrimonial. Sin embargo, estas condiciones no eliminan la necesidad de generar sombra. Cuando la plantación de árboles no resulte viable, pueden considerarse soluciones complementarias como estructuras ligeras, toldos, pérgolas, cubiertas temporales o el aprovechamiento de la sombra producida por las edificaciones, siempre que sean compatibles con la imagen urbana y no obstruyan la circulación peatonal.

Para efectos de esta investigación, la vegetación y la sombra se consideran componentes del confort térmico y de la calidad del espacio público. Su evaluación debe contemplar no sólo la presencia de áreas verdes, sino su capacidad efectiva para proteger los recorridos y espacios de estancia. Por tanto, pueden analizarse mediante indicadores como la continuidad de la cobertura arbórea, la proporción de banqueta sombreada, la presencia de sombra en cruces y áreas de descanso, la ubicación de los árboles respecto de la ruta peatonal y la existencia de obstáculos o afectaciones a la accesibilidad.

En síntesis, la vegetación (Figura 19) y la sombra forman parte de las condiciones que permiten que un entorno sea verdaderamente caminable. Un recorrido accesible y seguro puede perder funcionalidad si obliga a las personas a desplazarse durante periodos prolongados bajo exposición solar intensa. Por ello, el confort térmico debe incorporarse como una dimensión de la caminabilidad, particularmente frente al incremento de temperaturas y a la necesidad de diseñar ciudades más habitables, saludables y resilientes.

Figura 19.
Vegetación, sombra y confort térmico en los entornos amigables.


Fuente: Elaboración propia a partir del análisis del problema, julio 2026.

Estos factores requieren espacios públicos accesibles, continuos, iluminados y libres de obstáculos, que garanticen el acceso universal y permitan caminar en condiciones equitativas. Como base para el estudio de la caminabilidad es necesario considerar fundamentos teóricos y técnicos que contribuyen a su comprensión, entre ellos el concepto de **radio caminable**. De acuerdo con Institute for Transportation and Development Policy (2017) y Peter Calthorpe (1993), un radio aproximado de **400 metros** (Figura 20), equivalente a un recorrido de alrededor de cinco minutos a pie, constituye un umbral práctico para evaluar la accesibilidad peatonal hacia servicios,

equipamientos y espacios públicos. No obstante, esta distancia puede variar en función de las características físicas y funcionales del territorio, tales como la topografía, la estructura urbana, el tipo de asentamiento (urbano, periurbano o rural) y las condiciones ambientales. Asimismo, la efectividad de este radio depende de la conectividad de la red vial, la permeabilidad urbana y la calidad de la infraestructura peatonal, ya que la presencia de barreras físicas, discontinuidades o condiciones deficientes para caminar incrementan el esfuerzo necesario para acceder a un destino. En consecuencia, la caminabilidad debe abordarse desde un enfoque centrado en las personas, considerando las necesidades diferenciadas de mujeres, hombres, niñas, niños, personas con discapacidad y personas adultas mayores, a fin de garantizar desplazamientos seguros, accesibles e incluyentes.

Figura 20.

Radio caminable de 400 mts



Fuente: Elaboración propia, 2024.

Los lugares considerados como caminables tienen inicialmente un sistema de transporte público adecuado, fruto de un flujo de pasajeros suficientes y un sistema de conexiones entre opciones de transporte. En ellas es necesario el priorizar un diseño correcto orientado a las características del flujo peatonal, así como la existencia de infraestructura apropiada para el uso de bicicletas y automóviles en igualdad de condiciones, así como parques y zonas recreativas, además de construcciones de uso mixto. Apostar a la transformación de las ciudades en lugares caminables ha mostrado tener diversos beneficios económicos y sociales, más allá de aquéllos relacionados con la

salud. De acuerdo con un estudio del Instituto Brookings realizado en Washington, D.C., el impacto económico de la peatonalización de barrios se refleja en:

1. Una economía más activa en los barrios caminables, lo que implica mayor actividad y mayor derrama económica. La mejora en el ambiente para los peatones se refleja en mayores ingresos comerciales y mayores rentas.
2. La interconexión de barrios caminables incrementa la plusvalía de los inmuebles de la zona; es decir, generar clústeres de barrios que permitan circular entre ellos a pie lleva a un aumento en la plusvalía de los bienes inmuebles de éstos.
3. Que quienes residen en los distritos más caminables tienen menores costos de transporte y mayor acceso a infraestructura, aunque enfrentan rentas más altas.
4. Una fuerte correlación entre distritos caminables y un mayor de ingreso y de educación, lo que no necesariamente implica una causalidad en algún sentido.

Actualmente en las ciudades existen más zonas donde es imposible trasladarse a pie de un punto a otro, ya que no se ha considera con obligatoriedad esta infraestructura, haciendo a los usuarios dependientes del automóvil, ya que requieren atender la movilidad en ciudades de grandes escalas hechas para flujos motorizados en lugar de que sean hechos para el peatón sacrificando experiencias para con la ciudad llena de aromas, colores, texturas, etc. En la actualidad la forma en que se mueven las personas se define a partir de las condiciones que cada modo de transporte oferta, lo que le relaciona con el derecho a la ciudad, ya que estas características determinan sus condiciones de vida en la “ciudad” lo cual suma al ejercicio de derecho, en conjunto con aspectos como la seguridad vial, seguridad pública, costos de uso, conectividad, accesibilidad, entre otras. Es necesario considerar para la construcción territorial y el derecho a la ciudad la existencia de estrategias para solventar las necesidades básicas de las personas como es la peatonal, ya que esta es la base de movilidad en las ciudades.

En este sentido, poner al peatón al centro del sistema de movilidad representa un paso importante para lograr la integración de sistemas de transporte, es el primer peldaño. Dicha integración funge como detonador de la caminata, particularmente poniendo atención en

soluciones de movilidad como la intermodalidad y la accesibilidad del sistema a una escala metropolitana. La intermodalidad refleja no solamente una integración física entre sistemas de transporte, sino también una integración que puede ir desde la unificación de sistemas de pago, imagen, información de trasbordos hasta una suscripción que de acceso ilimitado al transporte.

Poniendo a la sociedad, y las personas, en primer plano de relevancia en una ciudad, conseguiremos ciudades "seguras y accesibles", diseñadas para experimentar como peatones, mejorando la calidad de vida como individuos y como comunidad. La acción de caminar es el modo de transporte más natural y antiguo del ser humano, por esta razón es importante que las ciudades diseñen y ordenen espacios públicos destinados estrictamente para promover que el peatón pueda recorrer sus caminos habituales sin la necesidad de un automóvil u otro modo de transporte.

Al promover la movilidad no motorizada en las ciudades se busca que se pueda caminar como forma de desplazamiento y ocio. Se busca una reducción en la dependencia del automóvil y de la energía fósil que utiliza, beneficiando a los ciudadanos, al rescatar el espacio público, y al ambiente, al mitigar la contaminación del aire y ruido, con mayores zonas verdes. Los ciudadanos reciben beneficios en cuanto a revitalización de la economía del lugar y en la salud pública en especial se combate la obesidad, la cual con el estrés son las enfermedades del siglo XXI (Ryan & Lindsey, 2013; Millward, Spinney, & Scott, 2013). Para lograr esta promoción, es necesario ceder espacio público a los peatones por medio de calles o caminos peatonales y gestionando una compactación de la ciudad, esto puede verse como una garantía de derecho a la ciudad para los habitantes que eligen caminar como modo de transporte.

Estudiar y entender cada vez más al peatón y conocer los flujos peatonales, brindará a los planificadores y diseñadores criterios para crear, mantener y modificar la infraestructura en la cual el peatón se desenvuelva con comodidad y seguridad, bajo el concepto de derecho a la ciudad, logrando incentivar esta forma de movilidad como una oferta para los habitantes de una ciudad, con el objetivo de balancear el uso de los medios de transporte, así ayudar a disminuir la demanda de los sistemas más recargados en este momento.

Tener un conocimiento detallado de los peatones, de sus patrones de movilidad y de sus necesidades, permite reconstruir ciudades con mayor movilidad y funcionalidad (caminabilidad), las cuales permitan al ciudadano elegir el medio de transporte más eficiente para la distancia recorrida, ejerciendo a partir de esto su derecho a la ciudad. Fomentando una adecuada promoción de medios de transporte no motorizados y el transporte público, en detrimento del uso del automóvil. Para lograr lo anterior, es necesaria la implementación de políticas públicas y planes de movilidad (Medina, 2012).

Como conclusión, una ciudad caminable es un conjunto de espacios con prioridad y accesibilidad peatonal, cuyas características refuerzan los lazos que se generan en la comunidad, desde apoyar a pequeños comercios, hasta fomentar que los peatones más pequeños (niños) puedan llegar caminando seguros a sus escuelas y hogares. El espacio público juega un papel sumamente importante ya que prioriza la socialización, inclusión y la diversidad que las personas le pueden dar con diferentes tipos de actividades, y es en este tipo de espacio donde se ejerce en general la movilidad, y de manera particular la movilidad peatonal o caminabilidad de la que se habla.

Un punto importante en este tipo de ciudades es la reducción de presencia de vehículos a motor en espacios públicos, refiriéndonos a limitarlos en espacios donde su circulación sea necesaria y donde las distancias de trayecto sean largas. Un buen diseño urbano fomenta y distribuye un espacio público más equitativo y seguro, esto generando una disminución a la violencia vial y reduce la necesidad de presencia policial (la disminución de personal policial es en referencia en que si hay menos automóviles habría menos patrullas vigilando que cumplan las normas viales).

En resumen, la caminabilidad y el espacio público son dos elementos que se conectan entre sí, es decir, según las condiciones en el espacio público es el nivel de caminabilidad existente en una ciudad, y esta relación genera 3 elementos (Figura 21), los vivires y experiencias en la ciudad, las formas de activación del espacio y su nivel de habitabilidad

Figura 21
Esquema Caminabilidad y Espacio Público.


Fuente: Elaboración propia, 2024.

2.4.1. La sección vial como componente físico de la caminabilidad

La caminabilidad se encuentra condicionada, entre otros factores, por la configuración física de la calle y por la manera en que su sección transversal distribuye el espacio público entre los distintos modos de movilidad y las actividades urbanas. La sección vial comprende el espacio localizado entre los límites de los predios y puede incluir banquetas, franjas de mobiliario y vegetación, áreas de estancia, infraestructura ciclista, estacionamiento, carriles de transporte público y carriles destinados a la circulación motorizada.

En este sentido, el ancho total de una calle no determina por sí mismo que esta sea caminable. Una vialidad de grandes dimensiones puede destinar la mayor parte de su superficie a la circulación y almacenamiento de vehículos, dejando banquetas estrechas, discontinuas o saturadas de obstáculos. Por el contrario, una calle de menor sección puede ofrecer mejores condiciones para

caminar cuando presenta velocidades reducidas, banquetas continuas, cruces cortos, accesibilidad universal y una distribución equilibrada del espacio.

Por ello, la relación entre sección vial y caminabilidad debe analizarse a partir de dos dimensiones complementarias: la dimensión absoluta de cada componente y la proporción de espacio asignada a cada tipo de usuario. La primera permite identificar si la banqueta cuenta con un ancho suficiente para el desplazamiento; la segunda permite reconocer las prioridades implícitas en el diseño de la calle. Una sección en la que la mayor superficie se destina al tránsito motorizado expresa una orientación funcional diferente a otra en la que el espacio peatonal, la vegetación, la estancia y la movilidad activa tienen una presencia relevante.

Dentro de la banqueta también es necesario distinguir entre el ancho total y el ancho libre de circulación peatonal. El ancho total comprende toda la superficie ubicada entre la guarnición y el límite del predio; sin embargo, una parte puede estar ocupada por postes, árboles, registros, rampas vehiculares, mobiliario, señalización, comercio o deterioros del pavimento. Por tanto, la medición más significativa para la caminabilidad es el ancho continuo y efectivamente disponible para transitar sin obstáculos.

Esta diferencia resulta especialmente importante para personas usuarias de silla de ruedas, personas con apoyos para caminar, quienes llevan carriolas, niñas y niños, personas adultas mayores y quienes realizan desplazamientos vinculados con actividades de cuidado. Una banqueta puede cumplir formalmente con una medida general y, aun así, no permitir el encuentro o paso simultáneo de distintas personas debido a obstáculos, cambios de nivel o reducciones puntuales.

La dimensión destinada a la circulación motorizada también influye en la experiencia peatonal. El número y ancho de los carriles, la presencia de estacionamiento y los radios de giro condicionan la velocidad vehicular, la longitud de los cruces, la exposición de las personas peatones y la posibilidad de incorporar refugios, ampliaciones de banqueta o vegetación. Por ello, la caminabilidad no debe evaluarse únicamente desde la banqueta, sino considerando la relación entre el espacio peatonal y el arroyo vehicular.

Una sección vial amplia no representa necesariamente una desventaja. Puede ofrecer oportunidades para redistribuir el espacio mediante ampliaciones de banquetas, infraestructura ciclista, carriles de transporte público, áreas verdes, cruces peatonales más seguros o medidas de pacificación. El problema se presenta cuando el ancho disponible se utiliza principalmente para aumentar la capacidad o velocidad del tránsito motorizado y no para mejorar la accesibilidad y la calidad del espacio público.

El Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas plantea precisamente la transición de un diseño centrado en el tránsito de automóviles hacia otro que priorice el traslado eficiente de personas y mercancías, considerando que las calles cumplen tanto una función de tránsito como una función de lugar e interacción urbana. En consecuencia, la sección vial debe entenderse como una expresión material de la jerarquía de movilidad y no únicamente como una suma de medidas geométricas.

En el ámbito municipal, el COREMUN establece disposiciones relacionadas con la infraestructura urbana, la vía pública, las guarniciones, las banquetas, la movilidad y el espacio público. La versión oficial consultada registra reformas hasta el 10 de diciembre de 2025. Sin embargo, el cumplimiento de una dimensión normativa constituye una condición mínima y no garantiza, por sí solo, una alta caminabilidad. Esta depende también de la continuidad del recorrido, la accesibilidad, el estado físico, la presencia de obstáculos, el confort, la seguridad vial, la conectividad y la relación de la banqueta con los usos y actividades del entorno.

Por tanto, para esta investigación la sección vial se considera una variable física que influye en la caminabilidad mediante tres relaciones: la suficiencia del espacio peatonal, la distribución modal del espacio público y la exposición de las personas al tránsito motorizado. Su análisis permitió identificar no sólo si las dimensiones cumplen con los referentes aplicables, sino si la configuración resultante permite caminar de manera segura, accesible, cómoda y continua.

2.5 Caminabilidad y Peatonalización

La caminabilidad es faceta o parte del proceso de movilidad y específicamente de la movilidad urbana sostenible, en ella se engloban las personas que se desplazan de manera peatonal y cuya movilidad se ve envuelta en características como la proximidad y convivencia permitiendo la integración social y el ejercicio de derecho a la ciudad. Su garantía se enfoca en una sociedad más justa y socialmente integrada. Este concepto es originado en:

“La capacidad del entorno urbano de facilitar y fomentar la caminata, brindando a los peatones comodidad y seguridad, conectando a las personas con variedad de destinos dentro de un tiempo y esfuerzo razonable y ofreciendo condiciones de interés visual a través de la red (Guio Burgos, 2010, p. 17)

Para entender la caminabilidad es necesario retomar el caminar como la forma natural, más sencilla y básica para desplazarse y recorrer la ciudad y el espacio público. La forma más sencilla y básica de desplazarse. Y su conceptualización responde a fomentar a que el caminar se retomada por una forma de desplazamiento por una gran parte de la población dentro de la ciudad, la cual cuenta con características como funcionalidad y no discriminación. La interacción de este modo de transporte como se mencionaba de inicio genera una relación directa entre el habitante y la ciudad y por ende busca la mejoría de las condiciones de movilidad para aquellos que circulan a pie.

En este sentido, para el fortalecimiento de esta condición de caminabilidad en las ciudades, han emergido diversas estrategias de consolidación de zonas peatonales en las mismas, como ampliaciones de banquetas, construcción de rampas, generación de corredores semi peatonales, construcciones de pasos a nivel de banqueta, implementación de extensiones de banqueta, peatonalizaciones, entre otros.

1. Ampliaciones de banquetas

Figura 22.

Ampliaciones de banqueta en Monterrey.



Fuente:

Tomado de Martínez (2018), publicado en *Reforma*.

2. Construcción de rampas

Figura 23.

Implementación de rampas para cruce peatonal en Baja California Sur.



Fuente:

Tomado de una fotografía de Florencio Banda, publicada en *El Sudcaliforniano* (2022).

3. Generación de corredores semi peatonales

Figura 24.

Corredor Semi Peatonal en CDMX.



Fuente: Tomado de una publicación de Martha Elena Blanco, del 10 de febrero de 2014.

4. Construcción de pasos a nivel

Figura 25.

Paso peatonal a nivel de banqueta en Puebla.



Fuente: Tomado de una publicación de 24 Horas Puebla (octubre de 2020).

5. Implementación de ampliación de banquetas.

Figura 26.

Cruces Seguros en la Condesa



Fuente: Tomado de una publicación de *Reforma* (agosto de 2022).

6. Peatonalizaciones

Figura 27.

Peatonalización en Hermosillo, Sonora.



Fuente: Tomada de Hugo Moreno Freydeg, 2022.

Sin embargo, todas estas estrategias para la consolidación de zonas peatonales requieren el establecimiento de lineamientos y consideraciones técnicas para su implementación adecuada, además de un seguimiento de la misma. Tomando el ejemplo de las peatonalizaciones, ha sido intervenciones que se desarrollan

“Como generadores de un atractivo económico o peatonalizaciones como instrumentos mejora de la movilidad urbana sostenible y la calidad de vida urbana. Entre las primeras, podemos encontrar aquellas que van dirigidas a la creación de calles de uso exclusivo comercial o incentivadoras del turismo, su propósito principal no es la mejora de las condiciones de la calle, sino que está es un medio para actuar, se busca la peatonalización como fin” (Peters, 1979).

Laura García García, plantea un análisis entre peatonabilidad o caminabilidad y peatonalización, en el que menciona que a partir de esta práctica “se produce un desplazamiento de ciertas actividades a otras zonas de menor interés económico debido a un aumento progresivo del valor del suelo. En términos socioeconómicos, se produce una redistribución de la renta dentro de la ciudad, quedando las áreas peatonales como centros elitistas cuyas viviendas pasan a ser oficinas o sufren un aumento del precio del alquiler”, como parte de un modelo de segregación socioespacial.

Este tipo de intervenciones urbanísticas hacen que las zonas de tránsito vehicular se vuelvan exclusivas para peatones, por lo cual aportan a la finalidad de considerar la caminabilidad como prioritaria:

“La peatonalización es una herramienta de intervención urbana en la ciudad con la que se intenta, luego de “estudios”, dar preferencias al peatón por sobre otros medios de transporte. Teniendo como principal objetivo el disfrute del espacio público por parte de los diferentes tipos de peatón” (Mérida y Espinoza; 2014, p. 1)

En este sentido, la peatonalización, además de las estrategias mencionadas son una herramienta para la mejora de la movilidad peatonal, y contribuyen en aspectos como “el aumento de la vida urbana, sin interferir en ningún caso con el resto de sistemas de movilidad” (Valenzuela & Talavera, 2014). Sin embargo, esta práctica ha determinado algunas consecuencias especialmente porque si implementación suele estar respaldada por la centralidad y especialización, y estas son:

gentrificación, terciarización, áreas urbanas con horarios acotados de actividad, aumento en el valor del suelo, además de “ser un instrumento al servicio de la movilidad ha constituido también un elemento de dinamización económica” (Fundación RACC, 2008, p. 12). En su mayoría, las peatonalizaciones se han realizado en Centros Históricos lo que ha provocado la especialización en zonas de los Centros Históricos como plantea Sanz Alduán (1998):

- Centros históricos para el turismo (la ciudad-museo).
- Centro histórico para el comprador (la ciudad-hipermercado)
- Centro histórico para las instituciones oficiales (la ciudad del poder político)
- Centro histórico para la diversión nocturna (la ciudad-bar)

La peatonalización tiene como objetivo de generar zonas de disfrute por medio de accesibilidad, embellecimiento y cambio en la escena urbana. En algunas ciudades de América Latina, se han implementado diversos proyectos cuyo enfoque y desarrollo comienza desde la necesidad peatonal, los cuales han contribuido a potencializar la generación de entorno caminables en las mismas, en este sentido, se realizó una recopilación de proyectos de esta índole que fueron tomados como referencia y casos análogos en relación al caso de estudio, esto, analizando diversas características de implementación y resultados de los mismos, así como su aporte al fomento de garantizar el derecho a la ciudad.

Es importante considerar que “Las ciudades de Iberoamérica destacan por la importante participación del transporte público (43%) y la caminata y la bicicleta (28%) en los desplazamientos, así como por el desarrollo de sistemas de transporte colectivo integrados” (Ballesteros & Dworak, 2015, p. 45) y por ende hay un gran respaldo para este tipo de proyectos, y como su implementación contribuye a garantizar que las personas puedan moverse en el modo de transporte que les parezca más cómodo de manera eficiente.

Estos proyectos, posicionan la caminabilidad como una forma de movilidad en condiciones de igualdad generando zonas exclusivas o acondicionadas parcialmente para la circulación de peatones y son parte de las estrategias que ya se han desarrollado con anterioridad.

Ampliación de Banquetas en Montevideo, Uruguay

Figura 28.

Banquetas de Montevideo, Uruguay



Fuente: Tomada por Rubí Vázquez, 2022

Paso a Nivel de banqueta en el municipio de Puebla, México

Figura 29.

Paso a nivel de banqueta en el Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec, Puebla, Pue.



Fuente: Tomada por Rubí Vázquez, 2024

Ampliación de banquetas en Bogotá, Colombia

Figura 30.

Calle local con ampliación de banquetas en Bogotá, Colombia.

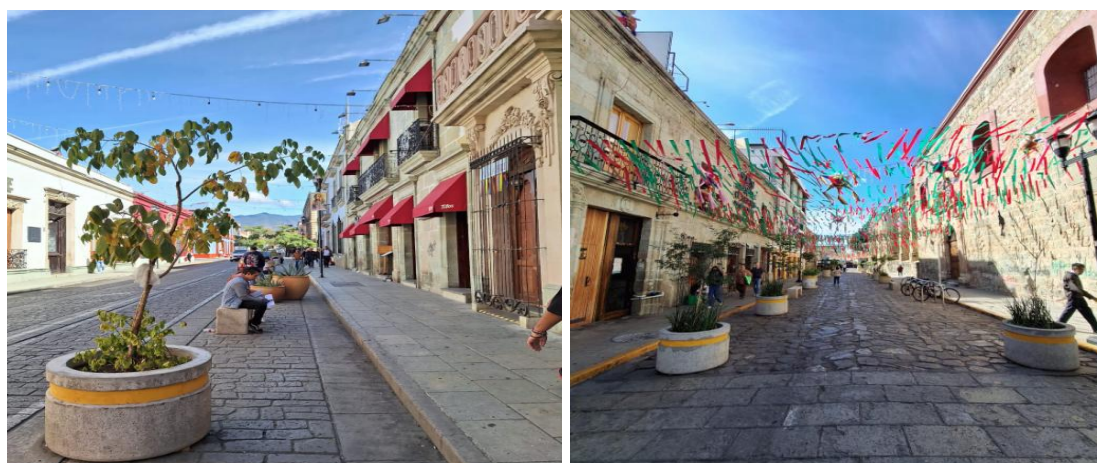


Fuente: Tomada por Rubí Vázquez, 2020

Ampliación de áreas peatonales parte del programa “Oaxaca Camina” con macetones en Oaxaca, Oax.

Figura 31.

Ampliación de áreas peatonales en el municipio de Oaxaca



Fuente: Foto de la autora, 2024

Figura 32.

Calles de Oaxaca



Fuente:

Foto de la
autora,
2024

**Ampliación
de
banquetas
en el
Centro
Histórico
de Morelia,**

Mich.

Figura 33.

Ampliación de banquetas en Morelia, Mich.



Fuente: Juan Manuel Berdeja, 2021

Figura 34.

Calles de Morelia, Mich.



Fuente: Juan Manuel Berdeja, 2021

Proyecto Calle Francisco I. Madero, CDMX, México.

Figura 35.

Calle Francisco I. Madero, CDMX, México.



Fuente: Tomado de "Calle Madero", por el Gobierno de la Ciudad de México, s. f.

Fecha de implementación: agosto, 2009

Longitud: Casi 1 km lineal y una superficie de 11,000 metros cuadrados.

Objetivo: Ofrecer un espacio para que las personas caminaran por el Centro Histórico de manera libre, debido a que esta es una ciudad de gran tránsito vehicular.

Características del proyecto: El proyecto empezó con cierres piloto los fines de semana hasta que los cierres fueron permanente, se redirigió el tráfico por calles como 5 de mayo para el acceso vehicular al Centro Histórico y el Zócalo. Parte del proyecto contemplaban la mejora económica, la remodelación de las fachadas, la accesibilidad para personas con impedimento para caminar o de la tercera edad mediante rampas para discapacitados. (Camargo, E, 2015, p .73)

Resultados: De acuerdo con Hernández (2011), después de la peatonalización de la calle Madero transitaban por este corredor hasta 215,000 personas diariamente y su actividad económica aumentó 60%. Según el Fideicomiso del Centro Histórico “en un día normal por Madero se realizan 120 mil recorridos durante 16 horas del día. Los sábados y domingos la cifra sube hasta 200 mil personas (cada día), que transitan por la zona” (Quadratin México, 2012, 18 de octubre).

Figura 36.

Croquis Calle Francisco I. Madero, CDMX, México.



Fuente: Elaboración propia, enero de 2024.

Andador Macedonio Alcalá, Oaxaca, Oax., México.

Figura 37.

Andador Macedonio Alcalá, Oaxaca, México.

Fuente.



Tomado de *Explora Oaxaca* (2024).

Longitud: 750 metros.

Fecha de implementación: en 1985 se cerró al paso de los vehículos.

Objetivo: Proporcionar espacio de circulación para los peatones por medio de la ampliación de la zona peatonal e incorporación de negocios mediante la mejora de la imagen urbana.

Características del proyecto: Es un proyecto enfocado el turismo y potencialización del comercio.

Figura 38.

Andador Macedonio Alcalá.



Fuente: Elaboración propia, enero de 2024.

Calzada de Guadalupe y las calles Zaragoza, Jardín Hidalgo e Hidalgo, San Luis Potosí.

Figura 39.

Calzada de Guadalupe, San Luis Potosí.



Fuente: Tomado de “Preparan rehabilitación del pasaje Zaragoza y Calzada de Guadalupe”, por D. Aranda, 30 de septiembre de 2022, *El Sol de San Luis*.

Ciclovía de Bogotá, Colombia.

Fecha de implementación: 20 de junio de 1976

Longitud: 121 kilómetros.

Objetivo: La visión fue crear “el parque temporal más grande del mundo” que contribuyera a mejorar la calidad de vida de todos. Los principales objetivos establecidos fueron:

- Recreación gratuita para todos los habitantes.
- Contribuir a la mejora de la salud física y mental de todos.
- Mejorar el medio ambiente con menor ruido y mejor calidad de aire.
- “Cambio mental” entendiendo que las calles son espacio público y pueden tener diferentes usos según la hora del día, el día de la semana.
- Integración social de ciudadanos de todas las edades y condiciones socio-económicas.
- Crear un lugar donde todos los ciudadanos se encuentren “como iguales”. Unos podrán tener bicicletas de lujo y otras muy económicas, pero todos se divierten igual y tienen los mismos beneficios. (Alcaldía de Bogotá)

Figura 40.

Ciclovía de Bogotá, Colombia.



Fuente: Tomado de *The City Paper Bogotá* (s. f.), consultado el 25 de enero de 2024.

Resultados: Según las autoridades locales, a diario, más de 630.000 habitantes de Bogotá, un 7 % de la movilidad de la ciudad, recorren los más de 500 kilómetros de ciclorutas y corredores exclusivos para bicicletas.

Figura 41.

Mapa de Ciclovía de Bogotá



Fuente: Tomado de *Bogotá.gov.co* (s. f.), consultado el 25 de enero de 2024.

Rutas Naturbanas, Costa Rica.

Figura 42.

Rutas Naturbanas, Costa Rica.



Fuente: Tomado de *Urbane Radio* (s. f.), consultado el 25 de enero de 2024.

Fecha de implementación: en proceso de implementación.

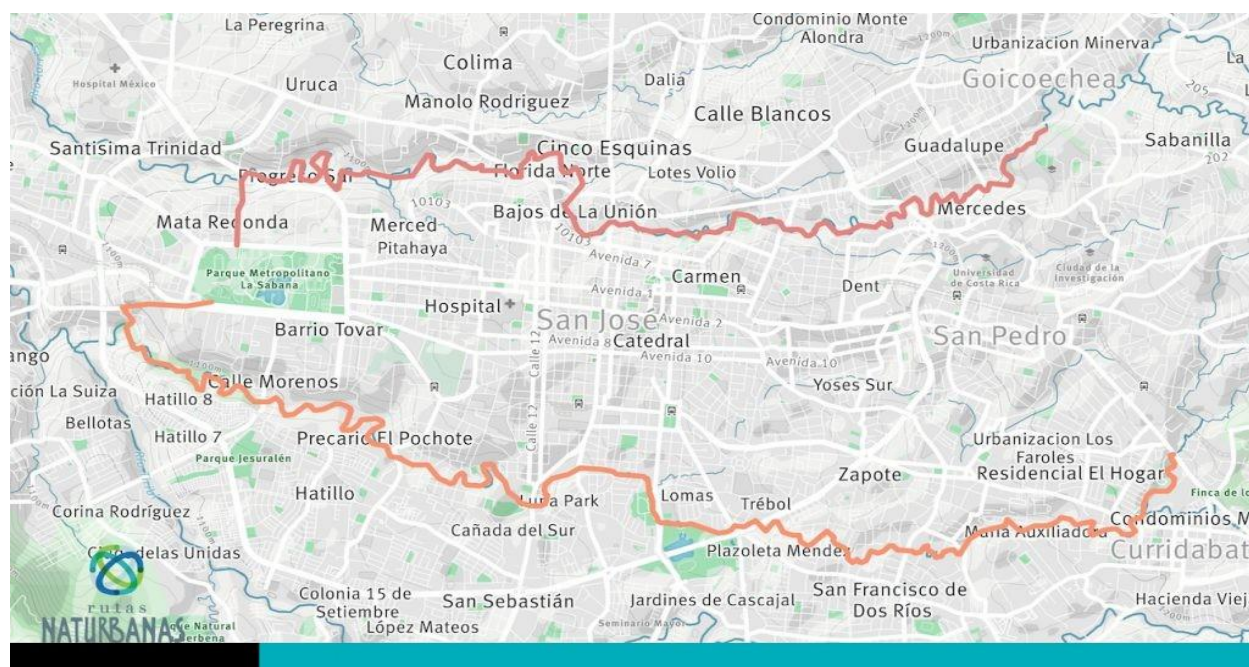
Longitud: más de 25 kilómetros al norte y sur de la ciudad de San José

Objetivo: un proyecto 100 por ciento ciudadano, busca conectar la ciudad de San José, Costa Rica, a través de la naturaleza. La idea es aprovechar más de 25 kilómetros lineales de márgenes de los ríos Torres y María Aguilar, hoy día zonas olvidadas de la urbe.

Características del proyecto: Además de una limpieza profunda, buscan reforestar, construir andadores, ciclovías, zonas de descanso y hasta huertos urbanos. En algunos puntos será necesario también levantar también puentes peatonales para darle continuidad a la ruta y para unir comunidades de una forma ecológica.

Figura 43.

Mapa de proyección de Rutas Naturbanas, Costa Rica.



Centro Histórico de Lima, Perú.

Figura 44.

Centro Histórico de Lima, Perú.



Fuente: Tomado de El Comercio (s. f.), consultado el 25 de enero de 2024.

Fecha de implementación: 2019

Longitud: 41 cuadras

Objetivo: Con el ensanchamiento peatonal de las cuadras 6, 7 y 8 de jirón Camaná se han ganado 1500 m² de espacio habitable, y plantado 50 árboles con sus respectivos alcorques, convirtiendo una vía de mayor sección subutilizada y sin flujo vehicular, en un paseo lineal, recuperando la antigua sección vial de la calle.

Por otro lado, en el jirón Ocoña se ganaron 300 m², ensanchando la sección peatonal. Adicionalmente se ha dispuesto la señalización horizontal y los reductores de velocidad para contribuir a la educación de los conductores sobre las nuevas formas de uso de las vías de la ciudad.

Asimismo, se han ganado 3,200 m² para beneficio del peatón en las cuadras 10 y 11 de jirón de la Unión, convirtiendo esta calle en la principal arteria de interconexión de todo el CHL: desde el Paseo de los Héroes Navales hasta la iglesia de san Lazaron en el Rímac. Con ello, los transeúntes podrán conectarse con otros ejes peatonales, facilitando el acceso a los distintos medios de transporte, contribuyendo a la reducción de los gases contaminantes y al distanciamiento social.

Características del proyecto: El Plan Maestro contempla la peatonalización de un total de 178 calles en el Centro Histórico.

En este sentido, estos son un ejemplo de los diversos proyectos que enfatizan el generar un nuevo modelo de ciudad, que “debe ofrecer a sus habitantes oportunidad de usar la ciudad, de vivir la ciudad” (Ballesteros & Dworak, 2015, p. 194), la interacción de los peatones con la ciudad es directa, sin puntos intermedios, por ello es necesario que su experiencia sea garantizada a partir de generar condiciones adecuadas para la caminabilidad, “caminar por la ciudad es disfrutar sus pavimentos. Las banquetas están repletas de patrones, formas, urdimbres. Si uno pone suficiente atención, algunas se repetirán con frecuencia forjando una identidad total, un conjunto, una secuencia de repetición” (Méndez, 2019).

Caminar es una experiencia distinta en la ciudad y poder ejercerla es parte del derecho a la ciudad, los diversos proyectos que se han llevado a cabo alrededor del mundo y en América Latina son muestra de la nueva política de movilidad que requieren nuestras ciudades para reactivarse, es decir, apostar por el flujo de personas en estas ciudades ha permitido ofrecer la infraestructura necesaria para proveer al usuario de entornos caminables, abonando a que estos tengan la posibilidad de elegir el caminar como modo de traslado para sus actividades diarias, si bien, algunos de estos proyectos han resultado con fines más recreativos que de movilidad, esto forma parte de la experiencia de interacción directa entre el usuario y la ciudad, vivir la ciudad significa, tener la oportunidad de interactuar con ella, y los proyectos dedicados a peatones precisamente muestran y permiten esta posibilidad de interacción con el espacio.

2.5.1. Acupuntura urbana como estrategia de transformación del espacio público

La transformación de las ciudades contemporáneas no depende exclusivamente de grandes proyectos de infraestructura o de procesos integrales de renovación urbana. Durante las últimas décadas ha cobrado relevancia un enfoque que plantea que pequeñas intervenciones estratégicamente localizadas pueden generar efectos multiplicadores sobre el funcionamiento de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Este enfoque es conocido como **acupuntura urbana**, concepto desarrollado por Lerner, J. (2014), quien establece una analogía con la medicina tradicional china al señalar que, del mismo modo en que una pequeña intervención en un punto específico del cuerpo puede restablecer el equilibrio del organismo, una intervención puntual dentro de la ciudad puede desencadenar procesos de regeneración urbana, social, económica y ambiental de mayor alcance (Lerner, 2014).

Desde esta perspectiva, la ciudad debe entenderse como un sistema complejo donde cada uno de sus componentes mantiene relaciones de interdependencia con el resto del territorio. Por ello, intervenir espacios estratégicos no implica únicamente modificar sus características físicas, sino activar nuevas dinámicas sociales, fortalecer el sentido de pertenencia y mejorar la relación cotidiana entre las personas y el espacio público. La acupuntura urbana propone actuar sobre aquellos lugares cuya transformación posee la capacidad de irradiar beneficios hacia su entorno inmediato, generando procesos progresivos de revitalización sin requerir necesariamente grandes inversiones económicas o intervenciones de gran escala (Lerner, 2014).

A diferencia de los modelos tradicionales de planeación urbana, basados en proyectos extensivos y de largo plazo, la acupuntura urbana privilegia intervenciones de rápida implementación, bajo costo y alta capacidad de impacto. Estas acciones pueden materializarse mediante la recuperación de espacios públicos deteriorados, la ampliación de banquetas, la incorporación de vegetación y mobiliario urbano, la creación de áreas de estancia, la mejora de cruces peatonales, la reducción de velocidades vehiculares o la redistribución del espacio vial para favorecer la movilidad activa. Aunque estas intervenciones son puntuales, su objetivo trasciende la

mejora física del lugar intervenido, ya que buscan modificar la manera en que las personas utilizan, perciben y viven la ciudad (Gehl, 2010).

En este sentido, la caminabilidad encuentra en la acupuntura urbana un mecanismo eficaz para materializar los principios del derecho a la ciudad. Un espacio caminable no depende únicamente de la existencia de banquetas o infraestructura peatonal, sino de la capacidad del entorno para ofrecer condiciones de seguridad, accesibilidad, confort, permanencia e interacción social. La incorporación de pequeñas intervenciones orientadas a mejorar estas condiciones puede incrementar significativamente la calidad del espacio público y favorecer el desplazamiento peatonal, fortaleciendo al mismo tiempo la cohesión social, la actividad económica y la apropiación ciudadana del territorio (Speck, 2018).

Esta relación adquiere una relevancia particular en los centros históricos. A diferencia de otros sectores urbanos donde es posible realizar transformaciones estructurales de gran magnitud, los centros históricos presentan restricciones derivadas de la conservación del patrimonio cultural, por lo que las estrategias de intervención deben equilibrar la preservación de sus valores históricos con las necesidades actuales de movilidad, accesibilidad y habitabilidad. En este contexto, la acupuntura urbana constituye una alternativa especialmente pertinente, ya que permite introducir mejoras graduales y compatibles con el patrimonio construido, fortaleciendo la experiencia peatonal sin alterar la identidad urbana del lugar.

En ciudades patrimoniales como Puebla, donde la riqueza arquitectónica convive con intensas dinámicas económicas, comerciales, turísticas y sociales, la recuperación del espacio público mediante intervenciones estratégicas puede convertirse en un instrumento para revitalizar la vida urbana. Acciones como la ampliación de espacios peatonales, la incorporación de vegetación, la mejora del mobiliario urbano, la adecuación de cruces accesibles, la recuperación de pequeñas plazas o la reducción del espacio destinado al automóvil representan intervenciones que, aunque aparentemente modestas, poseen la capacidad de transformar la experiencia cotidiana de quienes habitan, trabajan o visitan el Centro Histórico.

Desde esta perspectiva, la acupuntura urbana (Figura 45) no debe entenderse únicamente como una herramienta de diseño urbano, sino como una estrategia de planeación orientada a fortalecer la caminabilidad, mejorar la calidad del espacio público y contribuir al ejercicio efectivo del derecho a la ciudad. Su aplicación resulta especialmente compatible con los principios de movilidad sostenible, accesibilidad universal y desarrollo urbano inclusivo, al priorizar las necesidades de las personas sobre la infraestructura destinada al automóvil.

Finalmente, el presente trabajo retoma este enfoque como referente conceptual para la formulación de las propuestas de intervención desarrolladas en el Capítulo IV. Los puntos críticos identificados mediante el diagnóstico de caminabilidad constituyen espacios susceptibles de intervenciones estratégicas que, bajo la lógica de la acupuntura urbana, pueden generar mejoras progresivas en la movilidad peatonal, la apropiación del espacio público y la dinámica urbana del Centro Histórico del municipio de Puebla. En consecuencia, las propuestas planteadas no buscan únicamente resolver problemas puntuales de infraestructura, sino activar procesos de transformación urbana capaces de fortalecer la relación entre el patrimonio, el espacio público y la vida cotidiana de la ciudad.

Figura 45.

Marco conceptual acupuntura urbana y caminabilidad.



Fuente: Análisis propio de conceptos, 2026.

2.6. Perspectiva de Género en el espacio público y la movilidad

Hablar de interacción con la ciudad y el espacio público implica desarrollar algunos otros procesos que influyen en ella, tales como la experiencia relacionada con la *perspectiva de género*, para ello es importante determinar que en el siglo XXI, hablar de género es un tema primordial, como factor a tomar en cuenta en la investigación social, sobre todo si tiene que ver con procesos de la vida diaria como se trata en esta investigación, de modo que se considere la integración de la perspectiva de género en la visión del derecho a la ciudad y la habitabilidad de una ciudad, y como esta visión nos permite la conceptualización de ciudades desde la equidad, en las que la oportunidad de disfrute es igual para personas de cualquier sexo.

“En México existe una brecha de género profunda entre la relación del espacio público y el espacio privado. Las mujeres que han logrado incidir en actividades productivas se han

encontrado con ciudades pensadas, diseñadas y construidas según las necesidades de los hombres, encontrándose con dificultades para satisfacer en un radio próximo sus necesidades y, por consecuencia, teniendo patrones de movilidad adversos e insostenibles”. (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017, p. 116).

Así que, es necesario plantear la cuestión del género al hablar tanto de ciudades como de movilidad y por ende de caminabilidad, ya que más que una diferencia basada en el sexo biológico, la perspectiva del género busca entender el contexto social e histórico en el cual los hombres y las mujeres viven y los cambios producidos, enfatizando los componentes culturales como una necesidad de entender las experiencias recreativas de cada uno. Esto refiere a que existe actualmente un “papel diferenciado” entre hombres y mujeres, el cual influye en su relación con el espacio público, la movilidad e incluso la ciudad, por cuestiones como la seguridad pública, vial, entre otras.

Hay seis áreas temáticas en el entorno urbano que, al combinarse con la desigualdad de género, limitan, incomodan e incluso ponen en peligro a las mujeres, niñas, y minorías sexuales y de género de todas las edades y capacidades:

- El acceso: utilizar los servicios y espacios públicos, sin limitaciones ni barreras.
- La movilidad: moverse por la ciudad de forma segura, fácil y asequible.
- La seguridad y la ausencia de violencia: estar libre de peligro real y percibido en los ámbitos público y privado.
- La salud y la higiene: llevar un estilo de vida activo sin riesgos para la salud en el entorno construido.
- La resiliencia climática: poder prepararse, responder y hacer frente a los efectos inmediatos y a largo plazo de un desastre.
- La seguridad de la tenencia: tener acceso a la tierra y la vivienda y ser propietarios de ellas para vivir, trabajar, y generar riqueza y capacidad de iniciativa.

Además de la consideración de estas características, para hablar de ciudad, movilidad y espacio público desde la perspectiva de género, se retomó lo que comenta Augé (1993) sobre el lugar y como este debería ser un lugar propicio para la acción, indiferente a las identidades del género que en él

se muevan, pues llega a ser un texto en donde es posible leer la cultura de quienes la habitan, así como también, las huellas que han dejado sus moradores y los diferentes sentidos que van construyendo su dinámica social. Definiéndola como un *espacio igualitario con respecto a las necesidades de hombres y mujeres*. El espacio público de las ciudades debe tener ese carácter de democrático e igualitario, donde no se distingan las clases sociales, la identidad de género y los derechos humanos de cada uno de los habitantes de ellas. La necesidad de espacios donde las mujeres y los hombres tengan las mismas oportunidades actualmente es un derecho humano, ya retomado anteriormente y estipulado en la Constitución Política mexicana, por ello, hablar de perspectiva de género en este problema de estudio forma parte de un derecho.

Es necesario enfatizar el carácter social de la ciudad en la que la actividad de las personas le da vida, dinamismo y sentido y la configura a partir de la experiencia de sus habitantes. La ciudad, como toda construcción social, es definida por espacios abiertos que permiten el movimiento y las otras áreas, que tienen limitaciones para su libre accesibilidad, como lo mencionamos en capítulos anteriores, el espacio público forma parte importante del desarrollo de las personas y sus vidas diarias, por lo cual su configuración y condiciones influye directamente en la calidad de vida y habitabilidad.

Por lo tanto, desde una perspectiva del género, se entiende al espacio público como *un lugar para vivir socialmente y para actuar como comunidad emancipada, en lugar de considerársele como un recinto marginal*. Y a efecto de analizar las características que dan valor al espacio público, se asumieron los criterios propuestos por Carr, Francis y Stone (1992) tales como: el significado, la accesibilidad y la respuesta efectiva a las necesidades de los usuarios.

1. El primer valor, se refiere a la conexión entre la vida de las personas y el espacio público: relaciona el contexto social con el medio físico construido, a través de la ocupación que hace el usuario del espacio.
2. Con respecto al segundo, la accesibilidad: se refiere a la oportunidad igualitaria que tienen los seres humanos para usar libremente las áreas colectivas sin restricciones.

Por último, la respuesta efectiva se refiere al grado en que el diseño del espacio público responde a las necesidades de las personas mediante condiciones físicas que favorecen la permanencia, el confort y la experiencia peatonal. En un entorno caminable, esta condición puede objetivarse a través de indicadores como la disponibilidad de mobiliario urbano, áreas de descanso, vegetación y sombra, calidad del pavimento, iluminación, accesibilidad universal, presencia de fachadas activas, diversidad de usos del suelo, elementos de interés urbano y condiciones que incentiven la permanencia y la interacción social. Estos atributos permiten que el espacio no sólo facilite el desplazamiento, sino también la estancia, el encuentro y la apropiación del espacio público.

Estas características condicionan la funcionalidad del espacio y como este influye en la integración igualitaria de los seres humanos, y al tener una visión transversal de la misma es posible considerar las necesidades de hombres y mujeres para que sus actividades no se vean comprometidas y puedan ser desarrolladas de forma óptima.

En cuanto a la planificación y construcción de espacios urbanos, Paula Santoro en su texto *Género y planificación territorial: una aproximación* (2007), afirma que considerar la perspectiva de género en el urbanismo es fundamental porque trabaja las demarcaciones entre lo personal y lo político, así como los territorios públicos y domésticos, buscando reconocer la diversidad cultural como clave para repensar la planificación. En otras palabras, no todos somos iguales y, por tanto, nuestras necesidades urbanas y de infraestructura son diferentes. Para ello, es necesario distanciarse del razonamiento generalista y cuantitativo, y acercarse a las micro realidades, atentos a comprender la mirada y el comportamiento de las mujeres y otros estratos excluidos de la ciudad, de manera que las posibilidades se den iguales para todos a partir de la atención de dichas micro realidades.

Para la atención de esta problemática en las ciudades, se han desarrollado diversas herramientas de implementación de acciones para la atención igualitaria en el espacio público, es así como fue desarrollada la *Guía del urbanismo desde una perspectiva de género* (2008) la cual fue organizada por las españolas Marta Román e Isabela Velázquez y cuya estrategia señala cuatro puntos primordiales que pueden contribuir a cambiar la realidad de las mujeres en las ciudades:

1. Tener en cuenta a las mujeres: conocer las diferentes formas de vivir y usar la ciudad según el género.
2. Contar con las mujeres: asegurar la presencia de las mujeres en todos los ámbitos sociales y políticos.
3. Valorar y dar espacio a actividades que tradicionalmente son responsabilidad de las mujeres: comprender y valorar las tareas del hogar y el cuidado de las personas dependientes.
4. Incorporar las nuevas necesidades de las mujeres como un tema público: la conciliación entre el trabajo doméstico y el trabajo fuera del hogar ya no es un asunto privado de cada familia para pasar a ser un tema público.

Los puntos aquí planteados no son solo hacen referencia al acceso desigual a los espacios y procesos, son algunas (entre tantas) estrategias para reconocer que la condición va mucho más allá de la producción propia de las ciudades, es un constituyente de ella. Al respecto y para comprender la concepción de las ciudades, en la publicación *Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design* (Manual para la planificación y el diseño urbanos con perspectiva de género) se señala que las mujeres ocupan solo el 10 % de los puestos más importantes en los principales estudios de arquitectura del mundo y que, históricamente, las ciudades se han planificado y diseñado para reflejar los roles de género tradicionales y la división del trabajo en función del género. Por consiguiente, las ciudades funcionan mejor para los hombres que para las mujeres.

“Todos tenemos necesidades y rutinas diferentes cuando se trata de la manera en que accedemos a la ciudad. Sin embargo, si la ciudad se construye para un usuario masculino ‘neutro’, quedan desatendidas las necesidades, los intereses y los hábitos de las mujeres, las niñas y las minorías de género que la habitan. Esto tiene enormes repercusiones en el acceso de las mujeres al empleo y la educación, en sus libertades y su seguridad, así como en su salud y su capacidad de acción y decisión, y refuerza las desigualdades de género”.

La planificación y el diseño urbano son quienes dan forma al entorno en el que vivimos y nos desarrollamos, y ese entorno influye y define el modo en que vivimos, trabajamos, nos desplazamos, nos desarrollamos, etc. De manera específica a nivel movilidad, existen un grupo de problemáticas que afectan de manera directa a las mujeres, para retomarlas se hace referencia al Plan Estratégico

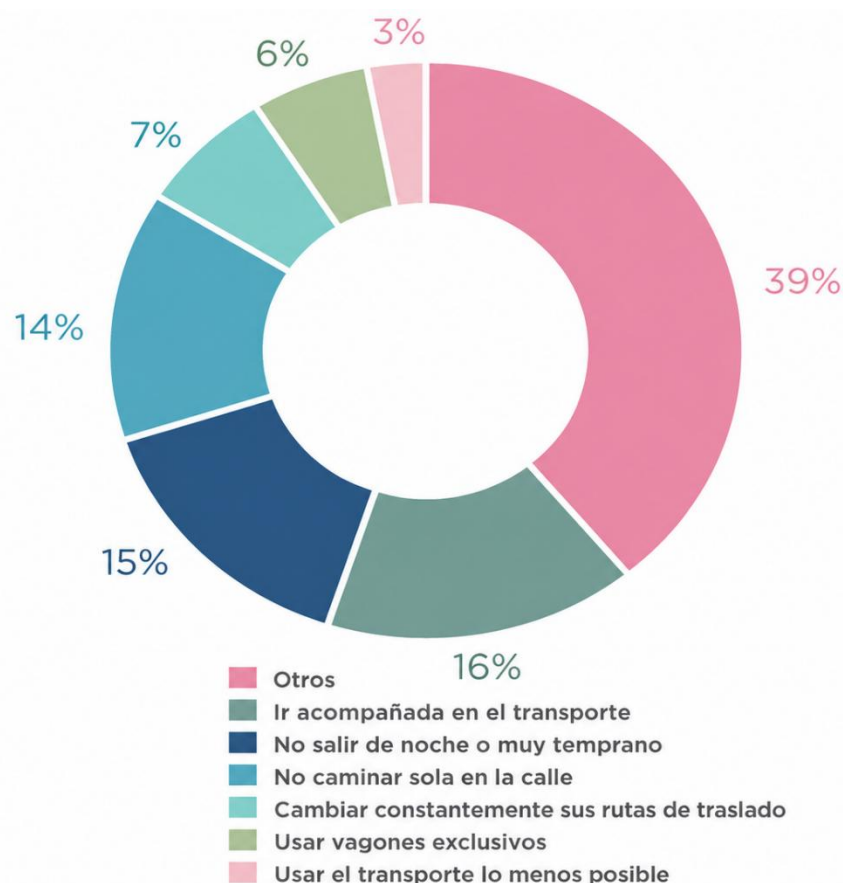
de Género y Movilidad de la Ciudad de México 2019, en el cual se detectan tres problemáticas principales en la ciudad, las cuales se utilizaron como base para el presente desarrollo:

1. Necesidades de movilidad que se han excluido y no reconocido.
2. Violencia y agresiones sexuales que vulneran sus derechos en el transporte y espacio público.
3. Participación inequitativa en el sector movilidad.

Además, que “existen roles sociales que asignan actividades y responsabilidades diferenciadas a mujeres y hombres” (PEGyM, 2019) haciendo referencia específicamente a las actividades de “cuidado” del hogar y la familia, concepto que se denominó en el presente trabajo como “movilidad del cuidado”, estas características, problemáticas y situaciones para las mujeres en el espacio público han provocado que el actuar y desenvolver de las mujeres requiera medidas específicas.

Figura 46.

Medidas que implementan las mujeres para enfrentar la inseguridad.



Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018.

Otro de los elementos a desarrollar en la actualidad de las ciudades, que se enlaza con la caminabilidad: accesibilidad de las ciudades para los peatones es el de accesibilidad de las ciudades con todas las personas, esto incluyendo a las mujeres. Es decir, es necesario para el problema de estudio y para el desarrollo de las ciudades el considerar la perspectiva de género en su planeación y construcción, además de tomar en cuenta las necesidades de las mujeres en el espacio público.

2.6.1 Diseño urbano y movilidad desde la perspectiva de género

La perspectiva de género aplicada a la planeación urbana parte del reconocimiento de que las personas no utilizan la ciudad de la misma manera ni enfrentan iguales condiciones durante sus desplazamientos. Las diferencias asociadas con la división sexual del trabajo, las responsabilidades

de cuidado, los horarios de viaje, el acceso a recursos, la percepción de inseguridad y las experiencias de violencia influyen en la forma en que mujeres y hombres recorren y utilizan el espacio público.

Tradicionalmente, gran parte de la planeación de la movilidad se ha construido a partir de recorridos lineales entre la vivienda y el lugar de trabajo remunerado. Este enfoque ha privilegiado los viajes pendulares y ha prestado menor atención a los desplazamientos encadenados relacionados con el cuidado, como acompañar a niñas y niños a la escuela, acudir a servicios de salud, realizar compras, atender a personas dependientes o combinar múltiples destinos durante un mismo recorrido. La perspectiva de género permite visibilizar estas movilidades cotidianas y reconocer que la eficiencia del sistema no debe medirse únicamente mediante la velocidad o la distancia, sino también a partir de la facilidad con la que las personas pueden acceder a servicios y desarrollar sus actividades diarias.

En este sentido, diseñar una ciudad con perspectiva de género implica colocar la vida cotidiana y las tareas de cuidado en el centro de las decisiones urbanas. El Manual de urbanismo de la vida cotidiana de Barcelona plantea un modelo inclusivo que considera la diversidad de género, edad, origen y capacidades, y busca construir espacios seguros, accesibles y sin barreras (Ayuntamiento de Barcelona, 2019).

La aplicación de este enfoque requiere analizar quiénes utilizan el espacio, en qué horarios, con qué propósitos, qué obstáculos encuentran y qué condiciones necesitan para desplazarse con autonomía. No se trata de diseñar espacios exclusivos para mujeres, sino de identificar desigualdades que han sido invisibilizadas por modelos de planeación aparentemente neutrales. Las mejoras derivadas de este análisis también benefician a infancias, personas adultas mayores, personas con discapacidad, personas cuidadoras y quienes utilizan el transporte público o realizan trayectos a pie.

Entre los principales criterios de diseño urbano con perspectiva de género se encuentran los siguientes:

Proximidad y mezcla de usos

La proximidad entre vivienda, comercio, escuelas, servicios de salud, áreas de cuidado, transporte público y espacios recreativos permite reducir las distancias y facilitar la organización de los recorridos cotidianos. La ciudad de Viena ha incorporado este criterio mediante la promoción de barrios de distancias cortas, redes peatonales conectadas y una localización adecuada de escuelas, guarderías y equipamientos de cuidado.

Continuidad y accesibilidad de los recorridos

Las banquetas deben permitir el paso simultáneo de personas que caminan solas, acompañan infancias, empujan carriolas, transportan compras o utilizan ayudas técnicas. Esto requiere rutas continuas, superficies regulares, rampas, cruces accesibles, tiempos semafóricos suficientes y ausencia de obstáculos.

Seguridad integral

La seguridad debe considerar tanto los hechos de tránsito como la violencia y el acoso en el espacio público. Para ello se requieren iluminación peatonal, visibilidad, eliminación de puntos ciegos, presencia de actividades durante distintos horarios, mantenimiento y rutas claramente identificables. La seguridad no debe sustentarse únicamente en la vigilancia, sino en la existencia de espacios activos, legibles y utilizados por diversas personas.

Visibilidad y legibilidad

Un recorrido seguro debe permitir identificar entradas, salidas, destinos, paradas de transporte y posibles rutas alternativas. Los muros opacos, túneles, pasos aislados, vegetación que obstruye la visibilidad y espacios sin conexión visual pueden incrementar la percepción de riesgo.

Transporte público accesible

Las paradas deben localizarse cerca de los destinos cotidianos y contar con iluminación, información clara, áreas de espera y conexiones peatonales seguras. También debe considerarse que los viajes relacionados con el cuidado suelen involucrar transbordos, acompañantes, paquetes o carriolas.

Espacios para el cuidado y la permanencia

La incorporación de bancas, sombra, sanitarios, áreas de lactancia, juegos infantiles y espacios de descanso facilita la realización de actividades cotidianas. Estos elementos permiten reconocer que el espacio público no funciona únicamente como infraestructura de tránsito, sino como soporte de la reproducción de la vida.

Participación de las mujeres en el diseño

La participación debe incorporarse desde el diagnóstico y no limitarse a validar proyectos concluidos. Los recorridos exploratorios, mapas de percepción, auditorías de seguridad y talleres permiten identificar horarios, rutas, puntos inseguros y necesidades que no siempre pueden reconocerse mediante análisis técnicos convencionales.

2.6.2 Casos análogos de intervención urbana con perspectiva de género

Caso 1. Planeación urbana con perspectiva de género en Viena, Austria

Viena constituye uno de los principales referentes internacionales en la incorporación del enfoque de género en la planeación urbana. Desde hace más de dos décadas, la ciudad ha desarrollado proyectos piloto, instrumentos técnicos y criterios de evaluación que integran las necesidades diferenciadas de sus habitantes en planes urbanos, proyectos de vivienda, espacios abiertos y sistemas de movilidad. Su estrategia considera las distintas etapas de vida, condiciones sociales y responsabilidades cotidianas de las personas usuarias.

Una de las principales aportaciones de Viena consiste en reconocer que la configuración urbana define las posibilidades de realizar actividades cotidianas. Por ello, sus lineamientos promueven una ciudad de distancias cortas, redes peatonales continuas, mezcla de usos y una distribución adecuada de equipamientos como escuelas, guarderías y centros de atención.

Entre las soluciones prácticas aplicadas se encuentran:

- banquetas amplias y libres de obstáculos;
- iluminación peatonal;
- visibilidad en accesos y recorridos;
- conexión entre vivienda, transporte y servicios;
- áreas de juego para diferentes edades;
- espacios de estancia próximos a las viviendas;
- equipamientos de cuidado integrados a los barrios;
- participación de mujeres en el proceso de planeación.

El proyecto **Frauen-Werk-Stadt I** constituye un ejemplo emblemático. Fue diseñado por arquitectas y paisajistas para facilitar las actividades cotidianas y de cuidado mediante viviendas conectadas con espacios comunes, áreas verdes, servicios y recorridos seguros. La ciudad reporta que el proyecto fue evaluado positivamente por sus habitantes y sirvió como referencia para incorporar criterios de género en otros desarrollos de vivienda pública.

Aplicación para el Centro Histórico de Puebla: considerar redes peatonales que conecten vivienda, escuelas, comercio, transporte público y equipamientos de cuidado; ampliar banquetas; mejorar la iluminación; incorporar espacios de descanso y favorecer recorridos cortos y legibles.

Caso 2. Urbanismo de la vida cotidiana en Barcelona, España

Barcelona ha desarrollado instrumentos para incorporar la perspectiva de género en la planeación y los proyectos urbanos. Su Manual de urbanismo de la vida cotidiana propone analizar el espacio

desde las actividades reales de las personas y no únicamente desde su función física o administrativa. El enfoque considera espacio público, movilidad, accesibilidad, servicios, vivienda y participación como componentes interrelacionados.

El modelo promueve una ciudad:

- próxima;
- diversa en usos;
- accesible;
- segura;
- inclusiva;
- conectada con los servicios de cuidado;
- diseñada mediante procesos participativos.

Una de sus herramientas prácticas consiste en estudiar la **red cotidiana**, es decir, el conjunto de lugares y recorridos utilizados diariamente para trabajar, estudiar, comprar, cuidar, socializar y acceder al transporte. Esta lectura permite identificar si los servicios están próximos, si las rutas son continuas y si pueden utilizarse con seguridad en diferentes horarios.

Entre las soluciones aplicables se encuentran:

- creación de áreas de estancia en calles y plazas;
- reorganización del espacio vial para favorecer desplazamientos peatonales;
- incorporación de mobiliario, vegetación y sombra;
- mejora de cruces y conexiones;
- eliminación de barreras físicas;
- participación de mujeres mediante recorridos y diagnósticos del entorno;
- reconocimiento simbólico de las mujeres en calles y espacios públicos.

Barcelona también ha impulsado acciones para corregir la baja representación de las mujeres en la denominación de calles y plazas, entendiendo que la memoria y la representación simbólica forman parte del carácter público de la ciudad.

Aplicación para el Centro Histórico de Puebla: mapear las redes cotidianas vinculadas con escuelas, mercados, transporte, servicios de salud y cuidado; evaluar la continuidad de las rutas y diseñar intervenciones que combinen movilidad, estancia, sombra y accesibilidad.

Caso 3. Senderos Seguros: Camina Libre, Camina Segura, Ciudad de México

El programa **Senderos Seguros: Camina Libre, Camina Segura** constituye un ejemplo nacional de intervención del espacio público orientada a mejorar la seguridad y la movilidad de mujeres y niñas. Las acciones se concentran en corredores peatonales y rutas de acceso a estaciones de transporte, escuelas, equipamientos y zonas de alta afluencia.

Las intervenciones han incluido:

- incremento y rehabilitación de iluminación;
- poda de vegetación para mejorar la visibilidad;
- recuperación de espacios deteriorados;
- mantenimiento y limpieza;
- eliminación de puntos ciegos;
- mejoramiento de banquetas;
- cruces peatonales;
- señalización;
- murales y elementos de identidad;
- coordinación con estrategias de prevención de la violencia.

De acuerdo con la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, para noviembre de 2021 se habían intervenido 222.5 kilómetros en 205 senderos y se reportó un incremento en la percepción de seguridad de las mujeres, además de una reducción de delitos contra ellas en los espacios intervenidos. Estas cifras corresponden a la evaluación oficial difundida por el propio gobierno y deben presentarse como resultados institucionales, no como una evaluación independiente.

Este caso muestra que la seguridad peatonal no puede atenderse únicamente mediante vigilancia. La calidad de la iluminación, la visibilidad, el mantenimiento, la actividad urbana y la continuidad de las rutas también influyen en la experiencia de caminar.

Aplicación para el Centro Histórico de Puebla: identificar rutas utilizadas por mujeres hacia paradas de transporte, centros educativos, mercados y áreas de trabajo; intervenir puntos con iluminación insuficiente, barreras, fachadas inactivas, deterioro o baja visibilidad.

Figura 47.

Casos de referencia y elementos transferibles al Centro Histórico de Puebla

1 VIENA, AUSTRIA		
	CASO	Viena, Austria
	PROBLEMÁTICA ATENDIDA	Planeación centrada en viajes productivos y poca atención a las tareas de cuidado.
	SOLUCIONES APLICADAS	• Proximidad de servicios y equipamientos • Redes peatonales continuas • Vivienda y espacios comunes integrados • Diseño orientado a la vida cotidiana
	ELEMENTOS TRANSFERIBLES AL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	• Conectar vivienda, escuelas, comercio, transporte y servicios de cuidado • Mejorar banquetas e iluminación • Favorecer recorridos cortos y legibles
2 BARCELONA, ESPAÑA		
	CASO	Barcelona, España
	PROBLEMÁTICA ATENDIDA	Planeación desvinculada de la vida cotidiana y de las redes cotidianas de cuidado.
	SOLUCIONES APLICADAS	• Urbanismo de la vida cotidiana • Participación de mujeres en el diagnóstico • Accesibilidad y mezcla de usos • Incorporación de mobiliario, vegetación y sombra
	ELEMENTOS TRANSFERIBLES AL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	• Mapear recorridos diarios hacia mercados, escuelas, transporte y salud • Reorganizar calles y plazas • Combinar movilidad, estancia, accesibilidad y sombra
3 CIUDAD DE MÉXICO, MÉXICO		
	CASO	Ciudad de México, México
	PROBLEMÁTICA ATENDIDA	Percepción de inseguridad y violencia en recorridos peatonales de mujeres y niñas.
	SOLUCIONES APLICADAS	• Senderos seguros • Iluminación peatonal • Recuperación y mantenimiento del espacio público • Mejora de banquetas, cruces y visibilidad
	ELEMENTOS TRANSFERIBLES AL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	• Identificar rutas cotidianas utilizadas por mujeres • Intervenir puntos inseguros • Mejorar iluminación, visibilidad y continuidad peatonal

Fuente: Elaboración propia con base en Ayuntamiento de Barcelona (2019), Ciudad de Viena (2013) y Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México (2021).

Los casos analizados (Figura 47) muestran que incorporar la perspectiva de género no consiste únicamente en agregar medidas de seguridad, sino en transformar la manera en que se diagnostica, diseña y gestiona la ciudad. La proximidad, la accesibilidad, la continuidad peatonal, la iluminación, la visibilidad, los espacios de cuidado y la participación de las mujeres forman parte de un enfoque integral que reconoce la diversidad de experiencias urbanas. Para el Centro Histórico de Puebla, estos referentes permiten identificar soluciones aplicables a las rutas cotidianas, los corredores de transporte, los entornos educativos, las áreas comerciales y los espacios públicos de estancia.

2.7 La dinámica urbana de la ciudad en movimiento

El territorio independientemente de la configuración dada en él ya sea de manera natural o por consecuencia de la interacción del ser humano con él, está cargado de simbología y significado, en el caso no sólo de las zonas del territorio urbanizadas, sino semi urbanizadas e incluso rurales, existen diversas dinámicas que se dan continuamente a partir de las necesidades tanto del territorio como del ser humano, a estas dinámica las podemos relacionar con los diversos procesos sociales que se dan en territorios ya intervenidos por el hombre.

Para la siguiente etapa de análisis en el problema de investigación es necesario plantear y estructurar algunos elementos conceptuales que den pauta al mismo, en este sentido, existen diversas actividades conectadas por la movilidad de las personas, es decir, el desplazamiento de las personas en el territorio se da con la finalidad de llevar a cabo sus actividades cotidianas, mismas que para efectos del problema en cuestión se clasificaron a partir de lo siguiente:

Los seres humanos tenemos necesidades básicas para la subsistencia, la clasificación de las mismas fue realizada por el doctor en filosofía, Abraham Maslow, quien basa su teoría sobre que el ser humano posee un potencial innato de autorrealización que lo lleva a un experimentar constante de adaptación a situaciones, y quien jerarquizó las necesidades humanas de la siguiente forma:

“Maslow (1943) dividió las necesidades humanas en cinco niveles: fisiológicas, de seguridad (ausencia de), sociales, de estimación, y de autorrealización. El autor estimaba en los inicios de sus estudios, que la persona progresaba en la jerarquía al intentar cubrir sus necesidades

básicas. En otras palabras, normalmente las necesidades fisiológicas tendrían la mayor prioridad, por consiguiente, si éstas no se han satisfecho o cubierto las personas pueden estar impedidas o no tener interés por trabajar en las necesidades de un nivel superior. Por ejemplo, si una persona no ha satisfecho su necesidad de sueño o de alimentación, no podrá dedicarse a estudiar o a compartir socialmente con los demás.”
https://www7.uc.cl/sw_educ/enferm/ciclo/html/general/necesi.htm

Figura 48.

Pirámide de necesidades de Maslow.



Fuente: Elaboración propia a partir de la Teoría de la Jerarquización de Maslow, 2022.

Es a partir de estas necesidades, que el ser humano va configurando lazos tanto con el entorno como con la sociedad, en este sentido para el problema de estudio nos enfocamos específicamente en el entorno urbano ya que se hace referencia en el problema a los Centros Históricos los cuales están en su mayoría englobados en zonas ya urbanizadas y suelen ser el origen de las mismas.

En relación con lo urbano, el espacio que le corresponde “se conforma mediante un conjunto de actividades localizadas en el suelo- espacios adaptados- y vinculaciones que entre ellas se realizan, a través de diversos canales, y que convergen en una determinada composición” (Meda, R. 2019, p. 9), es decir, los espacios urbanos se configuran a partir de la interacción de sus habitantes con ellos, generando estructuras que van desde lo físico, social, político entre otras. Configurando junto con las necesidades de las personas y el cómo ejecutan sus actividades diarias: *la vida urbana*. “La estructura urbana es así el conjunto de las permanencias reflejadas en el plano, de las costumbres y los hábitos de sus habitantes. Presenta de este modo tanto una disposición física concreta como una organización moral que se influyen mutuamente” (Meda, R. 2019, p. 12). Esta estructura y dinámica urbana se ve constantemente influenciada por factores externos como la relocalización de actividades, los movimientos migratorios intraurbanos y el crecimiento según las líneas de menor tensión, así como fuerzas exógenas como las decisiones políticas, el entorno socio-económico y los movimientos demográficos regionales. (Meda, R. 2019)

La vida urbana, se da por medio de distintas actividades basadas en las necesidades básicas del ser humano y procesos a nivel social, en los cuales influyen, costumbres, tradiciones, aspectos culturales y hasta físicos. Los procesos sociales a los que se acotó en el presente trabajo son aquellos determinados en el espacio urbano, y posteriormente de manera específica los especializados en Centros Históricos y fueron agrupados en 4 ámbitos principales definidos de la siguiente manera:

- **Educativo:** conformado por todas aquellas actividades relacionadas con dar y recibir educación, en todos los niveles, desde preescolar hasta posgrado.
- **Económico:** según lo estipulado por el INEGI, se contempló para este rubro un conjunto de acciones realizadas por unidades económicas con el propósito de producir o proporcionar bienes y servicios que se intercambian por dinero y otros bienes y servicios.
- **Recreativo:** actividades relacionadas con el esparcimiento de las personas, por ejemplo: museos, centros de entretenimiento, servicios de entretenimiento, cultura, entre otros.
- **Del cuidado:** es el grupo de actividades realizadas con la finalidad de proporcionar u otorgar el cuidado a terceros por parte principalmente de las mujeres, tales como las tareas domésticas y lo relacionada a las mismas.

- **Habitar:** Referido a los residentes del sitio, aquellos que hacen del Centro Histórico su residencia.

2.7.1. Ámbito educativo

La educación es un derecho humano, el Banco Mundial asegura que es un importante motor del desarrollo y uno de los instrumentos más eficaces para reducir la pobreza y mejorar la salud, y lograr la igualdad de género, la paz y la estabilidad. Además, genera grandes y constantes beneficios en términos de ingreso y es el factor más importante para garantizar la igualdad y la inclusión. Este elemento influye en promueve el empleo, los ingresos, la salud y la reducción de la pobreza, por lo cual su garantía se traduce en mayores posibilidades de desarrollo para las personas y mejora en su calidad de vida.

Es decir, la calidad de oferta educativa que se tiene en una ciudad impacta directamente en la vida de sus habitantes, hay ciudades que cuentan con una gran oferta en este ámbito, y por ello se elevan las necesidades de desplazamiento en el espacio público para acceder a este tipo de bienes y servicios.

En zonas semiurbanizadas, por ejemplo, sucede mucho que los alumnos tienen que trasladar largas distancias en intemperie y malas condiciones para poder acceder a los servicios educativos, lo que afecta en la cantidad de niños y niñas que asisten a los mismos.

Por ello, las actividades del ámbito educativo son primordiales para el desarrollo de las ciudades y de sus habitantes, asistir a la escuela es importante para los alumnos, los maestros, administrativos y directivos y son elementos que permiten potenciar un territorio.

2.7.2. Ámbito económico

En el ámbito económico, se toman en cuenta todas las actividades del rubro, tomando en cuenta lo laboral, producción y distribución de bienes y servicios relacionados con la compra- venta. Además, que este ámbito influye de manera importante en la dinámica de la ciudad porque la economía es

uno de los mayores impulsores de la calidad de vida de las personas. La calidad de vida puede ser resultado del desarrollo económico.

En este ámbito, los espacios públicos bien diseñados y regulados juegan un papel importante en el apoyo a ciudades habitables y pueden ofrecer enormes beneficios. Estos espacios no solo atienden las necesidades funcionales del día a día, sino también forman parte de la identidad de cada ciudad, los beneficios de una ciudad accesible, segura y conectada pueden ser de diferente índole.

Sin embargo, las condiciones del espacio público también pueden contribuir o fomentar cuestiones como el comercio informal, que muchas veces provoca otras consecuencias en el espacio público, como impedir la movilidad, generar focos de inseguridad, entre otras cosas, por ello es importante considerarlo en este punto. El espacio público se caracteriza como elemento fundamental de la competitividad de mercado, en función de proveer infraestructura, servicios, tecnología y comunicaciones; en este mismo sentido, también se propone como lugar de consumo y producción de recursos humanos.

Las intervenciones en el espacio público pueden tener poderosos beneficios económicos, ya que las personas invierten más tiempo y dinero en ellos y, de esta manera, se apoyaría y estimularía el crecimiento económico local, generando ingresos fiscales para los gobiernos locales. Así, desde un sentido utilitario y plenamente abierto al mercado se propone que, para que el espacio público sea productivo y eficaz, tiene que ser flexible y adaptable y debe ponderar la seguridad e imagen urbana. Las ciudades existen para recoger las ventajas derivadas del comercio que se debe a la existencia de economías de escala en la producción y las economías de aglomeración (Campbell McConnell, 1989).

Las estrategias de desarrollo de la economía urbana deben contemplar como motor el desarrollo económico a nivel local, junto con adecuadas formas de sustento y acceso a trabajos para la población, tanto en el sector formal como en el informal. Los procesos de urbanización y crecimiento económico están relacionados entre sí. A medida que ha aumentado la productividad de la agricultura, también ha aumentado el número de personas que pueden vivir en las ciudades.

En la ciudad como centro económico surge la demanda de: accesibilidad, siendo la sede del mercado de los principales productos. Un ejemplo es el modelo de Von Thünen, donde el centro es formado por el mercado de los principales productos agrícolas provenientes del campo que los rodea y el costo de la distancia es un costo de transporte, donde se considera que en el centro se desarrolla, con referencia a las actividades productivas, todos los puestos de trabajo y en cuya dirección los individuos realizan diariamente un recorrido de ida y vuelta a su lugar de trabajo.

En este sentido, la movilidad juega un papel elemental dentro de la economía urbana, es necesario comprender que no se refiere únicamente al desplazamiento de personas hacia el centro de trabajo, o modos de transporte, por lo que no puede entenderse únicamente como el total de desplazamientos que se realizan en la ciudad, ni bajo un contexto simple de oferta y demanda, sino como un factor de equilibrio socio-económico y central en la sociedad urbana, pues contempla diversos aspectos como son mercancías y personas dentro del espacio físico.

En este sentido, Ricossa (1990) presenta la movilidad a través de los factores productivos, principalmente capital y trabajo de un lugar a otro, donde el progreso de transportes y comunicaciones aumenta la movilidad dentro de la ciudad. La movilidad poblacional también puede ser un indicador económico, debido a que es una actividad que genera demanda de bienes y servicios en todos los mercados; en este sentido, hay que considerar no sólo la forma, sino la magnitud en la cual la población se mueve.

2.7.3. Ámbito recreativo

Se ha comprobado que por salud mental del ser humano requiere espacios óptimos para la recreación, La recreación y el esparcimiento están invariablemente relacionados con el uso del tiempo libre. El tiempo libre es aquel espacio en que las personas disponen de su vida al margen de sus ocupaciones habituales. Los beneficios de la recreación sobre la salud mental son variados como: producir un aumento de la autoestima y la autoconfianza, mejora de la memoria, el funcionamiento intelectual, produce una mayor estabilidad emocional y crea mayor independencia.

En las ciudades existen diversos recintos en los cuales se pueden realizar este tipo de esparcimientos que van desde lo público como equipamientos deportivos, parques, casas de cultura, museos gubernamentales, hasta lo privado como cines, teatros, entre otras cosas, y tienen la finalidad precisamente de permitir el disfrute de las personas en el territorio.

2.7.4. Ámbito del cuidado

Las actividades y movilidad del cuidado han sido atribuidas principalmente a las mujeres, Entendemos por tareas de cuidado todas aquellas actividades que son indispensables para que la alimentación, educación y salud, así como vivir en un hábitat propicio para el desarrollo de sus vidas. Es decir, las actividades y los desplazamientos relacionados con el cuidado han sido atribuidos principalmente a las mujeres. El cuidado comprende los bienes, las tareas y las relaciones necesarias para que las personas puedan alimentarse, educarse, conservar su salud y vivir en un entorno adecuado; asimismo, involucra dimensiones materiales, económicas y afectivas (CEPAL, 2012, p. 7). Las necesidades de acceso y movilidad para este tipo de actividades se han invisibilizado debido a que no han sido reconocidas del todo, es decir, se atribuye a que las mujeres tienen la obligación del cuidado de los hijos y comúnmente de su esposo o pareja, sin embargo, este trabajo conlleva más de lo que ya se ha reconocido.

2.8. Contextualización de la interseccionalidad como parte de la problemática de la movilidad.

El Centro Histórico de Puebla, un área rica en patrimonio cultural y actividad urbana, presenta una diversidad de desafíos en términos de movilidad que requieren una comprensión desde una perspectiva interseccional. La movilidad no solo implica el desplazamiento físico, sino también aspectos sociales, económicos y culturales que afectan de manera diferenciada a diversos grupos de la población. Esta sección explora cómo estas barreras impactan en la accesibilidad y el uso del espacio público, considerando factores como género, edad, discapacidad, y nivel socioeconómico.

En este sentido, y para el presente rubro definiremos que: la *interseccionalidad* es un concepto que permite comprender cómo las distintas formas de discriminación, vulnerabilidad y privilegio se cruzan y se articulan en la experiencia individual y social, generando condiciones

específicas de desigualdad para diferentes grupos sociales. Este enfoque, desarrollado inicialmente en el ámbito de los estudios de género y derechos humanos, ha sido fundamental para analizar fenómenos complejos que no pueden ser abordados desde una mirada unidimensional.

El término “interseccionalidad” fue acuñado por Kimberlé Crenshaw en 1989, quien lo utilizó para explicar cómo las identidades de género, raza, clase social y otros marcadores sociales se intersectan y producen experiencias únicas de opresión y privilegio (Crenshaw, 1989). Según Crenshaw, “la interseccionalidad permite entender que las formas de discriminación no actúan de manera aislada, sino que están entrelazadas, creando efectos específicos en los diferentes grupos sociales” (Crenshaw, 1991).

Este enfoque ha sido adoptado y expandido en diversas disciplinas para analizar cómo las diferentes dimensiones sociales interactúan en la construcción de la desigualdad. Patricia Hill Collins (2015) señala que la interseccionalidad ayuda a “desenterrar y comprender las múltiples capas de opresión que se cruzan en la experiencia individual, revelando cómo las estructuras sociales y políticas refuerzan dichas desigualdades”. En el contexto urbano y del espacio público, la perspectiva interseccional permite identificar cómo factores como género, discapacidad, edad, clase social y etnia configuran experiencias diferenciadas de movilidad, acceso y seguridad.

Por ejemplo, en estudios de movilidad, M. Cristina Fernández (2020) sostiene que “el análisis interseccional revela que las mujeres, las personas con discapacidad y los adultos mayores enfrentan obstáculos específicos en el espacio urbano, no solo por las condiciones físicas del entorno, sino también por las percepciones sociales y culturales que refuerzan su vulnerabilidad o exclusión” (Fernández, 2020). Así, la interseccionalidad no solo conceptualiza las desigualdades, sino que también aporta herramientas para diseñar políticas públicas más inclusivas y responsivas a la diversidad de experiencias.

En síntesis, la interseccionalidad es un marco teórico que favorece una visión integral de la realidad social, en donde las múltiples identidades y condiciones de vida se cruzan y producen formas particulares de exclusión o privilegio. Su aplicación en el análisis de la movilidad y el espacio público permite comprender que estas problemáticas no afectan a todos de la misma forma, y que las acciones de planeamiento deben ser sensibles a esa diversidad para promover ciudades verdaderamente inclusivas y justas. A continuación, se desarrolla un listado puntal de los elementos

que hacen primordial el estudio de esta temática/ ingreso del concepto, para las cuestiones de movilidad:

Importancia de la Perspectiva Interseccional:

1. **Entender Diversas Experiencias:** La interseccionalidad nos permite analizar cómo se cruzan diferentes formas de discriminación y privilegio, afectando la experiencia de movilidad de cada individuo. Mujeres, personas con discapacidad, adultos mayores, y aquellos de bajos ingresos enfrentan desafíos únicos que no se abordan adecuadamente con enfoques uniformes.
2. **Identificación de Barreras Específicas:** La perspectiva interseccional reconoce que las condiciones de caminabilidad afectan de manera distinta a las personas según factores como el género, la edad, la discapacidad, las responsabilidades de cuidado y la condición socioeconómica. Por ello, identificar barreras como banquetas discontinuas, cruces inseguros, falta de accesibilidad, iluminación deficiente o escasez de mobiliario urbano permite comprender las desigualdades en el uso del espacio público y orientar intervenciones más inclusivas y equitativas.
3. **Género y Seguridad:** Las mujeres pueden enfrentar riesgos adicionales de seguridad que limitan su disposición a caminar o utilizar el transporte público, especialmente en horarios nocturnos.
4. **Discapacidad y Accesibilidad:** La infraestructura urbana a menudo no está adaptada para personas con movilidad reducida, lo que dificulta el acceso a servicios básicos y participación plena.
5. **Edad y Movilidad:** Las personas adultas mayores y la población infantil presentan mayores requerimientos en términos de ergonomía urbana. Elementos como banquetas con desniveles o ancho insuficiente, ausencia de áreas de descanso, cruces inseguros, tiempos semafóricos inadecuados y barreras físicas pueden limitar su desplazamiento autónomo y seguro, incrementando su vulnerabilidad durante los recorridos peatonales.

6. **Condición Socioeconómica:** Personas con menores ingresos pueden depender más del transporte público o de la caminata, pero enfrentan acceso desigual a opciones seguras y eficientes.

Impacto en la Vida Cotidiana:

La falta de movilidad adecuada puede restringir el acceso a oportunidades laborales, educativas y de entretenimiento, perpetuando ciclos de desigualdad.

Las experiencias negativas en entornos urbanos pueden desalentar la participación cívica y social, erosionando el sentido de comunidad.

Continuando desde esa perspectiva, es fundamental entender cómo estas desigualdades y barreras específicas se reflejan en las condiciones del espacio público del Centro Histórico de Puebla, y cómo un análisis interseccional permite identificar puntos críticos para promover una movilidad más inclusiva y equitativa. El reconocimiento de estas intersecciones sociales resulta clave para diseñar intervenciones urbanas que no solo mejoren la infraestructura física, sino que también aborden las dimensiones sociales y culturales que condicionan el acceso y el uso del espacio público.

Impulso para un enfoque integral en la planificación urbana:

Incorporar una mirada interseccional en los planes y políticas públicas implica que las autoridades y actores involucrados deben reconocer que no existen soluciones universales para los desafíos en movilidad. Por ejemplo, la adaptación de banquetas y pasos peatonales debe considerar las necesidades de las personas con discapacidad, pero también tener en cuenta las vulnerabilidades de las mujeres en horarios nocturnos, o la accesibilidad para adultos mayores que pueden tener dificultades en desplazamientos largos o en superficies irregulares. Solo mediante un enfoque que integre estas diversas experiencias se podrá avanzar en la construcción de un espacio verdaderamente inclusivo.

Transformación del espacio y promoción de derechos:

La interseccionalidad también ayuda a entender cómo las percepciones sociales y culturales influyen en la experiencia urbana de diferentes grupos. Reconocer que las mujeres, niñas y niños, adultos mayores, personas con discapacidad o en situación económica vulnerable enfrentan obstáculos específicos, permite orientar intervenciones que van más allá de la mera reparación física, abogando

por un cambio en las percepciones, actitudes y prácticas sociales. Esto es esencial para fortalecer el derecho ciudadano a espacios públicos seguros, accesibles y en igualdad de condiciones para todos.

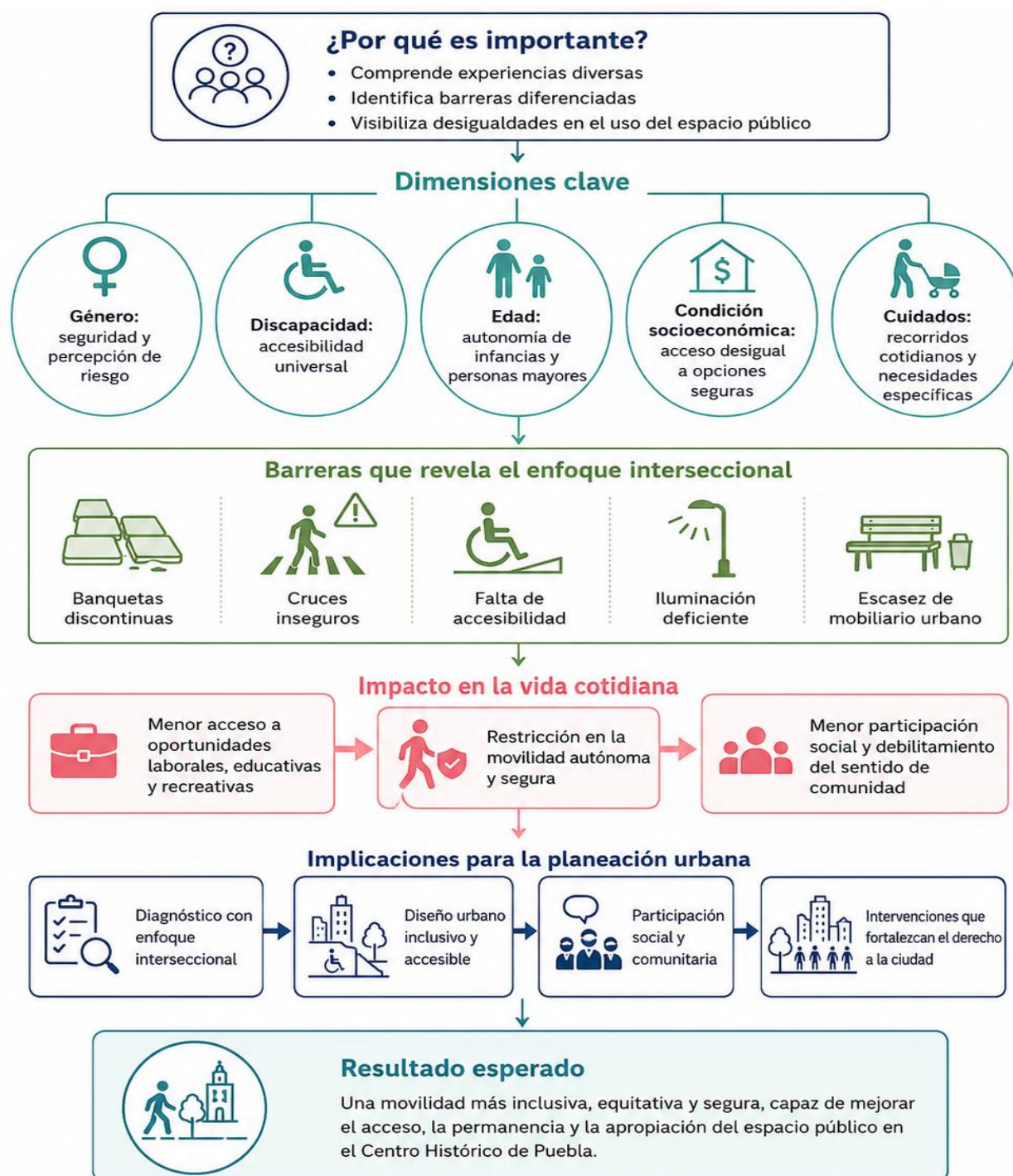
La importancia de la participación social y comunitaria:

Una política urbana interseccional requiere también la participación activa de los propios grupos afectados. Incorporar en los procesos de diseño y evaluación las voces de mujeres, personas con discapacidad, adultos mayores y sectores en situación de pobreza garantiza que las soluciones sean realmente pertinentes y efectivas. Además, fomenta un sentido de pertenencia y corresponsabilidad, el cual es vital para el mantenimiento y la sostenibilidad de las mejoras en el espacio público.

En conclusión, la incorporación del marco interseccional en el análisis de la movilidad en el Centro Histórico de Puebla no solo evidencia las múltiples dimensiones de desigualdad, sino que también abre el camino hacia intervenciones más justas y sensibles. Solo a través de una visión que reconozca la pluralidad de experiencias y necesidades es posible construir una ciudad más inclusiva, segura y respetuosa de los derechos de todas y todos sus habitantes.

Figura 49.

Importancia de la perspectiva interseccional en la movilidad peatonal.



Fuente: Elaboración propia, 2026.

CAPÍTULO 3

La caminabilidad en el Centro Histórico del Municipio de Puebla

Contexto territorial, histórico, normativo, demográfico y urbano

- Análisis del objeto de estudio y sus condiciones urbanas



Tercer Capítulo: La caminabilidad en el Centro Histórico del Municipio de Puebla.

3.1. El derecho a la ciudad en la construcción territorial de Puebla

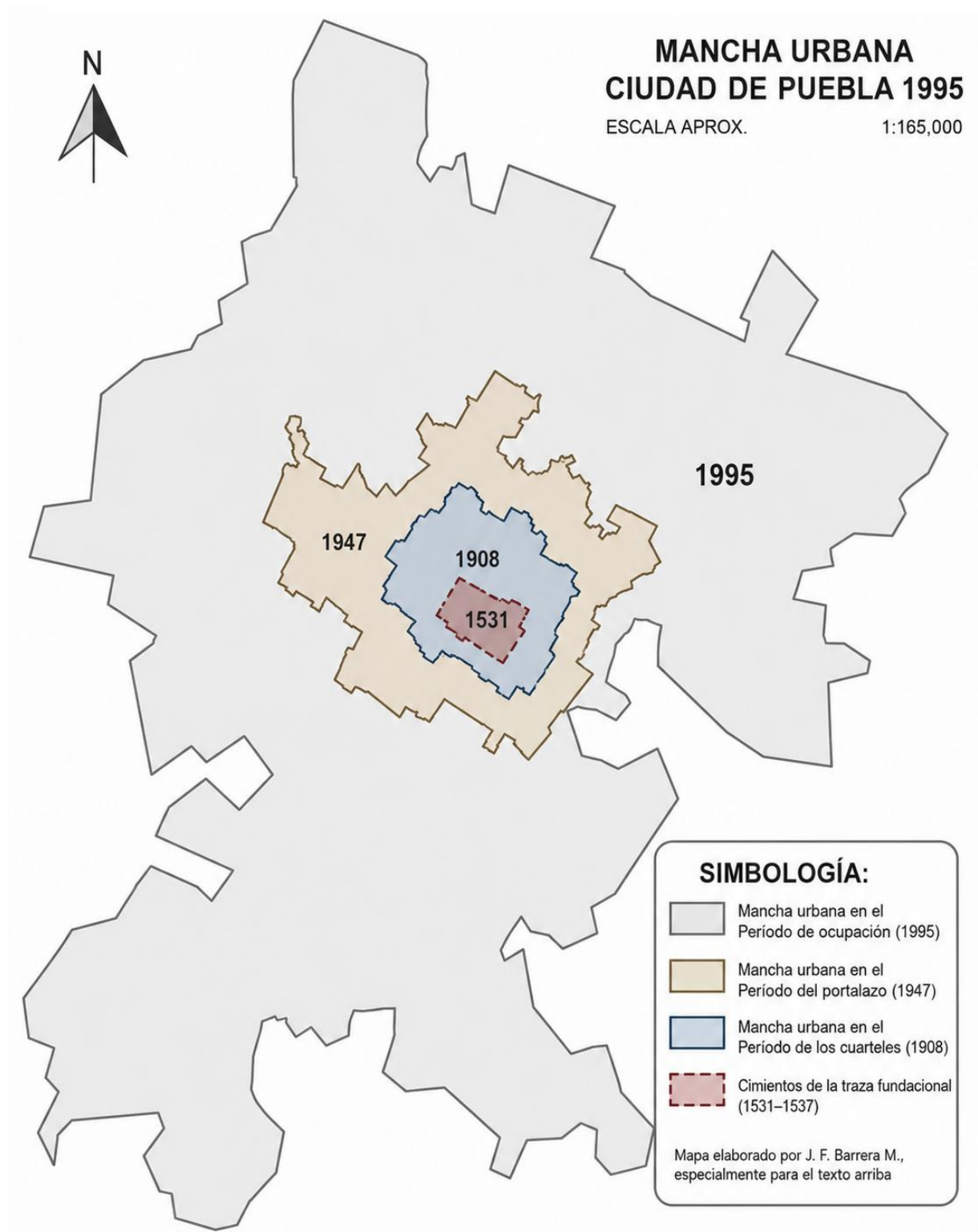
El concepto de "derecho a la ciudad" implica que todos los habitantes de una ciudad tienen el derecho a participar en las decisiones que influyen en su entorno urbano, así como a disfrutar de los beneficios y oportunidades que la ciudad ofrece. Este derecho incluye aspectos como la participación ciudadana, el acceso equitativo a los servicios públicos, la movilidad, la vivienda adecuada, y la preservación de espacios públicos. En Puebla, México, la implementación del derecho a la ciudad ha enfrentado varios desafíos, pero también ha habido esfuerzos significativos para promoverlo. Haciendo un resumen de las características del entorno urbano, que ese encuentran directamente relacionadas con el derecho *a la ciudad*, este ha sido el proceso en la ciudad de Puebla:

a) Desarrollo Urbano y Planeación:

Expansión urbana: Puebla ha experimentado un rápido crecimiento urbano, especialmente durante las últimas décadas. Este proceso ha propiciado la expansión de la mancha urbana hacia las zonas periféricas, en algunos casos sin una planificación adecuada que incorpore de manera integral el derecho a la ciudad. Como consecuencia, se han presentado problemáticas relacionadas con la proliferación de asentamientos informales, la insuficiencia de servicios básicos en determinadas áreas y la fragmentación del territorio urbano. Actualmente, Puebla forma parte de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala, en la cual la expansión de diversos municipios ha generado procesos de continuidad y conurbación física entre sus áreas urbanizadas. La evolución de este crecimiento puede observarse en la **Figura 50**, en la que se representa la expansión progresiva de la mancha urbana de Puebla hasta 1995, tomando como referencia los periodos de 1908, 1931 y 1947.

Figura 50.

Mancha Urbana de la Ciudad de Puebla y su expansión territorial.



Fuente: Redibujado con base en Salamanca Montes (2005).

- **Planeación Participativa:** Aunque la planificación urbana en Puebla históricamente ha sido centralizada, en los últimos años se ha intentado promover procesos más participativos. Esto ha incluido la realización de consultas públicas para proyectos específicos y la incorporación de la opinión ciudadana en la elaboración de planes de desarrollo urbano.
- **Gobernanza Urbana:** La gobernanza constituye un elemento fundamental para garantizar que los proyectos de movilidad respondan a las características territoriales, sociales y ambientales de cada ciudad mediante procesos de coordinación institucional y participación ciudadana. En este sentido, las propuestas recientes para implementar un sistema de Cablebús en la ciudad de Puebla evidencian la complejidad de la toma de decisiones en materia de movilidad urbana. Si bien este tipo de infraestructura busca mejorar la conectividad y reducir los tiempos de traslado, su posible implantación ha generado debates relacionados con la configuración urbana de la ciudad, la protección del patrimonio, las afectaciones al paisaje urbano, la ocupación del espacio público y la intervención en áreas con alto valor histórico y ambiental. Este ejemplo pone de manifiesto que la gobernanza no consiste únicamente en ejecutar proyectos de infraestructura, sino en construir consensos entre gobierno, ciudadanía, especialistas y demás actores involucrados para garantizar que las intervenciones respondan al interés público y a los principios del derecho a la ciudad.

b) Acceso a la Vivienda:

- **Vivienda Social:** El acceso a la vivienda adecuada es un componente central del derecho a la ciudad. En Puebla, la falta de vivienda accesible ha sido un problema persistente. Aunque ha habido programas de vivienda social, a menudo no han sido suficientes para cubrir la demanda, y muchos hogares de bajos ingresos se han visto obligados a establecerse en asentamientos informales, donde el acceso a servicios básicos es limitado, además que los costos actuales de adquisición de la vivienda en las zonas centrales de la ciudad son poco asequibles según el ingreso promedio de sus ciudadanos, motivo por el cual, muchos

ciudadanos se han visto obligados a establecerse en zonas periféricas o de más baja oferta de vivienda como son: Cuautlancingo, Coronango, entre otras.

- **Regularización de Asentamientos:** El gobierno local ha llevado a cabo esfuerzos para regularizar asentamientos informales, lo que implica dotar a estas áreas de servicios públicos y reconocer formalmente los derechos de los habitantes sobre su tierra, sin embargo, la demanda sigue sobrepasando la oferta, la mancha urbana sigue creciendo y la velocidad de abastecimiento sigue siendo dictada por posibilidades económicas y carga laboral en los gobiernos a distintos niveles.

c) Espacios Públicos y Movilidad:

- **Rescate de Espacios Públicos:** En los últimos años, Puebla ha visto una revitalización de algunos de sus espacios públicos, como parques y plazas, con el objetivo de hacerlos más accesibles y atractivos para todos los ciudadanos, generando espacios de convivencia y disfrute de la ciudad para las personas. Esto es parte del esfuerzo por garantizar que todos los habitantes tengan acceso a áreas recreativas y culturales, lo cual es esencial para el derecho a la ciudad, sin embargo, aun existen colonias y zonas en la ciudad que no cuentan con espacios públicos, y mucho menos espacios públicos seguros y accesibles.
- **Movilidad Urbana:** Constituye un componente fundamental del derecho a la ciudad. En Puebla persisten retos relacionados con la calidad del transporte público, la seguridad vial de peatones y ciclistas, la congestión vehicular y la integración entre los distintos modos de transporte. Como respuesta, se han impulsado iniciativas como el sistema RUTA (Red Urbana de Transporte Articulado), orientado a mejorar la conectividad y ampliar el acceso al transporte público, así como intervenciones de recuperación del espacio peatonal en corredores estratégicos del Centro Histórico, entre ellos las calles 5 de mayo, 16 de septiembre y la Calle de los Dulces. Más recientemente, el Gobierno del Estado ha propuesto la implementación de un sistema de transporte por cable (Cablebús) como una alternativa para fortalecer la conectividad metropolitana e integrar nuevos corredores de movilidad. No obstante, esta propuesta ha generado un amplio debate entre especialistas en movilidad, urbanismo y patrimonio, quienes han señalado la necesidad de sustentar el proyecto en

diagnósticos técnicos de demanda, análisis de la configuración urbana, integración con los sistemas de transporte existentes y evaluación de sus posibles impactos sobre el espacio público, el paisaje urbano y el patrimonio histórico. Este caso evidencia que el ejercicio del derecho a la ciudad requiere procesos de gobernanza que articulen la planeación técnica, la participación ciudadana y la toma de decisiones basada en evidencia.

d) Participación Ciudadana y Gobernanza:

- **Participación Ciudadana Limitada:** A pesar de algunos esfuerzos para incluir a la ciudadanía en la toma de decisiones, la participación efectiva sigue siendo un desafío en Puebla. Muchas veces, las decisiones urbanas se toman sin una consulta amplia o real con la comunidad, lo que limita el ejercicio pleno del derecho a la ciudad, y esto comienza desde la problemática de los tiempos administrativos que regularmente son cortos y no permiten desarrollar los proyectos con la secuencia adecuada, es decir por medio de procesos participativos y diseño colectivo.
- **Gobernanza Urbana:** En Puebla se han fortalecido mecanismos institucionales orientados a incorporar la participación ciudadana en los procesos de planeación territorial y toma de decisiones, entre ellos el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN Puebla), los Consejos de Participación Ciudadana y los procedimientos de consulta pública para la elaboración y actualización de instrumentos de desarrollo urbano. No obstante, la efectividad de estos mecanismos depende de la capacidad de las instituciones para incorporar las aportaciones de la ciudadanía en las políticas públicas, así como de la coordinación entre los distintos órdenes de gobierno, la academia, la iniciativa privada y la sociedad civil para atender los desafíos urbanos de manera integral.

e) Desigualdad Urbana:

- **Segregación Socioespacial:** Puebla, como muchas otras ciudades mexicanas, enfrenta problemas de segregación socioespacial, donde los sectores más desfavorecidos viven en áreas menos accesibles y con menores servicios, mientras que las zonas céntricas y de mayor

calidad de vida están reservadas para las clases más altas. Esta desigualdad impacta directamente el acceso equitativo al derecho a la ciudad.

- **Iniciativas de Inclusión:** En Puebla se han implementado diversas estrategias orientadas a reducir las desigualdades territoriales, entre ellas programas de mejoramiento del espacio público, recuperación de corredores urbanos, ampliación de infraestructura peatonal y proyectos de regeneración en zonas con rezago urbano. Estas acciones han contribuido a mejorar las condiciones de accesibilidad y la calidad del espacio público en sectores específicos; sin embargo, sus resultados han sido heterogéneos, ya que persisten desigualdades en la distribución de la infraestructura, el acceso a equipamientos urbanos y los servicios de movilidad entre las distintas zonas de la ciudad. Asimismo, diversos estudios señalan que las intervenciones aisladas, cuando no forman parte de una estrategia integral de planeación territorial, tienen un alcance limitado para reducir las brechas socioespaciales y garantizar el ejercicio del derecho a la ciudad (ONU-Hábitat, 2022; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2021).

El derecho a la ciudad en Puebla ha sido un proceso en evolución, con avances en algunos aspectos, pero también con retos persistentes. Aunque se han implementado políticas y programas para mejorar la equidad en el acceso a los beneficios urbanos, como la vivienda, la movilidad, y los espacios públicos, aún existen barreras significativas para que todos los habitantes de la ciudad puedan ejercer plenamente este derecho. La participación ciudadana, la planificación inclusiva y el enfoque en la sostenibilidad son áreas clave en las que Puebla debe seguir trabajando para garantizar que el derecho a la ciudad se convierta en una realidad para todos sus habitantes.

El **derecho a la ciudad** en Puebla, como en otras ciudades de México, se ha ido construyendo a través de normativas y políticas urbanas que buscan garantizar una ciudad más equitativa, accesible y participativa. Este derecho, aunque no está plenamente consolidado en términos jurídicos, se encuentra respaldado por varios marcos legales que intentan promover una planificación y gestión urbana más inclusiva y justa. A continuación, se detallan las principales normativas y regulaciones en Puebla que impactan el derecho a la ciudad:

3.2. Contexto normativo global, nacional y Compromiso con los ODS

A nivel global, los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), incluido México, han suscrito un compromiso significativo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Estos 17 objetivos, establecidos para ser alcanzados en 2030, representan una agenda universal para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos. En particular, el ODS 11, titulado "Ciudades y comunidades sostenibles", aborda cuestiones críticas relacionadas con la movilidad urbana y la sostenibilidad de las comunidades. La meta 11.2 de este objetivo exige que para el 2030

“...se deberá proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, incluyendo mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores” (ONU, 2015, p. 51).

La meta 11.3 propone “aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativa”, mientras que la meta 11.6 busca “reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire” (ONU, 2015, p. 51). Estas metas proporcionan un marco general que tiene como objetivo mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida global. Sin embargo, los desafíos específicos varían significativamente entre países y regiones, requiriendo una adaptación de los estándares globales a las realidades locales.

Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas

En el ámbito nacional, uno de los principales referentes técnicos para la transformación de las vías urbanas es el *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo. El documento fue concebido como una herramienta para orientar el diseño geométrico de calles y la gestión integral de proyectos viales urbanos, promoviendo la transición de un enfoque concentrado en el tránsito vehicular hacia un modelo que prioriza la movilidad de las personas, la accesibilidad y la calidad del espacio público (SEDATU & BID, 2019).

El Manual parte de reconocer que las calles constituyen la base de los sistemas de movilidad y, simultáneamente, espacios donde se desarrollan interacciones humanas, actividades económicas,

encuentros sociales y procesos de apropiación. Por ello, propone que su diseño no se determine exclusivamente por la capacidad para movilizar vehículos, sino por su función urbana, las características del entorno, la diversidad de personas usuarias y las actividades que ocurren en el espacio.

Su estructura comprende las etapas de desarrollo y gestión de los proyectos viales, el proceso de diseño de las vías urbanas, herramientas para la participación ciudadana y criterios para la aplicación del urbanismo táctico. De esta manera, el instrumento incorpora tanto los componentes físicos de las calles como los procesos institucionales y sociales necesarios para su transformación. Entre sus principales aportaciones se encuentra la integración de criterios de seguridad, inclusión, sustentabilidad, resiliencia y accesibilidad universal dentro de los proyectos de diseño vial.

Para el análisis de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla, este instrumento resulta relevante porque permite contrastar las condiciones existentes del espacio público con los principios nacionales de diseño orientado a las personas. Aspectos como la continuidad y dimensiones de las banquetas, la configuración de los cruces, la distribución de la superficie vial, la accesibilidad universal, el control de las velocidades y la incorporación de procesos participativos constituyen criterios útiles para evaluar en qué medida las calles responden a las necesidades de quienes caminan.

No obstante, debe precisarse que el Manual constituye fundamentalmente un **referente técnico y metodológico**, por lo que no debe presentarse en la tesis como una norma jurídica obligatoria equivalente a una ley, reglamento o Norma Oficial Mexicana. Su relevancia radica en que establece parámetros y procedimientos técnicos para orientar mejores proyectos viales y ha servido como antecedente para otros instrumentos nacionales. Su contenido incluso fue considerado posteriormente en disposiciones federales relacionadas con diseño vial y participación ciudadana.

3.2.1. Contexto y Desafíos en Puebla

En el ámbito local, el municipio de Puebla enfrenta desafíos importantes en la implementación efectiva de estos objetivos. Aunque la legislación del municipio se alinea en muchos aspectos con las políticas federales de movilidad, la práctica ha demostrado ser menos efectiva. El Programa de Desarrollo Urbano Sustentable del municipio de Puebla, publicado en 2016, no aborda exhaustivamente los temas relacionados con la movilidad según los estándares de los ODS. En lugar

de ello, el enfoque sigue siendo predominantemente vehicular. Por ejemplo, el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable del Centro Histórico de Puebla plantea diversas estrategias para mejorar la movilidad; sin embargo, varias de ellas se orientan principalmente a optimizar la circulación vehicular mediante acciones como la sincronización de semáforos, el reordenamiento de los sentidos de circulación, la gestión del estacionamiento y el mejoramiento de la operación vial para reducir los tiempos de recorrido y las emisiones contaminantes (Ayuntamiento de Puebla, 2016). Aunque el programa incorpora algunas acciones dirigidas a la movilidad peatonal, el énfasis continúa concentrándose en la eficiencia del tránsito motorizado, por encima de una redistribución integral del espacio público con prioridad para la movilidad activa.

La falta de un Programa Integral de Movilidad para el Centro Histórico es una deficiencia significativa. Este documento debería basarse en un diagnóstico actualizado de las problemáticas específicas de movilidad. En su lugar, el documento de planificación más cercano es el Programa de Movilidad Urbana Sustentable de 2017, el cual “establece las líneas de acción para mejorar las condiciones de movilidad en el municipio de Puebla, bajo criterios de accesibilidad, seguridad vial y sustentabilidad” (IMPLAN, 2017, p. 9). Sin embargo, la implementación efectiva de estas líneas de acción ha sido limitada, y la planificación sigue sin abordar completamente las necesidades de los usuarios no motorizados y las demandas de un entorno urbano sostenible. A continuación, se presenta un resumen de la legislación a nivel federal, estatal y municipal en torno a la movilidad y sus políticas públicas. (Figuras 20, 21 y 22).

Figura 51.

Legislación a nivel federal

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial: Establece principios y lineamientos para garantizar la movilidad segura y accesible en todos los modos de transporte, promoviendo el derecho a la movilidad para todas las personas (Diario Oficial de la Federación, 2021).

Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano: Regula el uso y ocupación del suelo, fomentando un desarrollo urbano ordenado que incluya infraestructura adecuada para la movilidad (Diario Oficial de la Federación, 2016).

Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial: Complementa la Ley General, estableciendo normas y procedimientos específicos para su implementación (Diario Oficial de la Federación, 2021).

NOM-004-SEDATU-2023; Proporcionar criterios técnicos para el diseño, construcción y mantenimiento de vías urbanas, asegurando que sean seguras y accesibles para todos los usuarios, incluyendo peatones, ciclistas y vehículos motorizados.

NOM-001-SEDATU-2021: Establece los lineamientos para la elaboración de proyectos de infraestructura urbana, promoviendo la inclusión y accesibilidad en el diseño de espacios públicos.

NOM-020-SCT2-2018: Regula las especificaciones para el diseño de caminos, asegurando que se consideren aspectos de seguridad vial y movilidad para todos los usuarios.

NOM-003-SEDATU-2015: Define criterios para el diseño y la construcción de infraestructura para el transporte en áreas urbanas, enfocándose en la movilidad sustentable y la integración de diferentes modos de transporte.

NOM-017-SSA2-2010: Relacionada con la seguridad en la movilidad, establece requisitos para el diseño de cruces peatonales y espacios públicos, fomentando la seguridad de los transeúntes.

NOM-030-SSA2-2016: Se refiere a la movilidad de personas en condiciones de discapacidad, promoviendo el diseño accesible y adaptable en espacios urbanos.

Fuente: Recopilación propia de leyes a nivel federal, 2026.

Figura 52.

Legislación estatal entorno a la movilidad

Ley de Movilidad del Estado de Puebla: Esta ley establece las bases para fomentar, regular y garantizar la movilidad segura, eficiente y sustentable en el estado, abarcando el desarrollo de infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público (Congreso del Estado de Puebla, 2016).

Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Puebla: Complementa la ley mencionada, proporcionando directrices específicas para la implementación de estrategias de movilidad, así como la regulación de la seguridad vial y el uso de la infraestructura urbana (Gobierno del Estado de Puebla, 2017).

Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial: Complementa la Ley General, estableciendo normas y procedimientos específicos para su implementación (Diario Oficial de la Federación, 2021).

Fuente: Recopilación propia de leyes a nivel estatal, 2026.

Figura 53.

Legislación municipal entorno a la movilidad

Reglamento de Movilidad del Municipio de Puebla:
Establece directrices para promover y regular la movilidad urbana, priorizando medios de transporte sustentables y la seguridad de los peatones (Ayuntamiento de Puebla, 2018).

Plan de Desarrollo Municipal:
Contiene estrategias y objetivos relacionados con la mejora de infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público (Ayuntamiento de Puebla, 2021).

Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio (POET): Incluye consideraciones sobre planificación del uso del suelo y las infraestructuras necesarias para una movilidad sostenible (Ayuntamiento de Puebla, 2020).

COREMUN (Código Reglamentario para el Municipio de Puebla):
Reglamenta el uso del espacio público, la vialidad y las obras de infraestructura urbana, estableciendo condiciones para banquetas, guarniciones, accesibilidad universal, cruces peatonales, mobiliario urbano y la jerarquía vial. Sus disposiciones buscan garantizar la seguridad, accesibilidad y calidad del entorno urbano para todos los habitantes (Ayuntamiento de Puebla, 2025).

Política de Género y Movilidad:
Promueve un enfoque de género en la planificación de la movilidad, enfatizando la seguridad y accesibilidad para mujeres y grupos vulnerables (Ayuntamiento de Puebla, 2022).

Estrategia de Transporte Público:
Define lineamientos para mejorar el servicio de transporte público en el municipio, enfocándose en hacerlo más eficiente, accesible y seguro para todos los usuarios (Secretaría de Movilidad, 2021).

Normas Técnicas para el Diseño de Espacios Públicos: Establece criterios para el diseño y construcción de espacios públicos que faciliten la movilidad y accesibilidad, asegurando entornos inclusivos y seguros (Dirección de Planeación Urbana, 2019).

Nota sobre el COREMUN:
El COREMUN es el instrumento normativo municipal de mayor alcance en materia de uso del espacio público y vialidad. Sus disposiciones complementan los lineamientos de movilidad, género y planeación urbana, al establecer los requisitos técnicos y de diseño que permiten materializar una movilidad segura, accesible y sostenible en el territorio municipal.

Fuente: Recopilación propia de leyes a nivel municipal, 2026.

Además, el Reglamento de Tránsito Municipal (COREMUN) establece una serie de regulaciones para abordar la movilidad y la seguridad vial. En el Artículo 258 de la Sección III, se estipula que “...los peatones y personas con discapacidad tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, debiendo los conductores hacer alto para cederles el paso y garantizar su integridad física” (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017, p. 100). Además, el COREMUN incluye otras regulaciones clave:

- **Ciclistas:** Los ciclistas deben efectuar reparaciones fuera de la superficie de rodamiento de las infraestructuras ciclistas para evitar obstrucciones (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017).
- **Transporte Público:** En el Centro Histórico, el transporte público está restringido a tránsito, prohibiendo la formación de bases o estaciones en esta área (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017).
- **Dimensiones de Vehículos:** Solo se permite la circulación de autobuses y camiones unitarios que cumplan con las dimensiones especificadas para evitar daños a la infraestructura pública (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017).
- **Vialidades:** Las vialidades clasificadas como primarias, secundarias y circuitos viales se consideran de intensa movilidad y tránsito (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017).

El Capítulo 10 del COREMUN aborda la “Movilidad y Seguridad Vial”, fundamentándose en principios como el derecho a una movilidad segura, la cortesía en la vía pública, la responsabilidad de los conductores, y el uso racional del automóvil para mejorar la salud pública y proteger el medio ambiente (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017, p. 7).

3.2.2. Infracciones y Sanciones

La Tabla 1 presenta un desglose de las infracciones relacionadas con la movilidad no motorizada y las sanciones correspondientes según el Reglamento de Tránsito Municipal:

Tabla 1.

Infracciones del Reglamento de Tránsito Municipal sobre movilidad no motorizada

Infracción	Artículos	Sanción	Costo
Increpar al peatón cuando le corresponda derecho o preferencia	Artículo 258 fracción I.	2 a 4 UMA	\$741
Transitar o invadir ciclovía o carril	Artículo 294 fracción XXIV	2 a 4 UMA	\$831
Cruzar una intersección sin espacio suficiente, bloqueando el paso	Artículo 314 fracción VIII	8 a 12 UMA	-

No disminuir la velocidad a 30 km/hr en calles del Centro Histórico	Artículo 302 fracción III	12 a 20 UMA	-
Rebasar en alto la zona de peatones y ciclistas	Artículo 294 fracciones III y X	4 a 8 UMA	\$337.96 a \$675.92
Provocar un accidente de tránsito	Artículo 290	1) 12 a 20 unidades 2) 20 a 30 unidades 3) 30 a 40 unidades	-
Estacionarse en el cruce o zona de peatones	Artículo 326 fracción II	20 a 30 UMA	\$1,689.80 a \$2,534.70

Fuente: Reglamento de Tránsito Municipal Puebla, 2017.

El costo de las infracciones y sanciones, especialmente en casos de accidentes, plantea serias preocupaciones sobre la proporcionalidad y eficacia de las multas. Por ejemplo, la multa por provocar un accidente fatal, que puede llegar hasta \$3,475.20, sugiere una posible discrepancia entre el costo de las sanciones y el valor de la vida humana (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017). Esta disparidad indica una necesidad urgente de revisar y posiblemente reformar las políticas y sanciones para garantizar que promuevan efectivamente la seguridad y el bienestar público.

3.2.3. Reformas y Legislación Nacional

El reconocimiento de estas deficiencias llevó a la creación de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, aprobada en octubre de 2020. Esta ley, respaldada por más del 50% de los Congresos Estatales de México, ha sido incorporada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La ley establece que la movilidad y la seguridad vial son derechos constitucionales, con el objetivo de asegurar “el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” (Congreso Constituyente, 2020). Este avance legislativo refleja una respuesta a las crecientes demandas de adaptación de los derechos humanos y las normativas legales a los desafíos contemporáneos en la movilidad urbana.

3.2.4. Desafíos y Perspectivas Futuras

La implementación de esta legislación y el cumplimiento de los ODS presentan múltiples desafíos para Puebla y otras ciudades mexicanas. Entre estos desafíos se incluyen la necesidad de:

- A. **Desarrollo de Infraestructura:** Mejorar la infraestructura para la movilidad no motorizada, como ciclovías y áreas peatonales, es crucial para promover un entorno de transporte más inclusivo y seguro. Las inversiones en infraestructura deben alinearse con los objetivos de accesibilidad y sostenibilidad.
- B. **Actualización de Regulaciones:** Es necesario revisar y actualizar las regulaciones locales para asegurar que sean coherentes con los estándares nacionales e internacionales. La actualización debe contemplar las necesidades específicas de las personas en situación de vulnerabilidad y asegurar la efectividad de las sanciones.
- C. **Participación Ciudadana:** La planificación y gestión participativa son esenciales para el éxito de las políticas de movilidad. La inclusión de las perspectivas de los ciudadanos en la toma de decisiones puede mejorar la aceptación y eficacia de las medidas implementadas.
- D. **Educación y Sensibilización:** La promoción de una cultura de seguridad vial y respeto mutuo entre los usuarios de la vía pública es fundamental. Las campañas de educación y sensibilización pueden contribuir a una mayor responsabilidad y cortesía en el uso de las vías públicas.
- E. **Evaluación y Monitoreo:** Implementar mecanismos de evaluación y monitoreo efectivos para medir el progreso hacia los ODS y la eficacia de las políticas de movilidad es esencial para hacer ajustes necesarios y asegurar el cumplimiento de las metas establecidas.

Para avanzar en la implementación efectiva de los ODS y las políticas de movilidad en Puebla, es imperativo abordar las deficiencias actuales y adoptar un enfoque integral. Las políticas deben ser revisadas y actualizadas para reflejar las necesidades y realidades locales, promoviendo una movilidad segura, accesible y sostenible para todos los ciudadanos. La colaboración entre los diferentes niveles de gobierno, la participación ciudadana y la inversión en infraestructura son claves para alcanzar estos objetivos. Además, es fundamental que las sanciones sean justas y efectivas, contribuyendo a la creación de un entorno urbano más seguro y equitativo.

La existencia de normativas en materia de movilidad es crucial para garantizar el **derecho a la ciudad**, ya que regula cómo los ciudadanos se mueven y acceden a los servicios y oportunidades que ofrece el entorno urbano. Estos marcos normativos promueven la equidad, sostenibilidad y seguridad en la movilidad, aspectos clave para que todos los habitantes puedan disfrutar plenamente de la ciudad. A continuación, se presentan los beneficios más importantes que estas normativas aportan al derecho a la ciudad:

1. Accesibilidad Equitativa:

Acceso a Servicios y Oportunidades: Las normativas garantizan que todos los habitantes, independientemente de su ubicación o situación económica, puedan acceder a servicios esenciales como educación, salud, empleo y recreación. Esto es esencial para combatir la exclusión social y mejorar la calidad de vida.

Reducción de Desigualdades: Promover el acceso a sistemas de transporte público asequible y de calidad ayuda a reducir las brechas de desigualdad, particularmente en zonas marginadas o periféricas, donde la falta de transporte puede limitar las oportunidades.

2. Movilidad Segura y Sostenible:

Protección de Usuarios Vulnerables: Las leyes de movilidad suelen incluir disposiciones que favorecen la seguridad de peatones, ciclistas, niños y personas con discapacidad, mediante la creación de infraestructura adecuada, como pasos peatonales seguros, ciclovías y accesibilidad universal.

Fomento del Transporte Sostenible: Las normativas impulsan el uso de medios de transporte ecológicos, como el transporte público, caminar y andar en bicicleta, reduciendo así la congestión vehicular, las emisiones de gases contaminantes y la huella ambiental de la ciudad.

3. Mejora de la Calidad del Transporte Público:

Servicios de Transporte Más Eficientes y Asequibles: Al establecer estándares de calidad para el transporte público, las normativas aseguran que los ciudadanos cuenten con servicios de movilidad eficientes, accesibles y a precios justos, mejorando su capacidad para desplazarse por la ciudad sin barreras económicas o logísticas.

Integración de Modos de Transporte: La creación de sistemas de transporte interconectados, que combinen autobuses, trenes, ciclovías y otras formas de movilidad, facilita desplazamientos más rápidos y eficientes, lo que mejora la experiencia de los usuarios.

4. Inclusión Social:

Participación Ciudadana en la Toma de Decisiones: Las normativas suelen incluir mecanismos para involucrar a la ciudadanía en la planificación y gestión de la movilidad. Esto permite que las necesidades y preocupaciones de la población sean escuchadas y atendidas, favoreciendo un diseño urbano más inclusivo.

Atención a Grupos Vulnerables: La **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla** incorpora el principio de inclusión y establece que la planeación, diseño, construcción y operación de la infraestructura y los sistemas de movilidad deben atender las necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad o de atención prioritaria. Entre ellos se encuentran las personas con discapacidad, las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, las mujeres, especialmente durante sus desplazamientos asociados a las actividades de cuidado, así como cualquier persona con movilidad limitada temporal o permanente. Asimismo, la ley promueve la accesibilidad universal, el diseño universal y la implementación de medidas que garanticen desplazamientos seguros, autónomos y equitativos.

5. Promoción del derecho a la ciudad:

Desarrollo Urbano Sostenible: Las normativas sobre movilidad contribuyen al diseño y desarrollo de ciudades más compactas y organizadas, evitando la expansión urbana descontrolada que genera fragmentación social y desigualdades en el acceso a servicios.

Conservación del Espacio Público: Una movilidad más organizada y sostenible permite el uso adecuado del espacio público, promoviendo áreas peatonales, parques y zonas verdes que favorecen la interacción social y el bienestar general.

6. Calidad de Vida y Salud Pública:

Reducción del Estrés y la Contaminación: Sistemas de transporte más eficientes y sostenibles no solo disminuyen los tiempos de desplazamiento y el estrés de los ciudadanos, sino que también contribuyen a reducir la contaminación ambiental, mejorando la salud y la calidad del aire en la ciudad.

Fomento de Estilos de Vida Saludables: Al incentivar formas de movilidad activa, como caminar o andar en bicicleta, las normativas también promueven la actividad física y, por ende, la salud de la población.

7. Seguridad Vial:

Disminución de Accidentes: Al establecer reglas claras de tránsito, límites de velocidad y medidas de seguridad para todos los usuarios de la vía, las normativas de movilidad contribuyen a reducir los accidentes y proteger la vida de los ciudadanos.

8. Desarrollo Económico:

Facilita el Comercio Local y la Economía: La existencia de una movilidad eficiente y accesible facilita el acceso a zonas comerciales y de servicios, impulsando la actividad económica y fomentando la competitividad de la ciudad.

En conclusión, la existencia de normativas en materia de movilidad es clave para el ejercicio del **derecho a la ciudad**, ya que garantizan un acceso equitativo, seguro y sostenible a los servicios y espacios urbanos. Estas regulaciones no solo favorecen la inclusión social y la igualdad, sino que también promueven el bienestar, la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental, aspectos esenciales para que una ciudad sea verdaderamente accesible y habitable para todos sus habitantes.

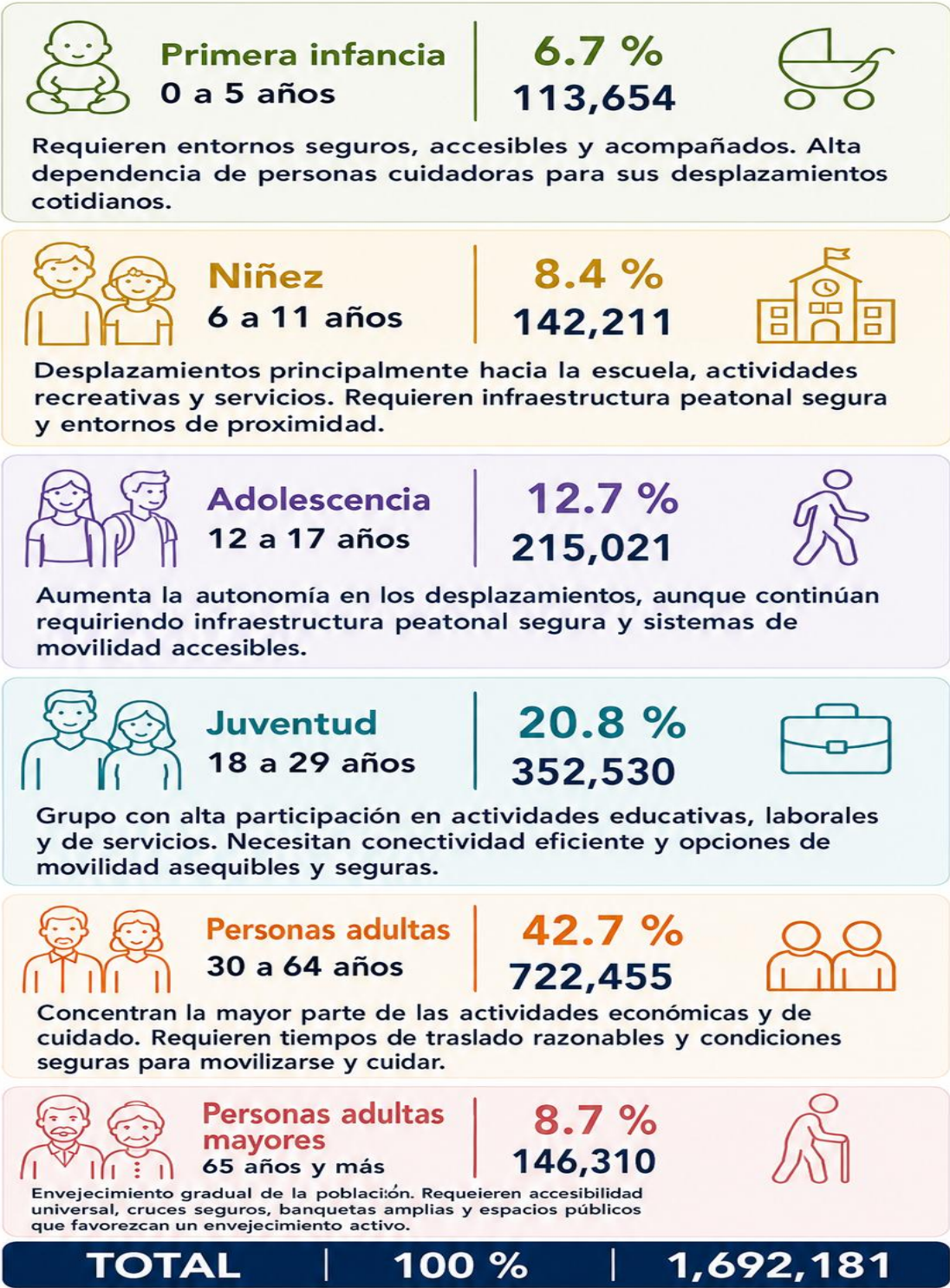
3.3. La dinámica poblacional en el Centro Histórico de Puebla 2010-2020

El municipio de Puebla tenía en 2020 una población de **1,692,181 habitantes**, lo que lo convierte en uno de los municipios más poblados de México, de esta cifra, **880,481 son mujeres (52%) y 811,700 son hombres (48%)**. La mayor parte de la población del municipio reside en zonas urbanas, dado que la ciudad de Puebla es la capital del estado y un importante centro económico y cultural. Solo una pequeña porción de la población vive en áreas rurales, representando aproximadamente un 0.6% del total. (INEGI, 2020)

Sin embargo, comparado con los resultados del Censo de 2010, la población del municipio de Puebla creció en más de **100,000 habitantes** en una década, lo que representa un incremento cercano al 6.3%. La densidad de población es alta, con **3,266 habitantes por kilómetro cuadrado**, reflejando la alta concentración de personas en áreas urbanas, y haciendo un análisis por edades encontramos la siguiente estructura:

Figura 54.

Estructura de la población en el municipio de Puebla.



Fuente: Elaboración propia, 2026.

Aunque la ciudad de Puebla es una de las más grandes y desarrolladas del país, aún existen zonas con niveles considerables de pobreza y marginación, particularmente en las periferias del municipio. Este análisis muestra que el municipio de Puebla es una de las áreas más densamente pobladas y desarrolladas del estado y del país, con una tendencia de crecimiento moderada y una buena cobertura en servicios básicos. Sin embargo, persisten desafíos en cuanto a la reducción de la pobreza y la mejora de la calidad de vida en algunas zonas.

La evolución demográfica de la ciudad de Puebla ha sido un proceso dinámico influenciado por factores como el crecimiento económico, la migración interna y externa, y las transformaciones urbanas. La configuración actual del Centro Histórico de Puebla es resultado de un proceso histórico de construcción territorial iniciado con la fundación de la ciudad en 1531. La traza reticular implementada durante el periodo virreinal no solo definió la organización espacial de la ciudad, sino que también estableció un modelo urbano basado en desplazamientos peatonales, donde las actividades administrativas, religiosas, comerciales y habitacionales se concentraban en distancias caminables. Esta configuración inicial constituye uno de los antecedentes más importantes para comprender las condiciones actuales de la caminabilidad en el Centro Histórico.

El análisis de la evolución demográfica y territorial de Puebla desde su fundación se incorpora en esta investigación con el propósito de comprender la transformación del papel del Centro Histórico dentro de la estructura urbana. Inicialmente, la traza fundacional concentró las principales actividades habitacionales, comerciales, administrativas, religiosas y sociales de la ciudad; sin embargo, conforme la población aumentó y la mancha urbana se expandió, el Centro Histórico dejó de constituir la totalidad del núcleo urbano y pasó a funcionar como una centralidad dentro de una estructura territorial más extensa y compleja. Este proceso permite contextualizar la concentración actual de actividades, servicios, equipamientos y flujos de población que inciden en la movilidad y la caminabilidad del área de estudio. A continuación, se detalla la evolución demográfica de la ciudad de Puebla en diferentes etapas históricas:

1. Época Colonial (1531 - 1821):

Fundación y Crecimiento Inicial: Puebla fue fundada como una ciudad intermedia entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, lo que impulsó su desarrollo como un centro comercial y

religioso. Durante los primeros siglos, su población creció de forma gradual, en gran parte debido a la migración española y la labor de los indígenas en la construcción y el desarrollo de la ciudad.

Siglo XVIII: Hacia finales del siglo XVIII, Puebla era una de las ciudades más importantes del virreinato de la Nueva España, con una población cercana a los 50,000 habitantes. Sin embargo, la mayoría de la población vivía en la zona central de la ciudad y en los alrededores rurales.

2. Siglo XIX:

Transición después de la Independencia: Tras la independencia de México en 1821, Puebla experimentó un crecimiento demográfico lento debido a las inestabilidades políticas y económicas. Para mediados del siglo XIX, la población de la ciudad estaba en torno a los 70,000 habitantes.

Crecimiento Industrial: A finales del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril y el establecimiento de industrias textiles, Puebla comenzó a recibir una mayor cantidad de población rural que se trasladaba a la ciudad en busca de trabajo. Esto marcó el inicio de una expansión urbana fuera del centro histórico.

3. Siglo XX:

Primeras Décadas del Siglo XX (1900 - 1950): Durante las primeras décadas del siglo XX, Puebla continuó su crecimiento, aunque todavía era superada en tamaño por otras ciudades como Guadalajara y Monterrey. En 1950, la población de la ciudad era de aproximadamente 250,000 habitantes.

La ciudad comenzó a urbanizarse más, con nuevos barrios y fraccionamientos fuera del centro histórico. Este periodo también estuvo marcado por el auge de la industria, lo que impulsó la migración interna.

Boom Urbano y Crecimiento Acelerado (1950 - 2000): Entre 1950 y 1970, Puebla vivió un crecimiento demográfico acelerado gracias a la expansión de su industria y su papel como centro educativo. En 1970, la población había superado los 600,000 habitantes, y en el año 2000, alcanzó casi 1.4 millones.

Durante este periodo, la expansión de la ciudad dio lugar a la formación de nuevos fraccionamientos y la anexión de áreas rurales que pasaron a ser urbanizadas. La Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y otras instituciones educativas también atrajeron a estudiantes de todo el país, lo que impulsó la demanda de servicios y vivienda.

Migración Rural-Urbana: El crecimiento demográfico de la segunda mitad del siglo XX también fue alimentado por la migración de comunidades rurales hacia la ciudad, buscando mejores condiciones de vida y trabajo, lo que generó una urbanización acelerada y la expansión de la mancha urbana.

La cronología descrita permite observar que el crecimiento poblacional estuvo acompañado por una expansión territorial progresiva de la ciudad. Para mostrar gráficamente este proceso, la Figura X representa la evolución de la mancha urbana desde la traza fundacional hasta 1995. Esta lectura permite identificar cómo el Centro Histórico pasó de ocupar una posición equivalente al núcleo urbano original a quedar contenido dentro de una ciudad de mayores dimensiones, sin perder su relevancia como espacio de concentración de actividades y destino de numerosos desplazamientos cotidianos.

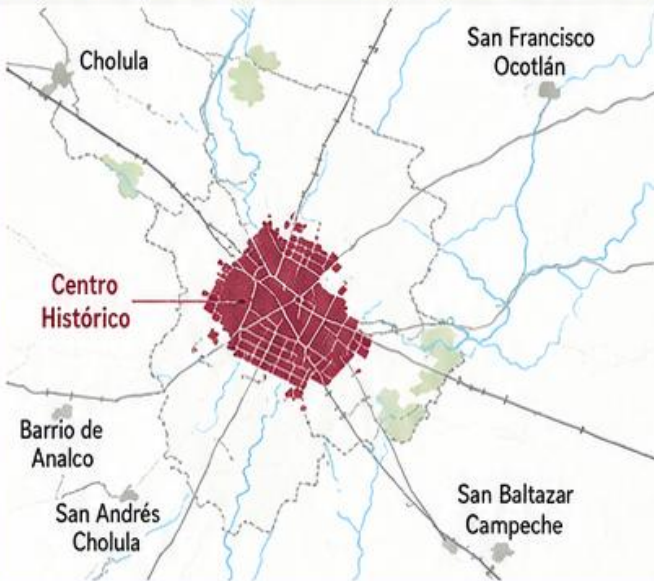
Figura 55.

Representación del Crecimiento urbano de la Ciudad de Puebla.

CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE PUEBLA (1900 – 2000)

De una ciudad compacta e histórica a una metrópoli en expansión impulsada por la industrialización, la educación y la migración rural-urbana.

1. PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX | 1900 – 1950

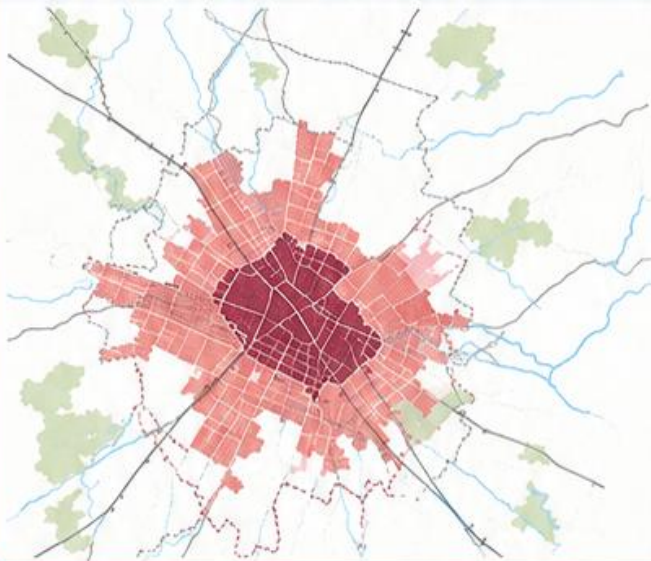


Población aproximada en 1950

250,000
habitantes

- Puebla era todavía superada en tamaño por ciudades como Guadalajara y Monterrey.
- La ciudad comenzó a urbanizarse más, con nuevos barrios y fraccionamientos fuera del centro histórico.
- Auge de la industria que impulsó la migración interna y la demanda de vivienda y servicios.

2. EXPANSIÓN Y CRECIMIENTO ACELERADO I | 1950 – 1970

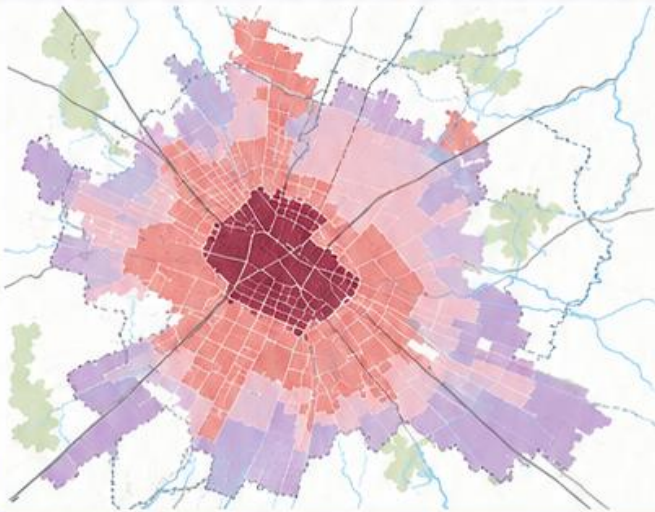


Población aproximada en 1970

600,000+
habitantes

- Crecimiento demográfico acelerado gracias a la expansión industrial y su papel como centro educativo.
- Formación de nuevos fraccionamientos en la periferia.
- La BUAP y otras instituciones educativas atraen estudiantes de todo el país.
- Migración rural-urbana en aumento.

3. EXPANSIÓN Y CRECIMIENTO ACCELERADO II | 1970 – 2000

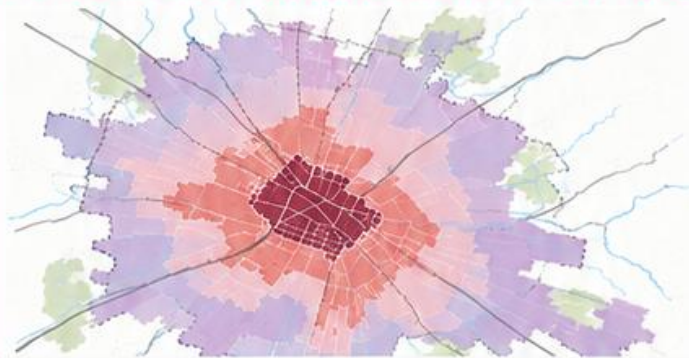


Población aproximada en 2000

1,400,000
habitantes

- La ciudad supera el millón de habitantes y se consolida como la cuarta zona metropolitana más importante del país.
- Anexión de áreas rurales que se urbanizan.
- La mancha urbana se expande hacia el norte, sur, oriente y poniente.
- Dependencia creciente del automóvil y expansión de la infraestructura.

4. COMPARATIVO DE CRECIMIENTO | 1900 – 2000



- Antes de 1900 (centro histórico)
- 1900 – 1950
- 1950 – 1970
- 1970 – 2000
- Áreas incorporadas / periurbanas

FACTORES CLAVE DEL CRECIMIENTO



Industrialización
y empleo



Centro educativo
(BUAP y otras
instituciones)



Migración
rural – urbana



Demanda de vivienda
y servicios



Expansión de
la mancha urbana



0 2.5 5 10 km

--- Límite municipal actual
— Vialidades principales (aprox.)

+ + + Ferrocarril
— Ríos y cuerpos de agua
Áreas rurales / naturales

Nota:

Los límites mostrados son aproximados y con fines ilustrativos. Basado en datos históricos del INEGI y elaboración propia.

Fuente: INEGI. Censos Generales de Población y Vivienda 1900, 1950, 1970, 2000.

Fuente: Elaboración propia con base en datos históricos del **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)**, correspondientes a los Censos Generales de Población y Vivienda de **1900, 1950, 1970 y 2000**.

Como se observa en la Ilustración 24, la expansión urbana superó progresivamente los límites de la traza fundacional y del perímetro histórico, generando una estructura urbana cada vez más extendida. No obstante, el Centro Histórico mantuvo funciones administrativas, comerciales, educativas, culturales, turísticas y de servicios que continúan atrayendo población procedente de distintas zonas del municipio y de la metrópoli. Por ello, su caminabilidad no depende únicamente de las características de la población residente, sino también de la presencia cotidiana de personas trabajadoras, estudiantes, visitantes, comerciantes y usuarias del transporte público. La evolución urbana resulta, por tanto, relevante para explicar la intensidad y diversidad de los desplazamientos peatonales que actualmente convergen en el área de estudio.

4. Siglo XXI:

Consolidación como Zona Metropolitana: En el siglo XXI, la ciudad de Puebla se consolidó como el núcleo de la Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala, que incluye a varios municipios tanto del estado de Puebla como de Tlaxcala (Puebla: Acajete, Amozoc, Coronango, Cuautlancingo, Juan C. Bonilla, Ocoyucan, Puebla, San Andrés Cholula, San Gregorio Atzompa, San Miguel Xoxtla, San Pedro Cholula, Tepatlaxco de Hidalgo y Tlaltenango; Tlaxcala: Mazatecochoco de José María Morelos, Acuamanala de Miguel Hidalgo, San Pablo del Monte, Tenancingo, Teolochocho, Tepeyanco, Tetlatlahuca, Papalotla de Xicohtécatl, Xicohtzinco, Zacatelco, San Jerónimo Zacualpan, San Juan Huactzinco, San Lorenzco Axocomanitla, Santa Catarina Ayometla y Santa Cruz Quilehtla). Para el año 2020, la población de esta zona metropolitana alcanzó los 3.2 millones de habitantes, convirtiéndola en la cuarta zona metropolitana más grande de México.

Crecimiento y Expansión Urbana: Puebla ha continuado creciendo en las últimas décadas, con una población estimada de más de 1.7 millones de habitantes solo en la ciudad de Puebla en 2020. La expansión urbana ha continuado hacia el sureste y el norte, integrando áreas rurales y dando lugar a nuevos desarrollos habitacionales y comerciales.

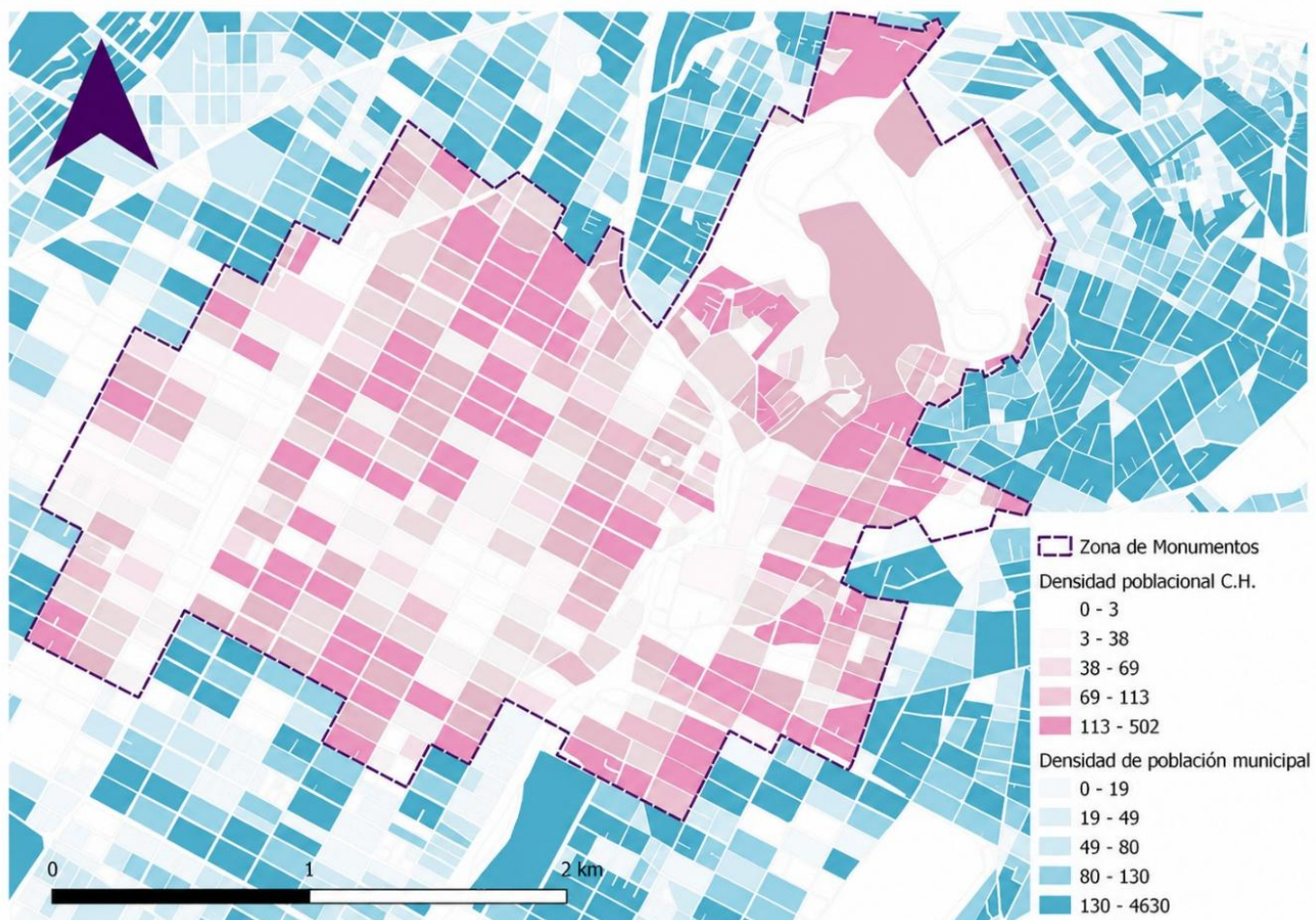
Desafíos Demográficos: El crecimiento acelerado ha traído desafíos relacionados con la infraestructura, la provisión de servicios públicos y el manejo de la expansión urbana desordenada. Además, la migración interna sigue siendo un factor importante, con personas de todo el estado de Puebla y otras entidades del país trasladándose a la ciudad en busca de empleo, educación y mejores condiciones de vida.

Migración Internacional: A partir de la década de 2000, Puebla también ha visto un aumento en la migración internacional, tanto de retorno como de personas de otros países que se asientan en la ciudad, diversificando aún más su perfil demográfico.

En este sentido, la ciudad de Puebla ha experimentado una evolución demográfica significativa desde su fundación en 1531 hasta la actualidad. Su crecimiento ha sido impulsado por factores económicos, industriales, educativos y migratorios, consolidándose como una de las principales ciudades de México. Sin embargo, este crecimiento también ha traído consigo desafíos en términos de planeación urbana, infraestructura y servicios, que requieren una atención constante para garantizar un desarrollo sostenible y equitativo en el futuro. Para el caso de estudio nos enfocamos en un segmento de la ciudad, según el Censo de Población y Vivienda realizado por el INEGI en el año 2020 en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla (Mapa 1) para entonces su densidad estaba distribuida de la siguiente manera:

Mapa 1.

Mapa de densidad de Población en el Centro Histórico del municipio de Puebla.



Total: 33,768 habitantes

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Censo de Población y Vivienda INEGI, 2020

Por lo tanto, para la presente investigación realizamos un análisis específico en la delimitación del Centro Histórico utilizando la comparativa por AGEB (Área Geoestadística Básica) de los años 2010-2020, permitiendo así la caracterización de los diversos cambios que se dieron en ambas temporalidades para con esta zona, inicialmente para el análisis, se realizó una comparativa de delimitaciones de AGEB entre los años: 1990-2000-2010-2020, resultando en las siguientes coincidencias (Tabla 2):

Tabla 2.
Comparativa de nomenclatura por AGEB

ANO	AGEB CH	NOMBRE	ANO	AGEB CH	NOMBRE	ANO	AGEB CH	NOMBRE	ANO	AGEB CH	NOMBRE
1990	50-1	San Agustin	2000	050-1		2010	501		2020	501	
	60-5	El Camen									
	51-6	Anaico		051-6						516	
	61- A	Anaico									
	042-7	San Francisco									
	041-2	2da Central		041-2			412			412	
	040-8	P. Gobierno		040-8			408			408	
	029-1	Xanenetla									
	028-7	El Refugio									
	039-5	Ferrocarril		039-5			395			395	
	043-1	Xonaca- Remedios		043-1			431			431	
				044-6			446			446	
				355-9							
				222-6							
				221-1			2211			2211	
				220-1							
				219-4			2194			2194	
				519-9			5199			5199	
				518-4			5184			5184	
				361-4			3614			3614	
				362-9			3629			3629	
				376-0			3760			3760	
				058-8			588			588	
				372-2							
				049-9			499			499	
				038-0							
				424-1							
				425-6			4256			4256	
				358-2			3582			3582	
				354-4			3544			3544	
				353-A			353-A			353-A	
				356-3							
				378-A			378-A			378-A	
							2207			2207	

Fuente: Información del Dr. Francisco Vélez Pliego y comparativa obtenida de INEGI 2000, 2010 y 2020.

Además de la comparativa anterior basada principalmente en una nomenclatura, se realizó un análisis de coincidencias respecto a los polígonos de cada AGEB que correspondiera total o

parcialmente a la delimitación del Centro Histórico de Puebla, con la información geográfica de los años: 2000, 2010 y 2020, Mapa 2, (INEGI), resultando en lo siguiente:

Mapa 2.

Comparativa de AGEB del Centro Histórico de Puebla 2000-2010-2020

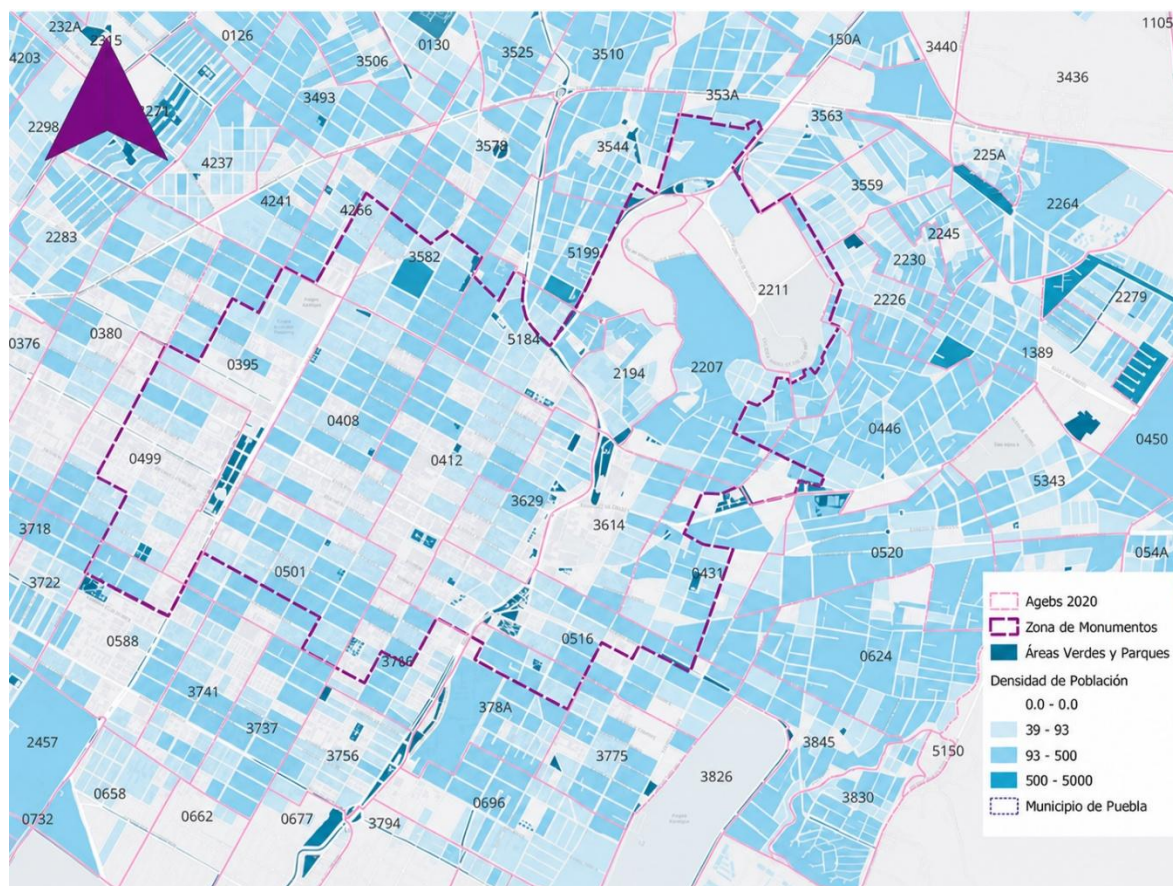


Fuente: Elaboración con información del INEGI 2000, 2010 y 2020, 2022.

A partir del análisis comparativo de la definición de estos polígonos en el espacio fue posible apreciar un desfase entre el año 2000 y los años 2010-2020, por lo cual se tomó la decisión de hacer la comparativa únicamente entre los años 2010 y 2020 precisamente por su coincidencia territorial, estos polígonos cuentan con las mismas coordenadas y definiciones en relación al municipio de Puebla, así como la misma incidencia en correspondencia al polígono del Centro Histórico de Puebla. Por lo tanto, los AGEB a analizar en el presente trabajo son los representados en el Mapa 3:

Mapa 3.

AGEB's a considerar en la presente investigación

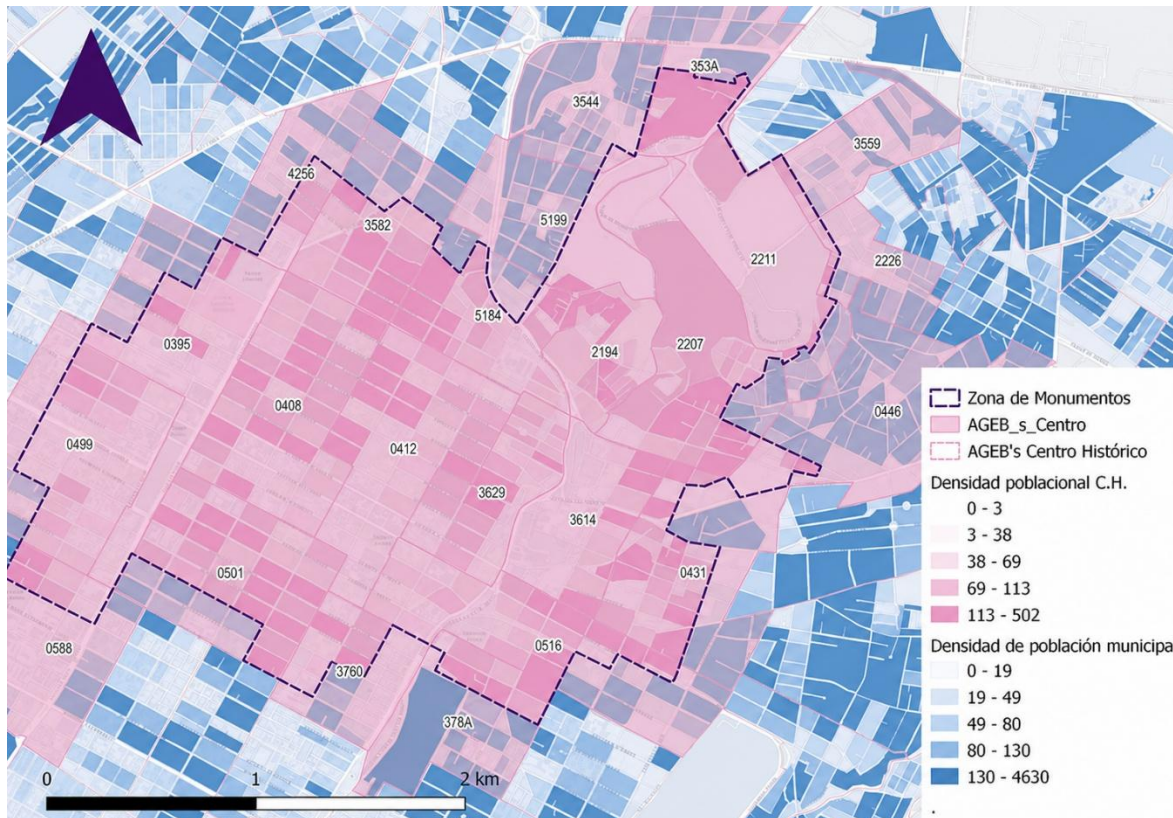


Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2022.

A continuación, se presentan una serie de mapas y gráficas (Mapa, 5, 6, 7 y 8) con la comparativa de información que permitieron el análisis de la dinámica poblacional del Centro Histórico utilizando información correspondiente al Censo de Población y vivienda del INEGI correspondiente a los años 2010 y 2020. El primer mapa representa la comparativa de densidad de población por manzana entre los AGEB del 2010 y del 2020. En el cual se muestra la relación de densidad de población por manzana entre un año y otro, sin embargo, para el análisis puntual se realizó por AGEB.

Mapa 4.

Comparativa de densidad de población por manzana correspondiente a los AGEB de la zona de estudio



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

El análisis poblacional por AGEB se realizó por medio de tablas comparativas por año, contemplando los siguientes elementos:

POBLACIÓN 2010- AGEB DEL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA

- Población total 2010: **87,651**
- Población masculina 2010: **40,430**
- Población femenina 2010: **46,755**
- Viviendas totales 2010: **34,393**
- Población total de 0 a 14 años 2010: **18,243**
- Población total de 15 a 64 años 2010: **57,713**
- Población total de 65 y más años 2010: **8,813**

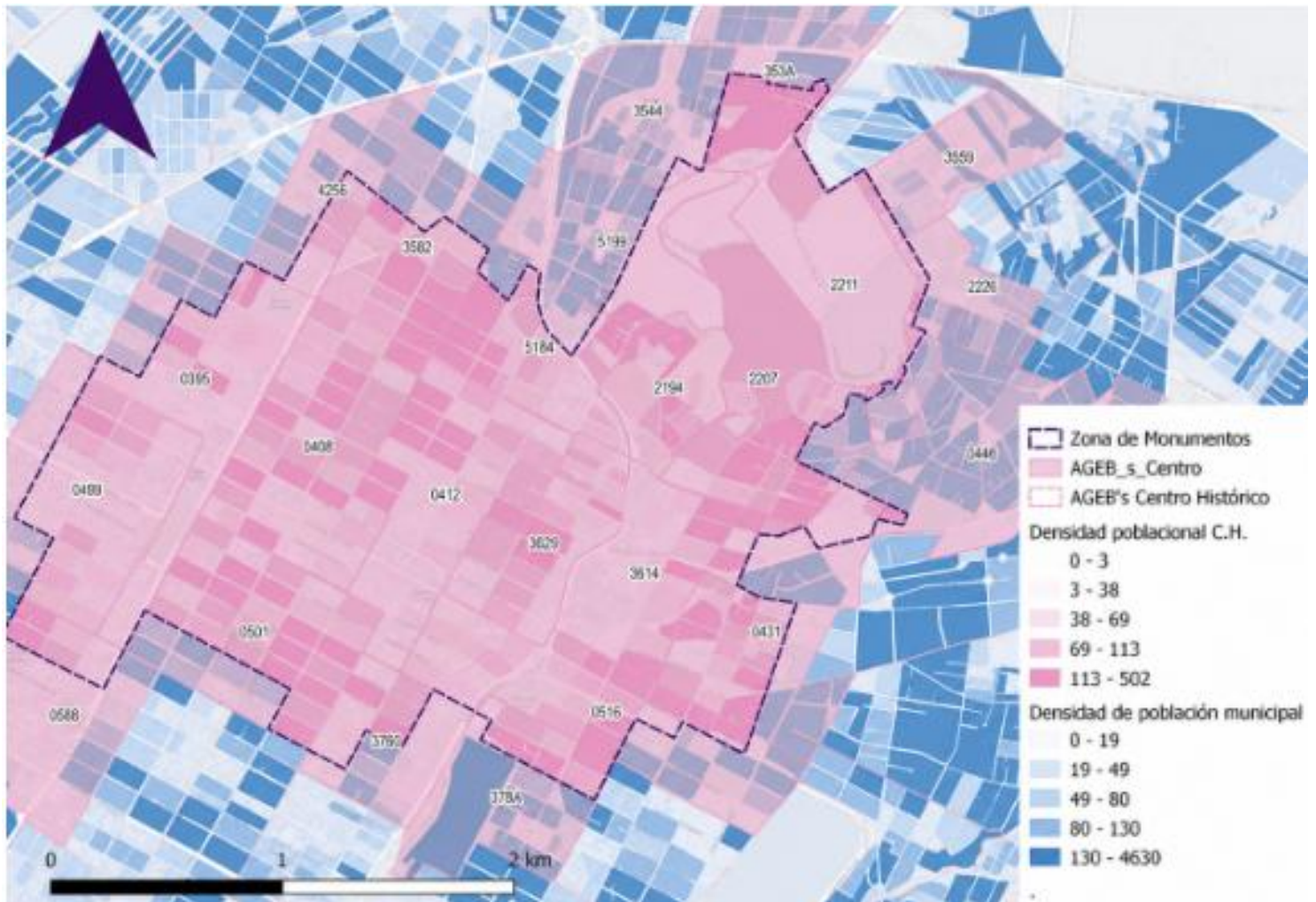
Tabla 3.*Comparativa de población y vivienda por AGEB clasificada por tipo en el año 2010*

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2010	POBLACIÓN MASCULINA 2010	POBLACIÓN FEMENINA 2010	VIVIENDAS TOTALES 2010	POBLACIÓN TOTAL DE 0 A 14 AÑOS 2010	POBLACIÓN TOTAL DE 15 A 64 AÑOS 2010	POBLACIÓN TOTAL DE 65 Y MÁS AÑOS 2010
1	AGEB 353A	5108	2395	2713	1519	1284	3385	362
2	AGEB 378A	3398	1560	1838	1394	702	2282	376
3	AGEB 0395	2723	1270	1442	1129	533	1877	266
4	AGEB 0408	4521	2121	2399	2179	910	3121	418
5	AGEB 0412	4352	1973	2376	2018	920	2896	422
6	AGEB 0431	4516	1982	2244	1660	765	2595	450
7	AGEB 0446	8510	3967	4543	2729	1984	5585	695
8	AGEB 0499	2921	1219	1619	1905	418	1867	410
9	AGEB 0501	4097	1877	2215	2088	645	2594	546
10	AGEB 0516	5484	2490	2988	2174	1123	3555	573
11	AGEB 0588	2806	1241	1538	1290	347	1987	388
12	AGEB 2194	1795	853	937	562	364	1138	193
13	AGEB 2207	3104	1420	1684	998	668	2078	349
14	AGEB 2211	1615	776	837	467	411	1060	134
15	AGEB 2226	3752	1802	1950	1079	984	2384	351
16	AGEB 3544	4822	2227	2579	1590	1145	3221	372
17	AGEB 3559	2600	1220	1380	902	420	1887	265
18	AGEB 3582	4438	2082	2356	1750	1076	2899	398
19	AGEB 3614	2029	974	1051	792	432	1256	188
20	AGEB 3629	2098	948	1143	993	333	1431	293
21	AGEB 3760	2287	1025	1260	1116	261	1631	349
22	AGEB 4256	2641	1225	1416	1048	559	1748	298
23	AGEB 5199	4209	1967	2241	1601	993	2757	379
24	AGEB 5184	3825	1816	2006	1410	966	2479	338
		87651	40430	46755	34393	18243	57713	8813

Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010, 2023.

Mapa 5.

Distribución de densidad de población por AGEB en el año 2010.



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010, 2023.

POBLACIÓN 2020- AGEB DEL CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA

- Población total 2020: **73,617**
- Población masculina 2020: **34,555**
- Población femenina 2020: **39,062**
- Viviendas totales 2020: **30,034**
- Población total de 0 a 14 años 2020: **12,955**
- Población total de 15 a 64 años 2020: **50,550**
- Población total de 65 y más años 2020: **9,625**

Tabla 4.

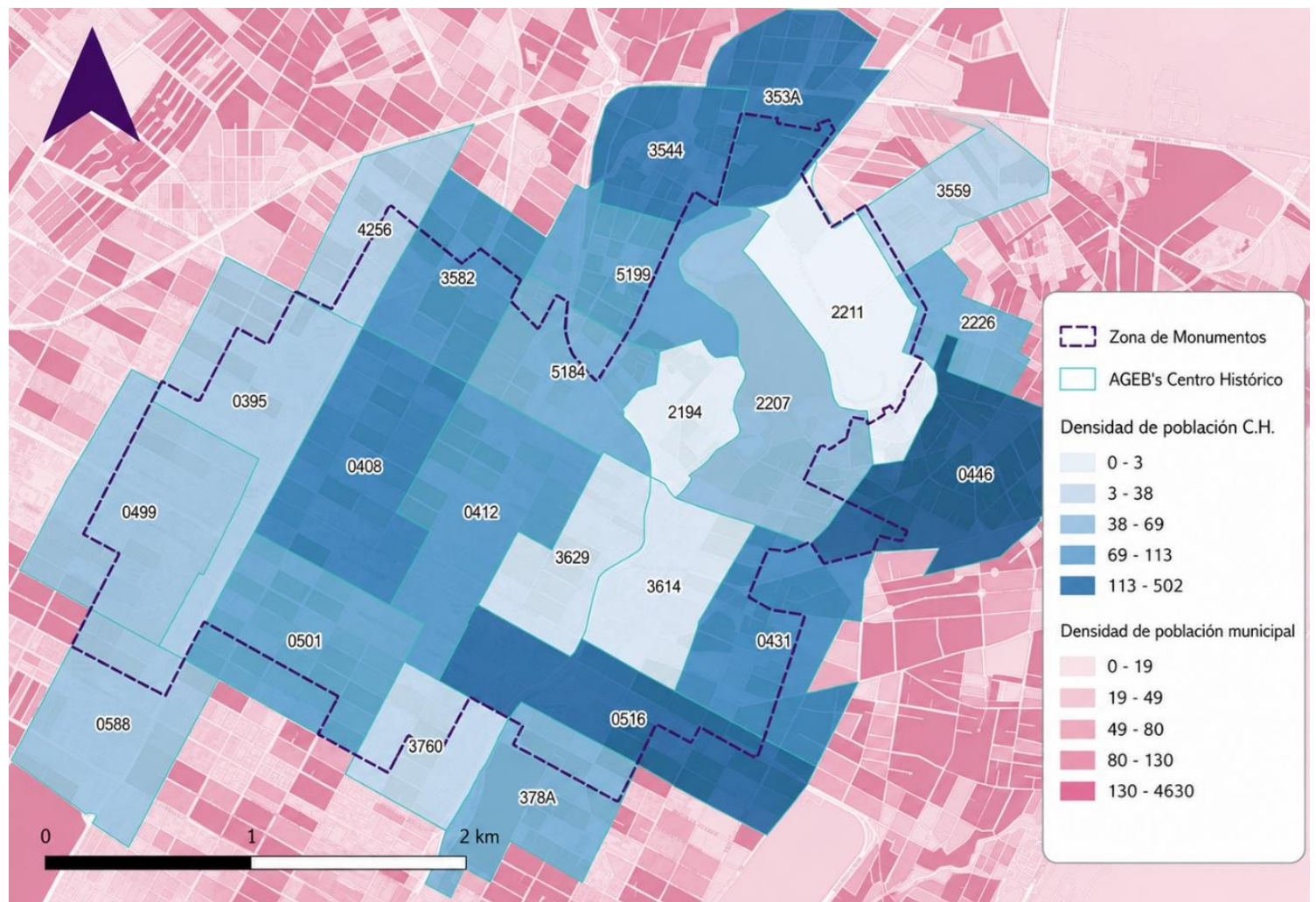
Comparativa de población y vivienda por AGEB clasificada por tipo en el año 2020

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2020	POBLACIÓN MASCULINA 2020	POBLACIÓN FEMENINA 2020	VIVIENDAS TOTALES 2020	POBLACIÓN TOTAL DE 0 A 14 AÑOS 2020	POBLACIÓN TOTAL DE 15 A 64 AÑOS 2020	POBLACIÓN TOTAL DE 65 Y MÁS AÑOS 2020
1	AGEB 353A	4835	2276	2559	1555	996	3299	540
2	AGEB 378A	2978	1370	1608	1160	492	2031	452
3	AGEB 0395	2303	1107	1196	955	405	1590	308
4	AGEB 0408	3047	1402	1645	1626	534	2155	358
5	AGEB 0412	2175	992	1183	1167	381	1533	261
6	AGEB 0431	3829	1818	2011	1501	884	2378	565
7	AGEB 0446	7899	3738	4161	2621	1440	5510	949
8	AGEB 0499	2061	940	1121	2051	232	1413	416
9	AGEB 0501	3526	1649	1877	1703	526	2468	53
10	AGEB 0516	4511	2070	2441	1855	755	3189	566
11	AGEB 0588	2186	978	1208	1156	239	1544	403
12	AGEB 2194	1483	702	781	513	232	1013	238
13	AGEB 2207	2968	1417	1551	988	478	2028	462
14	AGEB 2211	1418	645	773	441	303	948	167
15	AGEB 2226	2987	1414	1573	901	555	1992	440
16	AGEB 3544	4768	2231	2537	1615	999	3237	532
17	AGEB 3559	2664	1245	1419	953	374	1784	504
18	AGEB 3582	3566	1679	1887	1324	769	2371	426
19	AGEB 3614	1350	680	670	641	252	928	170
20	AGEB 3629	1762	823	939	904	204	1262	296
21	AGEB 3760	1826	844	982	959	192	1335	299
22	AGEB 4256	2224	1057	1167	826	370	1542	312
23	AGEB 5199	4007	1902	2105	1419	694	2792	521
24	AGEB 5184	3244	1576	1668	1200	649	2208	387
		73617	34555	39062	30034	12955	50550	9625

Fuente: Elaboración con información del INEGI 2020, 2023.

Mapa 6.

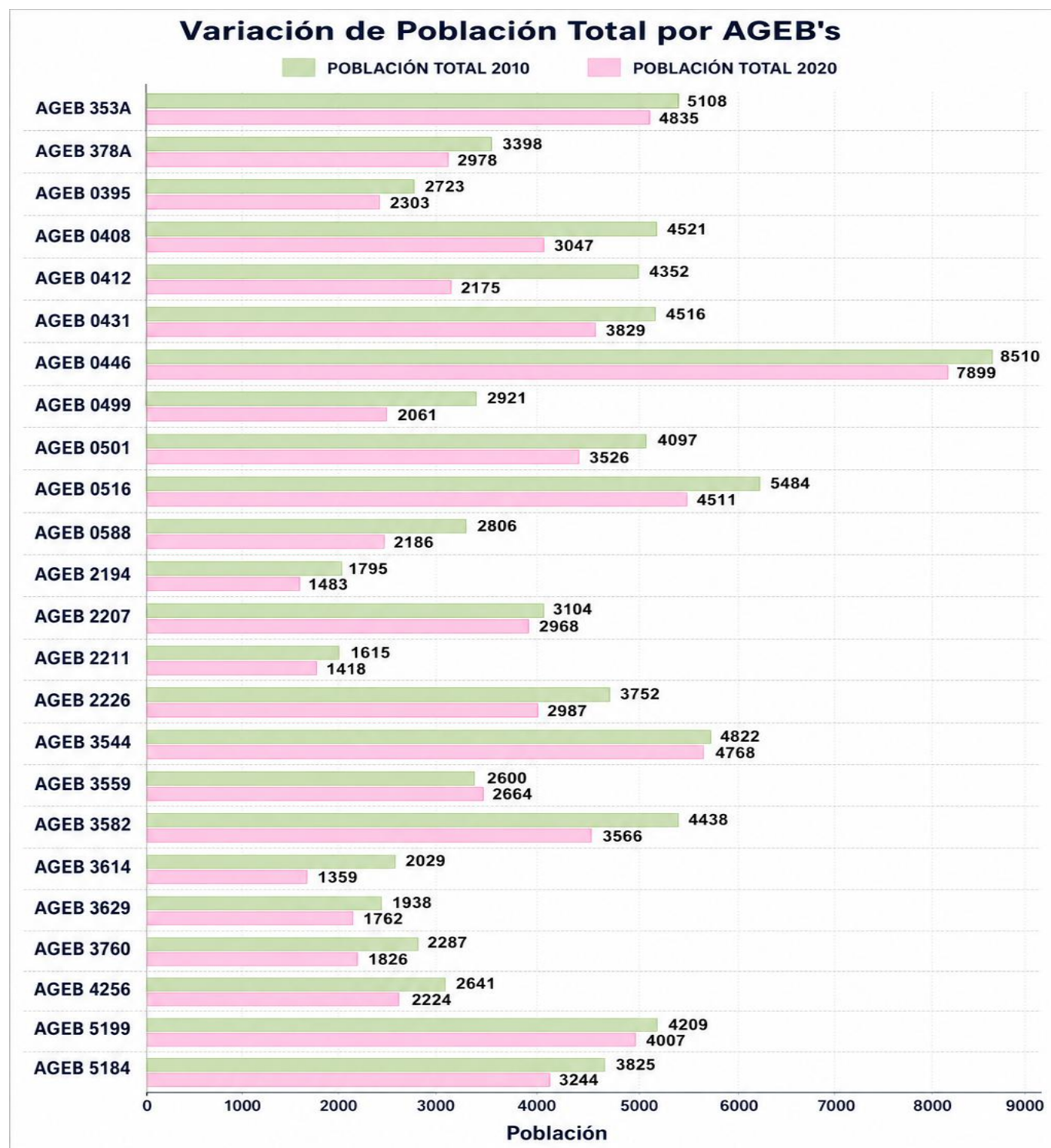
Distribución de densidad de población por AGEB en el año 2020.



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2020, 2023.

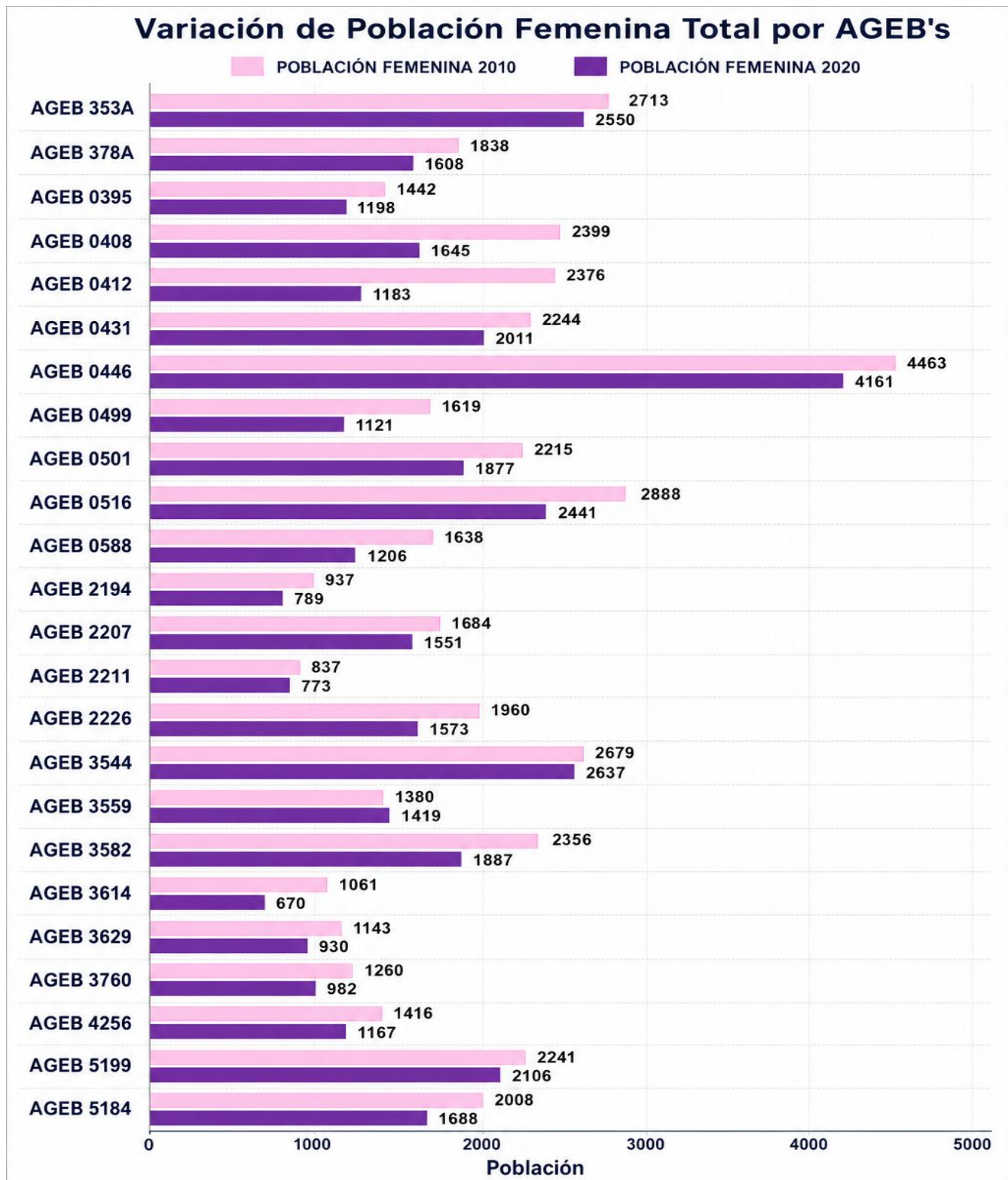
A continuación, se presentan algunas gráficas comparativas entre cada característica del 2010 y 2020:

Figura 56.



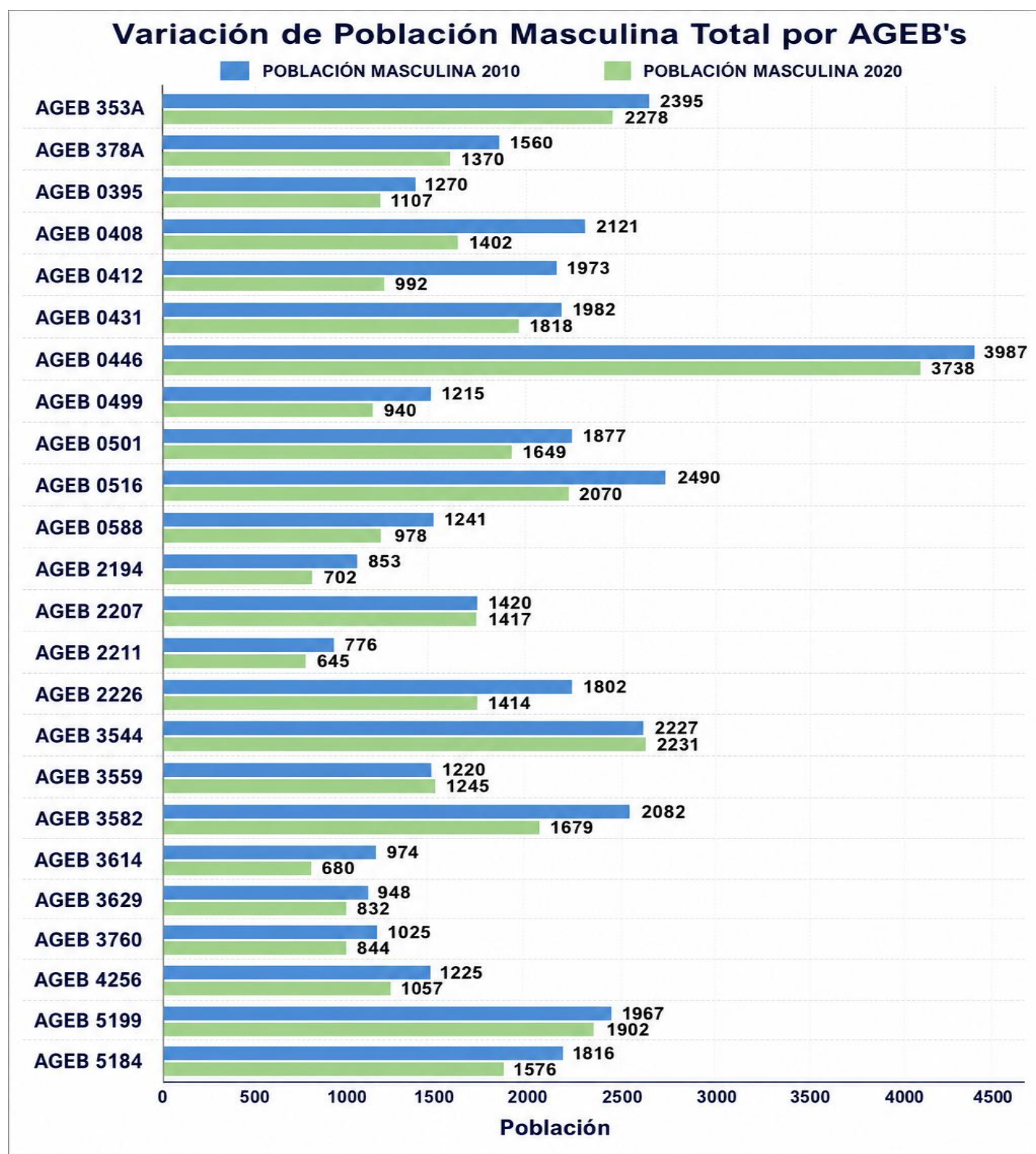
Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

Figura 57.



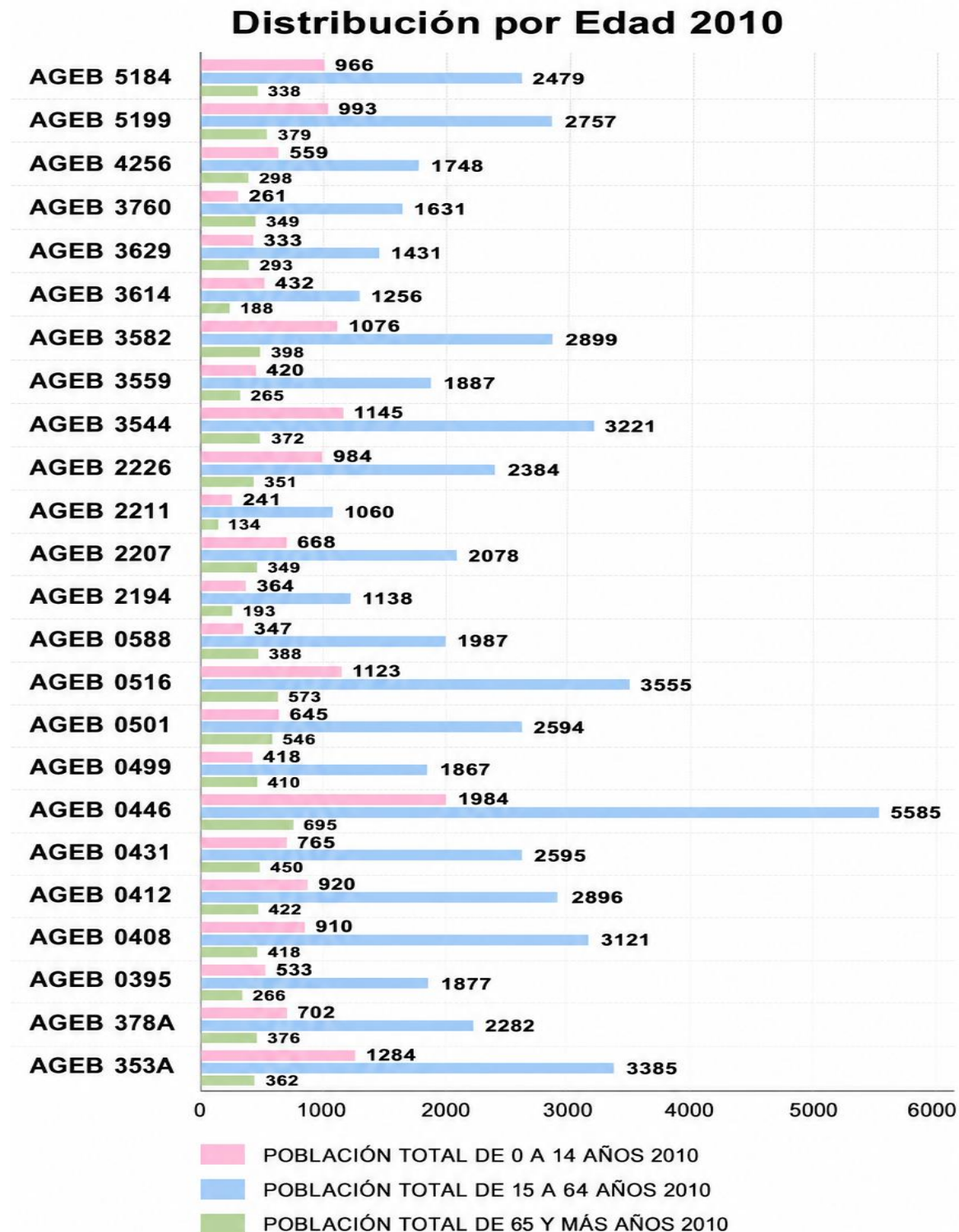
Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

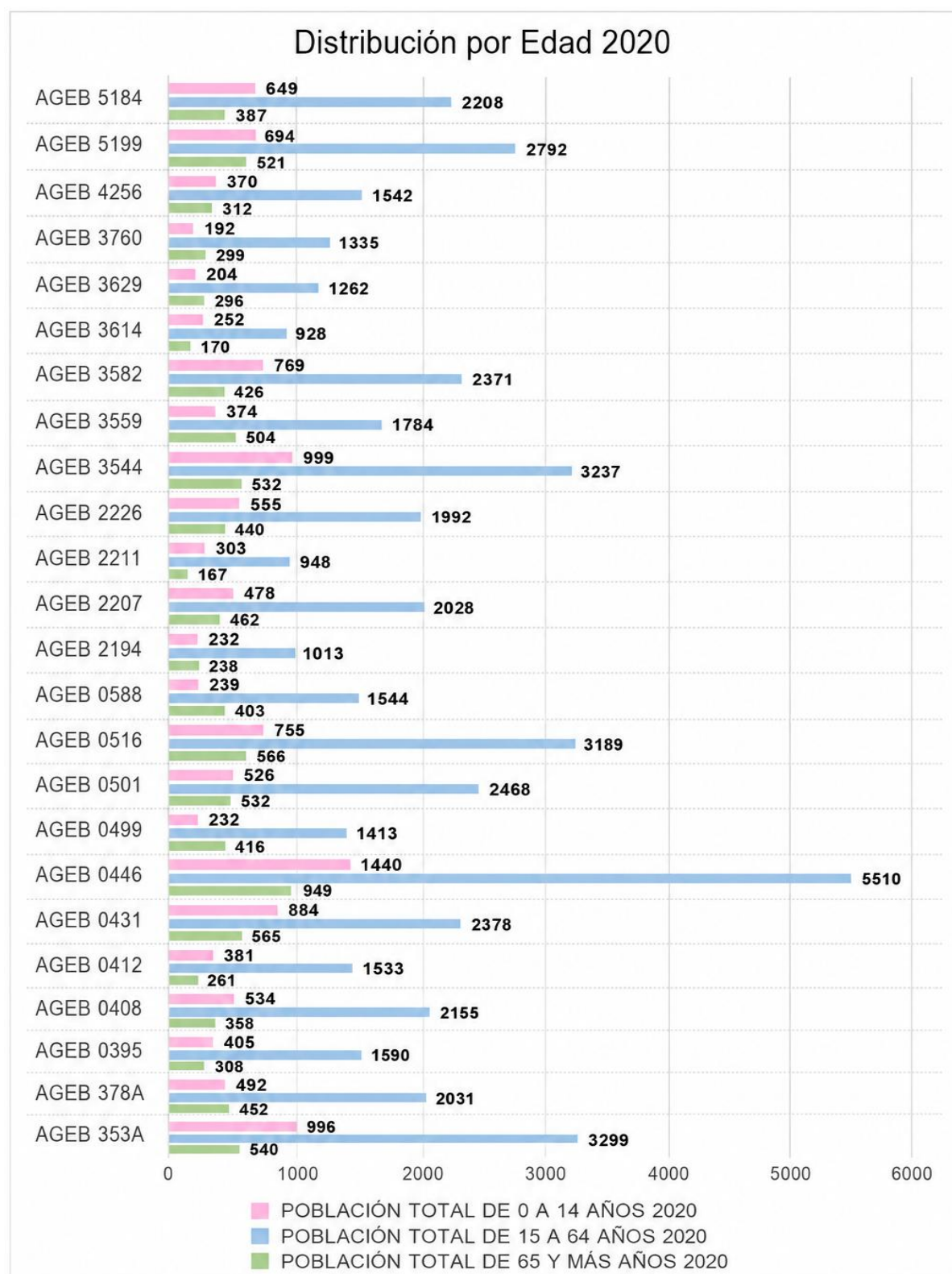
Figura 58.



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

Figura 59.

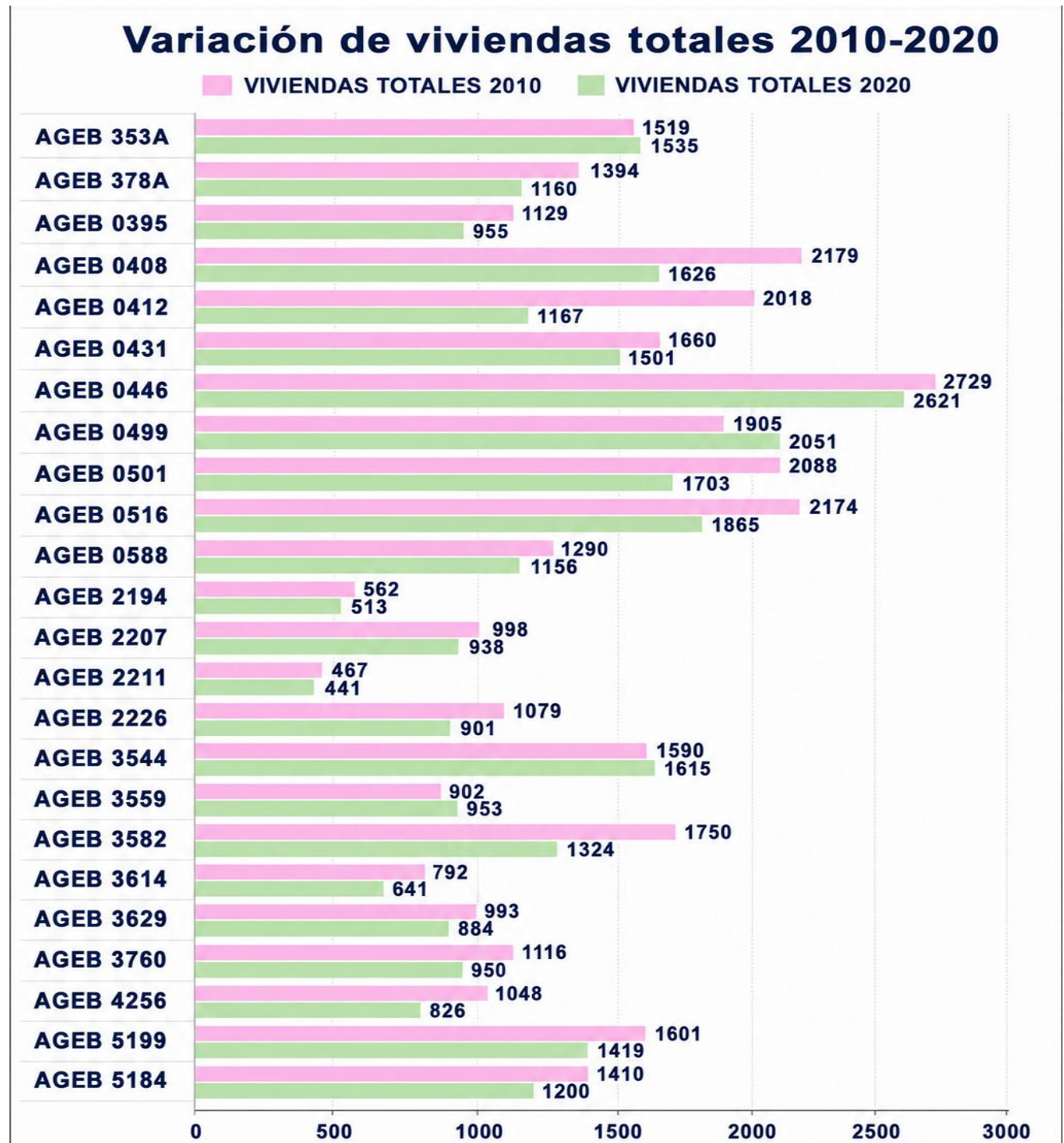




Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

Además, en relación con las viviendas totales los resultados son los siguientes entre 2010 y 2020:

Figura 60.



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2023.

Las Figuras 56 a 60 permiten identificar transformaciones relevantes en la composición demográfica y habitacional de las AGEB que conforman el Centro Histórico de Puebla entre 2010 y 2020. En términos generales, los resultados muestran una **disminución de la población residente en la mayoría de las unidades territoriales**, aunque con intensidades diferentes. Esta tendencia confirma que el Centro Histórico no presenta un comportamiento homogéneo: algunas AGEB mantienen concentraciones importantes de habitantes, mientras otras registran pérdidas más pronunciadas o niveles reducidos de población.

La variación de la población femenina sigue una tendencia similar a la población total. En la mayoría de las AGEB se observa una reducción entre 2010 y 2020, lo cual indica que la pérdida de residentes también afecta de manera significativa a las mujeres. Este resultado es relevante para la investigación, debido a que las mujeres realizan numerosos desplazamientos vinculados con actividades de cuidado, compras, trabajo, educación, trámites y acceso a servicios. Por ello, una reducción de la población femenina residente puede modificar la intensidad y temporalidad de las actividades cotidianas en las calles, aunque no necesariamente implica una disminución equivalente de mujeres usuarias del Centro Histórico.

La distribución por grupos de edad, presentada en la Figura 59, muestra que la población de **15 a 64 años continúa siendo el grupo predominante** en todas las AGEB durante ambos periodos. Esta concentración corresponde a la población en edad laboral y productiva, por lo que su presencia se relaciona con desplazamientos cotidianos hacia actividades educativas, comerciales, laborales y de servicios. No obstante, en muchas AGEB se observa una disminución de este grupo entre 2010 y 2020, en correspondencia con la pérdida general de población residente.

La población de **0 a 14 años** también presenta reducciones en una parte importante de las unidades analizadas. Esta tendencia puede asociarse con una menor presencia de hogares con infancias, cambios en la estructura familiar o el desplazamiento de familias hacia otras zonas del municipio. Desde la perspectiva urbana, una menor población infantil residente puede influir en la demanda cotidiana de escuelas, parques, áreas recreativas y espacios públicos de proximidad.

En contraste, la población de **65 años y más** muestra incrementos en distintas AGEB o una mayor participación proporcional respecto de la población total. Aunque el comportamiento varía territorialmente, los datos sugieren un proceso progresivo de envejecimiento de la población residente. Esta transformación debe considerarse en el análisis de la caminabilidad, debido a que las personas adultas mayores pueden requerir trayectos más cortos, banquetas continuas, superficies regulares, cruces con tiempos suficientes, iluminación, sombra, mobiliario para el descanso y condiciones de accesibilidad universal.

La Figura 60 muestra que la evolución de las viviendas totales no sigue exactamente el mismo comportamiento en todas las AGEB. En varias unidades se registra una disminución del número de viviendas entre 2010 y 2020, mientras que en otras se observan incrementos moderados. Esta variación puede relacionarse con procesos de abandono, cambio de uso, subdivisión de inmuebles, transformación de edificios habitacionales en establecimientos comerciales o de servicios, y construcción o incorporación de nuevas unidades de vivienda.

La comparación entre población y viviendas permite advertir que la pérdida poblacional no siempre está acompañada por una reducción proporcional del parque habitacional. En algunos sectores, el número de viviendas se mantiene relativamente estable o incluso aumenta mientras disminuye la cantidad de habitantes. Este comportamiento puede indicar una reducción del tamaño promedio de los hogares, una mayor presencia de viviendas desocupadas o de uso temporal, así como procesos de sustitución de la función residencial. No obstante, para confirmar estas posibilidades sería necesario complementar el análisis con datos específicos sobre viviendas habitadas, deshabitadas y de uso temporal.

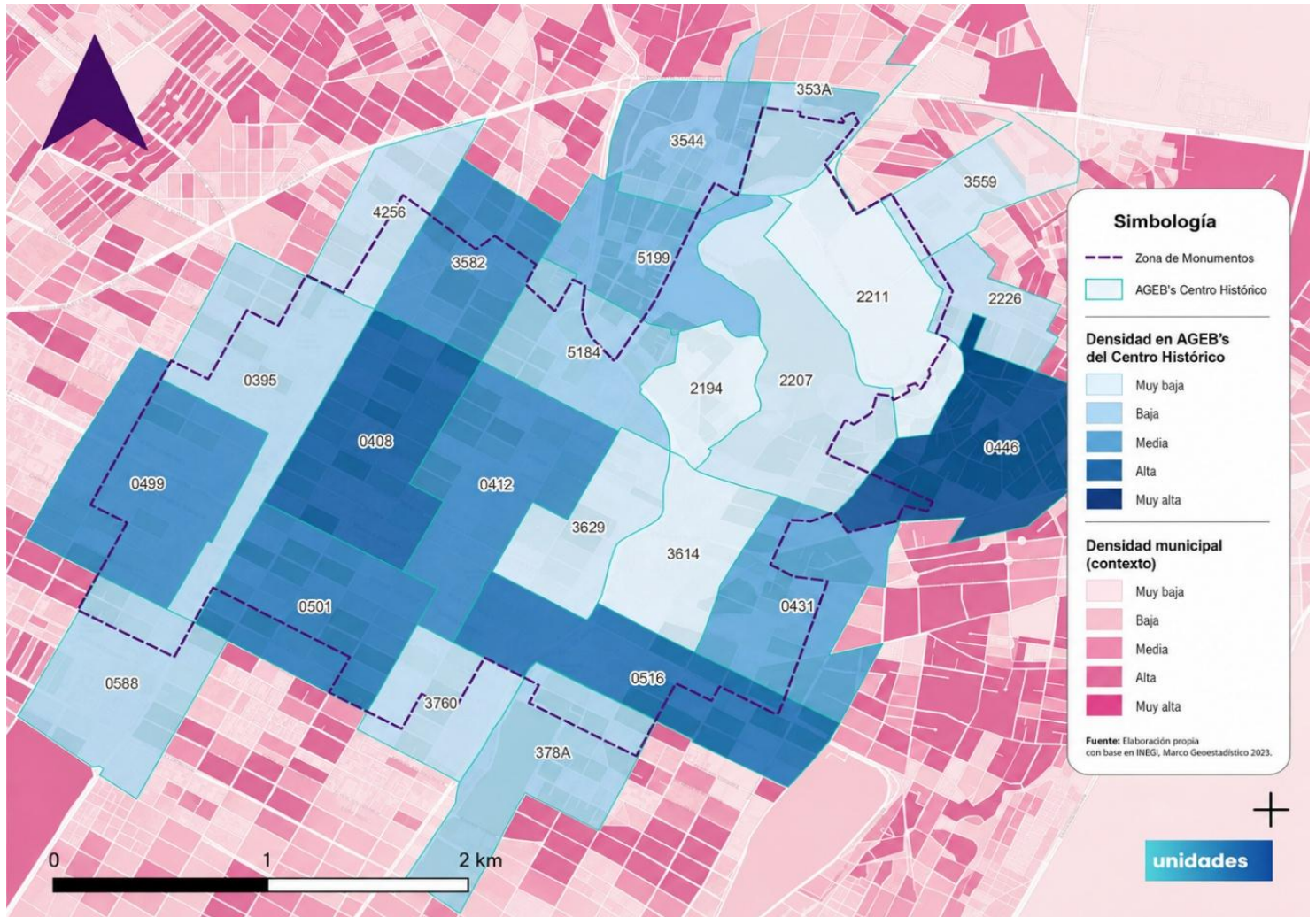
En conjunto, las figuras reflejan un proceso de **despoblamiento residencial territorialmente diferenciado**, acompañado por cambios en la estructura por edades y en la ocupación habitacional. El Centro Histórico mantiene áreas con una presencia residencial significativa, pero también sectores donde las actividades comerciales, administrativas, culturales, turísticas y de servicios adquieren mayor peso frente al uso habitacional.

Estas transformaciones tienen implicaciones directas para la caminabilidad. La reducción de habitantes permanentes puede disminuir la presencia continua de personas en determinadas calles fuera de los horarios comerciales, afectando la vigilancia natural, la percepción de seguridad y la vitalidad urbana. Al mismo tiempo, el Centro Histórico conserva una elevada capacidad de atracción de población flotante, integrada por personas trabajadoras, estudiantes, comerciantes, turistas, visitantes y usuarias del transporte público. Por ello, la evaluación de las condiciones peatonales debe considerar tanto las necesidades de la población residente como las de quienes acceden cotidianamente al área desde otras zonas de la ciudad y de la metrópoli.

La presencia de población adulta mayor y la diversidad de usuarios refuerzan la necesidad de contar con banquetas accesibles, cruces seguros, recorridos continuos, iluminación peatonal, mobiliario, vegetación y sombra. En consecuencia, la dinámica demográfica y habitacional no constituye únicamente un antecedente descriptivo, sino una variable que permite comprender quiénes utilizan el espacio público, bajo qué condiciones se desplazan y qué requerimientos deben considerarse para mejorar la caminabilidad del Centro Histórico de Puebla.

Mapa 7.

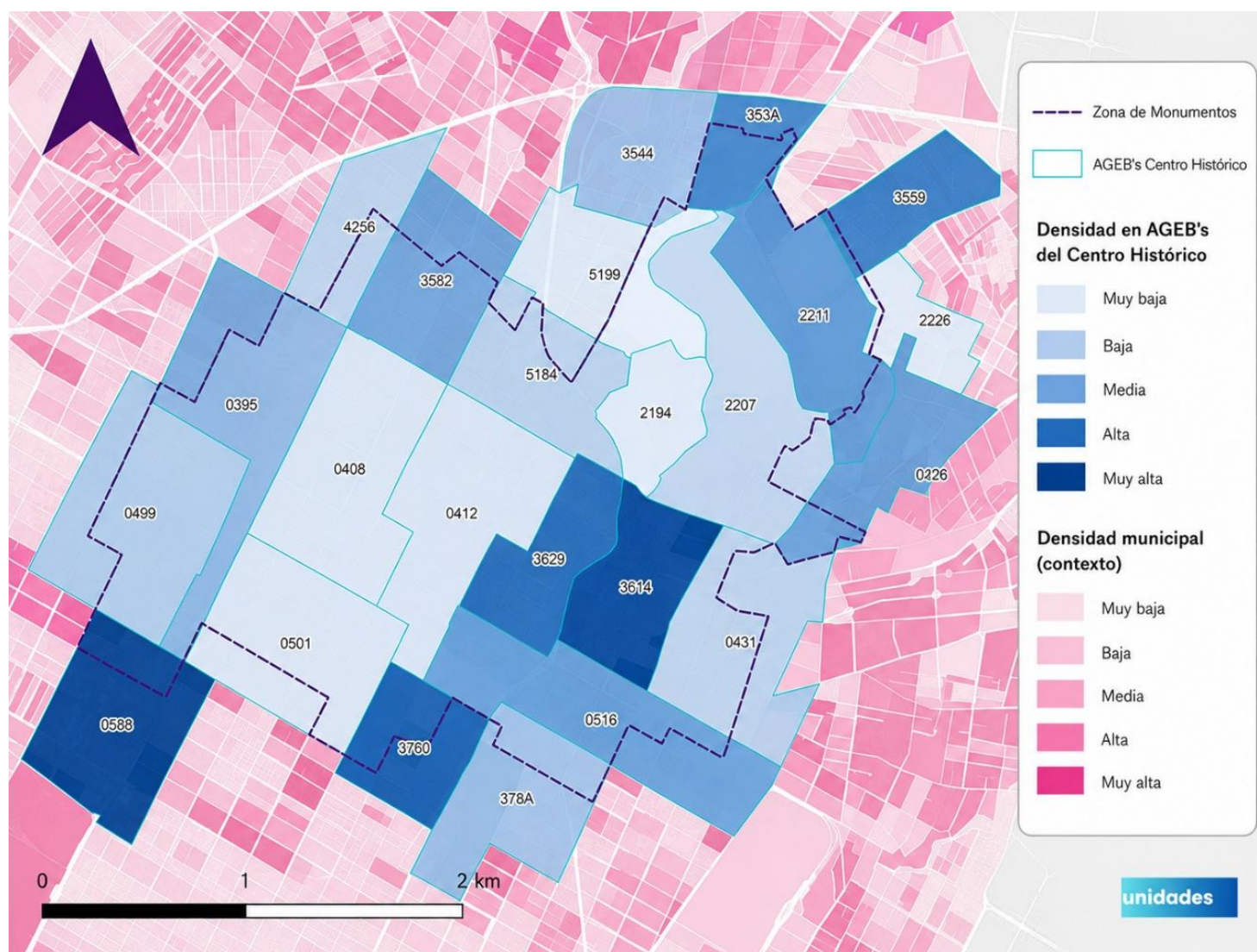
Viviendas totales por AGEB 2010



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010, 2023.

Mapa 8.

Viviendas totales por AGEB 2020.



Fuente: Elaboración con información del INEGI 2024.

La siguiente tabla en cuestión es referente a la comparativa de información entre los años 2010-2020 es decir ¿Qué sucedió con la densidad/ cantidad de población y la vivienda entre ambos años?, además de las características segmentadas por sexo y edad, permitiéndonos así conocer el comportamiento poblacional por AGEB que tuvimos en la zona del Centro Histórico de Puebla. Permitiendo llegar a conclusiones sobre su población, en términos generales el comportamiento se dio de la siguiente manera:

- Población total 2020- 2010: **-14,034**
- Población masculina 2020-2010: **-5,875**
- Población femenina 2020-2010: **-7,693**
- Viviendas totales 2020- 2010: **-4,359**
- Población total de 0 a 14 años 2020- 2010: **-5,288**
- Población total de 15 a 64 años 2020- 2010: **-7,163**
- Población total de 65 y más años 2020- 2010: **812**

Tabla 5.
Comparativa de datos resta de 2020- 2010.

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBTOT 2020-2010	POBLACIÓN TOTAL MASCULINA 2020-2010	POBLACIÓN TOTAL FEMENINA 2020-2010	VIVIENDAS TOTALES 2020-2010	POBLACIÓN TOTAL DE 0 A 14 AÑOS 2020 - 2010	POBLACIÓN TOTAL DE 15 A 64 AÑOS 2020-2010	POBLACIÓN TOTAL DE 65 Y MÁS AÑOS 2020-2010
1	AGEB 353A	-273	-119	-154	36	-288	-86	178
2	AGEB 378A	-420	-190	-230	-234	-210	-251	76
3	AGEB 0395	-420	-163	-246	-174	-128	-287	42
4	AGEB 0408	-1474	-719	-754	-553	-376	-966	-60
5	AGEB 0412	-2177	-981	-1193	-851	-539	-1363	-161
6	AGEB 0431	-687	-164	-233	-159	119	-217	115
7	AGEB 0446	-611	-229	-382	-108	-544	-75	254
8	AGEB 0499	-860	-279	-498	146	-186	-454	6
9	AGEB 0501	-571	-228	-338	-385	-119	-126	-493
10	AGEB 0516	-973	-420	-547	-319	-368	-366	-7
11	AGEB 0588	-620	-263	-330	-134	-108	-443	15
12	AGEB 2194	-312	-151	-156	-49	-132	-125	45
13	AGEB 2207	-136	-3	-133	-10	-190	-50	113
14	AGEB 2211	-197	-131	-64	-26	-108	-112	33
15	AGEB 2226	-765	-388	-377	-178	-429	-392	89
16	AGEB 3544	-54	4	-42	25	-146	16	160
17	AGEB 3559	64	25	39	51	-46	-103	239
18	AGEB 3582	-872	-403	-469	-426	-307	-528	28
19	AGEB 3614	-679	-294	-381	-151	-180	-328	-18
20	AGEB 3629	-336	-125	-204	-89	-129	-169	3
21	AGEB 3760	-461	-181	-278	-157	-69	-296	-50
22	AGEB 4256	-417	-168	-249	-222	-189	-206	14
23	AGEB 5199	-202	-65	-136	-182	-299	35	142
24	AGEB 5184	-581	-240	-338	-210	-317	-271	49
		-14034	-5875	-7693	-4359	-5288	-7163	812

Fuente: Elaboración con información del INEGI 2010 y 2020, 2024.

Conclusiones y apreciaciones del análisis de población

- De los AGEB con incidencia mínima en C.H el 446 es el que tiene una mayor aglomeración de población **8,510 (2010) y 7,899 (2020)**
- De los AGEB con incidencia media en C.H el 516 es el que tiene mayor aglomeración de población **5,484 (2010) y 5,411 (2020)**
- De los AGEB que se encuentran totalmente dentro del polígono del C.H el 408 es el que contiene mayor aglomeración de población **4,521 (2010) y para 2020** la zona central del polígono tuvo una importante disminución de población a llegar a 3,047.
- En todos los AGEB existió una disminución de población entre 2010 y 2020.
- De 2010 a 2020 las viviendas se desplazaron a la zona periférica del CH: 2010- AGEB 446, 408, 501, 412, 499 y 516- 2020- AGEB 3629, 3614, 3760 y 588
- En relación con la población existe una disminución total entre ambos años de **14,034**, de los cuales la mayoría fueron población femenina con un total de **7,693** mientras que hombres fueron un total de: **5,875**, en relación con la edad entre 0 y 64 años existe una disminución mientras que los mayores de 65 años permanecen en el Centro Histórico, aumentando con **812**.
- La población del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla ha disminuido, además que es posible apreciar un desplazamiento de los AGEB centrales hacía los AGEB de la periferia del Centro, es decir los primeros cuadrantes del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla no cuentan con una densidad de población alta, y disminuyo en los últimos 10 años.

En síntesis, la evolución demográfica y territorial de Puebla permite comprender el cambio de escala experimentado por la ciudad y la transformación funcional del Centro Histórico. Aunque dejó de representar la totalidad del espacio urbanizado, mantuvo su carácter de centralidad y su capacidad para concentrar actividades, servicios y flujos de movilidad. A partir de este contexto general, el análisis se enfoca en la dinámica poblacional reciente del Centro Histórico, particularmente durante el periodo 2010–2020, con el propósito de identificar las características de la población residente y su relación con las condiciones de movilidad peatonal del área de estudio.

3.4. Dinámica de actividades en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla

Las ciudades modernas son complejas y multifacéticas, funcionando como el corazón de la vida social, económica y cultural de una nación. Para que una ciudad opere de manera eficiente y satisfactoria para sus habitantes, es esencial que se aborden y se integren adecuadamente aspectos recreativos, educativos, económicos y de cuidado. Estos componentes son fundamentales para crear entornos urbanos sostenibles, inclusivos y prósperos.

El Centro Histórico de Puebla es un espacio de **complejidad social**, donde conviven procesos de modernización, desarrollo económico y conservación del patrimonio, pero también desigualdad, migración y segregación social. La interacción de estos factores define las dinámicas que configuran tanto la vida de sus habitantes como su relación con la ciudad y el país en su conjunto, algunos de ellos son desglosados a continuación para dar contexto:

Tabla 6.

Procesos sociales prioritarios en el Centro Histórico del municipio de Puebla

Proceso	Descripción	Impacto
Gentrificación	El proceso de gentrificación es evidente en muchas partes del Centro Histórico. La renovación urbana, la llegada de inversiones privadas y la mejora de infraestructura hacen que algunas áreas históricas aumenten su valor inmobiliario. Esto lleva a la expulsión de poblaciones de bajos recursos que no pueden afrontar el incremento en los precios de la vivienda, siendo reemplazados por clases medias y altas.	El desplazamiento de residentes tradicionales afecta la cohesión social y la identidad histórica del Centro, aunque mejora la calidad de algunos servicios urbanos.
Turismo y patrimonialización	El Centro Histórico de Puebla es un Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, lo que ha impulsado el turismo. El aumento de visitantes nacionales e internacionales genera un proceso de	Se crea una economía basada en el turismo, pero también se pueden ver cambios en el uso de espacios públicos,

	patrimonialización , donde las dinámicas económicas y culturales se enfocan en el turismo, generando empleos en restaurantes, hoteles y servicios turísticos.	transformando áreas residenciales en zonas comerciales promoviendo el aumento de valor del suelo y pérdida de población residente.
Segregación y desigualdad social	A pesar de su valor patrimonial y el desarrollo económico asociado al turismo y la inversión, el Centro Histórico es también un espacio de desigualdad social . Existen zonas bien conservadas, pero también áreas que padecen de deterioro, pobreza y marginación. Algunos sectores están habitados por grupos vulnerables que viven en condiciones precarias, con acceso limitado a servicios básicos.	Esta situación refuerza la segregación social , ya que coexisten comunidades con distintos niveles de acceso a bienes y servicios en el mismo espacio geográfico.
Migración y movilidad poblacional	El Centro Histórico atrae a migrantes rurales y urbanos , que ven en la zona una oportunidad para empleos en comercio informal, construcción y servicios. Esta migración interna y externa genera un flujo constante de personas , tanto en términos de residencia como en la búsqueda de mejores oportunidades laborales.	La movilidad poblacional aumenta la demanda de vivienda, empleo y servicios públicos, pero también alimenta dinámicas de informalidad y precariedad laboral.
Cultura popular y apropiación del espacio público	El Centro Histórico es un espacio donde se da una intensa apropiación del espacio público por parte de la población. Desde festividades	Estas prácticas refuerzan la identidad local y mantienen vivas

	tradicionales como las posadas, desfiles, y manifestaciones culturales , hasta eventos religiosos, el Centro es un punto de referencia para actividades sociales y culturales.	tradiciones que dan sentido de pertenencia a los residentes. Sin embargo, en ocasiones, la saturación de eventos puede generar conflictos en el uso del espacio público.
Comercio informal y formal	El comercio informal es un proceso social clave en el Centro Histórico. Vendedores ambulantes ocupan espacios públicos para ofrecer productos, lo que genera tensiones con autoridades y comerciantes formales. Este fenómeno es común en zonas de alta afluencia, donde los precios de los productos en el comercio informal suelen ser más bajos.	Aunque el comercio informal proporciona sustento a miles de personas, también provoca tensiones sobre el control del espacio público y genera competencia desleal para los negocios formales.
Rescate y preservación del patrimonio cultural	El esfuerzo por preservar el patrimonio arquitectónico e histórico de la ciudad genera un proceso continuo de restauración y conservación de edificios y monumentos. Este proceso está liderado por tanto por el gobierno como por iniciativas privadas y organizaciones internacionales.	Este rescate histórico busca mantener la identidad cultural del Centro Histórico, pero también puede llevar a la "museificación" del área, en la que la vida cotidiana de los habitantes se ve alterada para satisfacer las necesidades turísticas.
Política y movilización social	El Centro Histórico es un espacio simbólico para la movilización social y las actividades políticas en Puebla. Las marchas, protestas y	Este tipo de actividades fomenta la participación política y la reivindicación

	mítines suelen tener lugar en esta zona debido a su relevancia histórica y visibilidad. Aquí convergen sindicatos, movimientos sociales y organizaciones civiles que buscan visibilizar sus demandas.	de derechos por parte de diversos sectores de la población, aunque también puede generar conflictos con la vida cotidiana y el comercio en la zona.
Inseguridad y procesos de marginalidad	El Centro Histórico también enfrenta problemas relacionados con la inseguridad , particularmente en zonas con menos desarrollo o donde predominan la pobreza y el desempleo. Estos problemas están relacionados con el crecimiento de actividades delictivas menores, como robos y la venta de productos ilegales.	La inseguridad genera un ambiente de vulnerabilidad para ciertos sectores de la población y afecta el atractivo del Centro tanto para residentes como para turistas. Poniendo en contexto estos procesos que se dan en el Centro Histórico y a final de analizar el impacto que tienen las condiciones de caminabilidad

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental y estadística de INEGI, los instrumentos de planeación urbana del municipio de Puebla, los documentos de gestión y conservación del Centro Histórico, la literatura especializada consultada y los resultados del trabajo de campo, 2025.

Sin embargo, para el presente estudio y desarrollo de procesos a estudiar entorno a la caminabilidad del Centro Histórico de la ciudad de Puebla se priorizaron 4 ámbitos de actividades. Los ámbitos **educativo, recreativo, económico y del cuidado** son fundamentales en el desarrollo integral de una ciudad, ya que permiten la formación de capital humano, fomentan la cohesión social, promueven el bienestar económico y aseguran la calidad de vida de sus habitantes. Para el presente análisis se realizó una clasificación por ámbito de las unidades económicas por AGEB correspondientes a los años 2010- 2020, a partir de criterios de

clasificación ya considerados por el DENUE, además del criterio de economía local correspondiente a un máximo de 30 empleados, a continuación, es desglosado el análisis de cada ámbito por AGEB:

Tabla 7.

Análisis de Unidades Económicas por ámbito por AGEB en el año 2010.

Fuente:

DENUE

INEGI 2010, 2024.

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO EDUCATIVO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO ECONOMICO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2010
1	AGEB 353A	5108	18	134	9	16
2	AGEB 378A	3398	15	122	6	26
3	AGEB 0395	2723	13	283	12	48
4	AGEB 0408	4521	62	1248	160	250
5	AGEB 0412	4352	59	1866	166	226
6	AGEB 0431	4516	18	396	39	45
7	AGEB 0446	8510	34	289	18	38
8	AGEB 0499	2921	76	368	32	63
9	AGEB 0501	4097	70	550	35	79
10	AGEB 0516	5484	32	473	36	34
11	AGEB 0588	2806	29	335	21	106
12	AGEB 2194	1795	3	35	3	6
13	AGEB 2207	3104	14	49	9	5
14	AGEB 2211	1615	3	17	3	0
15	AGEB 2226	3752	11	80	3	5
16	AGEB 3544	4822	14	135	9	17
17	AGEB 3559	2600	9	52	5	10
18	AGEB 3582	4438	8	179	11	25
19	AGEB 3614	2029	5	117	13	18
20	AGEB 3629	2098	40	328	105	36
21	AGEB 3760	2287	18	201	15	39
22	AGEB 4256	2641	14	170	6	10
23	AGEB 5199	4209	6	89	8	11
24	AGEB 5184	3825	21	173	7	15

Tabla 8.
Análisis de Unidades Económicas por ámbito por AGEB en el año 2020.

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO EDUCATIVO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO ECONOMICO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2020
1	AGEB 353A	4835	16	167	7	10
2	AGEB 378A	2978	0	0	0	0
3	AGEB 0395	2303	14	428	15	34
4	AGEB 0408	3047	66	1638	101	217
5	AGEB 0412	2175	70	2760	155	165
6	AGEB 0431	3829	17	564	16	27
7	AGEB 0446	7899	31	344	12	30
8	AGEB 0499	2061	68	559	48	79
9	AGEB 0501	3526	67	776	67	92
10	AGEB 0516	4511	25	509	96	28
11	AGEB 0588	2186	32	445	19	69
12	AGEB 2194	1483	4	46	2	3
13	AGEB 2207	2968	16	59	11	3
14	AGEB 2211	1418	3	41	19	0
15	AGEB 2226	2987	6	51	7	5
16	AGEB 3544	4768	14	177	3	7
17	AGEB 3559	2664	6	57	5	8
18	AGEB 3582	3566	6	203	5	15
19	AGEB 3614	1350	7	166	23	11
20	AGEB 3629	1762	51	402	208	25
21	AGEB 3760	1826	13	366	18	35
22	AGEB 4256	2224	12	214	6	3
23	AGEB 5199	4007	11	137	10	8
24	AGEB 5184	3244	24	250	11	17

Fuente: DENUE INEGI 2010, 2024.

3.4.1. Ámbito Educativo

La educación es la columna vertebral del desarrollo y progreso de cualquier ciudad, instituciones educativas de calidad, desde las escuelas primarias hasta las universidades, son esenciales para formar a ciudadanos informados, competentes y preparados para enfrentar los desafíos del futuro.

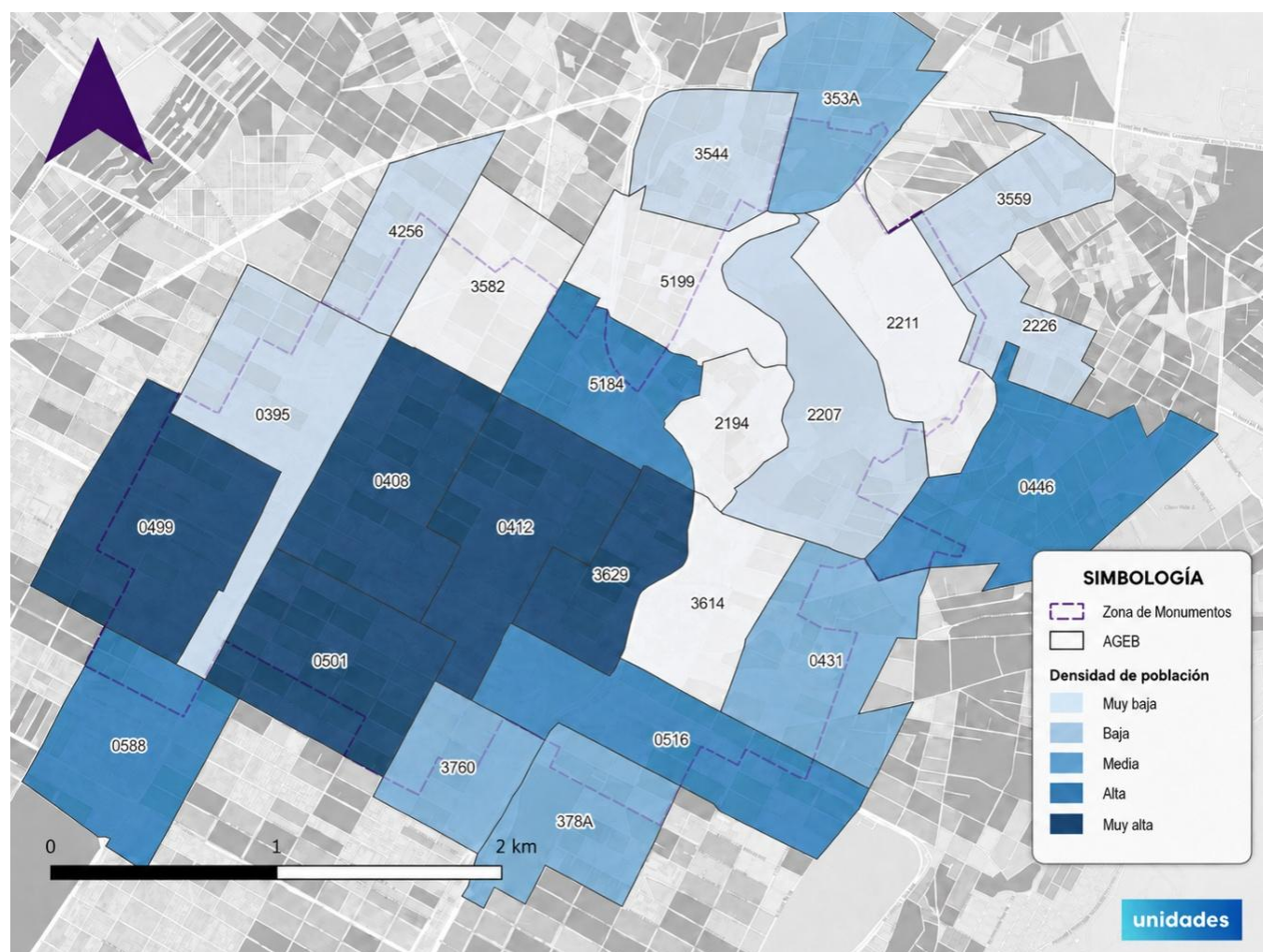
La educación no solo proporciona habilidades y conocimientos técnicos, sino que también fomenta valores, pensamiento crítico y creatividad.

- **Desarrollo del Capital Humano:** Un sistema educativo sólido forma a individuos capacitados y preparados para contribuir de manera efectiva a la economía y la sociedad. La educación de calidad mejora las oportunidades de empleo, aumenta los ingresos y reduce la pobreza. Además, fomenta la innovación y el emprendimiento, elementos cruciales para el crecimiento económico sostenible.
- **Atracción de Talento y Empresas:** Ciudades con buenas instituciones educativas atraen tanto a familias que buscan una buena educación para sus hijos como a empresas que necesitan una fuerza laboral calificada. Esto crea un ciclo virtuoso donde la presencia de talento atrae a más empresas, y la presencia de empresas de alta calidad genera más oportunidades para los residentes.
- **Equidad y Justicia Social:** La educación es una herramienta poderosa para reducir las desigualdades sociales y promover la movilidad social. Proporcionar acceso equitativo a una educación de calidad es esencial para garantizar que todos los ciudadanos tengan las mismas oportunidades de éxito, independientemente de su origen socioeconómico.

Entre las Unidades Económicas existentes en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla se contemplan escuelas del sector público y privado, así como establecimientos de fomento educativo como bibliotecas y librerías, tanto en el año 2010 como 2020 (Anexo 1), sin embargo, las unidades económicas consideradas para este ejercicio son las representadas como economías locales que cuentan con un máximo de 30 empleados (Mapa 9 y 10).

Mapa 9.

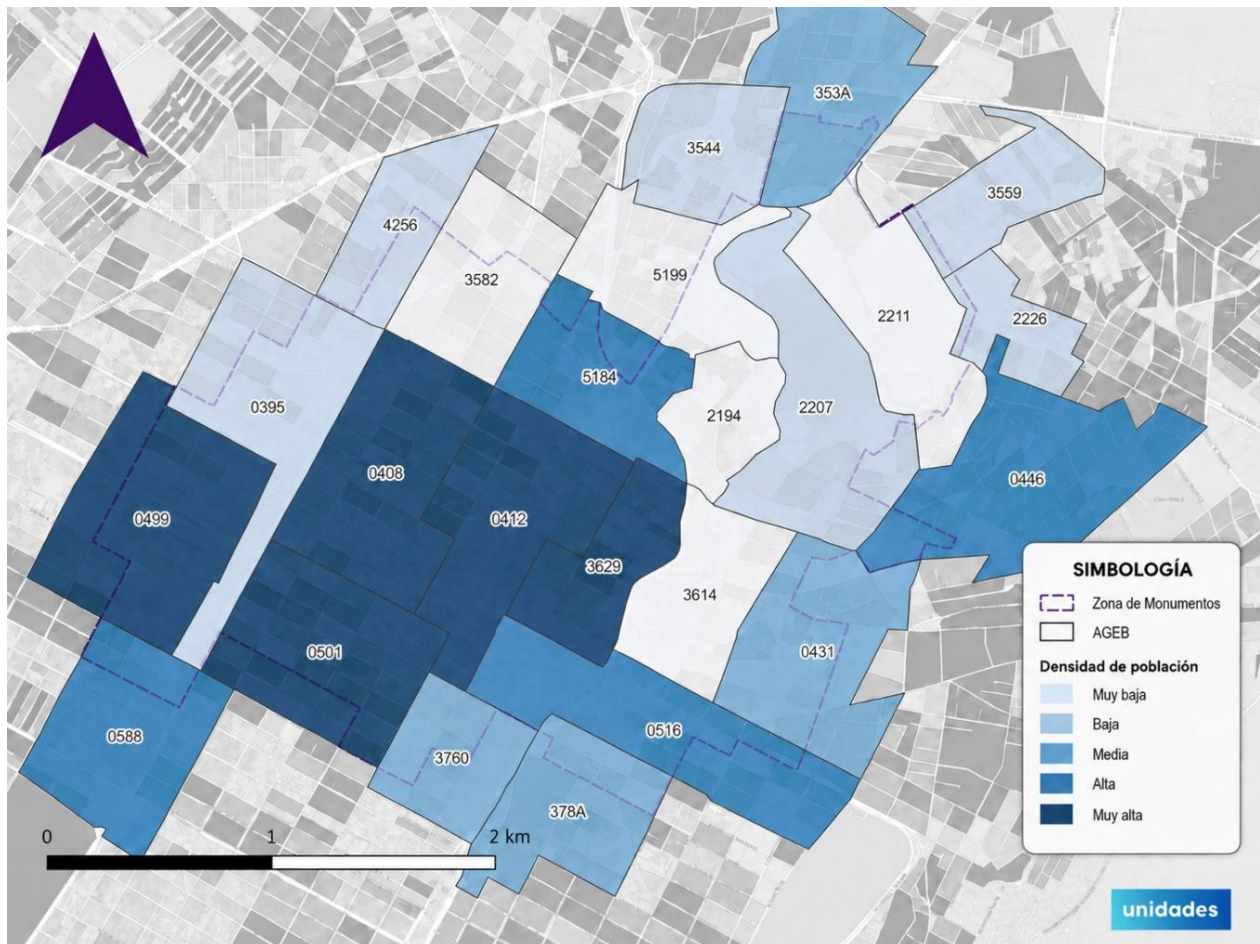
Análisis de Unidades Económicas del ámbito educativo por AGEB en el año 2010.



Fuente: DENE INEGI 2010, 2024.

Mapa 10.

Análisis de Unidades Económicas del ámbito educativo por AGEB en el año 2020.



Fuente: DENUE INEGI 2020, 2024.

En el Centro Histórico de Puebla, existen diversas unidades económicas en materia educativa que desempeñan un papel fundamental en la formación y desarrollo del capital humano. Entre estas se encuentran escuelas y universidades, como la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), que ofrecen una amplia gama de programas académicos y son cruciales para la formación profesional de los estudiantes. También hay centros de capacitación que imparten cursos y talleres para el desarrollo de habilidades específicas, lo cual es esencial para mejorar la empleabilidad en el mercado laboral.

Las librerías y editoriales, además de vender libros, suelen organizar actividades culturales, talleres y cursos que fomentan la lectura y el conocimiento. Asimismo, hay academias de idiomas

que ofrecen enseñanza de lenguas extranjeras, cada vez más relevantes en un mundo globalizado. Algunos centros de investigación vinculados a universidades contribuyen al avance del conocimiento educativo, buscando la mejora continua de los métodos de enseñanza.

La importancia de estas unidades económicas radica en su capacidad para promover el desarrollo humano al formar habilidades y competencias necesarias para la integración social y laboral. Además, enriquecen la vida cultural de la ciudad, creando un ambiente que valora la educación continua y la búsqueda del conocimiento. Por último, al generar talento local, estas instituciones impactan positivamente la economía regional al preparar a futuros profesionales que aportan a diversas industrias.

En el Centro Histórico de Puebla, existen importantes escuelas como las del listado que se encuentran a continuación:

1. **Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP)** - Es una de las instituciones más importantes de educación superior en Puebla, ofreciendo una amplia variedad de carreras y programas de posgrado.
2. **Colegio de San Juan de Letrán** - Fundado en el siglo XVI, este colegio tiene una rica historia y ha sido un pilar del sistema educativo en la región.
3. **Instituto Oriente de Puebla** - Con una sólida reputación en educación primaria y secundaria, ofrece una formación integral a sus estudiantes.
4. **Escuela de Artes Plásticas y Diseño de la BUAP** - Con un enfoque en las artes, esta escuela forma a numerosos artistas y diseñadores en diversas disciplinas.
5. **Escuela Superior de Música del Estado de Puebla** - Especializada en la formación musical, esta escuela ha contribuido al desarrollo del talento musical en la ciudad.

3.4.2. Ámbito Económico

El desarrollo económico es el motor que impulsa el crecimiento y la prosperidad de una ciudad. Una economía robusta proporciona empleo, genera ingresos y mejora la calidad de vida de los ciudadanos. La diversificación económica, que incluye sectores como la industria, el comercio, los servicios y la tecnología, asegura que la ciudad sea resistente a las fluctuaciones del mercado y capaz de adaptarse a los cambios globales.

- **Generación de Empleo:** Una economía dinámica crea empleos y oportunidades para los ciudadanos, lo que reduce la tasa de desempleo y mejora el nivel de vida. La disponibilidad de empleo también atrae a nuevos residentes, lo que contribuye al crecimiento de la ciudad.
- **Innovación y Competitividad:** Las ciudades con economías vibrantes fomentan la innovación y la competitividad. La inversión en investigación y desarrollo, así como en nuevas tecnologías, permite a las empresas mejorar su productividad y eficiencia, posicionando a la ciudad como un líder en el mercado global.
- **Inversión en Infraestructura:** El desarrollo económico también permite a las ciudades invertir en infraestructura crítica, como transporte, comunicaciones, y servicios públicos. Una infraestructura bien desarrollada es esencial para el funcionamiento eficiente de la ciudad y para atraer nuevas inversiones.
- **Sostenibilidad:** Una economía diversificada y robusta permite a las ciudades invertir en iniciativas sostenibles, como energías renovables, transporte público eficiente y gestión de residuos. Estas inversiones son cruciales para reducir el impacto ambiental de la ciudad y promover un desarrollo sostenible a largo plazo.

En el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, además de las unidades económicas relacionadas con la salud, recreativas/turísticas y educativas, existen diversas otras categorías que contribuyen a la economía local. Estas incluyen:

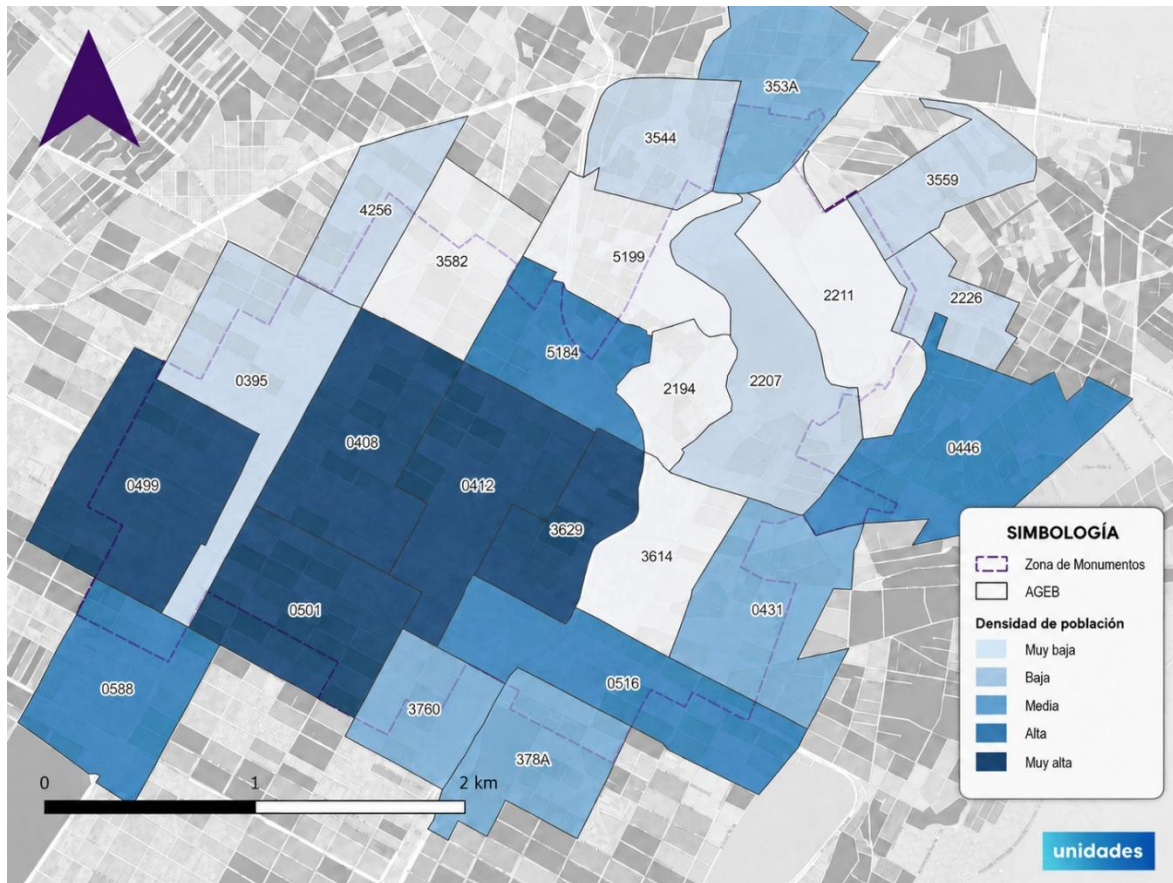
1. **Comercio Minorista:** Hay una gran cantidad de tiendas que venden productos diversos, desde ropa y calzado hasta artesanías y productos típicos de Puebla, como talavera.
2. **Restaurantes y Cafés:** La oferta gastronómica es variada, con establecimientos que van desde comida tradicional poblana hasta opciones internacionales, lo que atrae tanto a locales como a turistas.
3. **Servicios Financieros:** Incluye bancos, casas de cambio y otras instituciones que ofrecen servicios financieros a personas y empresas.
4. **Oficinas y Servicios Profesionales:** Esto abarca despachos contables, agencias de publicidad, consultorías y otros servicios profesionales.

5. **Construcción y Bienes Raíces:** Empresas dedicadas a la construcción, así como agencias inmobiliarias, que juegan un rol importante en el desarrollo urbano de la zona.
6. **Transporte y Logística:** Empresas de transporte que facilitan la movilidad de personas y mercancías, así como servicios de mensajería y paquetería.
7. **Tecnología y Servicios Digitales:** Negocios que ofrecen servicios de tecnología, como desarrollo de software, diseño web y consultoría IT.
8. **Industria textil y confección:** El Centro Histórico concentra establecimientos dedicados al diseño, confección, fabricación, comercialización y distribución de prendas de vestir, uniformes, textiles y productos relacionados. Esta actividad representa uno de los sectores económicos tradicionales de la ciudad y mantiene una estrecha relación con el comercio mayorista y minorista, además de generar una importante fuente de empleo y dinamizar la economía local.

Estas unidades económicas son esenciales para el funcionamiento y dinamismo del Centro Histórico de Puebla, proporcionando empleo y contribuyendo a la identidad cultural y económica de la región (Mapa 11 y 12).

Mapa 11.

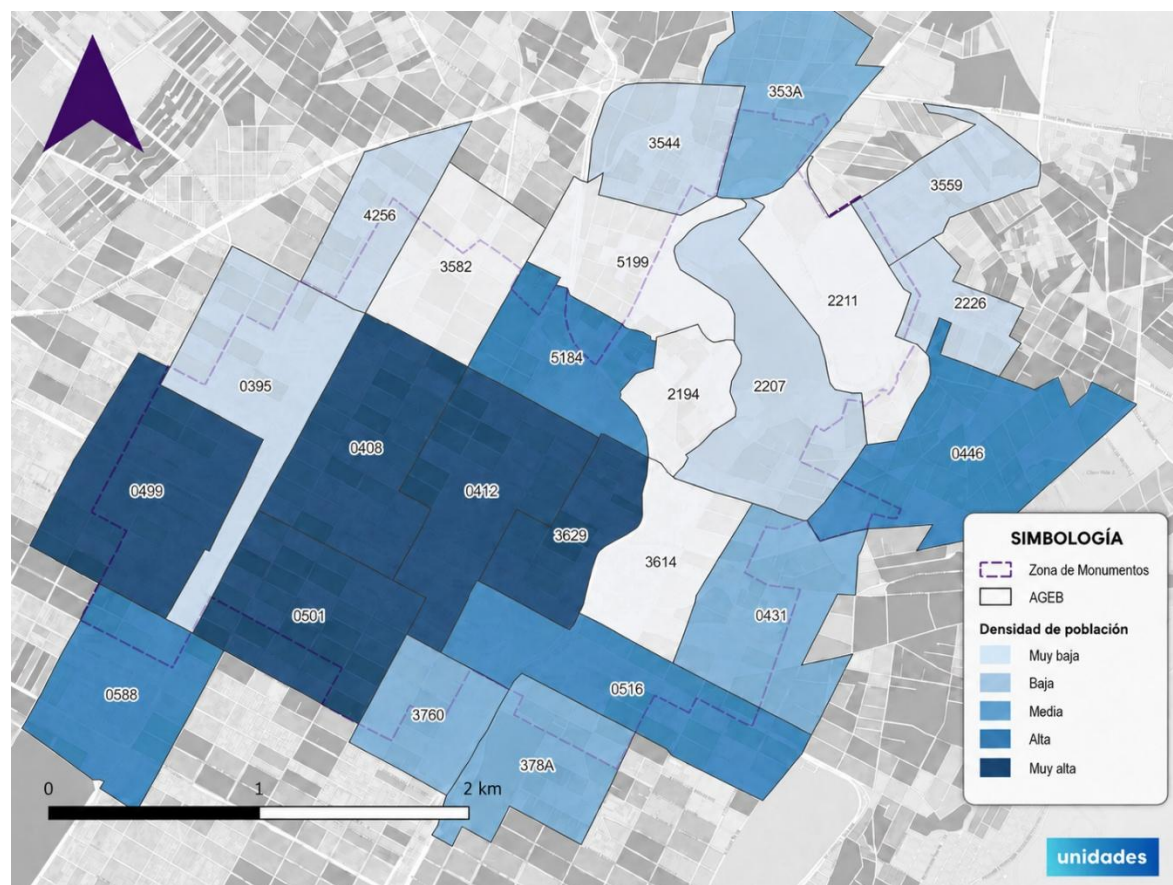
Análisis de Unidades Económicas generales por AGEB en el año 2010.



Fuente: DENU E INEGI 2010, 2024.

Mapa 12.

Análisis de Unidades Económicas generales por AGEB en el año 2020.



Fuente: DENUE INEGI 2020, 2024.

En este sentido los tipos de unidades económicas más importantes y grandes en el Centro Histórico de Puebla:

- Tiendas de Ropa y Calzado
- Restaurantes
- Cafés y Panaderías
- Tiendas de Artesanías
- Supermercados
- Bancos
- Tiendas de Electrónicos y Tecnología
- Servicios Profesionales y Consultorías

Estos tipos de unidades económicas son fundamentales para la dinámica económica del Centro Histórico de Puebla.

3.4.3. Ámbito Recreativo

Las actividades recreativas juegan un papel crucial en el bienestar y la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. Espacios como parques, centros deportivos, teatros, museos y áreas de entretenimiento no solo ofrecen lugares para el ocio y el esparcimiento, sino que también fomentan la salud mental y física de la población. La recreación permite a las personas relajarse, desconectar del estrés cotidiano y revitalizarse, lo que es esencial para una vida equilibrada y saludable.

- **Beneficios Físicos y Mentales:** Las actividades recreativas, como el ejercicio físico en parques o gimnasios, ayudan a reducir el riesgo de enfermedades crónicas, mejoran la condición cardiovascular y fortalecen el sistema inmunológico. Además, participar en actividades recreativas como deportes, arte y música puede mejorar la salud mental, reducir la ansiedad y la depresión, y aumentar la sensación de bienestar.
- **Cohesión Social:** Los espacios recreativos son fundamentales para la cohesión social, ya que proporcionan lugares donde las personas pueden interactuar, compartir experiencias y formar vínculos comunitarios. Esto fortalece el sentido de pertenencia y comunidad, esencial para una sociedad armoniosa y cooperativa.
- **Atracción de Turismo y Desarrollo Económico:** Las ciudades con una oferta recreativa rica y variada también atraen turistas, lo que puede impulsar la economía local. Eventos culturales, festivales y actividades recreativas atraen visitantes, generando ingresos para la ciudad y creando empleo en sectores relacionados con el turismo y la hospitalidad.

En el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, existen diversos tipos de unidades económicas de carácter recreativo y turístico que contribuyen significativamente a la atracción de visitantes y a la vida cultural de la zona. Algunas de estas unidades incluyen:

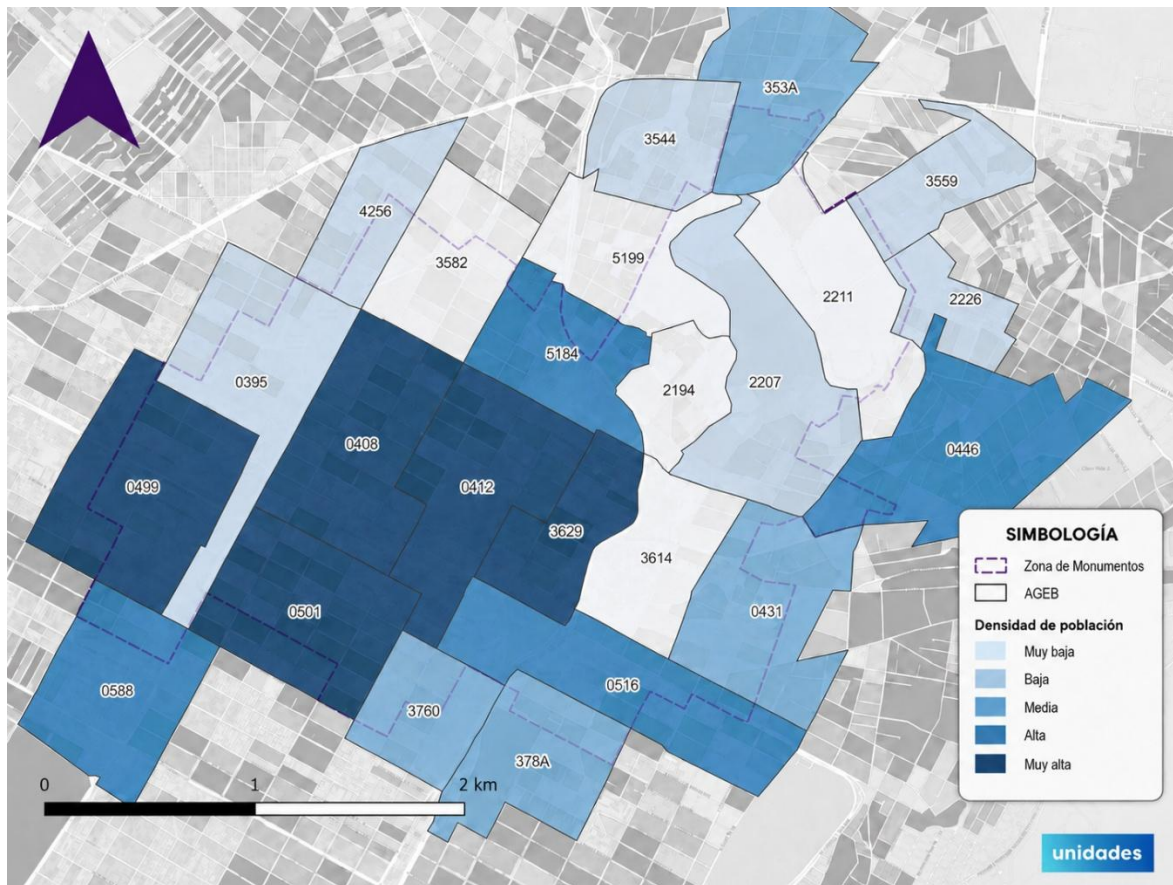
1. **Hoteles y Alojamientos:** Desde grandes cadenas hoteleras hasta posadas y boutique hotels, que ofrecen hospedaje a turistas.
2. **Restaurantes y Cafés:** Establecimientos que ofrecen gastronomía local y nacional, muchos de los cuales cuentan con una atmósfera cultural.

3. **Agencias de Viajes y Tours:** Empresas que organizan recorridos turísticos, visitas guiadas y experiencias culturales en la ciudad.
4. **Tiendas de Souvenirs y Artesanías:** Lugares donde los visitantes pueden comprar productos típicos de la región, como talavera, textiles y otros artículos artesanales.
5. **Museos y Centros Culturales:** Instituciones que ofrecen exposiciones, talleres y actividades culturales, como el Museo Amparo y el Museo Regional de Puebla.
6. **Galerías de Arte:** Espacios que exhiben y venden obras de artistas locales, contribuyendo a la vida cultural de la zona.
7. **Teatros y Espacios Escénicos:** Lugares donde se presentan obras de teatro, conciertos y otros eventos culturales.
8. **Parques y Plazas Públicas:** Espacios recreativos que son puntos de encuentro para actividades culturales, ferias y festivales.
9. **Templos Católicos y Patrimonio Religioso:** El Centro Histórico alberga un importante conjunto de templos, iglesias, conventos y edificios religiosos que constituyen parte del patrimonio histórico y cultural de la ciudad. Además de su valor arquitectónico, estos espacios funcionan como importantes generadores de viajes debido a las actividades litúrgicas, festividades religiosas, peregrinaciones y eventos comunitarios que concentran diariamente a residentes y visitantes.

Estas unidades recreativas y turísticas son esenciales para el dinamismo del Centro Histórico de Puebla, atrayendo tanto a turistas como a locales y promoviendo la cultura y tradición de la región (Mapa 13 y 14).

Mapa 13.

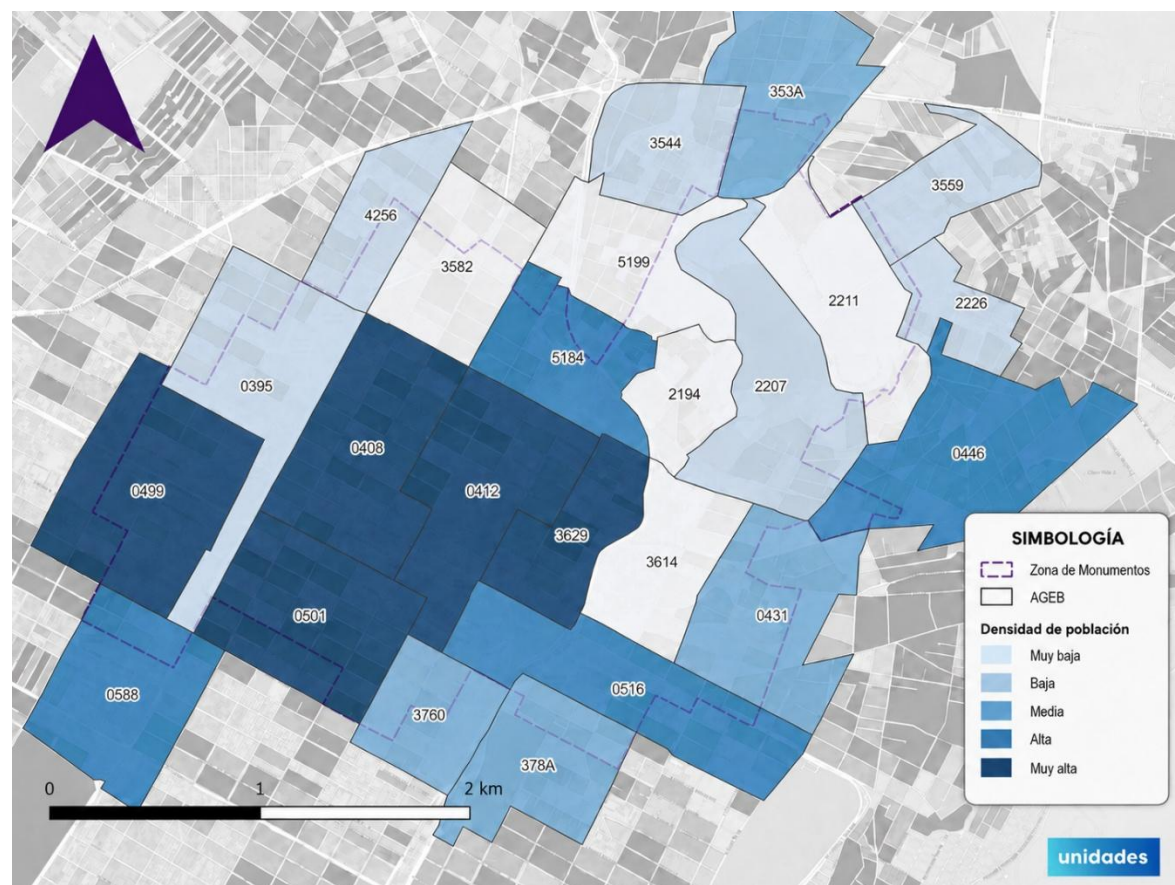
Análisis de Unidades Recreativas/turísticas por AGEB en el año 2010.



Fuente: DENU INEGI 2010, 2024.

Mapa 14.

Análisis de Unidades Recreativas/turísticas por AGEB en el año 2020.



Fuente: DENUE INEGI 2020, 2024.

Las unidades recreativas en el Centro Histórico de Puebla son esenciales para la vida cultural y social de la ciudad, ya que no solo brindan entretenimiento y opciones de esparcimiento, sino que también fomentan la interacción entre residentes y visitantes. Estas unidades contribuyen al dinamismo económico de la región al atraer turismo, lo que a su vez genera empleo y promueve la preservación de la cultura local. A través de restaurantes, museos, teatros, cafés y otros espacios recreativos, se celebra la rica historia y patrimonio de Puebla, ofreciendo experiencias únicas que permiten a los visitantes conocer y disfrutar de la identidad cultural de la ciudad. Además, actúan como puntos de encuentro y socialización, fortaleciendo el tejido comunitario y enriqueciendo la vida urbana. Algunas de las más importantes en el Centro Histórico de Puebla, son las siguientes:

1. Hoteles:

- Hotel Puebla de Antaño
- Hotel Royalty
- Hotel Casa de la Condesa

2. Restaurantes:

- El Mural de los Poblanos
- Casa Reyna
- La Fonda de Santa Clara

3. Café:

- Café del Jardín
- Café Fortín
- La Pasita

4. Museos:

- Museo Amparo
- Museo Regional de Puebla
- Museo de la Memoria Histórica

5. Teatros:

- Teatro Principal
- Teatro de la Ciudad
- Teatro Armando Manzanero

6. Parques y Plazas:

- Zócalo de Puebla
- Jardín de El Carmen
- Paseo Bravo

7. Galerías de Arte:

- Galería de Arte Contemporáneo
- Galería Talavera

8. Centros Culturales:

- Casa de la Cultura
- Centro Cultural La Paz

3.4.4. Ámbito del Cuidado

El cuidado abarca tanto la salud pública como el bienestar social. Un sistema de salud accesible y de calidad es fundamental para garantizar que todos los ciudadanos tengan la oportunidad de vivir vidas largas y saludables. Esto incluye hospitales, clínicas, programas de salud preventiva y acceso a medicamentos. Además, el cuidado se extiende a la protección social, que incluye servicios como la asistencia a personas mayores, programas de bienestar infantil y apoyo a los más vulnerables.

- **Salud Pública:** La salud es un derecho fundamental y un pilar esencial para el bienestar de cualquier sociedad. Un sistema de salud eficiente y accesible asegura que todas las personas

reciban la atención médica que necesitan, lo que es crucial para prevenir y tratar enfermedades, reducir la mortalidad y mejorar la calidad de vida.

- **Apoyo Social:** El cuidado también incluye servicios de apoyo social para los más vulnerables, como personas mayores, niños y aquellos con discapacidades. Estos servicios son esenciales para asegurar que todos los ciudadanos puedan vivir con dignidad y seguridad. Programas de asistencia social, albergues y centros de día son algunos ejemplos de cómo las ciudades pueden proporcionar este apoyo.
- **Equidad y Justicia Social:** El acceso a servicios de salud y bienestar social debe ser equitativo, asegurando que todos los ciudadanos, independientemente de su estatus socioeconómico, tengan acceso a los mismos niveles de cuidado. Esto es crucial para reducir las desigualdades y promover una sociedad más justa y equitativa.
- **Respuesta a Emergencias:** Un sistema de salud y cuidado robusto también es fundamental para responder eficazmente a emergencias y desastres. La capacidad de una ciudad para gestionar crisis sanitarias, como pandemias, desastres naturales o emergencias de salud pública, depende en gran medida de la fortaleza de sus infraestructuras de cuidado y salud.

En el Centro Histórico de Puebla, las unidades económicas del cuidado incluyen una variedad de servicios y establecimientos que se enfocan en el bienestar y el cuidado de las personas. Estos tipos de unidades incluyen:

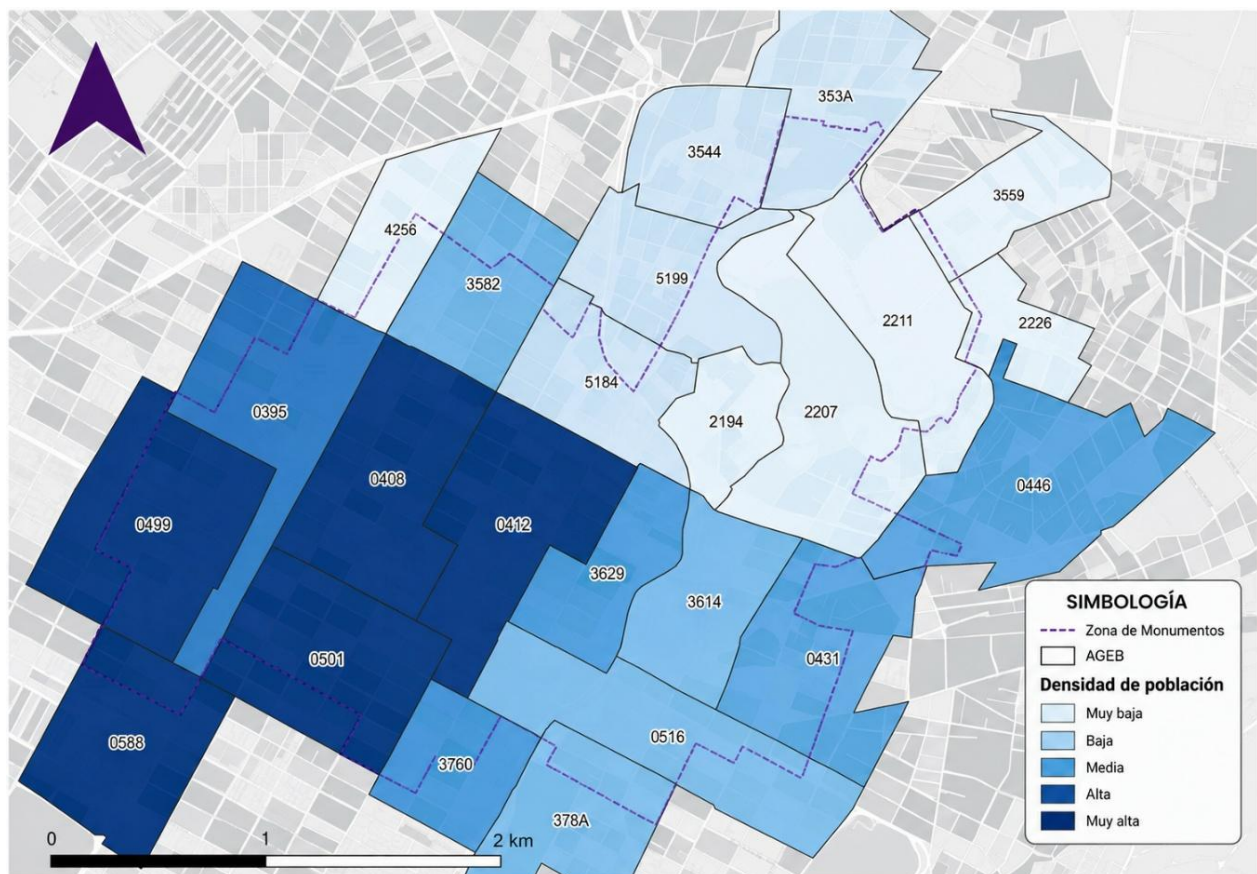
1. **Centros de Salud y Consultorios Médicos:** Establecimientos que ofrecen servicios médicos generales y especializados, como clínicas de atención primaria y consultorios de especialidades.
2. **Farmacias:** Tiendas que venden medicamentos y otros productos de salud, además de ofrecer servicios básicos como la medición de presión arterial y análisis de glucosa.
3. **Estéticas y Salones de Belleza:** Servicios dedicados a la belleza personal, que incluyen cortes de cabello, tratamientos faciales, manicure y pedicure.
4. **Gimnasios y Centros de Fitness:** Espacios que promueven la actividad física y el bienestar a través de clases de ejercicio, entrenamientos personales y actividades recreativas.
5. **Centros de Atención a Niños:** Guarderías y escuelas infantiles que ofrecen cuidado y educación a los más pequeños, asegurando su desarrollo y bienestar.

6. **Servicios de Terapia Física y Rehabilitación:** Establecimientos que brindan tratamientos específicos para la recuperación de lesiones y el bienestar físico de los pacientes.
7. **Clínicas de Psicología y Bienestar Mental:** Consultorios que ofrecen apoyo psicológico y terapias para el manejo del estrés, la ansiedad y otros problemas de salud mental.
8. **Servicios de Cuidado de Personas Mayores:** Establecimientos que ofrecen atención y cuidado especializado para adultos mayores, asegurando su bienestar y calidad de vida.

Estas unidades económicas del cuidado son fundamentales para el bienestar de la población, proporcionando atención y servicios que mejoran la calidad de vida de los residentes y visitantes en el Centro Histórico de Puebla (Mapa 15 y 16).

Mapa 15.

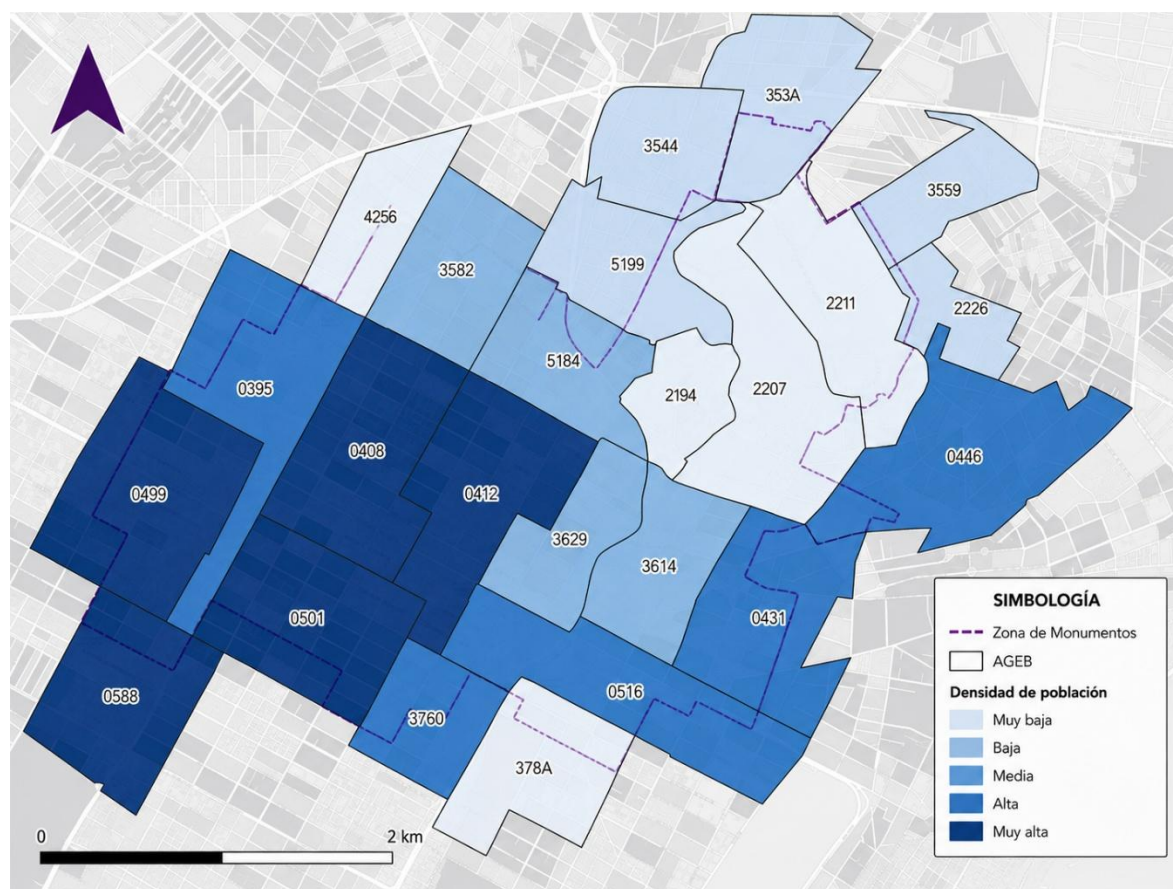
Análisis de Unidades del Cuidado por AGEB en el año 2010.



Fuente: DENUE INEGI 2010, 2024.

Mapa 16.

Análisis de Unidades del Cuidado por AGEB en el año 2020.



Fuente: DENUE INEGI 2020, 2024.

Las unidades del cuidado en el Centro Histórico de Puebla son esenciales para el bienestar y la salud de la población. Proporcionan servicios que abordan diversas necesidades, desde atención médica y farmacéutica hasta cuidado personal y apoyo psicológico. Estas unidades no solo mejoran la calidad de vida de los residentes, sino que también contribuyen a la prevención de enfermedades y al fomento de hábitos saludables. Su importancia radica en que garantizan un acceso adecuado a servicios de salud y bienestar, que son fundamentales para una comunidad activa y saludable. A continuación, se presenta un listado de algunas de las unidades del cuidado más importantes en la zona:

1. **Clínica de Especialidades Médicas San José:** Ofrece una variedad de servicios médicos especializados.

2. **Hospital General del Norte de Puebla:** Brinda atención médica integral a la población.
3. **Farmacia del Ahorro:** Cadena de farmacias que ofrece medicamentos y productos de salud.
4. **Farmacia Similar:** Proporciona medicamentos a precios accesibles y servicios de salud.
5. **Estética y Spa "La Belleza":** Centro de belleza que ofrece una gama de servicios estéticos.
6. **Gimnasio "Smart Fit":** Cadena de gimnasios que promueve el fitness y el bienestar físico.
7. **Centro de Rehabilitación y Terapia Física:** Proporciona servicios de terapia para la recuperación de lesiones.
8. **Consultorios Psicológicos:** Establecimientos que ofrecen apoyo en salud mental y terapia psicológica.
9. **Guardería "Los Peques":** Guardería que ofrece cuidado y educación a niños pequeños.
10. **Centros de Atención a Personas Mayores:** Instituciones enfocadas en el cuidado y atención de adultos mayores.

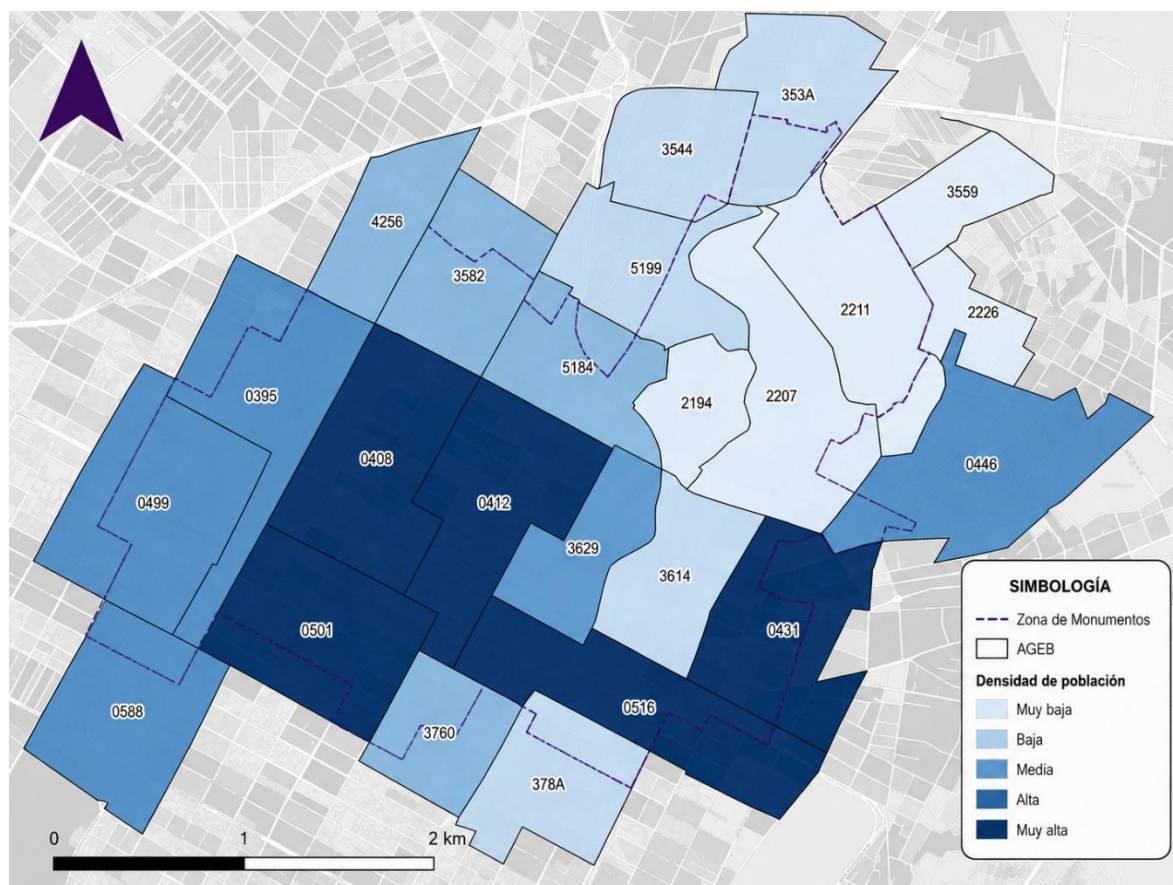
Estas unidades del cuidado son fundamentales para el desarrollo saludable de la comunidad en el Centro Histórico de Puebla, garantizando un acceso adecuado a servicios esenciales.

3.4.5. Comparativa de actividades por ámbitos 2010- 2020

La integración de lo recreativo, educativo, económico y el cuidado en la planificación y gestión urbana es fundamental para el funcionamiento eficaz de las ciudades. Cada uno de estos aspectos contribuye de manera significativa a la creación de entornos urbanos que no solo son habitables, sino también sostenibles y resilientes. La recreación mejora la salud y la cohesión social; la educación desarrolla el capital humano y fomenta la equidad; la economía genera empleo y competitividad; y el cuidado asegura la salud y el bienestar de todos los ciudadanos. A continuación, se muestra el mapa general (Mapa 17 y 18) de comparativa de unidades económicas por AGEB 2010- 2020 incluyendo todos los ámbitos de estudio:

Mapa 17.

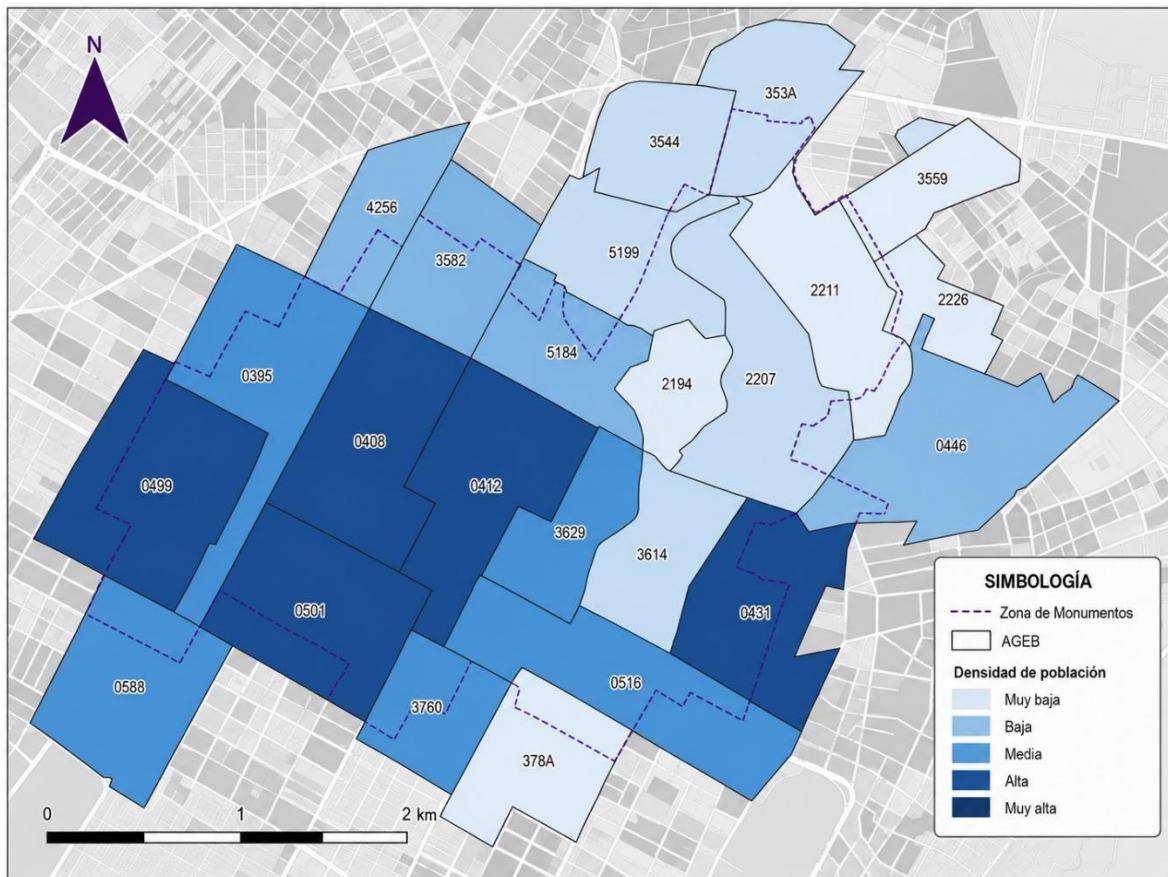
Unidades económicas por AGEB 2010.



Fuente: DENE INEGI 2010, 2024.

Mapa 18.

Unidades económicas por AGEB 2020.



Fuente: DENU INEGI 2020, 2024.

Además, se realizó la comparativa de resultados por ámbito en los diferentes AGEB (Tabla 9), resultando en lo siguiente:

Tabla 9.
Comparativa 2010- 2020 de unidades económicas por ámbito/ AGEB

	AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO EDUCATIVO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO ECONOMICO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2020- 2010
1	AGEB 353A	-2	33	-2	-6
2	AGEB 378A	-15	-122	-6	-26
3	AGEB 0395	1	145	3	-14
4	AGEB 0408	4	390	-59	-33
5	AGEB 0412	11	894	-11	-61
6	AGEB 0431	-1	168	-23	-18
7	AGEB 0446	-3	55	-6	-8
8	AGEB 0499	-8	191	16	16
9	AGEB 0501	-3	226	32	13
10	AGEB 0516	-7	36	60	-6
11	AGEB 0588	3	110	-2	-37
12	AGEB 2194	1	11	-1	-3
13	AGEB 2207	2	10	2	-2
14	AGEB 2211	0	24	16	0
15	AGEB 2226	-5	-29	4	0
16	AGEB 3544	0	42	-6	-10
17	AGEB 3559	-3	5	0	-2
18	AGEB 3582	-2	24	-6	-10
19	AGEB 3614	2	49	10	-7
20	AGEB 3629	11	74	103	-11
21	AGEB 3760	-5	165	3	-4
22	AGEB 4256	-2	44	0	-7
23	AGEB 5199	5	48	2	-3
24	AGEB 5184	3	77	4	2

Fuente: DENUE INEGI 2010- 2020, 2024

En resumen, se obtienen los siguientes resultados generales en relación al comportamiento de las Unidades Económicas derivado del análisis entre 2010- 2020 en el Centro Histórico de Puebla:

AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO EDUCATIVO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO ECONOMICO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2010
TOTAL	87651	592	7689	731	1128

AGEB CENTRO HISTÓRICO DE PUEBLA	POBLACIÓN TOTAL 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO EDUCATIVO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO ECONOMICO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2020	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2020
TOTAL	73617	579	10359	864	891

UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO EDUCATIVO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL AMBITO ECONOMICO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO RECREATIVO 2020- 2010	UNIDADES ECONOMICAS DEL ÁMBITO DEL CUIDADO 2020- 2010
-13	2670	133	-237

Conclusiones

- En el caso de todas las unidades económicas en sus diferentes ámbitos existen 3 AGEB's que se mantienen tanto entre temporalidades como en tipo de unidades y son: 0408, 0412 y 0501, los cuales corresponden a los cuadrantes centrales/ AGEB centrales de la zona.
- Las unidades educativas han disminuido entre 2010- 2020 sólo por un total de **13 unidades**.
- Las unidades económicas generales han aumentado **2,670** entre 2010 y 2020, mientras que las recreativas solo **133**.
- Mientras que existió una disminución importante de unidades del cuidado con **-237** para 2020.
- La AGEB del Zócalo y áreas circundantes muestra una alta concentración de restaurantes, cafeterías y tiendas de souvenirs, reflejando el fuerte componente turístico.
- Las comparativas en ámbito por año no tienen un comportamiento en relación con la densidad muy notorio, ya que las zonas donde aumentan las unidades, son mínimas.
- El fuerte económico del Centro Histórico de Puebla se basa en varios sectores clave:

- Turismo: Atrae a visitantes nacionales e internacionales gracias a su patrimonio cultural, arquitectura colonial y gastronomía.
- Comercio: Incluye tiendas de artesanías, boutiques, restaurantes y cafés que ofrecen productos locales y experiencias gastronómicas.
- Educación: Presencia de instituciones educativas que forman parte del desarrollo profesional y cultural de la región.
- Servicios de Salud: Disponibilidad de clínicas, hospitales y farmacias que atienden las necesidades médicas de la comunidad.
- Cultura y Entretenimiento: Museos, teatros y centros culturales que enriquecen la vida social y cultural de la ciudad.
- Servicios Financieros: Sucursales de bancos y servicios financieros que facilitan transacciones y apoyan a negocios locales.
- La disminución de las unidades educativas y del cuidado en el Centro Histórico de Puebla puede deberse a varios factores:
 - Cambio en las Preferencias de Localización: Las familias y estudiantes pueden optar por establecerse en áreas periféricas que ofrecen más espacios y mejores condiciones de vida, alejándose del centro.
 - Aumento de Costos: El costo de rentas y propiedades en el Centro Histórico puede resultar elevado, lo que limita la capacidad de estas unidades para mantenerse o expandirse.
 - Falta de Infraestructura Adecuada: Las instalaciones pueden no cumplir con las necesidades actuales o estándares para una educación de calidad y servicios de salud eficaces.
 - Transformaciones Urbanas: La gentrificación y el desarrollo de proyectos comerciales pueden desplazar a estos servicios, que son menos rentables comparados con el comercio y el turismo.
 - Competencia: La proliferación de unidades educativas y de salud en áreas cercanas puede hacer que las que están en el centro no sean sustentables.

- Desinterés en la Educación Presencial: La creciente popularidad de la educación en línea y la capacitación a distancia pueden haber reducido la demanda de instituciones educativas físicas.
- Falta de Apoyo Gubernamental: La disminución de la inversión en infraestructura educativa y de salud puede haber afectado la capacidad de estas unidades para operar efectivamente.
- Problemas de Seguridad: La percepción de inseguridad en ciertas áreas puede desincentivar a la población a asistir a centros educativos o de cuidado en el centro de la ciudad.
- Mencionar al sector informal en el Centro Histórico es crucial debido a su contribución significativa a la economía local, ya que muchas de estas unidades operan en el comercio y servicios, además de impactar el sector económico general y el alimentario. Sin embargo, su cuantificación es complicada debido a la falta de registros oficiales, variabilidad en las actividades y la naturaleza fluctuante de los negocios informales, lo que dificulta obtener una visión completa de su impacto real en la economía de la zona.

Al asegurar que estos cuatro pilares estén bien desarrollados y equilibrados, las ciudades pueden proporcionar a sus habitantes una alta calidad de vida, fomentar el desarrollo económico y social, y garantizar un futuro próspero para todos. El desafío para los planificadores y gestores urbanos es integrar estos elementos de manera armoniosa, creando ciudades que sean no solo lugares de residencia, sino comunidades vibrantes y sostenibles donde cada individuo pueda prosperar.

En conjunto, los ámbitos educativo, recreativo, económico y del cuidado son **interdependientes** y contribuyen a la **sostenibilidad social, económica y ambiental** de una ciudad. Una ciudad que invierte en estos ámbitos logra no solo un desarrollo económico más fuerte, sino también un mayor bienestar social y una mejor calidad de vida para todos sus habitantes. Estos elementos son esenciales para construir una ciudad inclusiva, equitativa y competitiva en el mundo contemporáneo.

Conectividad de actividades en el Centro Histórico de Puebla

La **conectividad** dentro de una ciudad es fundamental para su **funcionamiento, desarrollo y calidad de vida**. Se refiere a la capacidad de interconectar personas, lugares y recursos de manera

eficiente mediante una infraestructura adecuada que incluya **transporte, telecomunicaciones y servicios públicos**. E en términos de **infraestructura de transporte** (carreteras, transporte público, ciclovías, etc.) es esencial para que las personas puedan desplazarse fácilmente dentro de la ciudad.

- **Acceso a servicios:** La buena conectividad permite a los habitantes acceder de manera rápida y fácil a servicios básicos como educación, salud, trabajo, y recreación. Esto incluye el transporte público eficiente, que reduce tiempos de traslado y facilita la movilidad de todos los sectores de la población.
- **Descongestión urbana:** Un sistema de transporte bien conectado reduce los problemas de tráfico y congestión vehicular, lo que mejora la circulación dentro de la ciudad, disminuye los tiempos de traslado y contribuye a una mayor eficiencia económica.
- **Impacto ambiental:** Una conectividad bien planificada promueve el uso de transportes más sostenibles, como el transporte público o la movilidad en bicicleta. Esto contribuye a la reducción de la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, que La conectividad está directamente vinculada con el crecimiento económico de una ciudad, ya que facilita la circulación de bienes, servicios y personas.

- **Acceso al empleo:** Las personas pueden acceder más fácilmente a oportunidades laborales en diferentes zonas de la ciudad cuando hay una infraestructura de transporte eficaz. Esto es especialmente importante en áreas metropolitanas, donde los centros de trabajo pueden estar lejos de las zonas residenciales.
- **Competitividad económica:** Una ciudad con buena conectividad se convierte en un punto atractivo para las inversiones, ya que facilita el comercio y la distribución de bienes, así como la atracción de talento y turismo. Además, permite que las empresas operen de manera más eficiente al reducir los costos de transporte y logística.
- **Atracción de negocios:** Las ciudades bien conectadas, tanto interna como externamente (con otras ciudades o países), tienden a atraer más empresas, ya que los desplazamientos de insumos y productos son más eficientes.

La conectividad es esencial para el **desarrollo sostenible** y la **funcionalidad diaria** de una ciudad. No solo mejora la movilidad y el acceso a servicios básicos, sino que también impulsa el crecimiento económico, promueve la inclusión social y contribuye a la salud pública y ambiental. Una ciudad bien conectada es más **resiliente, eficiente e inclusiva**, garantizando que sus habitantes puedan participar plenamente en la vida económica y social, independientemente de su ubicación o situación socioeconómica.

A su vez, la conectividad en materia de movilidad es fundamental para garantizar un desplazamiento eficiente, accesible y seguro dentro de las ciudades y regiones. Su importancia radica en cómo facilita el acceso a oportunidades económicas, servicios esenciales, y la interacción social, impactando tanto en la calidad de vida como en el desarrollo económico y la cohesión social. Además, permite a las personas acceder a trabajos en distintas áreas de la ciudad sin enfrentar largas o complicadas rutas de transporte, así como facilita el movimiento eficiente de bienes, servicios y personas, reduciendo tiempos de traslado y costos logísticos, lo que impulsa la productividad económica y la competitividad de la ciudad.

3.4.6. La caminabilidad en la dinámica educativa, económica, del cuidado y recreativa del Centro Histórico de Puebla

La caminabilidad es un elemento fundamental en la dinámica del Centro Histórico de Puebla, ya que afecta directamente la interacción social, el desarrollo económico y el acceso a servicios educativos y de cuidado. Un entorno caminable fomenta la movilidad sostenible, permitiendo que residentes y visitantes se desplacen con facilidad a pie entre instituciones educativas, centros de salud, unidades económicas y espacios recreativos. Esto no solo potencia el flujo de personas en el área, sino que también enriquece la experiencia urbana al promover un estilo de vida activo y saludable.

Además, una alta calidad de la caminabilidad mejora la accesibilidad a servicios esenciales, aumentando la participación de la comunidad en actividades educativas y culturales, lo que, a su vez, contribuye al desarrollo del capital humano. En el ámbito económico, un entorno amigable para

los peatones favorece la circulación de consumidores, potenciado las ventas de negocios locales y fomentando la revitalización del área. Asimismo, la caminabilidad impacta en la recreación al brindar espacios seguros y agradables para el esparcimiento, en donde la comunidad puede interactuar, socializar y disfrutar de la riqueza cultural que ofrece el Centro Histórico. En resumen, la caminabilidad no solo es un aspecto esencial de la infraestructura urbana, sino que también juega un papel crucial en la cohesión social y el bienestar de la población en el Centro Histórico de Puebla.

3.5. La medición de la Caminabilidad a nivel mundial

La caminabilidad ha sido objeto de estudio en diversas disciplinas, incluyendo el urbanismo, la sociología y la salud pública. Varios investigadores han desarrollado metodologías para medir la caminabilidad en diferentes contextos urbanos a nivel global. Una de las metodologías más reconocidas es el **Índice de Caminabilidad** (Walkability Index), que ha sido utilizado en ciudades como Portland y Nueva York. Este índice combina factores como la densidad de la red vial, la proximidad a centros de actividad (como escuelas y tiendas) y la calidad de los espacios peatonales. Esta herramienta permite identificar áreas del entorno urbano que son más amigables para los peatones y aquellas que requieren mejoras (Frank et al., 2010).

Otro enfoque destacado es el **Walk Score**, que evalúa la caminabilidad de direcciones específicas en muchas ciudades de Estados Unidos y en otras partes del mundo. Desarrollado por Walk Score, este sistema se basa en la proximidad a servicios cotidianos, la densidad del vecindario y la facilidad para caminar. Los resultados se expresan en una escala de 0 a 100, donde una puntuación más alta indica una mayor caminabilidad (Walk Score, 2021). Esta herramienta ha sido ampliamente utilizada por urbanistas, investigadores y ciudadanos para promover el desarrollo urbano sostenible.

En el Reino Unido, investigadores han implementado el **Environment and Behavior Study**, que evalúa cómo las características del entorno urbano afectan el comportamiento peatonal. Este estudio se centra en aspectos como la seguridad, la comodidad y la estética de las áreas urbanas, utilizando encuestas y observaciones directas para comprender mejor la experiencia de caminar y

los factores que pueden motivar o desincentivar a las personas a desplazarse a pie (Sallis et al., 2009).

Investigadores en Australia han utilizado un enfoque llamado **Caminabilidad y Espacios Públicos** (Walkability and Public Space), que considera no solo la infraestructura peatonal, sino también la calidad y el diseño de los espacios públicos que rodean las rutas peatonales. Este enfoque implica la evaluación de elementos como la accesibilidad, la vitalidad del espacio, la comodidad y la seguridad, y se ha aplicado en estudios de ciudades como Melbourne y Sydney (Punter, 2010).

En Latinoamérica, algunos estudios han utilizado metodologías adaptadas que incluyen indicadores locales y características culturales específicas para evaluar la caminabilidad. Por ejemplo, en Brasil, se ha desarrollado un protocolo de evaluación de caminabilidad que considera la influencia de la informalidad en la infraestructura urbana, así como prácticas comunitarias que fomentan el uso seguro de los espacios públicos (Vasconcelos, 2017).

Además, una parte importante de la investigación sobre caminabilidad se ha concentrado en su relación con la salud pública. En Toronto se encontró que las personas residentes en áreas menos caminables presentaban una mayor prevalencia de sobrepeso, obesidad y diabetes, mientras que aquellas que habitaban zonas más caminables tenían una mayor probabilidad de desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público (Glazier et al., 2014). Estos resultados han contribuido a que la configuración del entorno construido y la infraestructura peatonal sean consideradas dentro de las políticas de movilidad activa y salud pública.

3.5.1. La medición de la Caminabilidad en la Ciudad de Puebla

La medición de la caminabilidad en las ciudades es fundamental para evaluar la calidad de los entornos peatonales y fomentar un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible. En el caso de la ciudad de Puebla, existen diversas metodologías e indicadores que se pueden utilizar para realizar esta evaluación, así como un marco normativo que guía el diseño y la implementación de infraestructuras peatonales.

En el contexto normativo, México cuenta con varias referencias que ayudan a guiar la medición y mejora de la caminabilidad. La **Norma Oficial Mexicana NOM-033-SCT-2010** establece especificaciones sobre la infraestructura vial, enfocándose en la seguridad y accesibilidad para los peatones (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2010). Esta norma establece lineamientos importantes para la construcción de aceras y cruces seguros, elementos esenciales en la evaluación de la caminabilidad.

Además, la **Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana** de Puebla es otra referencia clave, ya que proporciona criterios específicos para el diseño de espacios públicos y aceras, estableciendo estándares que fomentan la seguridad, la comodidad y la estética urbana. Cumplir con esta norma es fundamental para asegurar que las intervenciones en la infraestructura peatonal en Puebla se realicen de manera efectiva (Gobierno Municipal de Puebla, 2017). Aún más relevante es la **Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Centro Histórico y su Anexo de Paleta Vegetal** del municipio de Puebla, que ofrece directrices específicas para preservar y mejorar la caminabilidad en el corazón histórico de la ciudad, incluyendo la selección de especies vegetales nativas y adaptadas que contribuyan a crear un entorno urbano más agradable y sostenible (Gobierno Municipal de Puebla, 2024.).

El **Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027** de Puebla también menciona la importancia de la movilidad no motorizada y la mejora de la infraestructura peatonal, proponiendo acciones específicas para fomentar un entorno urbano más amigable con los peatones (Gobierno Municipal de Puebla, 2024). Asimismo, el **Programa de Movilidad Urbana de la Ciudad de Puebla** establece lineamientos que orientan la planificación y el diseño de espacios públicos que priorizan la movilidad peatonal (Gobierno Municipal de Puebla, 2017).

Por lo tanto, al integrar estas metodologías de medición de la caminabilidad y alinearlas con el marco normativo existente, Puebla tiene la oportunidad de desarrollar un entorno urbano que sea más accesible, seguro e inclusivo. Esto no solo mejora la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también contribuye al desarrollo de una ciudad más sostenible y equitativa donde se respete el derecho a la ciudad.

3.5.2. Metodología de medición de la Caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla.

Este estudio analiza la percepción y el impacto de las condiciones de caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla sobre las actividades diarias de cuatro tipos de actores: habitantes, trabajadores, turistas y visitantes. Para ello, se implementó una metodología de levantamiento de encuestas en cuatro sectores representativos de la zona: económico, turístico, académico y del cuidado. Así como un rubro complementario para el diagnóstico de la perspectiva de género dirigido específicamente a la experiencia de las mujeres en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla.

La selección de estos sectores permite explorar la diversidad de experiencias y perspectivas sobre la caminabilidad, considerando las diferentes necesidades y usos del espacio público. Se diseñó un instrumento de recolección de datos, en formato de encuesta, dirigido a cada uno de los cuatro grupos de actores, con preguntas específicas para cada tipo de usuario, explorando aspectos como la percepción de seguridad, accesibilidad, comodidad y disfrute al caminar.

El análisis de los datos obtenidos permite comprender la percepción de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla desde diferentes perspectivas y evaluar su impacto en las actividades diarias de los habitantes, trabajadores, turistas y visitantes, y un grupo de mujeres, generando información relevante para la planeación urbana y la mejora de la calidad de vida en la zona. El estudio se centra en la experiencia subjetiva de la caminabilidad, reconociendo la importancia de las percepciones individuales en la configuración de los espacios urbanos y su uso.

El objetivo de esta estrategia de trabajo de campo, conformada por una radiografía de la caminabilidad y un grupo de encuestas es analizar la percepción de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla, considerando las experiencias de habitantes, trabajadores, turistas y visitantes en cuatro sectores clave (económico, turístico, académico y de cuidado), para comprender su impacto en la dinámica urbana.

3.5.2.1 Desarrollo de Metodología de levantamiento de campo

La medición de la caminabilidad en el contexto mexicano, y específicamente en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, requiere una metodología adaptada a las características locales y a los estándares normativos existentes. A continuación, se describe un enfoque integral que combina

variables cuantitativas y cualitativas para evaluar la caminabilidad de los entornos urbanos. En el caso del presente estudio, la metodología de levantamiento de información para la medición y caracterización de la caminabilidad dinámica del Centro Histórico del municipio de Puebla se implementaron 5 instrumentos específicos enunciados a continuación:

1. Desarrollo de análisis socio territorial (con sistema SIG) de la zona de estudio.
2. Aplicación de encuestas sector académico. (80 encuestas- 20 por cuadrante)
3. Aplicación de encuesta económica en corredor / sección. (80 encuestas- 20 por cuadrante)
4. Aplicación de encuesta en hitos turísticos/ recreación. (80 encuestas- 20 por cuadrante)
5. Encuesta a establecimientos de salud. (80 encuestas- 20 por cuadrante)
6. Encuestas a mujeres que visitan y se desplazan a pie en algún punto del Centro Histórico de la Ciudad (86 encuestas)
7. Radiografía de la caminabilidad. (111 manzanas 28 en 3 cuadrantes y 27 en el 4to)

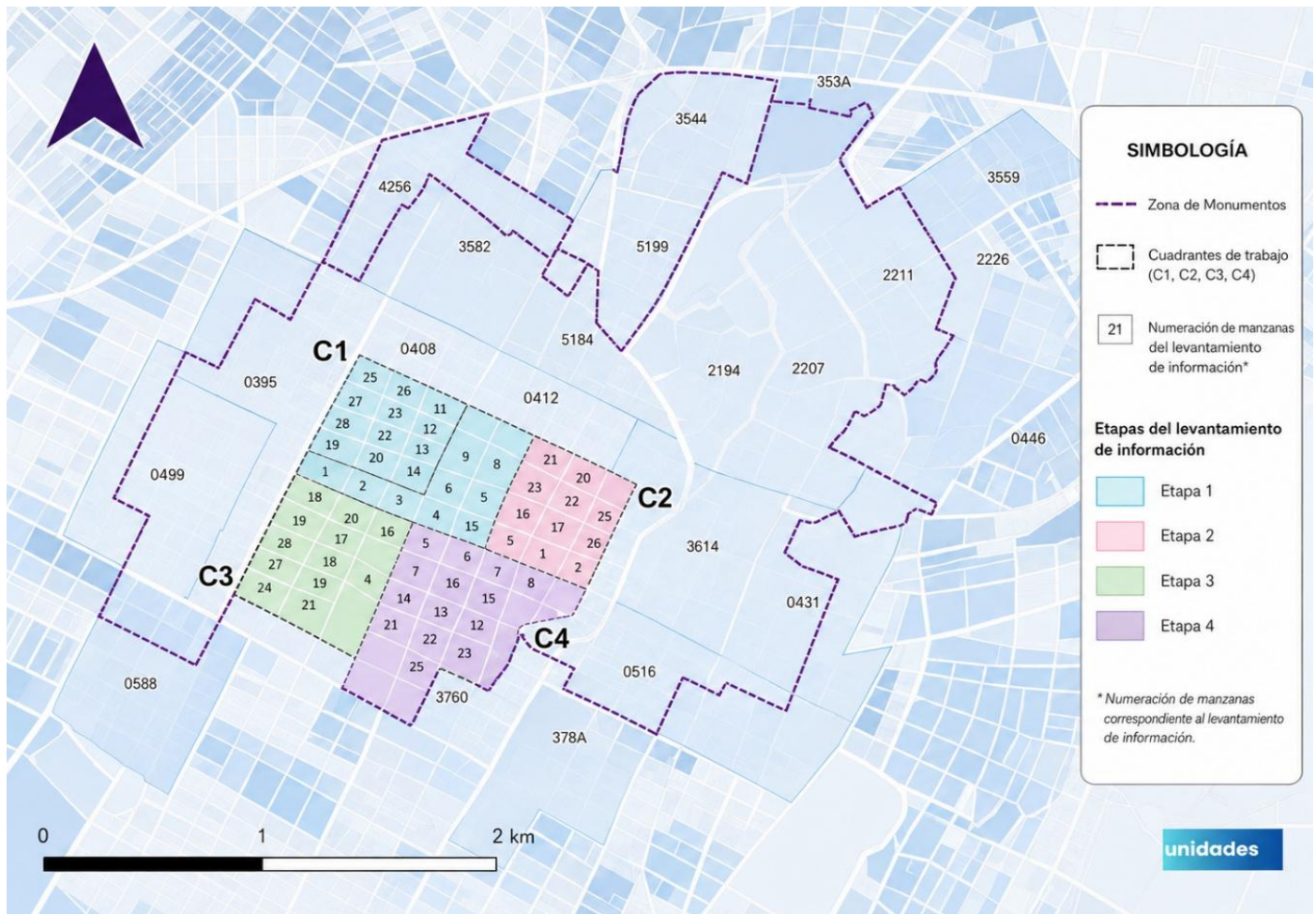
Para su aplicación y muestreo, se realizó un análisis de definición de estrategia territorial que consideró lo siguiente:

- Ubicación de AGEB con mayor concentración de actividades
- Zonas en las que disminuyó la densidad de población en relación 2010- 2020.
- División central a partir de calles principales o secundarias que fungen como ejes centrales (vialidades/ corredores) de gran importancia en cuestiones económicas y de movilidad.
- En sentido norte- sur: Límites viales o vialidades principales: Blvd. 5 de mayo y 11 norte-sur que por sus características (dimensión, volumen vehicular, tiempo de cruce y configuración) fungen como una barrera divisoria para el Centro Histórico.
- En sentido oriente- poniente la delimitación a partir de los corredores más completos de Transporte Público por medio de los cuales llegan las personas que vienen tanto del norte, como del sur, 14 oriente-poniente al norte y 15 oriente-poniente al sur.

Estas características, determinaron la definición de 4 cuadrantes con un total de 28 (cuadrante 1-3) y 27 (cuadrante 4) manzanas a evaluar en cada uno, mismas que se muestran en Mapa 19:

Mapa 19.

Estrategia territorial de aplicación de trabajo de campo.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Hacer un muestreo de únicamente 4 cuadrantes de 28 y 27 manzanas cada uno según corresponda, en el Centro Histórico de Puebla para evaluar la caminabilidad puede tener varias justificaciones:

1. **Eficiencia en Recursos:** Limitar el muestreo a un número específico de cuadrantes permite un uso más efectivo de recursos y tiempo, facilitando la recolección de datos y el análisis en profundidad.
2. **Representatividad:** Si los cuadrantes seleccionados son representativos de diferentes características urbanas (por ejemplo, zonas comerciales, residenciales, turísticas), se puede

obtener una visión general sobre la calidad de la caminabilidad en el área sin necesidad de abarcar todo el centro histórico.

3. **Facilidad de Análisis:** Un tamaño de muestreo manejable permite un análisis más detallado y enfocado, lo que puede resultar en datos más precisos y conclusiones más robustas sobre la caminabilidad.
4. **Métodos de Evaluación:** La evaluación de la caminabilidad a menudo implica observaciones directas y recolecta de datos sobre infraestructura, seguridad y condiciones del entorno. Un muestreo más pequeño puede hacer que estas observaciones sean más prácticas.
5. **Limitaciones Logísticas:** Consideraciones logísticas, como la accesibilidad de ciertas áreas, la seguridad o la posibilidad de realizar encuestas a transeúntes, pueden hacer que un muestreo más amplio sea impracticable.
6. **Enfoque Específico:** Al centrar el estudio en cuadrantes específicos, se puede abordar problemas o características particulares de la caminabilidad que son de interés particular para el estudio, como áreas con alta afluencia peatonal o problemas identificados previamente.
7. **Prototipo para Estudios Futuros:** Este enfoque puede servir como un prototipo para estudios más amplios en el futuro, donde los hallazgos pueden ser extrapolados o mencionados para expandir la investigación a otras áreas del Centro Histórico.

Este tipo de muestreo permite obtener información relevante y útil mientras se manejan las limitaciones de tiempo y recursos, facilitando así una evaluación efectiva de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla.

3.5.2.2. Diseño de encuestas

Para el diseño de encuestas se tomaron en cuenta factores como: público meta, lenguaje de comunicación, información objetivo, entre otras, generando una encuesta homologada que permita la comparación de información entre- sectores/ cuadrantes/ actores.

A) Encuesta Base

PREGUNTAS A IMPLEMENTAR:

SECCIÓN 1

1. Edad

2. Género con el que te identificas
3. Eres habitante o no del Centro Histórico

SECCIÓN 2

1. ¿Qué medio de transporte utilizas para llegar a la escuela antes de caminar?
 - a) Transporte público
 - b) Bicicleta
 - c) Automóvil particular
 - d) Sólo caminando
 - e) Otro _____
2. ¿Cuánto tiempo te toma llegar desde tu casa?
 - a) Menos de 10 minutos
 - b) Entre 10- 20 minutos
 - c) Entre 20-30 minutos
 - d) Más de 30 minutos
3. En el trayecto ¿Encontraste dificultades para desplazarte?
 - a) Ninguna
 - b) Obstáculos en la banqueta
 - c) Falta de señalización
 - d) Cruces no accesibles
 - e) Otro _____
4. ¿Con qué frecuencia caminas por el Centro Histórico a hacer más actividades?
 - a) Todos los días
 - b) Más de 3 veces por semana
 - c) Una vez por semana
 - d) Cada 15 días
 - e) No lo hago más que para llegar aquí.
5. ¿Te sientes seguro al caminar por el Centro Histórico?
 - a) Sí
 - b) No
 - c) A veces
6. ¿Consideras que las condiciones de banquetas, cruces y seguridad influyen en tu decisión de caminar o no por el Centro Histórico?
 - a) Sí
 - b) No
7. ¿Qué mejoras en estos elementos de la vía pública consideras necesarios?

Respuesta abierta*

La tercera sección de la encuesta es la “especializada” que permitió recabar información relacionada específicamente al ámbito de estudio/ sector en el cual se está recabando la información.

SECCIÓN 3 SECTOR ACADÉMICO

PÚBLICO META: Estudiantes de preparatoria en adelante que lleguen a pie a la escuela. (Se determina por medio de observación).

1. ¿Las condiciones de caminata influyen en tus actividades académicas?
 - a) Sí
 - b) No
2. ¿Las condiciones de caminata influyen en tu asistencia a la escuela?
 - a) Sí
 - b) No

SECCIÓN 3 SECTOR ECONÓMICO

PÚBLICO META: Trabajadores del Centro Histórico de Puebla. (La encuesta se aplicó directamente en comercios establecidos).

1. ¿Las condiciones de caminata influyen en tus actividades profesionales?
 - a) Sí
 - b) No
2. ¿Las condiciones de caminata influyen en tu asistencia al trabajo?
 - a) Sí
 - b) No

SECCIÓN 3 SECTOR TURISTICO/ RECREATIVO

PÚBLICO META: Turistas del Centro Histórico de Puebla que se encuentren visitando/ asistiendo a alguno de los hitos/ corredores seleccionados para su aplicación.

1. ¿Las condiciones de caminata influyen en el disfrute de tu recorrido?
 - c) Sí
 - d) No
2. ¿Qué consideras que se podría implementar en esta zona para hacerla más atractiva para los turistas?

Respuesta abierta*

SECCIÓN 3 SECTOR DEL CUIDADO

PÚBLICO META: Personas que acompañen a asistentes o asistan a una clínica u hospital a cualquier tipo de atención médica.

SECCIÓN 3

1. ¿Las condiciones de caminata influyen en tu manera de desplazarte a realizar esta actividad?
 - e) Sí

f) No

SECCIÓN 3 ENCUESTAS A MUJERES- PERSPECTIVA DE GÉNERO

- a. ¿Te sientes segura al caminar por el Centro Histórico?
- b. ¿En qué colonia vives?
- c. ¿Consideras que las condiciones de banquetas, cruces y seguridad influyen en tu decisión de caminar o no por el Centro Histórico?
- d. ¿Qué mejoras en estos elementos de la vía pública consideras necesarias para que las mujeres tengan una mejor experiencia en el espacio público?
- e. ¿Las condiciones de caminata influyen en tus actividades cotidianas?
- f. Siendo mujer, consideras qué hay algo específico que reforzar en el espacio público de la ciudad de Puebla para que estemos más seguras ¿qué es?

3.5.2.3 Estrategia de Aplicación de encuestas

A partir de un análisis territorial de cada cuadrante fue posible determinar los puntos específicos de aplicación posibles por cuadrante según el tipo de encuesta, resultando en lo siguiente (Figura 61):

Figura 61.

Puntos focales de aplicación de encuestas según Cuadrante y Sector.

	C1	C2	C3	C4
ACADÉMICO	Escuela Oficial Mariano Matamoros Rebsamen	ESCUELA HIMNO NACIONAL/E SCUELA JOSE MA. ARTEAGA	Universidad de los Ángeles/ Universidad Alva Edison	Facultad de Psicología BUAP
RECREATIVO	Museo De Arte Popular Poblano/ Ex Convento de Santa Rosa	Parian/ Barrio del Artista	Calle 16 de septiembre	Zócalo de Puebla
DEL CUIDADO	CLINICA "LA MERCED" S.DE R.L	Farmacia Medina	CHRISTUS MUGUERZA Hospital UPAEP	IMSS Unidad Medicina Familiar 2
ECONÓMICO	Plaza Comercial Acquacapri	Calle 5 de mayo/ Mercado la Victoria	Calle 16 de septiembre	Los Sapos

Fuente: Elaboración Propia, 2025.

La estrategia de puntos focales para la aplicación de encuestas puede observarse en el Mapa 20, estas encuestas fueron aplicadas según ámbito/ cuadrante correspondiente, obteniendo una comparativa entre cada cuadrante y por sector.

Al respecto, la aplicación de encuestas se realizó en un horario y día establecido según el tipo de actividad, quedando de la siguiente manera:

1. Puntos focales para aplicación en sector académico:

Lunes a jueves de 06:45- 08:00 hrs (dependiendo del horario de apertura escolar)

2. Puntos focales para aplicación en sector económico:

Lunes a jueves de 09:00 a 13:00 hrs

3. Puntos focales para aplicación en sector turístico/ recreativo:

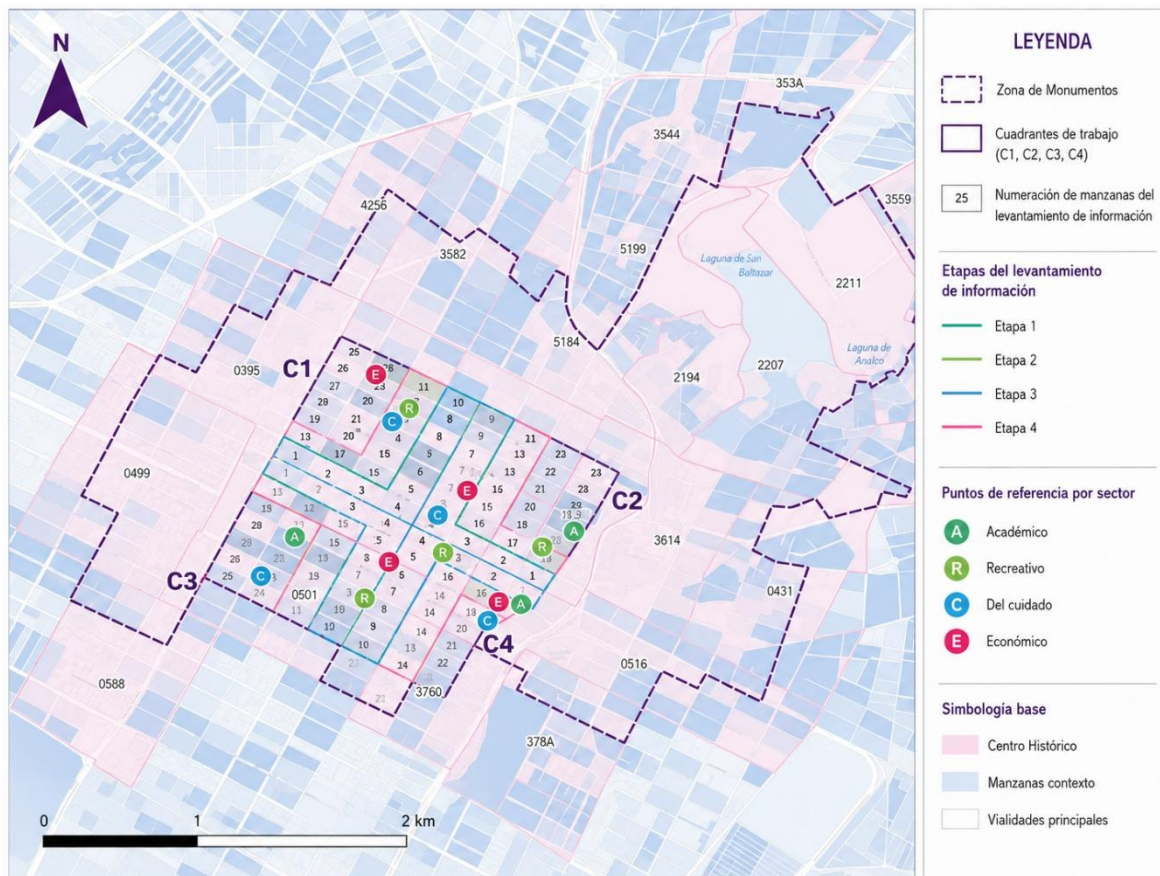
Sábado y domingo de 13:00 a 18:00 hrs

4. Puntos focales para la aplicación en sector del cuidado:

Lunes a jueves de 09:00 a 13:00 hrs

Mapa 20.

Definición de cuadrantes y ubicación de puntos focales para aplicación de encuestas por sector.



Fuente: Elaboración Propia, 2025.

3.5.2.4 Radiografía de la caminabilidad

Incorporado a la estrategia y metodología de obtención de información para la presente tesis, en lo que respecta a la medición física de la caminabilidad en el contexto mexicano, y específicamente en la ciudad de Puebla, se requiere una metodología adaptada a las características locales y a los estándares normativos existentes. A continuación, se describe un enfoque integral que combina variables cuantitativas y cualitativas para evaluar la caminabilidad de los entornos urbanos, al cual se le denominó *radiografía de la caminabilidad* en el presente trabajo de investigación.

La radiografía de la caminabilidad constituye el componente físico-territorial del modelo teórico-metodológico, pero no representa por sí sola la totalidad de la caminabilidad. Sus resultados deben interpretarse de manera articulada con las encuestas de percepción, la distribución de actividades urbanas, las características morfológicas de las manzanas y recorridos, y la presencia y significación del patrimonio histórico.

Por lo tanto, la unidad de análisis no se limita a la condición material de cada banqueta o cruce, sino que comprende la relación entre el espacio evaluado, las actividades que en él se desarrollan, las personas que lo recorren y las experiencias que produce. Esta integración permite analizar por qué manzanas con calificaciones físicas semejantes pueden presentar diferencias en el flujo peatonal, la percepción de seguridad, el disfrute, la permanencia o la apropiación social.

A) Definición de Indicadores

La metodología de medición se desarrolló a partir de indicadores de medición que proporcionaron calificaciones por manzana en zonas del Centro Histórico. La identificación de indicadores específicos es fundamental para medir la caminabilidad, esos indicadores son definidos a partir de las posibles características de influencia en la caminabilidad de las personas, y las condiciones que dichas características pueden tener, formando un rango de mayor a menor que permita reconocer cuales son las mejores y peores condiciones. En este sentido los indicadores que fueron definidos a partir de las características de la ciudad de Puebla, las necesidades determinadas para la caminabilidad en el entorno global y las posibles condiciones del entorno del Centro Histórico de Puebla son:

- **Infraestructura:** Banquetas anchas permiten un tránsito cómodo y seguro. Un ancho mínimo recomendado es de al menos 1.5 metros, aunque lo ideal es más de 2 metros en áreas con alto tráfico peatonal y estado de las aceras.
- **Conectividad/ Visibilidad:** Evaluar la facilidad con la que los peatones pueden moverse de un punto a otro. Las rutas deben ser directas y contar con pasos peatonales adecuados.

- **Seguridad:** Considerar la iluminación a lo largo de la calle, la presencia de vigilancia, y la calidad de los cruces peatonales (señalización, semáforos, etc.).
- **Interacción con el entorno:** Las calles deben tener elementos que inviten al peatón a caminar, como árboles, bancos, áreas verdes, rampas y comercios accesibles.
- **Tráfico vehicular:** Evaluar el volumen y la velocidad del tráfico. Las calles con menos tráfico de vehículos suelen ser más amigables para los peatones.
- **Accesibilidad:** que la calle sea accesible para todos, incluidos aquellos con discapacidades. Los cruces deben tener rampas y señales adecuadas.
- **Clima:** Existencia de elementos que ayuden con cubrir sol y lluvia.

Esta herramienta de medición, que utiliza indicadores específicos, tiene como objetivo proporcionar una calificación o puntuación que refleje las condiciones del espacio físico que influyen en la "caminabilidad" de las ciudades. Al establecer una metodología clara y objetiva para realizar esta evaluación, se podrán reconocer varias dimensiones clave que son fundamentales para comprender el concepto de caminabilidad y su implementación en el ámbito urbano.

Tabla 10.
Indicadores de medición por manzana de la Radiografía de la Caminabilidad

Categoría		Subcategoría	Indicadores de medición por manzana		
			2	1	0
		Puntuación			
Infraestructura	1	Ancho de banquetas	más de 1.5 mt	menos de 1.5 mt	no hay banqueta
	2	Obstáculos en aceras	sin obstáculos	1-3 obstáculos	más de 3 obstáculos
	3	Tipo de obstáculos	Respuesta abierta		
Conectividad	4	Hay pasos peatonales	todos los cruces marcados	mínimo un cruce por calle marcado	ningún cruce marcado
	5	Obstrucción de visibilidad	todos los cruces visibles	mínimo un cruce por calle visible	ningún cruce visible
Seguridad	6	Iluminación	Hay luminarias cada 15 metros mínimo	Existen luminarias a más de 15 metros	sin puntos de luz
	7	Cámaras de seguridad	Mínimo una cámara por calle	Existen cámaras en algunas calles	Ninguna calle tiene cámara
	8	Presencia policial	Más de un rondin por hora	Un rondin por hora	Rondines cada más de una hora
	9	Presencia semaforica	Semaforo vehicular y peatonal	Semaforo vehicular	Sin semaforos
	10	Señalética	Calle señalizada al 100%	Señalización parcial	Sin señalización
Interacción del entorno	11	Vegetación	más de 1 área con vegetación	1 área con vegetación	Sin áreas con vegetación
	12	Zonas de estancia	más de 1 zona de estancia (bancas)	1 zona de estancia	Sin zonas de estancia
	13	Servicios accesibles	Todos los servicios de la manzana cuentan con accesibilidad	Un servicio de la manzana no cuenta con accesibilidad	No hay accesibilidad en los servicios
	14	Espacios Públicos	Más de 1 espacio público	1 espacio público	Sin espacios públicos
Accesibilidad	15	Accesibilidad	Rampas en todas las esquinas	La mitad de las esquinas tienen rampas	No hay rampas
	16	Rampas regulares	Todas las rampas cuentan con la pendiente necesaria	Algunas rampas cuentan con la pendiente adecuada	No hay rampas con la pendiente adecuada
	17	Huella Podotáctil	Todas las calles cuentan con huella podotáctil congruente	Las calles cuentan con huella podotáctil que no está bien conectada	No hay huella podotáctil en todas las calles
	18	Cajones para personas con discapacidad	Un cajón por calle	Dos calles cuentan con cajón	No hay cajones en ninguna calle
Clima	19	Sombra	Existen zonas para caminar con sombra sobre todas las calles	Existen zonas para caminar con sombra en algunas calles	No existen zonas para caminar con sombra en las calles
	20	Protección a Inclemencias del clima	Existen zonas para cubrirnos de la lluvia e inclemencias sobre todas las calles	Existen zonas para cubrirnos de la lluvia e inclemencias en algunas calles	No existen zonas para caminar cubrirnos de la lluvia e inclemencias en las calles
			Caminable	Accesible	No apta para caminar
		Puntuaciones:	30 a 40	15 a 30	0 a 15

Fuente: Elaboración propia, 2025.

En primer lugar, la herramienta permite establecer un entendimiento claro del concepto de *caminabilidad* dentro del contexto de la ciudad de Puebla. Esto implica no solo valorar la infraestructura peatonal existente, sino también considerar aspectos como la seguridad, la conectividad, la accesibilidad y la calidad del entorno urbano. Al definir caminabilidad, se podrá vincular con los derechos urbanos y la necesidad de promover ciudades inclusivas y sostenibles que favorezcan a todos sus habitantes, especialmente a aquellos en situaciones de vulnerabilidad.

En segundo lugar, la medición de las condiciones que se encuentran en el espacio urbano permite catalogar y clasificar cada manzana de la ciudad en función de su nivel de caminabilidad. Se establecieron indicadores que evaluaron factores físicos como el estado y el ancho de las aceras, la presencia de obstáculos, la calidad del mobiliario urbano, la adecuación y seguridad de los cruces peatonales, así como la iluminación y la limpieza de la zona. Además, se consideraron factores ambientales, como la presencia de áreas verdes que fomenten un entorno agradable para los peatones, entre otros.

Con base en la recopilación y análisis de estos datos, cada manzana podrá ser catalogada en tres categorías: "caminable", "accesible" o "no apta para caminar".

- **"Caminable"** se asignó a aquellas áreas que cuentan con todas las condiciones necesarias para facilitar la movilidad peatonal, garantizando una experiencia segura y agradable para los caminantes. Estas zonas no solo tendrían infraestructuras adecuadas, sino que también promoverían un ambiente que invite a las personas a caminar y socializar.
- **"Accesible"** se utilizó para referirse a zonas que, aunque puedan tener algunas limitaciones o deficiencias, todavía permiten el paso de los peatones. Esto podría incluir aceras que son utilizables pero que presentan condiciones que podrían mejorarse, como falta de mantenimiento o señales de tránsito que no son suficientemente claras.
- **"No apta para caminar"** se asignó a aquellas áreas donde las condiciones representan un desafío significativo para la movilidad peatonal, tales como aceras en mal estado, ausencia de cruzamientos seguros o la presencia de vehículos que obstaculizan el espacio peatonal. Estas áreas requieren atención urgente para garantizar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos.

Este sistema de calificación no solo facilita la identificación de áreas que necesitan mejoras significativas en la infraestructura peatonal, sino que también proporcionará a los responsables de la planificación y gestión urbana datos concretos para tomar decisiones informadas. A través de la implementación de esta herramienta, se fomentará un enfoque más sostenible y equitativo en el diseño de espacios urbanos, permitiendo que más personas se beneficien de entornos que prioricen el caminar como un modo de transporte viable y seguro.

De manera general, el estudio es principalmente desarrollado a partir de la información recabada por las encuestas, radiografía de la caminabilidad y análisis de literatura de la misma. En este capítulo se ha construido el marco conceptual, normativo y metodológico necesario para evaluar la caminabilidad del Centro Histórico del municipio de Puebla. Se integraron tres líneas principales: el derecho a la ciudad y su traducción normativa; la caracterización socioespacial y de actividades (demografía, usos del suelo, dinámica económica, recreativa, educativa y del cuidado); y la definición de una metodología de medición adaptada al contexto local (radiografía de la caminabilidad, indicadores por manzana, muestreo por cuatro cuadrantes y encuestas sectoriales con perspectiva de género).

El capítulo demuestra que, aunque existen avances normativos y proyectos puntuales de peatonalización e infraestructura, persisten brechas importantes entre la regulación y la práctica que justifican un diagnóstico detallado. Asimismo, la descripción de la dinámica poblacional y de las unidades económicas evidencia transformaciones (deshabitización parcial, reconfiguración económica y presencia del turismo) que pueden condicionar la experiencia peatonal y la accesibilidad del Centro Histórico.

La metodología propuesta —combinando SIG, evaluación física por manzana y encuestas dirigidas a habitantes, trabajadores, turistas y usuarios de servicios de cuidado, incluyendo un módulo específico para mujeres— permite captar tanto las condiciones objetivas del espacio como las percepciones y usos sociales. Este diseño tiene la capacidad de identificar tramos “caminables”, “accesibles” y “no aptos para caminar” y de relacionar estas condiciones con las actividades urbanas estudiadas.

En síntesis, el capítulo entrega las bases teóricas y técnicas que sostuvieron el análisis empírico posterior. Los instrumentos y la estrategia de muestreo están ajustados para generar

evidencia rigurosa que, en el capítulo siguiente, permite presentar y discutir los resultados de campo y formular recomendaciones de política urbana orientadas a consolidar una caminabilidad inclusiva, segura y compatible con la preservación del patrimonio del Centro Histórico.



ICSYH



CAPÍTULO 4

¿Cuál es la influencia de la caminabilidad para la dinámica social del Centro Histórico del municipio de Puebla?

Análisis de la relación entre experiencia peatonal, apropiación del espacio y dinámica social.

- Diagnóstico de condiciones de caminabilidad, percepción y vida cotidiana en el Centro Histórico.



Cuarto Capítulo: ¿Cuál es la influencia de la caminabilidad para la dinámica social del Centro Histórico del municipio de Puebla?

La movilidad urbana, en particular la caminabilidad, es un elemento fundamental en la configuración de la vida social, económica y cultural de cualquier ciudad, y su importancia se acentúa en espacios patrimoniales como el Centro Histórico del municipio de Puebla, porque facilita el acceso de residentes y visitantes a monumentos, servicios y comercios; potencia la vitalidad económica local al aumentar la permanencia y el gasto en negocios; fomenta la cohesión social y la apropiación del espacio público mediante encuentros y prácticas culturales; contribuye a la conservación y sostenibilidad al reducir emisiones y proteger la estructura histórica; mejora la seguridad y la accesibilidad universal para personas mayores, niñas/os y personas con discapacidad; ordena la gestión turística y reduce impactos negativos; y, si se integra con políticas de vivienda y uso del suelo, ayuda a prevenir una gentrificación que excluya a la población residente, fortaleciendo además la resiliencia urbana ante emergencias. La posibilidad de desplazarse a pie en condiciones seguras, cómodas y atractivas, no solo facilita la movilidad física, sino que también fomenta la interacción social, la cohesión comunitaria y la participación activa en el uso del espacio público.

En el caso del Centro Histórico, la caminabilidad influye en la forma en que residentes, turistas y comerciantes acceden a recursos, establecen relaciones y ejercen sus derechos urbanos. La forma en que se propicia un entorno caminable impacta en la percepción de seguridad, la socialización y la utilización de los espacios públicos, articulando la vida cotidiana y fortaleciendo la identidad del barrio. Por ello, este capítulo aborda el papel de la caminabilidad como un factor esencial en la dinámica social, identificando cómo las condiciones de infraestructura, seguridad y entorno construyen espacios de participación y convivencia, vitales para promover un desarrollo urbano más inclusivo, sostenible y patrimonial en el corazón de Puebla.

Construcción de la Caminabilidad en el sitio de estudio: Centro Histórico del municipio de Puebla.

La caminabilidad en entornos urbanos es un aspecto crucial para el desarrollo sostenible y la calidad de vida de los habitantes. El Centro Histórico de la Ciudad de Puebla, con su rica herencia cultural y

arquitectónica, enfrenta numerosos desafíos en este ámbito, que abarcan desde la congestión del tráfico hasta la falta de espacios públicos accesibles y seguros para los peatones. Esta sección de la tesis doctoral se centra en las intervenciones para mejorar la caminabilidad en esta área emblemática. Se analizaron estrategias urbanísticas, políticas públicas y programas comunitarios que buscan fomentar el desplazamiento a pie, promover el uso del transporte sostenible y revitalizar el tejido social. Mediante un enfoque multidisciplinario, se exploraron las mejores prácticas implementadas en otras ciudades y cómo estas podrían adaptarse al contexto único de Puebla, contribuyendo así a la creación de un entorno más inclusivo y habitable.

En términos de la estructura de movilidad, la delimitación espacial imaginaria que caracteriza la ciudad histórica de Puebla, resultado de su patrimonialización, busca envolver los simbolismos e identidades de sus habitantes. Esta regulación urbanística, fundamentada en la historicidad, tiene como objetivo la conservación y la trascendencia de los bienes materiales e inmateriales para las generaciones futuras. Es fundamental reconocer que el patrimonio va más allá de los bienes tangibles; involucra vivencias colectivas y la relación entre el espacio y la actividad humana, tal como señala Álvarez Mora (2006, p. 139).

El patrimonio es un legado construido a lo largo del tiempo por las generaciones pasadas y se materializa como una categoría histórica colectiva. Así, el Centro Histórico de Puebla se presenta como un territorio heterogéneo, compuesto por barrios como Santiago, San Sebastián, San Antonio, Xanenetla, Xonaca, La Misericordia, El Alto de San Francisco, El Carmen, Del Artista, La Luz, Analco y Los Remedios, que originalmente se situaban en la periferia de la zona central.

Por ejemplo, el barrio de Analco fue fundado en 1560 por indígenas tlaxcaltecas, al otro lado del Río San Francisco, actualmente conocido como el bulevar 5 de mayo. Este río, que ahora se encuentra entubado, fue clave para conectar la ciudad española con los barrios aledaños mediante bóvedas, haciendo su transformación en bulevar un acontecimiento de gran impacto en la estructura urbana de Puebla. La conversión de este espacio ha alterado significativamente las dinámicas de movilidad y el acceso al Centro Histórico, subrayando la necesidad de integrar la historia y las prácticas sociales en la planificación urbana.

La configuración histórica del espacio urbano ha dado forma a la estructura vial que actualmente influye en el Centro Histórico (CH) de Puebla (Mapa 21). En el proceso de modernización, el Río San

Francisco fue transformado en el bulevar 5 de mayo, que hoy se destaca como una de las principales arterias de acceso para automóviles y transporte público hacia la zona central del CH. Sin embargo, para los peatones, esta vialidad puede representar una barrera significativa debido a sus amplias dimensiones, lo que dificulta el cruce y el acceso seguro a las personas. Una situación similar ocurre en la 11 Sur, donde las altas velocidades de circulación generan núcleos de inseguridad. Estas vialidades no solo segmentan el CH, sino que también contribuyen a que se perciba como un mero punto de paso para muchos, ya que el bulevar 5 de mayo y la 11 Norte-Sur facilitan el tránsito a través de la ciudad de norte a sur. Esto resalta la necesidad de repensar la planificación y el diseño urbano para crear un entorno más accesible y seguro para todos los usuarios del espacio público.

Figura 62.

Estructura vial y barreras urbanas en el C.H.

ESTRUCTURA VIAL Y BARRERAS URBANAS

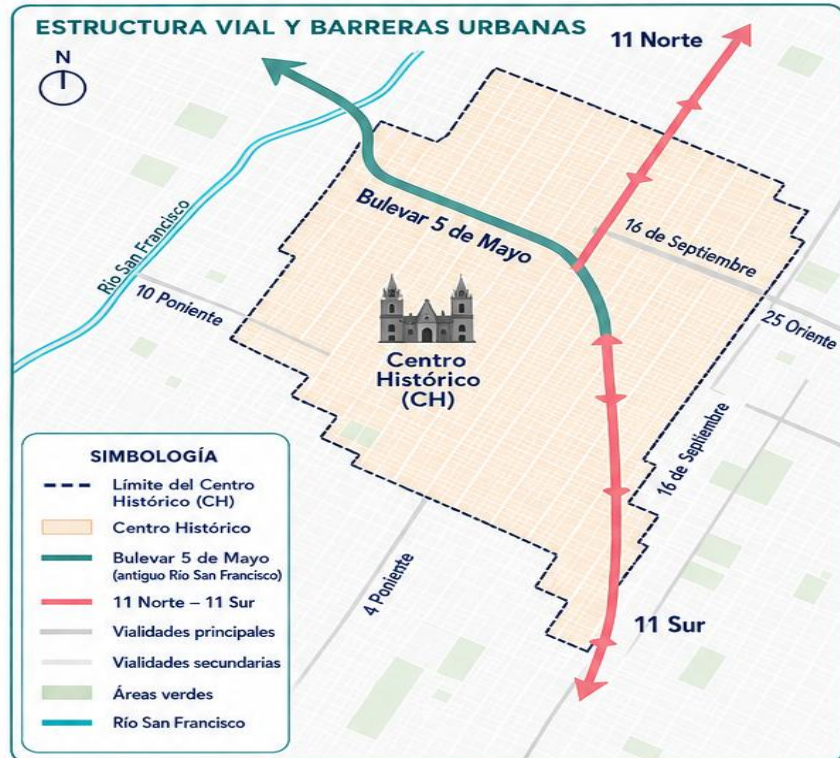
La configuración histórica del espacio urbano ha dado forma a una estructura vial que actualmente influye en el Centro Histórico (CH) de Puebla.

En el proceso de modernización, el Río San Francisco fue transformado en el bulevar 5 de mayo, que hoy se destaca como una de las principales arterias de acceso para automóviles y transporte público hacia la zona central del CH. Sin embargo, para los peatones, esta vialidad puede representar una barrera significativa debido a sus amplias dimensiones, lo que dificulta el cruce y el acceso seguro a las personas.

Una situación similar ocurre en la 11 Sur, donde las altas velocidades de circulación generan núcleos de inseguridad.

Estas vialidades no solo segmentan el CH, sino que también contribuyen a que se perciba como un metro poco seguro para muchos, ya que el bulevar 5 de mayo y la 11 Norte-Sur facilitan el tránsito a través de la ciudad de norte a sur.

Esto resalta la necesidad de repensar la planificación y el diseño urbano para crear un entorno más accesible y seguro para todos los usuarios del espacio público.



BARRERAS QUE SEGMENTAN EL CENTRO HISTÓRICO

BULEVAR 5 DE MAYO



Amplias secciones viales que dificultan el cruce peatonal y generan una barrera física y perceptual entre el norte y el sur del CH.



11 SUR



Altas velocidades de circulación que generan inseguridad para peatones y ciclistas, especialmente en los cruces.



CONSECUENCIAS



- Las vialidades funcionan como ejes de paso más que como espacios de estancia.



- Segmentación del CH y pérdida de continuidad peatonal.



- Percepción del CH como un punto de tránsito y no como un destino.



- Mayor riesgo para peatones y ciclistas.

DEL RÍO SAN FRANCISCO AL BULEVAR 5 DE MAYO

SIGLO XIX



Río San Francisco

PRINCIPIOS DEL SIGLO XX



Proceso de canalización y urbanización

ACTUALIDAD



Bulevar 5 de Mayo

SECCIONES VIALES COMPARATIVAS

BULEVAR 5 DE MAYO



Sección amplia que dificulta el cruce peatonal.
Cruces largos, exposición al riesgo y tiempos de espera altos.

11 SUR



Altas velocidades y poca infraestructura peatonal.
Mayor percepción de inseguridad.

HACIA UN CENTRO HISTÓRICO MÁS ACCESIBLE Y SEGURO



Reducir las barreras físicas y perceptuales para priorizar la movilidad peatonal.



Implementar cruces seguros, amplios y accesibles en vialidades arteriales.



Calmar el tránsito y reducir velocidades para disminuir riesgos.

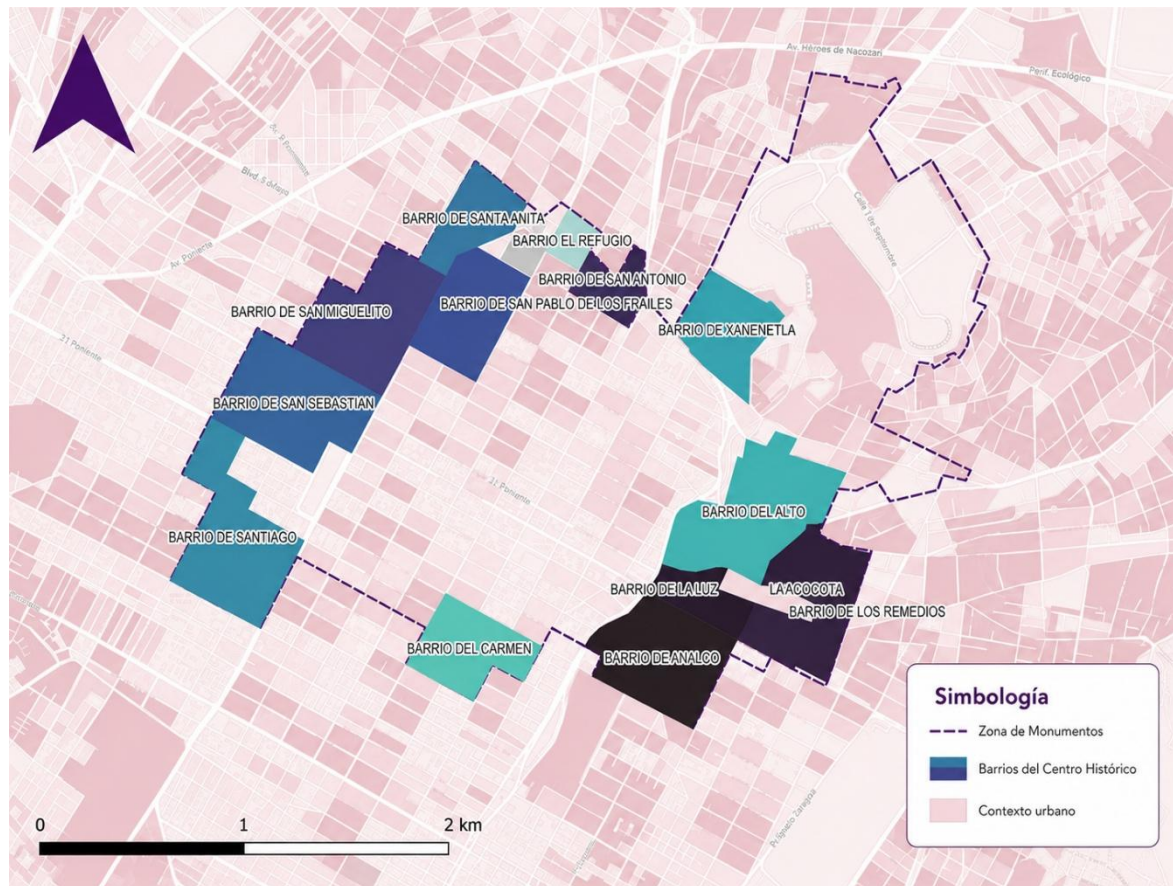


Rediseñar el espacio público para integrar, conectar y dar vida al Centro Histórico.

Fuente: Elaboración propia con base en Ayuntamiento de Puebla (2016), Leicht (2007), Melé (1998), trabajo de campo y cartografía base de OpenStreetMap.

Mapa 21.

Estructura del Centro Histórico- delimitación general y barrios históricos.



Fuente: Norma L. Ramírez R (2013), Programa de Desarrollo Urbano y Sustentable del Municipio de Puebla, 2014 y delimitación de Centro Histórico del Decreto de 1977. 2024.

Es primordial el destacar los elementos que estructuran al Centro Histórico para poder comprender y destacar el cómo se ha consolidado su movilidad y por ende la caminabilidad, en el mismo, a continuación, se presenta una recapitulación de las acciones más importantes en esta materia para comprender la consolidación de la movilidad actual en la zona, ya que estas acciones fueron elementos incidentes para su funcionamiento actual:

- **2017-2018: Proyecto Piloto "Ándale"**
 - Realización de encuestas a 1,529 personas para estudiar la movilidad urbana y mejorar el espacio público.

- **2018: Implementación de la Zona 30**
 - Establecimiento de un límite de velocidad de 30 km/h en áreas específicas del Centro Histórico para priorizar la seguridad de peatones y ciclistas.
- **2018: Creación de Ciclovías**
 - Implementación de rutas exclusivas para bicicletas, facilitando la movilidad sostenible y el acceso a diferentes puntos del Centro Histórico.
- **2019: Programa de Peatonalización**
 - Proyectos para ampliar áreas peatonales, promoviendo el tránsito peatonal seguro y la convivencia en espacios públicos.
- **2020: Mejoramiento de Espacios Públicos**
 - Renovación de banquetas, instalación de mobiliario urbano y mejoramiento del paisaje urbano para fomentar un entorno agradable para los peatones.
- **2021: Transporte Público Sustentable**
 - Introducción de nuevas unidades de transporte público más eficientes y amigables con el medio ambiente que conectan el Centro Histórico con otras áreas de la ciudad.

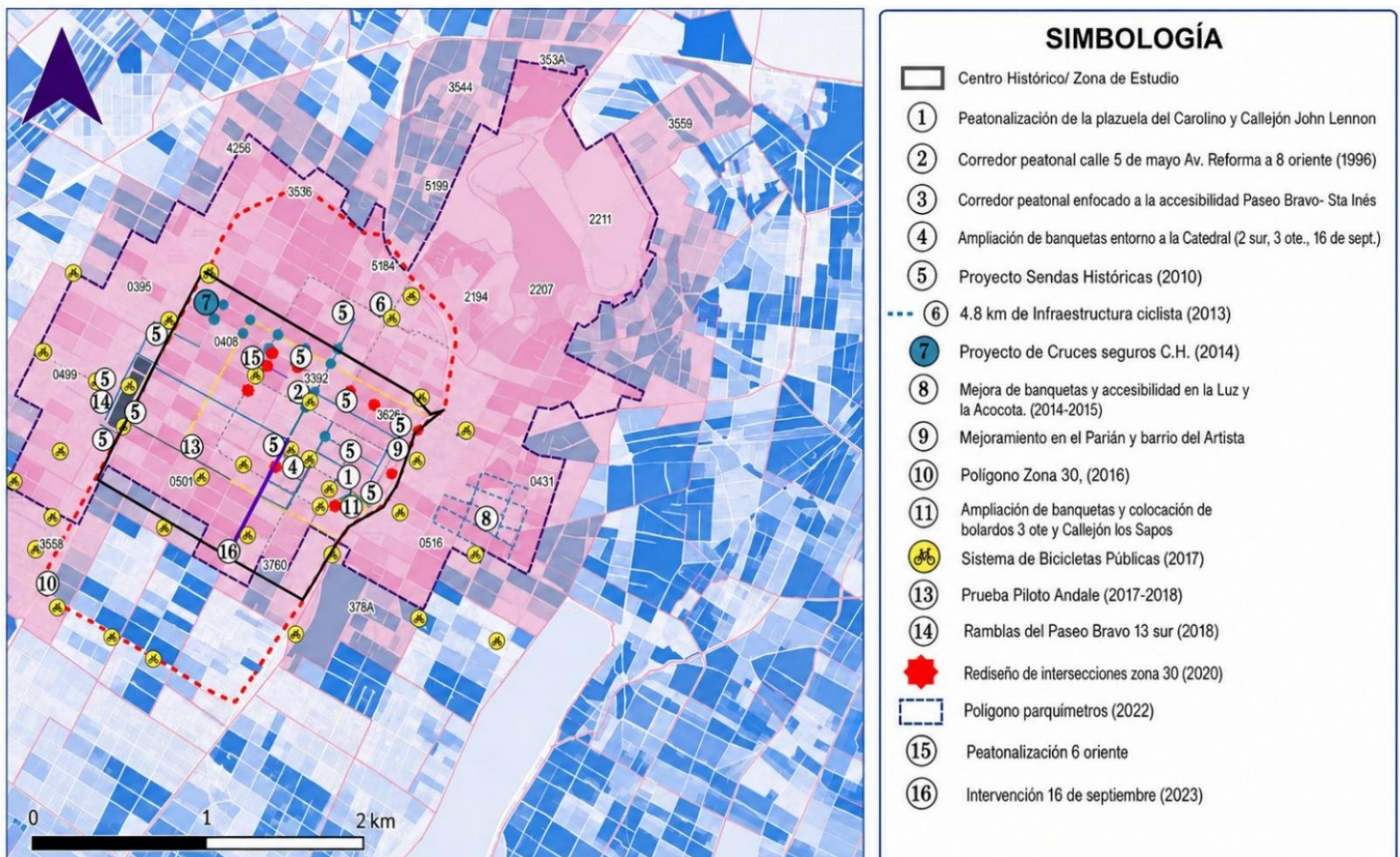
Entre las acciones de peatonalización más importantes en la zona (Mapa 22) también podemos mencionar lo siguiente:

- **Corredor peatonal calle 5 de mayo** (de la Av. Reforma a 8 Oriente) (1996)
- **Proyecto de Sendas Históricas** (2010)
- **4.8 km de infraestructura ciclista** (2013)
- **Proyecto de cruces seguros en el Centro Histórico** (2014)
- **Mejora de banquetas y accesibilidad en La Luz y La Acocota** (2014-2015)
- **Polígono Zona 30** (2016)
- **Sistema de bicicletas públicas** (2017)
- **Ramblas del Paseo Bravo 13 Sur** (2018)
- **Peatonalización de la plazuela del Carolino y el Callejón John Lennon** (2018)
- **Corredor peatonal enfocado a la accesibilidad del Paseo Bravo - Santa Inés** (2018)
- **Paseo dominical en el Centro Histórico** (cierres temporales para el disfrute de las personas) (2018)
- **Prueba piloto Ándale** (2017)
- **Ampliación de la vía recreativa en la zona de los Barrios** (2018)

- **Ampliación de banquetas en torno a la Catedral** (2 Sur, 3 Oriente, 16 de Septiembre) (a partir de 2018)
- **Ampliación de banquetas y colocación de bolardos en 3 Oriente y Callejón de los Sapos** (fecha no especificada)
- **Parquímetros** (2022)
- **Peatonalización de la Calle de los Dulces (Calle 6 Oriente entre 5 de Mayo y 2 Norte)** (2022)
- **Corredor de 16 de septiembre:** Peatonal de Reforma a 7 Oriente-Poniente y Semipeatonal de 7 a 17 Oriente-Poniente (2023)
- **Rediseño de intersecciones Zona 30** (2020)
- **Mantenimiento de banquetas** (2023-2024)
- **Ordenamiento de corredores de transporte público en calles del norte del Centro Histórico con colocación de orejas** (2023-2024)

Mapa 22.

Proyectos de movilidad a 2024.



Fuente: Recopilación propia, trabajo de campo 2017- 2024

La ejecución de los proyectos de movilidad y peatonalización en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla es fundamental para mejorar tanto la movilidad como la caminabilidad en un área rica en historia y cultura. Iniciativas como el Corredor Peatonal de la Calle 5 de mayo, la implementación de sendas históricas y la creación de infraestructura ciclista contribuyen a transformar el espacio urbano, promoviendo un ambiente más seguro y accesible para todos. Estas acciones no solo fomentan el uso de medios de transporte sostenibles, como caminar y andar en bicicleta, sino que también revitalizan áreas comerciales y recreativas, incentivando la convivencia y el disfrute del espacio público.

Proyectos más recientes, como la peatonalización de la Calle de los Dulces y el Corredor de 16 de septiembre, refuerzan este esfuerzo al priorizar la experiencia del peatón y facilitar su interacción con el entorno. Medidas como el Polígono Zona 30 y el diseño de cruces seguros operan para crear un entorno urbano más amigable, donde la seguridad y el bienestar de los ciudadanos son la prioridad. La ampliación de banquetas y la mejora de la accesibilidad en sendas históricas son pasos significativos hacia una ciudad que no solo respeta su patrimonio, sino que también promueve un estilo de vida activo y saludable. En conjunto, estos proyectos representan un avance hacia un modelo urbano sostenible que busca equilibrar la movilidad y la protección del patrimonio histórico, convirtiendo el Centro Histórico de Puebla en un lugar más habitable y dinámico.

4.1 Modelo teórico-metodológico de caminabilidad y transformación urbana en centros históricos.

Los resultados obtenidos durante el diagnóstico permitieron identificar que la pérdida de la caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla constituye un fenómeno complejo asociado a múltiples factores físicos, funcionales y sociales. En consecuencia, las cpmceúnicamente problemas puntuales de infraestructura, sino generar procesos progresivos de transformación urbana capaces de incidir sobre la dinámica de la ciudad.

Los resultados permiten ampliar esta interpretación y comprender que la caminabilidad no constituye solamente el efecto directo de una intervención física. Se configura como una propiedad emergente de las relaciones entre la morfología urbana, la calidad y funcionamiento del espacio público, los valores patrimoniales y la experiencia de las personas peatonas.

Esta condición emergente se manifiesta en la capacidad de un espacio para facilitar no sólo el desplazamiento, sino también la elección voluntaria de caminar, la continuidad del recorrido, la permanencia, la interacción y la apropiación. Por ello, dos espacios con condiciones infraestructurales semejantes pueden producir resultados diferentes cuando varían la mezcla de usos, la actividad de las fachadas, la percepción de seguridad, el atractivo patrimonial, la presencia de otras personas o los significados asociados con el lugar.

El modelo propuesto articula dos niveles complementarios. El primero es explicativo y permite comprender cómo se produce la caminabilidad mediante la interacción de dimensiones

físicas, morfológicas, perceptuales, sociales y patrimoniales. El segundo es transformador y explica cómo las intervenciones estratégicas pueden modificar dichas relaciones, fortalecer la experiencia peatonal y generar efectos sobre la permanencia, la interacción social, la apropiación patrimonial y la dinámica urbana.

De esta manera, la relación entre intervenciones urbanas, caminabilidad y revitalización no se interpreta como una secuencia automática. Sus resultados dependen de la forma en que las acciones físicas se articulan con las actividades, necesidades, percepciones y valores patrimoniales presentes en cada espacio.

Desde esta perspectiva, se propone un modelo conceptual de transformación que establece una relación causal entre las intervenciones urbanas, el fortalecimiento de la caminabilidad y la revitalización de la dinámica urbana. El modelo parte del supuesto de que pequeñas acciones estratégicamente localizadas —bajo el enfoque de la acupuntura urbana— poseen la capacidad de mejorar la calidad del espacio público y favorecer una mayor apropiación social del territorio.

La Figura 63 sintetiza este proceso de transformación.

Figura 63.

Modelo conceptual de transformación urbana.

Intervenciones → Mejora de la caminabilidad → Revitalización de la dinámica urbana



CONTINUACIÓN: MEJORA DE LA CAMINABILIDAD



REVITALIZACIÓN DE LA DINÁMICA URBANA

Efectos multiplicadores en la ciudad y sus habitantes



SOCIAL

Mayor interacción, cohesión social y apropiación del espacio público



ECONÓMICA

Impulso al comercio local, turismo y economía de proximidad



AMBIENTAL

Menos emisiones, mejor calidad del aire y más áreas verdes



PATRIMONIAL

Valoración y cuidado del patrimonio cultural y urbano



CALIDAD DE VIDA

Ciudades más saludables, habitables y sostenibles



FORTALECIMIENTO DEL DERECHO A LA CIUDAD

Acceso equitativo al espacio público, participación y disfrute pleno de la vida urbana para todas las personas.

LEYENDA



Relación de transformación



Relación de incidencia



Dimensión / Componente

Fuente: Análisis propio, 2026

Como puede observarse, las intervenciones físicas sobre el espacio público constituyen únicamente el punto de partida del proceso. Su finalidad no es la modificación aislada de la infraestructura, sino la generación de condiciones que permitan incrementar la accesibilidad peatonal, mejorar la seguridad vial, favorecer la permanencia en el espacio público y fortalecer la experiencia cotidiana de caminar.

El incremento de la caminabilidad produce, a su vez, efectos sobre distintos componentes de la dinámica urbana. Entre ellos destacan el fortalecimiento de la actividad comercial, el incremento de la interacción social, una mayor apropiación del patrimonio urbano, la reducción de impactos ambientales asociados a la movilidad motorizada y una mejora general en la calidad de vida de la población.

En este sentido, el modelo plantea que la caminabilidad funciona como un mecanismo articulador entre las intervenciones urbanas y los procesos de revitalización del Centro Histórico, permitiendo comprender que las propuestas desarrolladas en esta investigación buscan generar beneficios urbanos que trascienden la movilidad peatonal.

El presente trabajo de campo tiene como objetivo evaluar la caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla, mediante una metodología integral que combina variables cuantitativas, cualitativas y datos de percepción colectados a través de cinco instrumentos específicos. La creciente importancia de promover espacios urbanos accesibles y sostenibles ha motivado el diseño de un proceso de medición estructurado, que permite clasificar las manzanas del área en las categorías de caminable, accesible o no apta para caminar.

Esta evaluación es fundamental para comprender cómo las condiciones físicas, sociales y ambientales del espacio público impactan en la vida cotidiana de sus habitantes. La caminabilidad no solo influye en la movilidad, sino que también afecta la interacción social, la cohesión comunitaria y la percepción de seguridad, creando un entorno que puede promover o limitar la participación ciudadana, el comercio local y el uso social de los espacios públicos. La aplicación de las siguientes técnicas—(1) encuestas a actores académicos, (2) encuestas en corredores o secciones, (3) encuestas en zonas turísticas y recreativas, (4) encuestas a establecimientos de salud, y (5) una radiografía de 111 manzanas distribuidas en cuatro cuadrantes, en el mes de marzo del 2025—permitió captar aspectos físicos, sociales, ambientales y perceptivos del espacio público, generando un diagnóstico efectivo para promover su mejora y fortalecer la cohesión social, la inclusión urbana y el desarrollo sostenible.

4.1.2 Radiografía de la caminabilidad

Con el objetivo de evaluar las condiciones actuales de caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla, se llevó a cabo un ejercicio de radiografía en 111 manzanas distribuidas en cuatro cuadrantes, abarcando diferentes áreas con características diversas. En este trabajo, se analizaron elementos clave que influyen en la experiencia de caminar, incluyendo la infraestructura, la conectividad, la seguridad, la interacción del entorno, la accesibilidad y el clima.

Para facilitar la interpretación de los datos, los resultados se presentan a continuación en una tabla (Tabla 11) “semaforizada”, donde las puntuaciones más bajas—que indican mayores deficiencias en cada rubro—están marcadas en rojo, con mayor saturación, mientras que las puntuaciones más altas, reflejando mejores condiciones, se muestran en verde. Además, se realizó un mapeo de colorimetría/resultados por manzana que permite reconocer de manera espacial las secciones de la zona de estudio que tienen mejores y peores condiciones, es decir: caminables (verde), accesible (amarillo) y no aptas para caminar (rojo) (Mapa 23). Este sistema visual permite identificar rápidamente las áreas con mayores retos y potenciales oportunidades de mejora.

Los resultados revelan que, en varias zonas, prevalecen condiciones deficitarias en aspectos como la infraestructura y la seguridad, lo cual impacta directamente en la percepción de la caminabilidad y la utilización del espacio público. Sin embargo, también existen manzanas con condiciones relativamente favorables, especialmente en términos de conectividad y clima, donde la infraestructura y el entorno favorecen una experiencia peatonal más cómoda y segura. Estos hallazgos proporcionan una base sólida para orientar futuras intervenciones urbanas que aborden las principales debilidades detectadas, promoviendo un entorno urbano más inclusivo, saludable y amigable para los peatones.

Hacer este análisis de resultados por rubro nos permite observar, cuáles son los rubros con mayor problemática para el caso de la zona de estudio, en este sentido en el caso de los cuadrantes 1,2 y 3 la mayor deficiencia se encuentra en el rubro de “Interacción con el entorno” que corresponde a las siguientes características:

Tabla 11.

Resultados de radiografía de la caminabilidad por rubro.

RESULTADOS POR COMPONENTE Y MACROZONA

C1																													
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	MZ 5	MZ 6	MZ 7	MZ 8	MZ 9	MZ 10	MZ 11	MZ 12	MZ 13	MZ 14	MZ 15	MZ 16	MZ 17	MZ 18	MZ 19	MZ 20	MZ 21	MZ 22	MZ 23	MZ 24	MZ 25	MZ 26	MZ 27	MZ 28	
Infraestructura	2	2	2	1	2	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	2	3	3
Conectividad	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	1	1	1	2	3	3	3	2	2	4	4	4	4	4	4
Seguridad	7	7	6	7	10	7	7	7	7	7	5	3	5	4	5	5	5	5	3	3	2	7	7	7	7	7	8	8	8
Interacción del entorno	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3	1	5	1	1	1	1	2	1	1	0	0	1	1	1	5	5
Accesibilidad	7	6	6	4	7	2	6	5	5	7	6	2	2	7	5	1	3	5	3	3	4	3	3	3	3	7	7	7	7
Clima	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	2
Total mz	23	21	20	19	25	23	22	22	22	22	17	15	21	16	20	14	14	17	13	12	11	17	14	13	13	23	23	29	29

C2																													
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	MZ 5	MZ 6	MZ 7	MZ 8	MZ 9	MZ 10	MZ 11	MZ 12	MZ 13	MZ 14	MZ 15	MZ 16	MZ 17	MZ 18	MZ 19	MZ 20	MZ 21	MZ 22	MZ 23	MZ 24	MZ 25	MZ 26	MZ 27	MZ 28	MZ 28
Infraestructura	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2
Conectividad	4	4	3	3	4	4	3	4	4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Seguridad	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	4	5	5	8	6	6	7	5	6	5	6	6	7	7	7	7	6	6	6
Interacción del entorno	1	0	7	5	7	7	4	5	4	4	4	5	4	6	6	7	1	1	1	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1
Accesibilidad	7	6	6	3	7	5	5	6	4	6	5	6	4	2	2	4	4	5	4	2	5	5	5	5	7	7	7	6	6
Clima	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total mz	23	21	29	28	31	28	30	27	27	27	20	19	21	25	28	23	21	23	23	20	21	15	19	22	23	22	22	22	20

C3																													
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	MZ 5	MZ 6	MZ 7	MZ 8	MZ 9	MZ 10	MZ 11	MZ 12	MZ 13	MZ 14	MZ 15	MZ 16	MZ 17	MZ 18	MZ 19	MZ 20	MZ 21	MZ 22	MZ 23	MZ 24	MZ 25	MZ 26	MZ 27	MZ 28	MZ 28
Infraestructura	3	1	2	1	2	2	2	3	2	3	3	1	2	1	1	2	3	1	3	2	1	1	2	1	2	2	3	3	3
Conectividad	4	4	4	3	3	4	4	4	4	2	2	2	3	2	2	3	4	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4
Seguridad	7	7	7	7	7	7	7	7	7	4	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	5	5	7	7	7	7	6	6	6
Interacción del entorno	4	0	0	1	0	5	5	5	5	0	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	5	5
Accesibilidad	7	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	7	7	7	7
Clima	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total mz	27	22	23	23	24	25	31	30	30	32	22	20	17	17	14	14	15	18	13	13	13	14	14	13	13	14	23	29	29

C4																													
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	MZ 5	MZ 6	MZ 7	MZ 8	MZ 9	MZ 10	MZ 11	MZ 12	MZ 13	MZ 14	MZ 15	MZ 16	MZ 17	MZ 18	MZ 19	MZ 20	MZ 21	MZ 22	MZ 23	MZ 24	MZ 25	MZ 26	MZ 27	MZ 28	MZ 28
Infraestructura	2	1	2	4	2	2	3	3	3	2	1	2	3	2	3	1	3	2	3	1	1	1	2	1	2	2	2		
Conectividad	4	4	4	4	2	2	2	2	4	2	2	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4		
Seguridad	7	7	9	8	6	6	9	9	9	9	7	8	8	8	8	8	8	8	6	6	6	6	7	7	7	6	6		
Interacción del entorno	1	0	0	8	4	4	9	8	8	6	7	7	7	7	6	7	7	7	1	1	1	1	2	2	1	1	1		
Accesibilidad	7	6	5	5	5	5	5	5	5	4	7	7	7	7	7	6	7	7	6	7	7	7	7	7	7	7	6		
Clima	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Total mz	23	21	32	19	19	30	30	30	30	27	30	31	30	30	30	30	28	32	20	20	20	20	20	22	23	22	22		

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo, 2025.

- 1 Más de 1 área con vegetación
- 2 Más de 1 zona de estancia (bancas)
- 3 Todos los servicios de la manzana cuentan con accesibilidad
- 4 Más de 1 espacio público

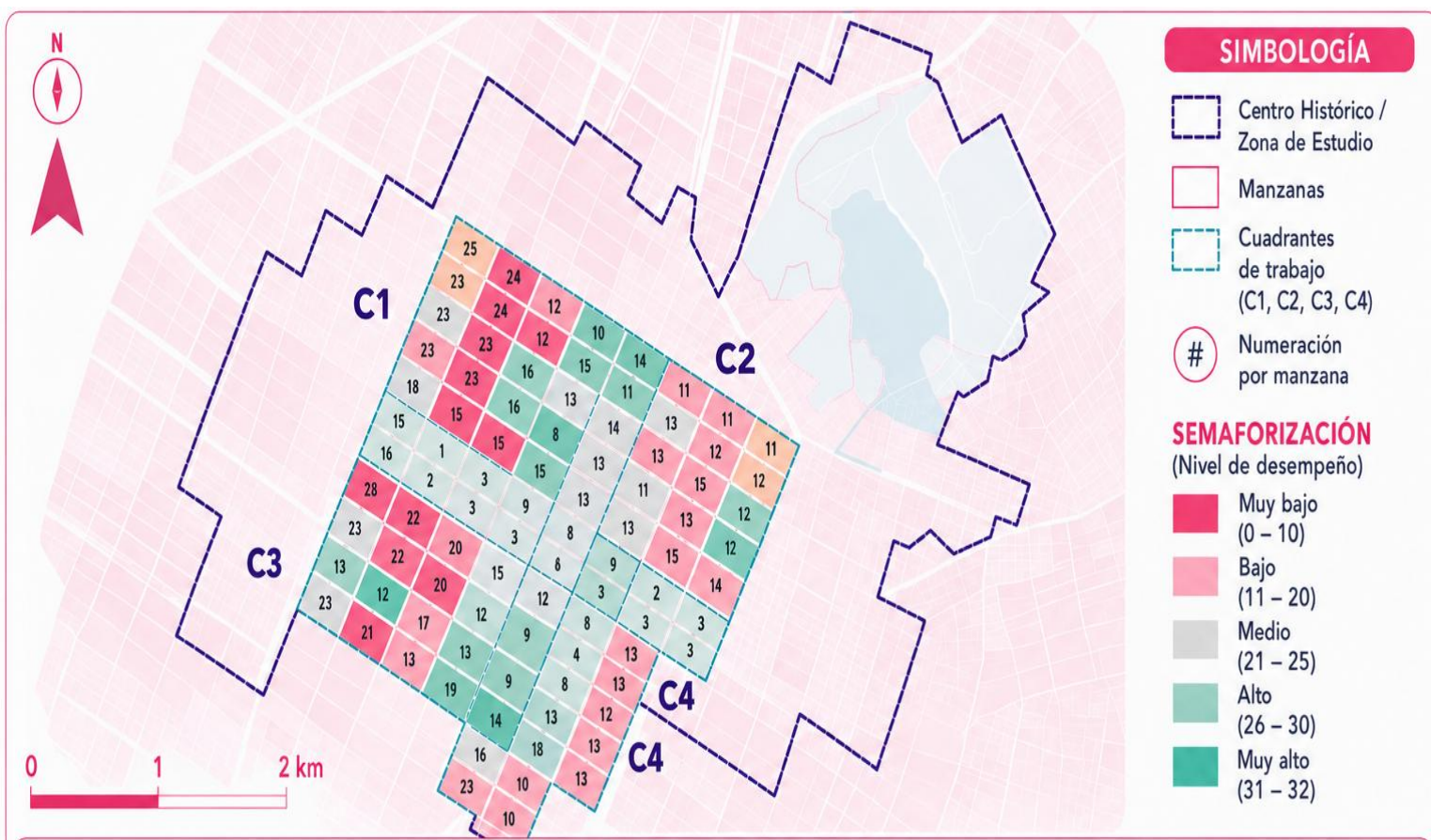
Mientras que en el Cuadrante 4 la tendencia de calificaciones más bajas se encuentra en el rubro de infraestructura que corresponde a:

- 1 Ancho de banquetas
- 2 Obstáculos en aceras
- 3 Tipo de obstáculos

De igual manera, realizando el análisis general a nivel manzana, tenemos que las manzanas “no aptas para caminar” son 9 en el Cuadrante 1 y 8 en el Cuadrante 3, sin embargo, el Cuadrante 3 cuenta con 4 manzanas caminables, el Cuadrante 2 con 1 y el Cuadrante 4 con 12. A partir de esto es posible detectar que el Cuadrante 4 correspondiente a la 3 sur- Blvd 5 de mayo y Reforma- 19 poniente es el que cuenta con una mayor cantidad de zonas aplicadas como caminables, uno de los principales motivos es la reciente intervención de la calle 16 de septiembre.

Mapa 23.

Resultados de radiografía de la caminabilidad por rubro.



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo, febrero 2025.

La intervención en la calle 16 de septiembre en el Centro Histórico de Puebla ha sido un ejemplo importante de cómo mejorar la caminabilidad en zonas urbanas con alto valor patrimonial y social. Gracias a acciones específicas, como la ampliación de banquetas, la incorporación de mobiliario urbano y la reducción de obstáculos, se ha logrado transformar el espacio en un entorno más seguro y accesible para todos los peatones.

Esta intervención ha facilitado una experiencia peatonal más cómoda y atractiva, promoviendo un mayor uso del espacio público. La mejora en las condiciones de señalización y la creación de zonas de descanso han contribuido a que la calle se perciba como un lugar seguro y agradable para caminar.

Como resultado, la calle 16 de septiembre se ha convertido en la zona mejor calificada del estudio de caminabilidad, demostrando que, con acciones concretas y bien diseñadas, es posible potenciar la movilidad peatonal, fortalecer la inclusión social y promover un uso más sostenible del espacio urbano en el Centro Histórico.

Uno de los rubros de la radiografía de la caminabilidad fue la detección de obstáculos en la zona de estudio, resultando en lo que muestra el siguiente diagrama, el cual está estructurado con que las palabras más grandes fueron las más repetidas en el ejercicio. Como es posible observar, el obstáculo más repetido fue la presencia de Comercio Informal con presencia en 27 manzanas de las 111, seguido de banquetas agrietadas y lajas rotas o faltantes con presencia en 20 manzanas cada una, 14 casetas telefónicas, 12 tapas faltantes, 8 hundimientos, 7 casetas de periódicos, 6 zonas con exceso de basura y postes, 3 botes, y en 2 casos de discontinuidad de banquetas y motocicletas estacionadas.

Figura 64.

Obstáculos encontrados en el ejercicio de Radiografía de la Caminabilidad.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

a) Contextualización de los resultados

Los datos obtenidos reflejan las prioridades actuales en la planificación urbana del Centro Histórico de Puebla, donde la caminabilidad emerge como un factor clave para la sostenibilidad, la inclusión social y la promoción de un espacio público de calidad. La identificación de áreas con mayores deficiencias en interacción con el entorno, especialmente en los cuadrantes 1, 2 y 3, evidencia una necesidad urgente de mejorar las condiciones de convivencia peatonal y fortalecer el tejido social en zonas con alta afluencia y relevancia patrimonial. La reciente intervención en calle 16 de septiembre, que ha sido la zona mejor calificada, demuestra cómo las acciones de mejora concreta pueden transformar la percepción del espacio y promover un sentido de pertenencia y seguridad en los peatones.

b) Limitaciones y áreas de oportunidad

A pesar de los resultados positivos en ciertos cuadrantes, el análisis revela que aún persisten importantes desafíos en infraestructura, señalización y obstáculos en las aceras, especialmente en los cuadrantes 1, 2 y 4. La metodología empleada, basada en la evaluación visual y en la percepción del usuario, proporciona una visión amplia, pero puede complementarse con estudios longitudinales que midan el impacto de las intervenciones a largo plazo. Además, sería recomendable priorizar acciones en aquellos cuadrantes con mayores dificultades, reforzando la accesibilidad, adecuación del mobiliario urbano, seguridad y servicios complementarios, con el fin de promover una caminabilidad plena y sostenida en todo el Centro Histórico.

c) Implicaciones para el urbanismo y la gestión

Los hallazgos de esta radiografía de caminabilidad ofrecen información valiosa para la toma de decisiones en el planeamiento urbano. La identificación de zonas con baja calificación señala áreas prioritarias para futuras intervenciones, en línea con los principios de diseño participativo y ciudad inclusiva. Implícitamente, el conjunto de resultados invita a las autoridades a fortalecer la coordinación interinstitucional y a diseñar políticas que integren infraestructura, señalización, mobiliario y elementos ambientales como componentes esenciales del espacio peatonal. La estrategia debe orientarse también a incorporar experiencias y percepciones de los usuarios en los procesos de mejora continua del espacio público.

d) Impacto de la intervención en calle 16 de septiembre

La intervención en calle 16 de septiembre ejemplifica cómo acciones concretas, bien planificadas y ejecutadas, pueden transformar un espacio urbano y potenciar su caminabilidad. La ampliación de banquetas, la incorporación de mobiliario, la optimización de cruces peatonales y la mejora en la señalización han contribuido a crear un entorno más seguro, cómodo y atractivo para los peatones, impulsando su uso y participación social. Además, esta intervención no solo ha mejorado las condiciones físicas del espacio, sino que también ha revitalizado la vida social y económica de la zona, incrementando la afluencia peatonal y fomentando prácticas de movilidad más sostenibles. Este ejemplo puede servir de inspiración para replicar en otras calles del centro histórico y en diferentes zonas de la ciudad.

e) Importancia de la intervención y pasos futuros

Los hallazgos de obstáculos en la radiografía de caminabilidad reflejan claramente las áreas donde las condiciones del espacio público aún presentan dificultades significativas para garantizar una movilidad peatonal segura, cómoda y equitativa. La prevalencia de obstáculos como comercios informales, banquetas en mal estado o señalización insuficiente demuestra que, sin acciones concretas, estas barreras seguirán limitando el acceso y la experiencia de quienes transitan a pie. La intervención en calle 16 de septiembre ha demostrado ser un ejemplo efectivo de cómo mejoras físicas y de señalización pueden transformar un espacio, dando mayor seguridad, confianza y pertenencia a los peatones.

Estas acciones no solo benefician la accesibilidad, sino que también fortalecen el tejido social y fomentan prácticas de movilidad sostenibles. Sin embargo, para consolidar estos beneficios, es fundamental desarrollar planes de intervención y mantenimiento continuos que prioricen las zonas con mayores deficiencias, incluyendo la reparación de banquetas, regulación del comercio informal y la mejora en la señalización. Solo a través de acciones estratégicas y consistentes se logrará promover una caminabilidad plena, inclusiva y duradera en el Centro Histórico de Puebla, logrando transformar el espacio público en un entorno más seguro, accesible y participativo para todos los usuarios.

4.1.3 Aplicación de encuestas por sector y cuadrante

Este estudio busca evaluar las percepciones y experiencias de los diferentes actores urbanos en relación con la caminabilidad del Centro Histórico de Puebla, mediante la aplicación de encuestas homologadas en cuatro sectores clave: académico, económico, turístico/recreativo y del cuidado. Estas encuestas permiten analizar las necesidades, dificultades y percepciones diarias de habitantes, trabajadores, turistas y acompañantes de personas en situación de vulnerabilidad (cuidadores), en torno a aspectos como la seguridad, la accesibilidad, la condición del entorno y la conveniencia de caminar en la zona.

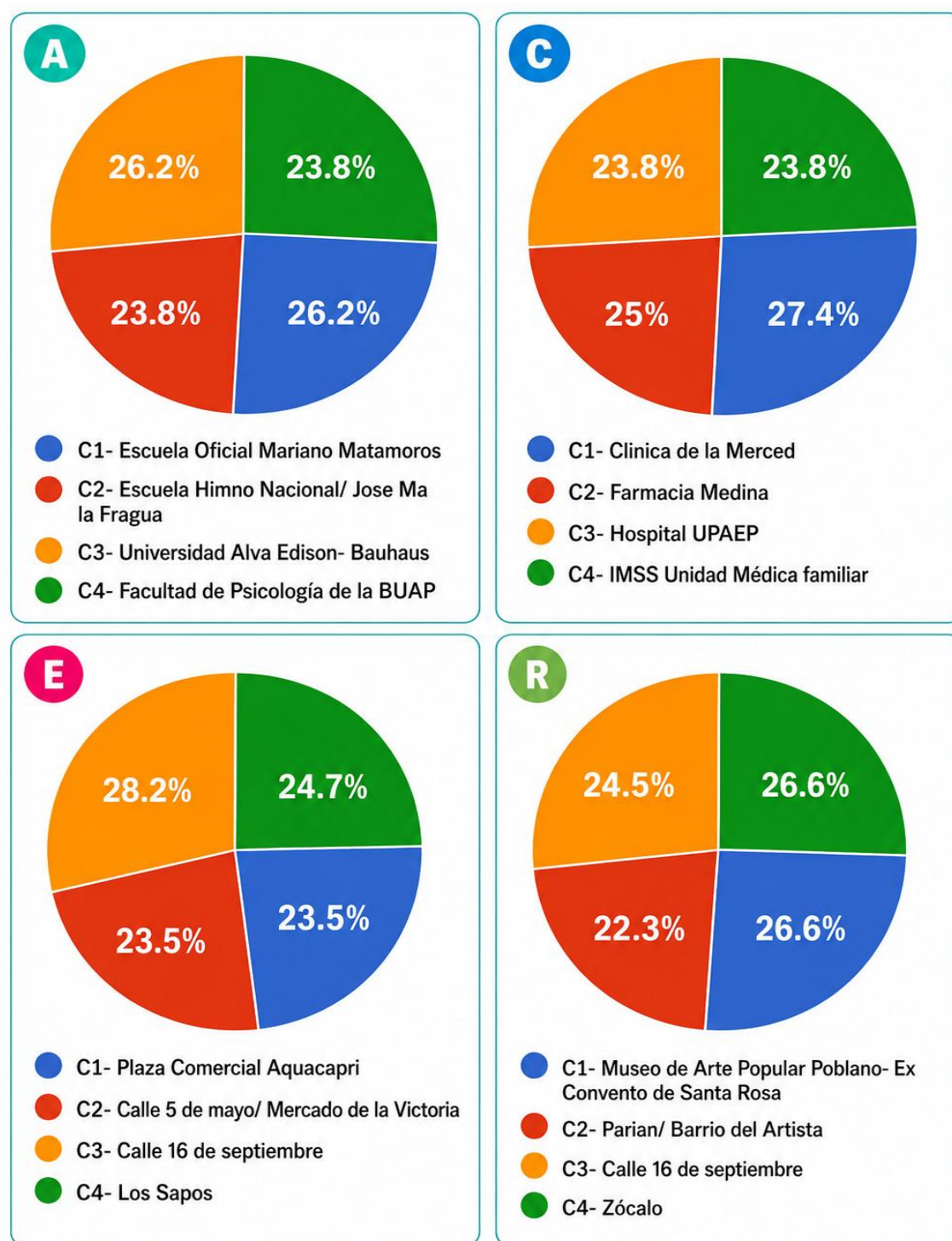
Cada instrumento fue diseñado para captar las particularidades de cada grupo, considerando variables socio-demográficas, patrones de desplazamiento y las condiciones del espacio público que influyen en la decisión de caminar o no. Los puntos de aplicación se distribuyeron estratégicamente en espacios de alta afluencia y relevancia en el centro urbano, permitiendo obtener información representativa y comparativa. La interpretación de estos datos facilitó la identificación de las

principales barreras y oportunidades para mejorar la caminabilidad del área, promoviendo entornos urbanos más seguros, inclusivos y sostenibles.

A continuación, y para partir al análisis de los resultados obtenidos directamente de la encuesta, la Figura 65, muestra la participación por sector y cuadrante, si bien, estaba acotado a 20 encuestas por sector/cuadrante, en algunas se obtuvo mayor información debido al requerimiento de participación de los usuarios en la zona. Mientras que en la Figura 66, es posible observar la distribución por género y edad con una mayor participación de mujeres en general, a excepción del Sector Económico.

Figura 65.

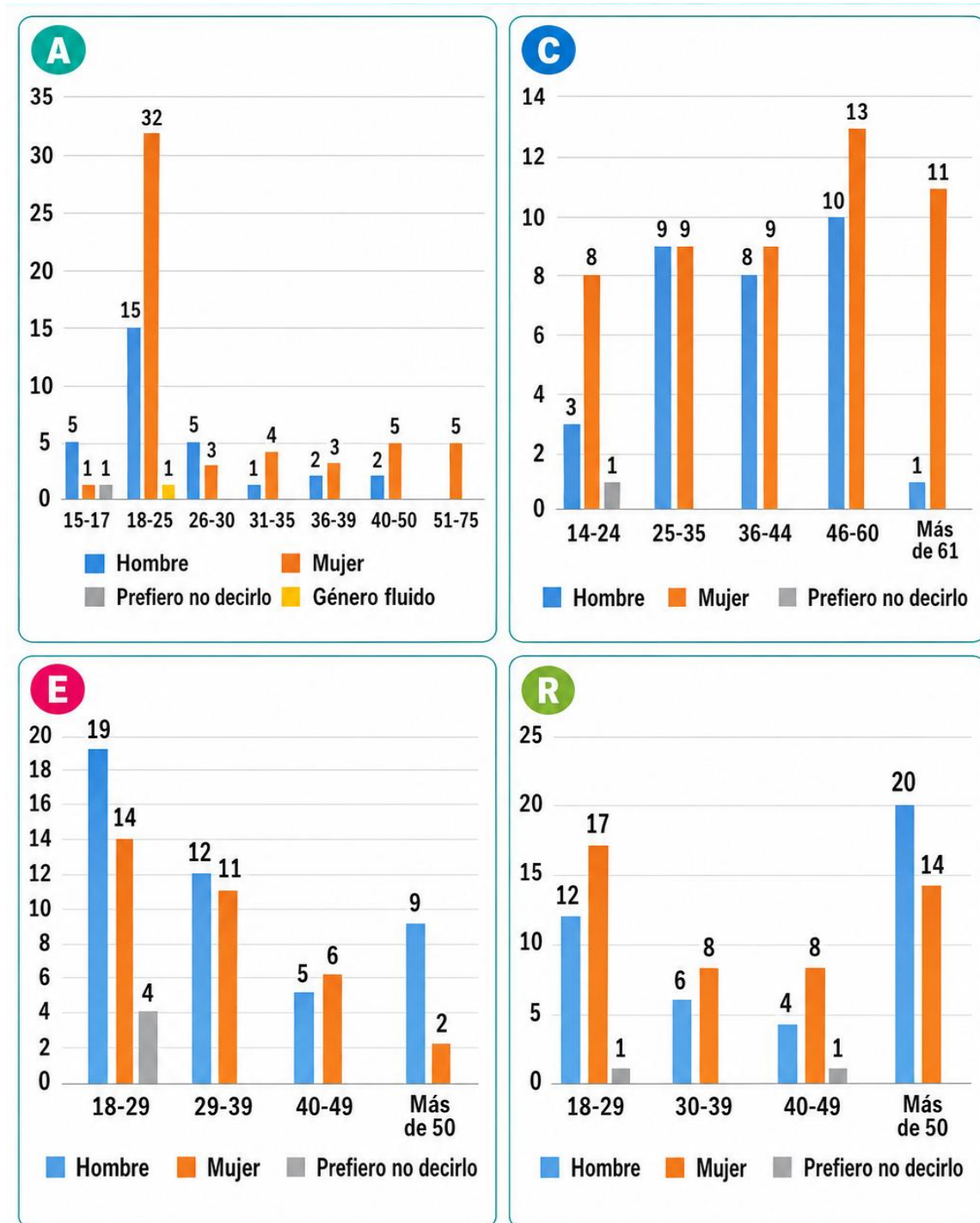
Participación por sector y cuadrante en encuestas aplicadas.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Figura 66.

Distribución por género y edad en cada Sector

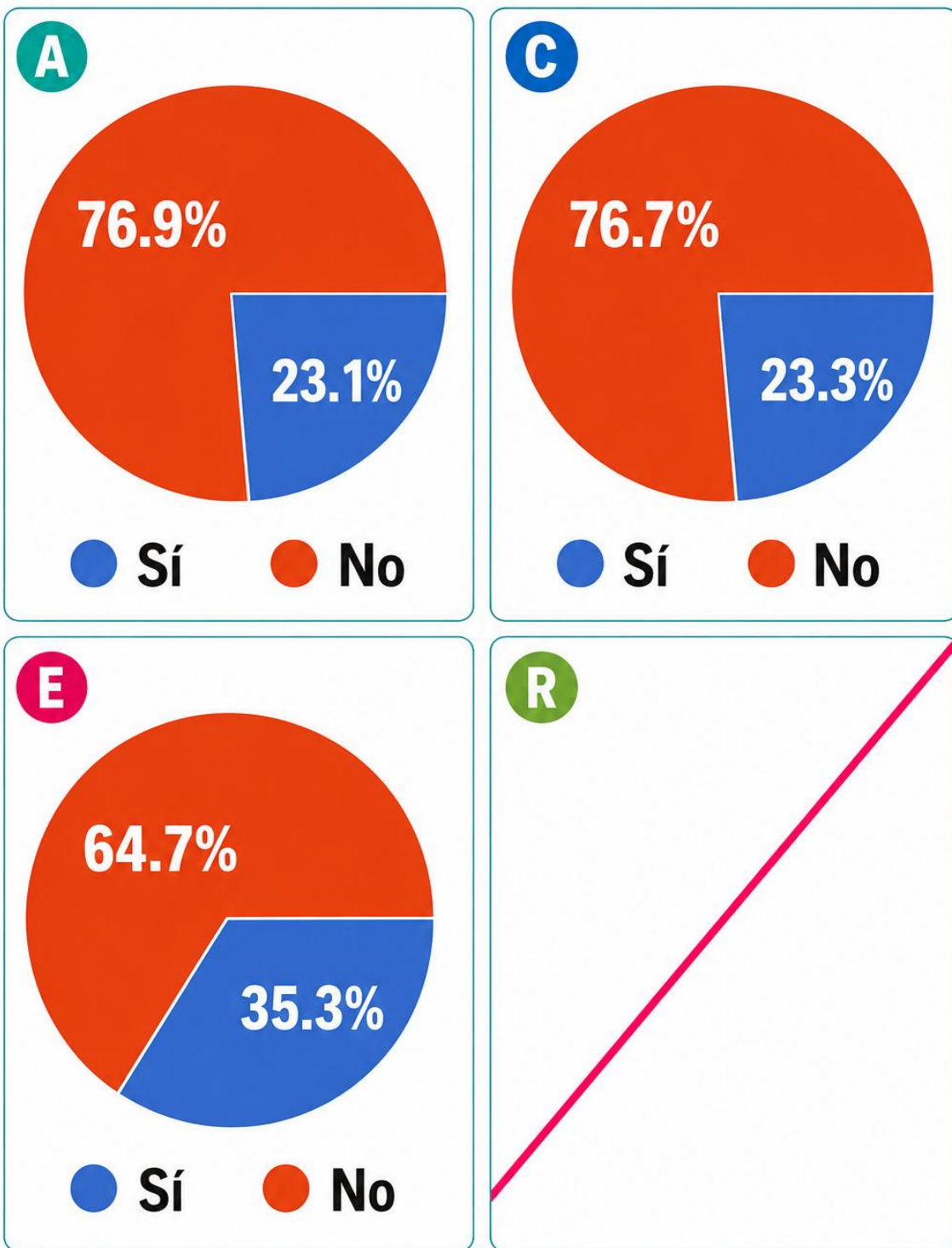


Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

En el caso del sector *Académico*, la mayor participación correspondió a mujeres de entre 18 y 25 años, mientras que el del *Cuidado* fueron mujeres de entre 46 y 60 años, en el *Económico* hombres de entre 18 y 29 y hombres de más de 50 años. En este sentido, fue importante conocer si las personas encuestadas, exceptuando a los turistas, vivían en el Centro Histórico debido a que esto podía definir el uso del espacio público de los mismos, sin embargo, en todos los casos la respuesta fue negativa en 76 y 64% según lo que se muestra en la Figura 67.

Figura 67.

Porcentaje de Habitantes en el Centro Histórico del total de personas encuestadas.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

4.1.3.1. Caracterización Turística de Puebla municipio.

En el caso de los Turistas encuestados, es principal desarrollar una caracterización de los mismos por los cuales desarrollamos una investigación específica para caracterizarlos:

Motivaciones y Experiencia de Viaje

Comprender las motivaciones de los turistas es crucial para diseñar estrategias de promoción y desarrollo turístico más efectivas, especialmente en el contexto de la caminabilidad:

- **Motivaciones Principales:** El descanso y el placer son las principales motivaciones para visitar Puebla (73.8%), seguido por las visitas a familiares y amigos (20.3%) (ver página 2 del documento). En el contexto del Centro Histórico, esto implica que los turistas buscan disfrutar de la atmósfera, la arquitectura y la cultura de la ciudad a su propio ritmo, caminando por sus calles y descubriendo sus rincones.
- **Compañía de Viaje:** La mayoría de los turistas viajan en familia (52%), seguidos por parejas (33%) (ver página 2 del documento). Esto implica que la caminabilidad del Centro Histórico debe ser accesible y segura para personas de todas las edades y capacidades, incluyendo niños pequeños, adultos mayores y personas con movilidad reducida.

Comportamiento de Consumo

El análisis del comportamiento de consumo de los turistas proporciona información valiosa para los empresarios y proveedores de servicios turísticos, así como para la planificación urbana:

- **Alojamiento:** Más de la mitad de los turistas (52%) se hospedan en hoteles, aunque también son populares casas (12%), Airbnb (14%) y hostales (5%) (ver página 2 del documento). La ubicación de estos alojamientos en relación con el Centro Histórico es un factor importante, ya que muchos turistas eligen alojamientos cercanos para poder explorar la ciudad a pie.
- **Alimentación:** La mayoría de los turistas (46%) comen en restaurantes, aunque también son populares las fondas (20%) y las cocinas económicas (16%) (ver página 2 del documento). La distribución de estos establecimientos a lo largo del Centro Histórico influye en los patrones de caminata de los turistas, quienes suelen buscar opciones gastronómicas mientras exploran la ciudad a pie.
- **Compras:** Los dulces típicos son los souvenirs más solicitados (ver página 3 del documento). La ubicación de las tiendas de artesanías y souvenirs en el Centro Histórico también influye

en los patrones de caminata de los turistas, quienes suelen detenerse a comprar recuerdos mientras exploran la ciudad a pie.

Satisfacción y Recomendación

La satisfacción del turista es un indicador clave del éxito de la estrategia turística de Puebla, y está directamente relacionada con la calidad de la experiencia de caminabilidad en el Centro Histórico:

- **Satisfacción General:** Los turistas muestran un alto nivel de satisfacción con la calidad de los servicios turísticos (ver página 2 del documento). Sin embargo, es importante analizar la satisfacción específica con la infraestructura peatonal del Centro Histórico, incluyendo la calidad de las aceras, la señalización, la iluminación y la seguridad, con el fin de identificar áreas de mejora para promover una caminabilidad más segura y agradable.
- **Recomendación:** Un alto porcentaje (90.2%) recomendaría Puebla como destino turístico (ver página 3 del documento). La experiencia de caminabilidad en el Centro Histórico es un factor importante que influye en la recomendación de Puebla como destino turístico, ya que una experiencia positiva a pie contribuye a una mayor satisfacción general con la visita.

Análisis Comparativo Anual de la Llegada de Turistas

El análisis de los datos comparativos anuales de la llegada de turistas al municipio de Puebla revela las siguientes tendencias:

- **Tendencia General:** En el estado de Puebla, el mes con mayor llegada de turistas en 2024 ha sido marzo, con 599,144 turistas. Esto representa un incremento del 22.34% en relación al mismo periodo del año 2023 (ver página 3 del documento).
- **Variaciones Mensuales:** Los meses de marzo y noviembre son tradicionalmente los de mayor afluencia turística en el estado de Puebla (ver página 3 del documento). Sin embargo, según los datos de 2023, diciembre fue el mes con mayor número de turistas en el municipio de Puebla (ver página 5 del documento).
- **Turismo Residente vs. No Residente:** En marzo, hubo una disminución de turistas residentes y no residentes en comparación con 2018. En noviembre, hubo un aumento de turistas residentes y no residentes en comparación con 2018 (ver página 3 del documento).

En resumen, el turista típico en el municipio de Puebla es una persona o familia de origen nacional, principalmente de la región oriente de México, que viaja por placer y se hospeda en hoteles. Se

desplazan principalmente en automóvil y disfrutan de la gastronomía local en restaurantes. Valoran la calidad de los servicios turísticos y la atención recibida, y están altamente satisfechos con su experiencia en Puebla.

En el contexto de la caminabilidad en el Centro Histórico, es fundamental comprender que la mayoría de los turistas exploran la ciudad a pie, sumergiéndose en su atmósfera y descubriendo sus encantos a cada paso. Por lo tanto, la calidad de la infraestructura peatonal, la seguridad, la señalización y la accesibilidad son factores cruciales para garantizar una experiencia turística positiva y enriquecedora.

El análisis de las tendencias anuales en la llegada de turistas revela que el turismo en Puebla está en constante evolución, con variaciones mensuales y anuales en la afluencia de visitantes. Para seguir creciendo como destino turístico de primer nivel, y particularmente para mejorar la experiencia de caminabilidad en el Centro Histórico, Puebla debe:

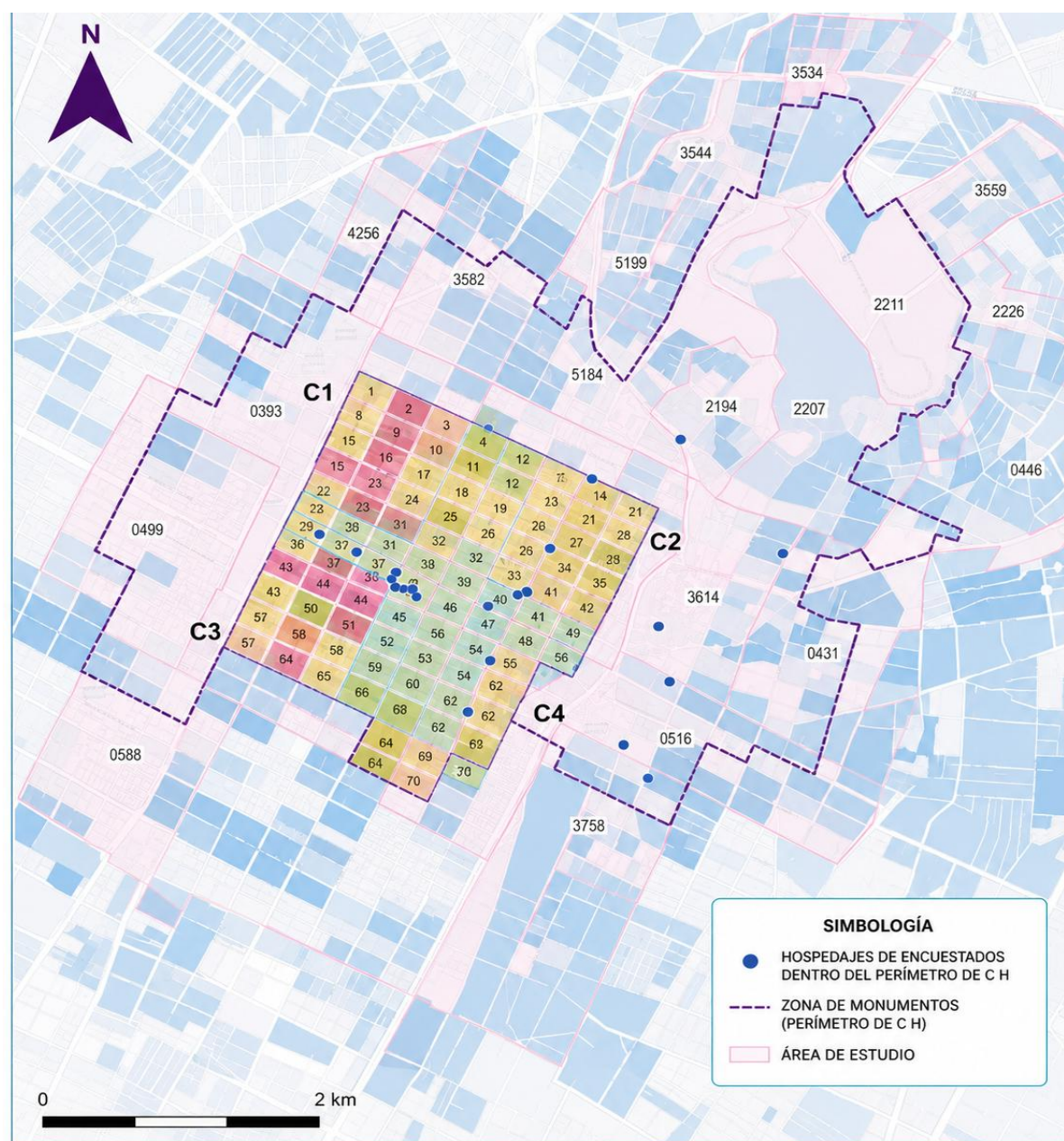
- Adaptar su oferta turística: Considerar las necesidades de todos los segmentos de turistas, desde familias con niños hasta adultos mayores, asegurando que la infraestructura peatonal sea accesible y segura para todos.
- Invertir en la infraestructura peatonal: Mejorar la calidad de las aceras, la señalización, la iluminación y la seguridad en el Centro Histórico para promover una caminabilidad más agradable y segura.
- Promover alternativas de transporte sostenible: Reducir la dependencia del automóvil en el Centro Histórico fomentando el uso del transporte público, la bicicleta y otros medios de transporte alternativos.
- Monitorear y evaluar la satisfacción de los turistas: Realizar encuestas y estudios para evaluar la satisfacción de los turistas con la experiencia de caminabilidad en el Centro Histórico, con el fin de identificar áreas de mejora y medir el impacto de las intervenciones.
- En definitiva, la caracterización del turista en el municipio de Puebla, en el contexto de la caminabilidad en el Centro Histórico, es un paso fundamental para comprender la complejidad de este grupo de actores y mejorar la planificación urbana, el diseño de espacios públicos y la gestión del turismo en la región. Al priorizar la caminabilidad, Puebla puede

garantizar una experiencia turística positiva y enriquecedora para todos los visitantes, al tiempo que promueve un desarrollo urbano más sostenible y equitativo.

En este sentido, la participación de turistas en la encuesta, es un aspecto primordial para la evaluación de condiciones de caminabilidad en la zona de estudio, debido a que, ellos presentan una mirada imparcial de las características del mismo, y pueden presentar contrastes y comparaciones con sus lugares de origen, al respecto el 50% de estos turistas se hospedaban en el Centro Histórico (Mapa 24) lo que aumentaba su necesidad de caminata, su experiencia y por ende su percepción.

Mapa 24.

Ubicación de hospedaje de turistas encuestados.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

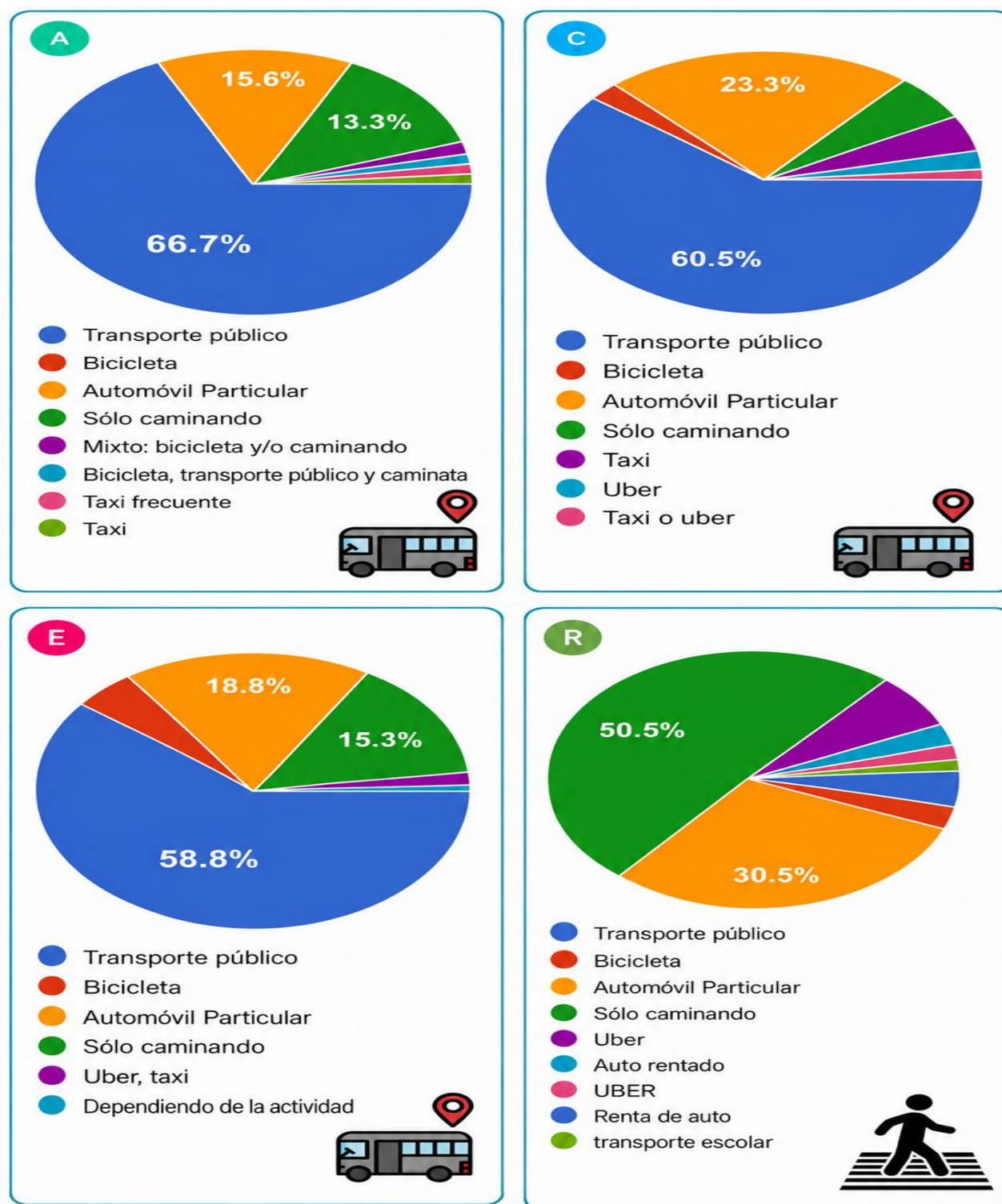
4.1.3.2. Movilidad y transporte: Diagnóstico a partir de las encuestas realizadas para el estudio

Evaluar la influencia de la caminabilidad en la dinámica social del Centro Histórico de la ciudad de Puebla, tiene como principal rubro de importancia la movilidad y el transporte, como parte de una red complementaria de desplazamientos que permite que los habitantes desarrollen las actividades

necesarias para su vida cotidiana. En esta sección se realizó un conjunto de preguntas relacionado con la movilidad de las personas, cuyos resultados se presentan a continuación, la primera pregunta realizada corresponde al modo de transporte usado para llegar antes de caminar. A lo cual, 3 de los 4 rubros (académico, del cuidado y económico mencionaron en su mayoría que con 66.7%, 60.5% y 58.8% respectivamente, el medio de transporte más utilizado es el transporte público, mientras que el medio de transporte público para el disfrute turístico y recreativo de la ciudad fue la caminata. En este sentido buscábamos encontrar las combinaciones de intermodalidad más utilizadas para los sectores de estudio, encontrando la más común: transporte público- caminata.

Figura 68.

Modo de transporte más utilizado en sectores encuestados.

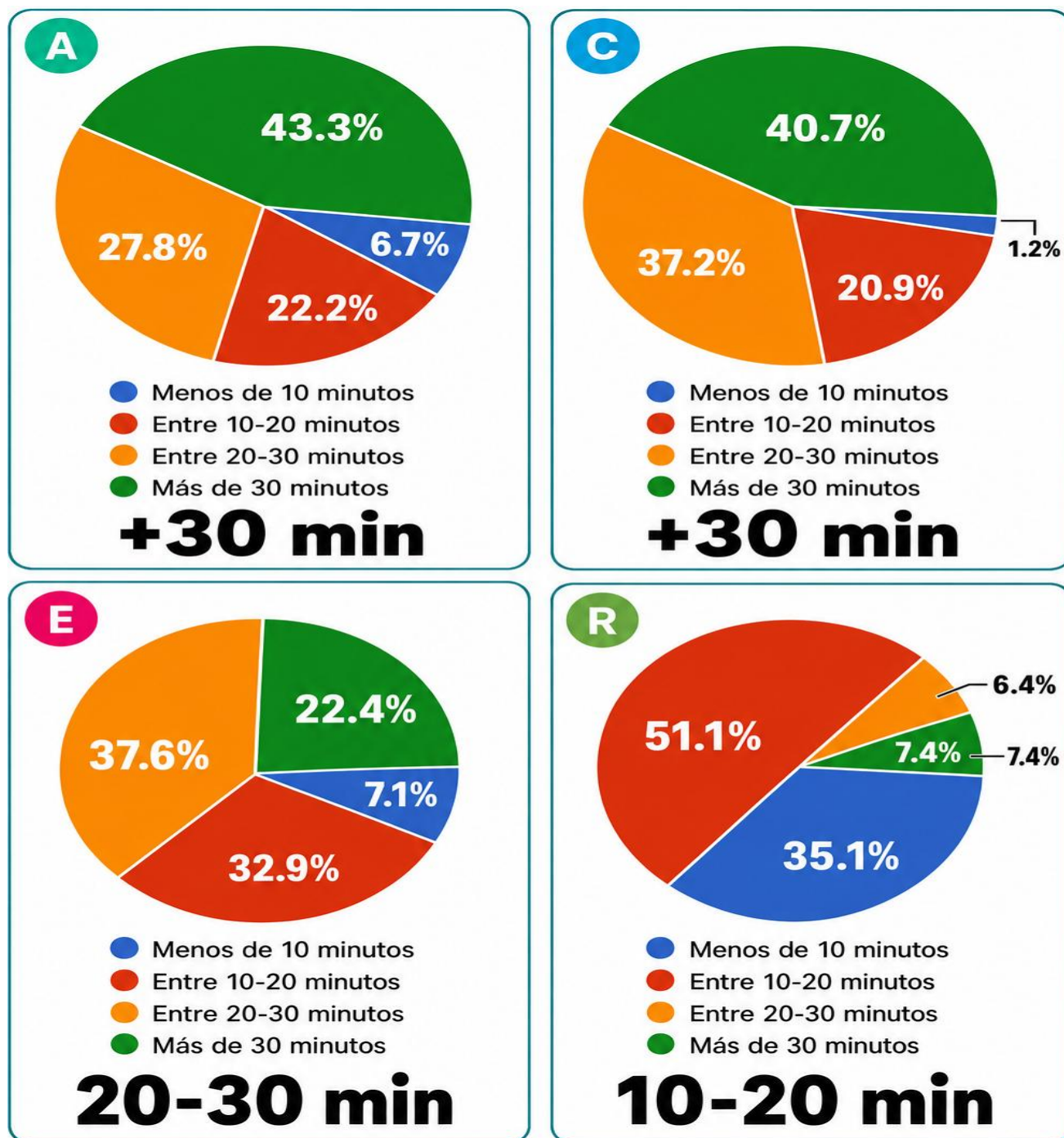


Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

El turismo de manera mínima utiliza el transporte público, sin embargo, el siguiente modo de transporte más utilizado es el automóvil particular con porcentajes de 15.6% a 30% como se muestra en la Figura 68 y bajo esta tendencia como se muestra en la Figura 69 a los sectores Académico y del Cuidado les toma más de 30 minutos de traslado, mientras que al Económico entre 20-30 minutos, y únicamente el sector Recreativo se tarda entre 10-20 min el traslado a realizar las actividades turísticas correspondientes en el Centro Histórico, lo que tiene congruencia con los modos de transporte más utilizados por cada sector.

Figura 69.

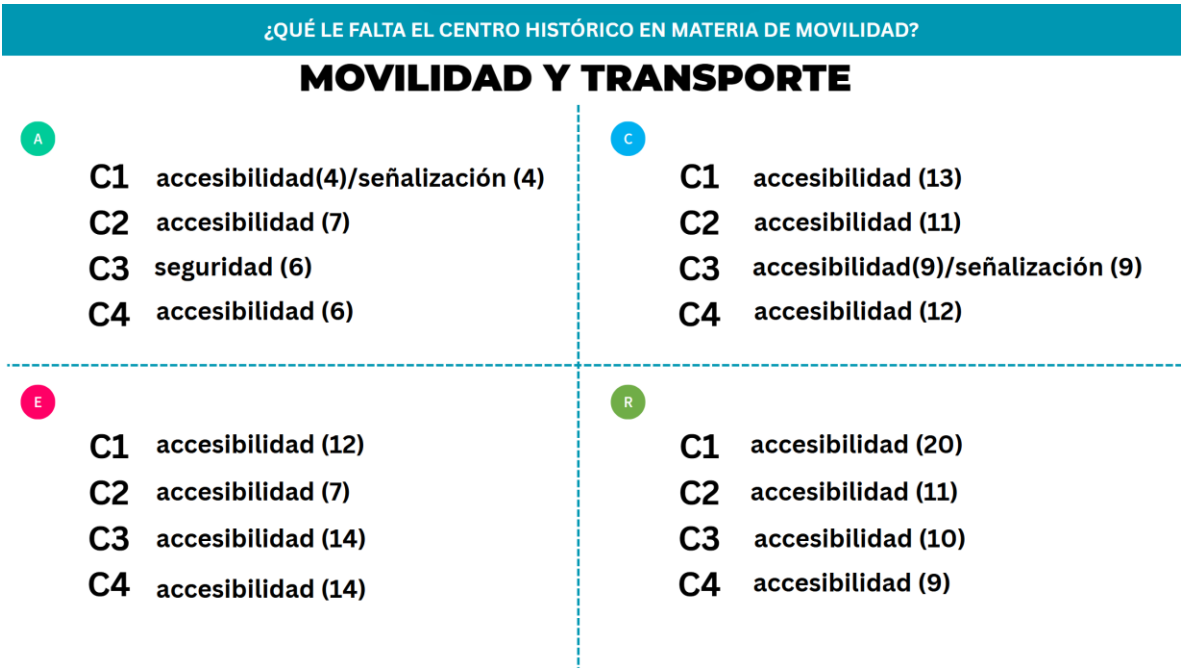
Porcentaje de tiempo que les toma a los encuestados el traslado a sus actividades.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Otro de los aspectos primordiales que influyen en la movilidad de las personas son todos aquellos que tienen relación con la infraestructura y condiciones del espacio físico, para ello se realizó la pregunta que refería a cuales eran las necesidades en el Centro Histórico a nivel físico, contemplando categorías como: accesibilidad, seguridad, iluminación, entre otras, al respecto 15 de los 16 puntos de encuesta mencionaron que la mayor deficiencia en el Centro Histórico es por cuestiones de: accesibilidad, refiriéndose a las condiciones de las banquetas, cruces, rampas, obstáculos, etc. En segundo lugar, dos puntos coincidieron en menciones con cuestiones de señalización: de cruces, de paraderos, etc., y por último un punto menciona en mayoría las cuestiones de seguridad.

Figura 70.
Deficiencias/ necesidades consideradas por los encuestados en el Centro Histórico de Puebla.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Recopilamos de esa misma sección de la encuesta algunas referencias de las categorías más repetidas para dar mayor contexto de lo que se referían los encuestados en relación con cuestiones principalmente de accesibilidad, las cuales se presentan en la Figura 71.

Figura 71.

Ejemplo de deficiencias observadas por encuestados en el Centro Histórico de Puebla,

¿QUÉ LE FALTA EL CENTRO HISTÓRICO EN MATERIA DE MOVILIDAD?

A

Extender mas la baquetas, el espacio que tienen no es subiendo para que todos transiten libremente

Más semáforos peatonales

Cruce de calles sea más accesible

Mejorar la calidad de las banquetas, la ubicación de los semáforos y la ubicación de los señalamientos

Que le den mantenimiento a las coladeras porque están muy sensibles y también mantenimiento a las banquetas porque luego el espacio es reducido también por los ambulantes

C

Calles más limpias y banquetas amplias, quitar a los ambulantes

Mantenimiento las banquetas

Ampliar las banquetas y agentes de transito

Mejorar la señalizacion en los cruces arreglar las coladeras de las calles.

Más señalización en cruces peatonales

Mejor accesibilidad para personas de la tercera edad, rampas

Banquetas y accesos para personas discapacitadas

ACCESIBILIDAD

E

Dar mantenimiento a Coladeras

Rampas o bajadas en la banqueta que Sean mejor estructuradas

Señalamiento de pasos peatonales

Banquetas funcionales

Remodelacion de calles y banquetas

Remodelacion de la acera

Quitar ambulante de las banquetas

Mejor estructura en banquetas

Respeto de automóviles para cruce peatonal

Falta de banquetas

R

Mayor señalización

Control de los ambulantes

Control de los ambulantes

Remodelar las banquetas

Limpiar la señalización

Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Otro aspecto importante a conocer fue si los encuestados se desplazaban en el Centro Histórico para realizar otras actividades que la respectiva a la encuesta: estudio, trabajo o actividades del cuidado principalmente relacionadas a la salud, la mayoría de los encuestados mencionaron que realizan otras actividades con una frecuencia de + de 3 veces por semana, pero no todos los días, lo cual nos indica un mayor grado de observación y conocimiento por parte de los encuestados.

Figura 72.

Frecuencia con la que los encuestados caminan en el Centro Histórico para hacer más actividades.



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

4.1.3.3. Percepción y seguridad

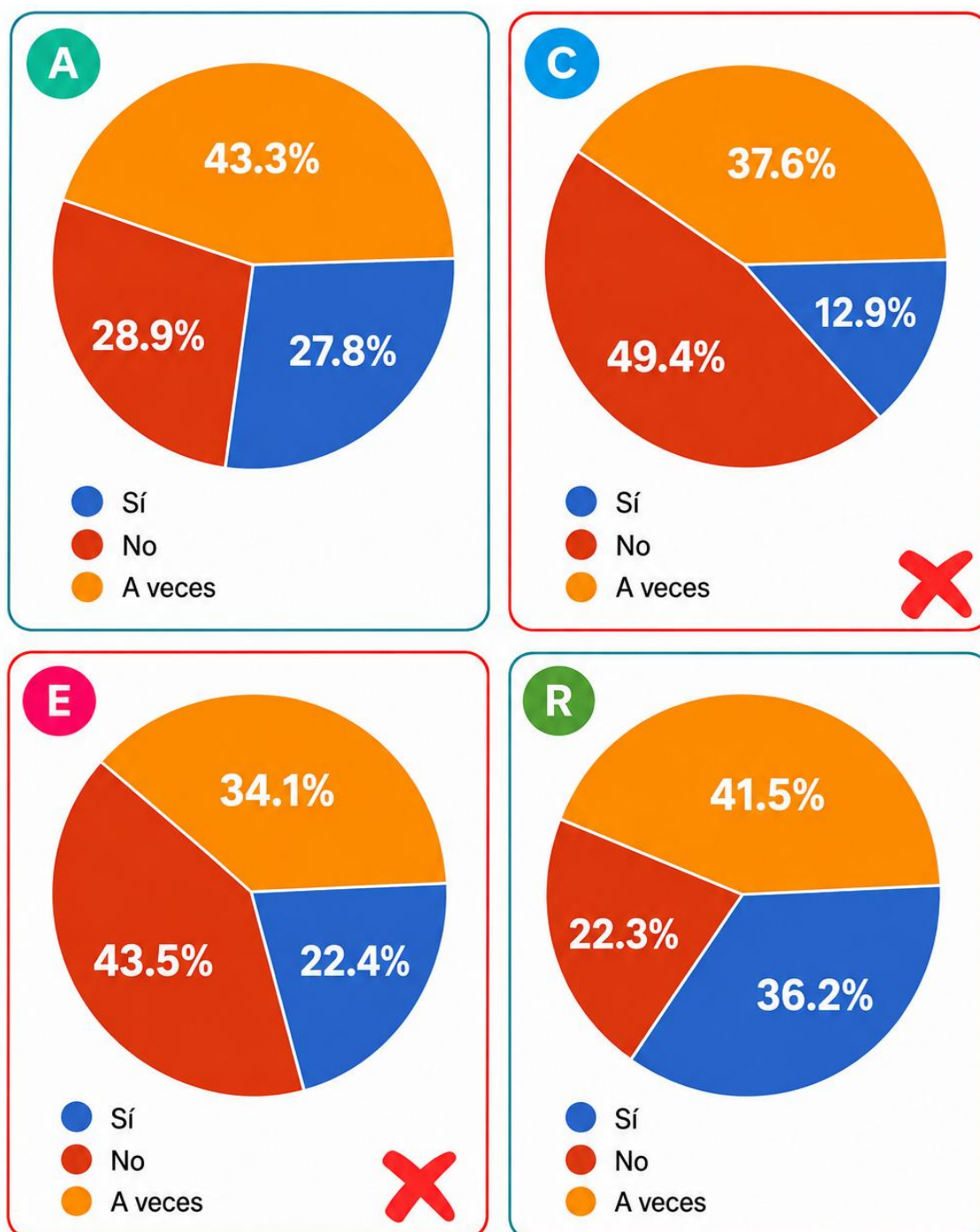
La percepción de seguridad en Puebla desempeña un papel crucial en la configuración de los patrones de movilidad y la caminabilidad en el municipio. Cuando los habitantes consideran que sus calles y espacios públicos son seguros, aumenta la probabilidad de que opten por caminar, utilizar transporte público o modos de movilidad activa, fomentando un entorno urbano más saludable y sostenible. Por el contrario, si prevalece una percepción de inseguridad —debido a delitos, iluminación deficiente, mobiliario urbano deteriorado o la presencia de zonas desoladas y mal iluminadas—, los residentes tienden a evitar caminar en ciertas áreas, preferir vehículos motorizados, o restringir su movilidad en particular en horarios nocturnos. Esto genera un impacto negativo en la accesibilidad universal y en la calidad del espacio urbano, acentuando desigualdades sociales y limitando la interacción comunitaria.

Además, la percepción de inseguridad puede perpetuar un ciclo en que las áreas consideradas peligrosas reciben menos atención en temas de seguridad, infraestructura y mantenimiento, lo que a su vez refuerza la percepción de inseguridad y desalienta la movilidad activa. Las políticas públicas y las estrategias urbanas deben centrarse en mejorar la iluminación, el mantenimiento del mobiliario urbano, la presencia de vigilancia, y la participación comunitaria para fortalecer la percepción de seguridad. De este modo, se puede fomentar una mayor caminabilidad, incrementando la movilidad sostenible y promoviendo la integración social en Puebla.

En este sentido, incluimos en la encuesta una pregunta referencia a esta percepción de seguridad por parte de los encuestados, las categorías del cuidado y economía comentan en su mayoría con el 49.4% y el 43.5% que definitivamente no se sienten seguras al caminar por el Centro Histórico. Mientras que en los sectores Académico y Recreativo comentaron con un 43.3% y 41.5% que sólo a veces se sienten seguros, el 36.2% de turistas encuestados comentaron que, sí se sentían seguros, Figura 73.

Figura 73.

Percepción de seguridad de los encuestados en el Centro Histórico de Puebla.

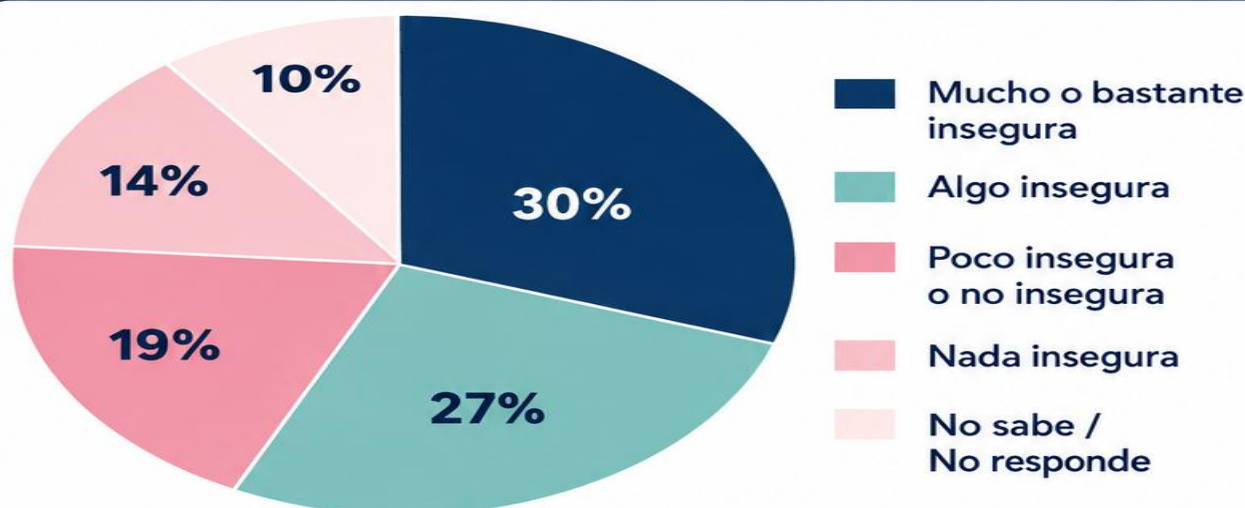


Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Para complementar esta información recabada, según datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, con datos del 17 de abril del 2025 indica que un 19.5% de los delitos en el municipio de Puebla fueron “Robos a transeúnte en vía pública”, mientras que la Encuesta nacional de Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública (ENVIPE) con datos de Septiembre 2024, indica que el robo o asalto en calle o transporte público en el Estado de Puebla representó una tasa de 10,047 por cada 100,000 habitantes durante el año 2023, con un aumento desde el 2022 que correspondía a 8,255 (Figura 74).

Figura 74.

Delitos contra transeúntes.

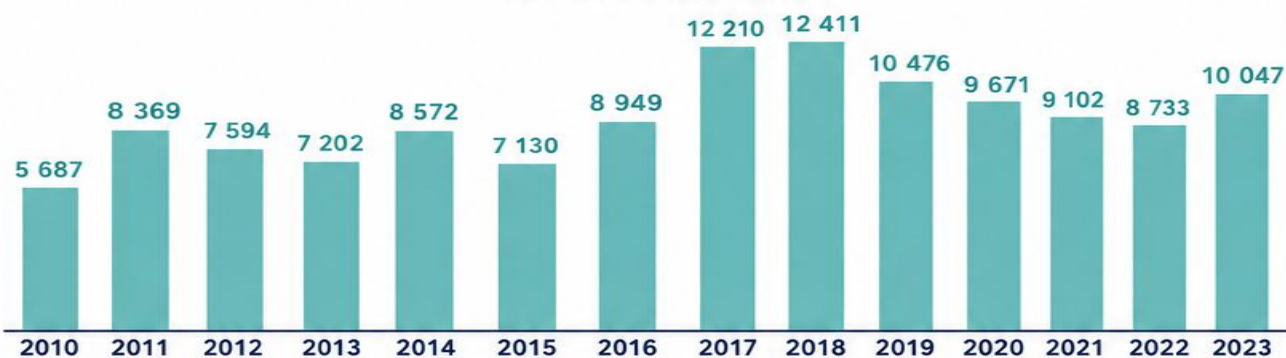


Fuente: Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.
17 de abril de 2025

Incidencia delictiva – Robo o asalto en calle o transporte público

La ENVIPE estima que el robo o asalto en calle o transporte público en el estado de Puebla representó una tasa de 10 047, por cada 200 000 habitantes, durante 2023.

Tasa de delitos de robo o asalto en calle o transporte público por cada 200 000 habitantes



Nota: Delitos estimados mediante la ENVIPE. El denominador de la información de la ENVIPE 2020 corresponde a mitad del Censo 2020 de INEGI por lo que para ese año la tasa de delitos se estima por cada 100 000 habitantes.

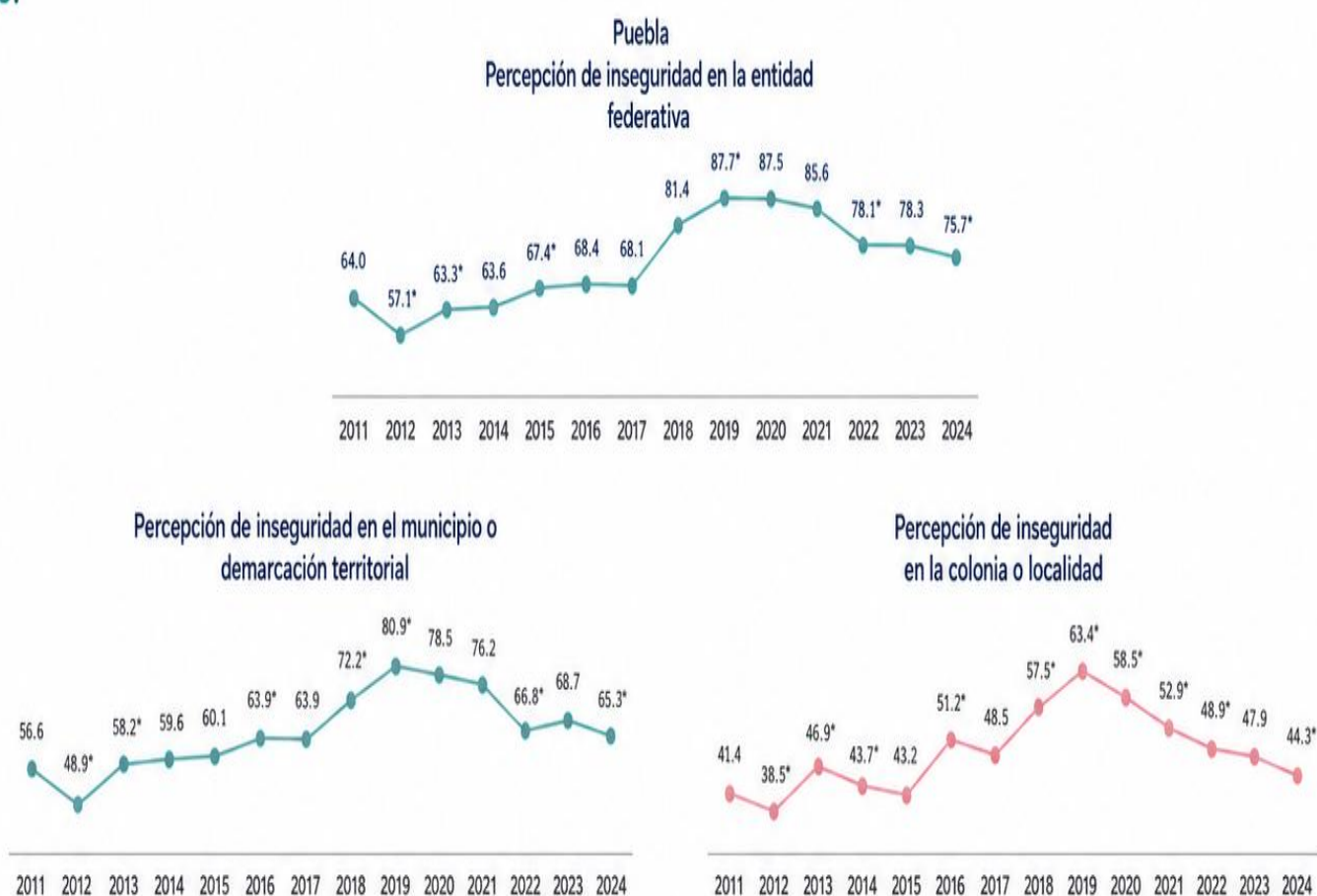
* Los datos de la encuesta se someten a estimaciones aplicando el conjunto de factores de expansión

Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024, Sept. 2024.

Además, según esta misma encuesta ENVIPE 2024, el 44.3% de la población de más de 18 años en el estado de Puebla considera su entorno inmediato inseguro, mientras que a nivel entidad federativa es el 75.7%, en esta Encuesta del ENVIPE es posible encontrar la medición de percepción en evolución desde el año 2011 al 2024, en sitios específicos como son: la calle con un 66.4%, el parque o centro recreativo con un 52.8%, el transporte público con 71.7% y por último el automóvil con un 46.2%, todas las cifras para el 2024 (Figura 39).

Figura 75.
Percepción de seguridad en el Estado de Puebla.

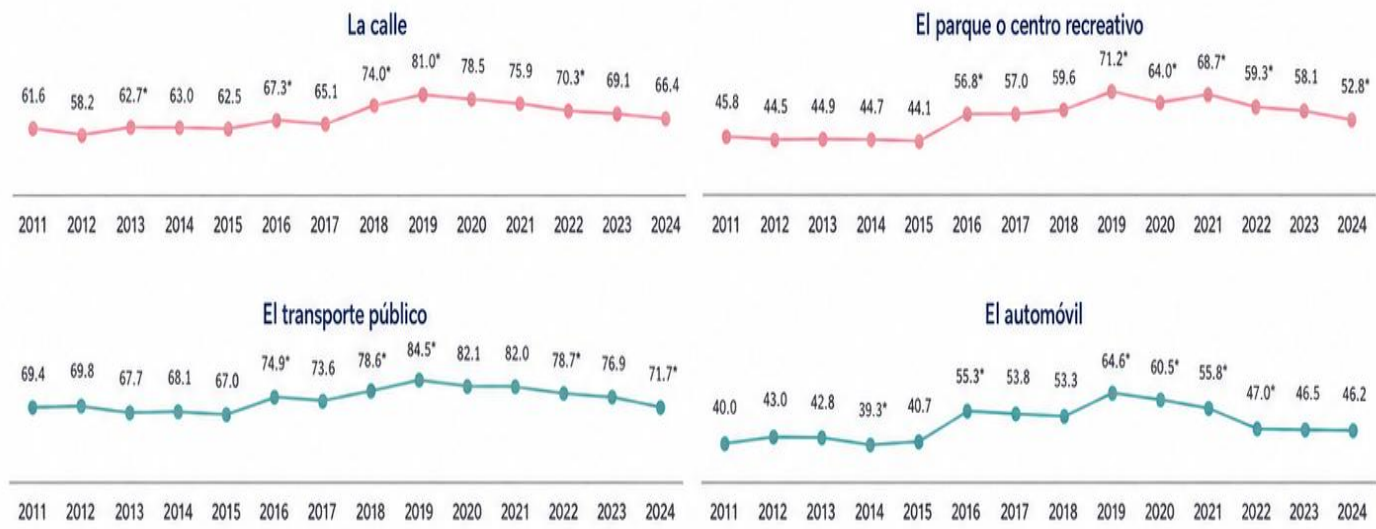
La **ENVIPE 2024** estima que **44.3%** de la población de 18 años y más en el estado de **Puebla** considera que vivir en su entorno más cercano, *colonia o localidad*, es *inseguro*. A nivel *entidad federativa* esta cifra es de **75.7 por ciento**.



Nota 1: En 2020, se refiere al periodo de marzo, mientras que de 2011 a 2019 y de 2021 a 2024 de marzo - abril.

Nota 2: Debido a la contingencia sanitaria por la COVID-19, el levantamiento de la información de la ENVIPE 2020, con año de referencia 2019, se realizó del 17 al 31 de marzo y del 27 de julio al 04 de septiembre.

* En estos casos **sí existe** un cambio estadísticamente significativo con respecto del ejercicio anterior.



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024, septiembre. 2024.

El EVIPE 2024 en Puebla revela una percepción significativa de inseguridad en el Estado. Según esta encuesta, el 44.3% de la población mayor de 18 años considera su entorno inmediato inseguro, mientras que a nivel estatal la percepción de inseguridad sube al 75.7%. Desde 2011, la percepción de inseguridad ha mostrado una tendencia al alza, especialmente en lugares como las calles (66.4%), parques o centros recreativos (52.8%), transporte público (71.7%) y automóviles (46.2%), todos en cifras para 2024. Esto indica que la inseguridad se ha consolidado como una preocupación persistente en diferentes espacios de la vida cotidiana en Puebla.

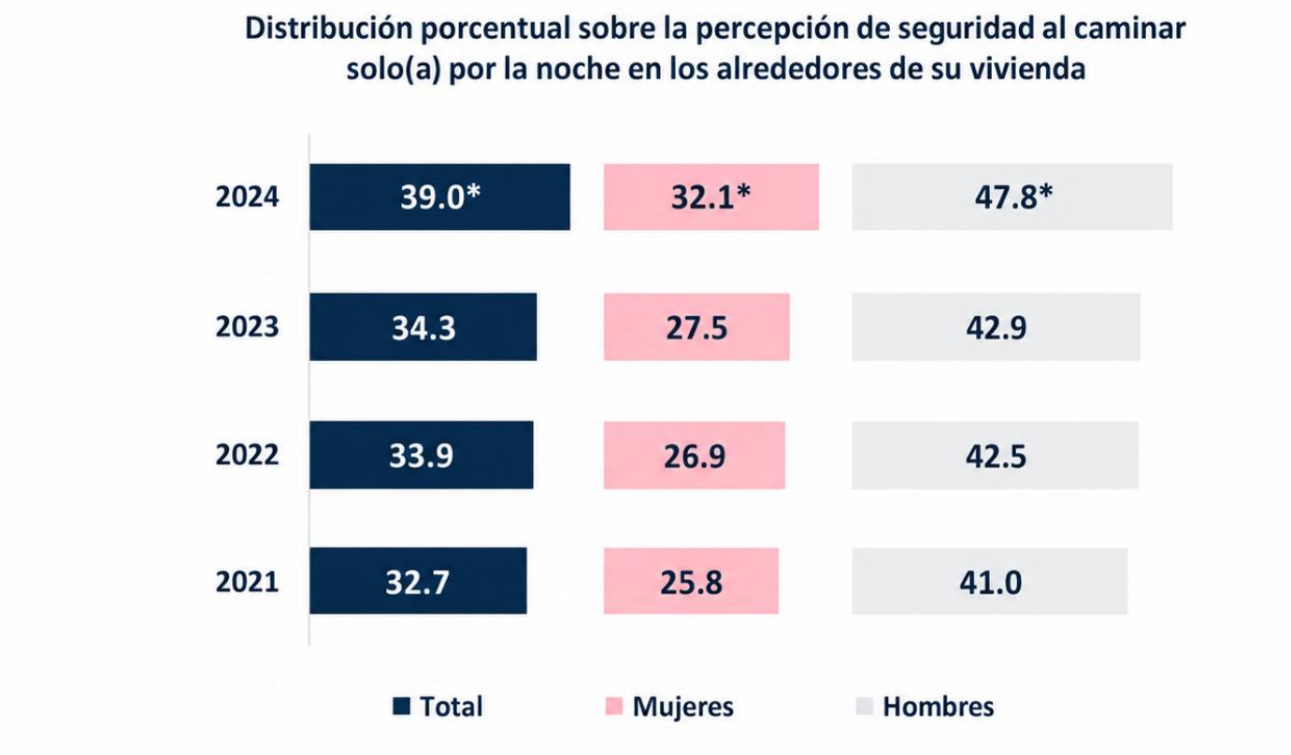
A partir de los datos es posible reflexionar que la percepción de inseguridad no solo afecta la calidad de vida, sino también la movilidad y el sentido de confianza hacia el entorno. La elevada percepción en espacios como el transporte público y las calles puede influir en las decisiones diarias, limitando la libertad de desplazamiento y afectando las dinámicas sociales y económicas y por ende la vida cotidiana.

Por otro lado, un dato alentador es que el 39 % de las personas mayores de 18 años en Puebla se sienten seguras al caminar cerca de su vivienda durante la noche, aunque esta cifra todavía tiene margen para mejorar. Al desglosar por género, el porcentaje es de 32.1 % en mujeres y 47.8 % en

hombres, mostrando una diferencia significativa que refleja, probablemente, mayores preocupaciones o riesgos percibidos por las mujeres en comparación con los hombres. Además, la percepción de seguridad al caminar de noche ha aumentado desde 2021, cuando solo el 32.7 % se sentía segura en estas condiciones , lo que puede interpretarse como un avance en la percepción o en las condiciones de seguridad en el municipio (Figura 76).

Estos datos subrayan la necesidad de fortalecer las políticas públicas que aborden no solo la inseguridad real, sino también la percepción social, en especial la relacionada con la seguridad nocturna y en espacios públicos. Mejorar la infraestructura, la vigilancia y la confianza en las instituciones puede contribuir a disminuir esas percepciones y favorecer un entorno más seguro y confiable para todos los poblanos.

Figura 76.
Percepción de inseguridad al caminar.



Nota: Los datos corresponden al periodo marzo-abril de cada año.
¹ Se refiere a "Muy seguro(a)" o "Seguro(a)".
* En estos casos **si existe** un cambio estadísticamente significativo con respecto del ejercicio anterior.



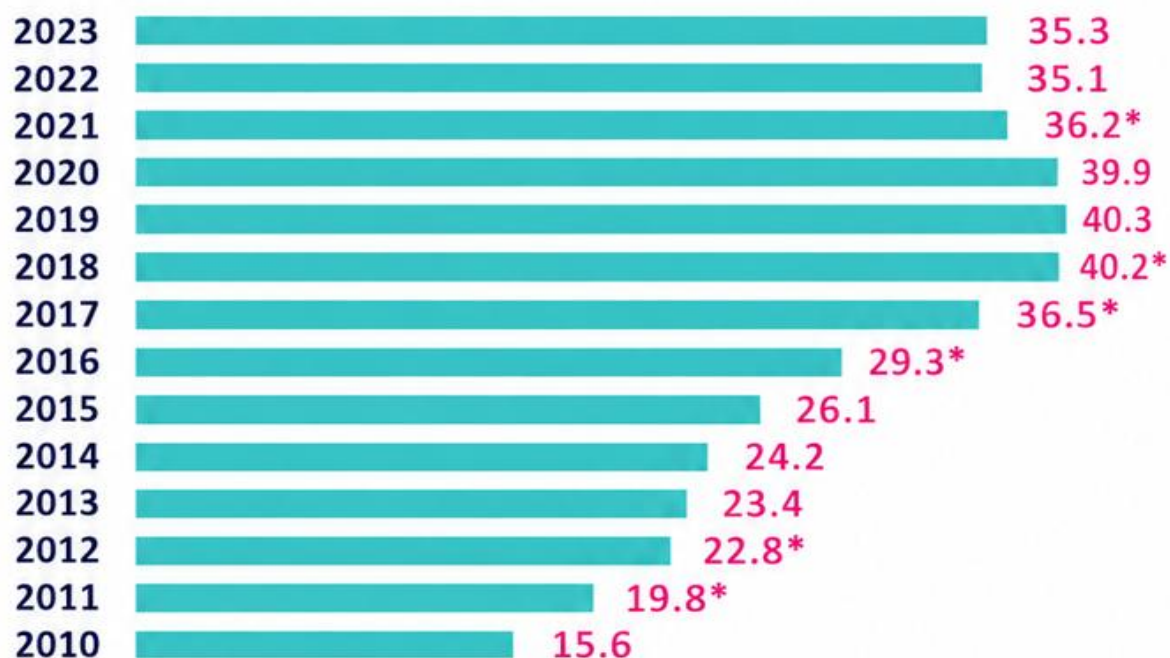
Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024, Sept. 2024.

Información a considerar a partir de la temática de la presente investigación, es el cambio en comportamientos en el Estado de Puebla, de los cuales, en el 2023, la séptima actividad cotidiana que la población de 18 años y más dejó de hacer fue: salir a caminar, con un 35.3%, por lo cual se recalca que la inseguridad es un tema primordial de impacto para la caminabilidad de las personas.

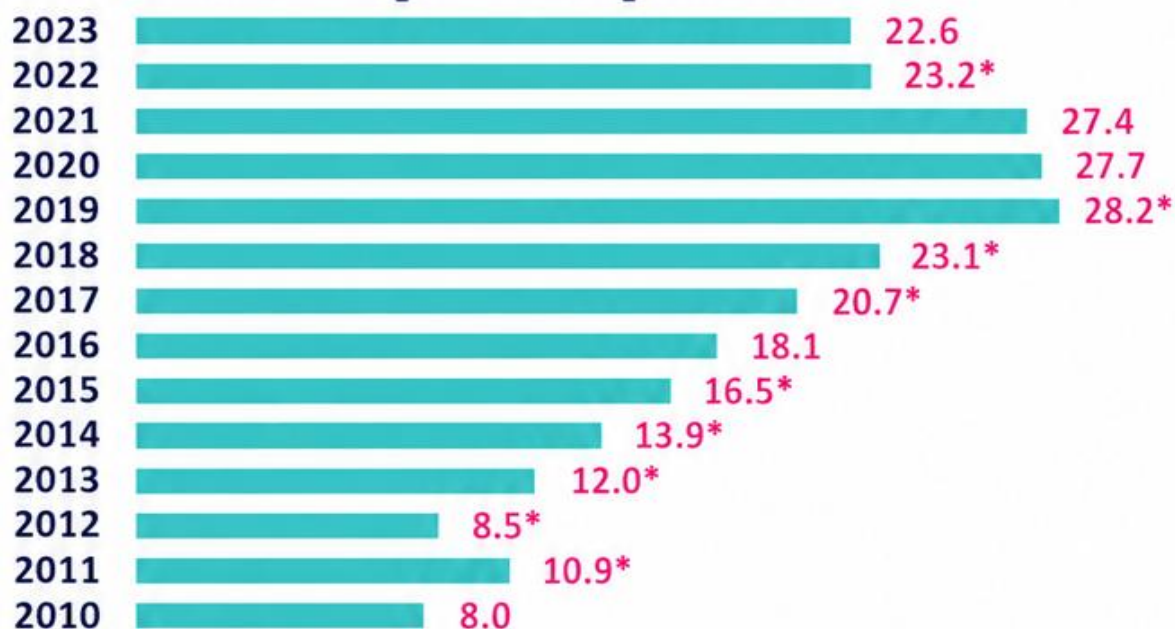
Figura 77.

Cambios en comportamiento a partir de la percepción de seguridad.

Salir a caminar



Usar transporte público





Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024, Sept. 2024.

Además, para comprender la situación en Puebla en 2023 debemos considerar que entre las siete actividades que la población de 18 años y más dejó de realizar, salir a caminar ocupa la séptima posición, con un 35.3%. Esto refleja cómo la inseguridad en la ciudad influye directamente en la movilidad y en la calidad de vida de sus habitantes. La percepción o realidad de riesgo limita la posibilidad de disfrutar de actividades al aire libre, afectando la salud física, emocional y social de la población.

Este escenario señala la necesidad urgente de fortalecer la seguridad pública para recuperar la confianza en los espacios públicos y promover una mejor calidad de vida en la ciudad.

- La disminución en salir a caminar puede tener efectos negativos en la salud física, emocional y social de la población, además de reducir las oportunidades de interacción comunitaria y recreación.

- Es fundamental que las autoridades y la sociedad en general aborden de manera integral los problemas de inseguridad para promover un entorno más seguro, que permita a las personas recuperar sus actividades cotidianas y mejorar su calidad de vida.
- La percepción de inseguridad no solo afecta las decisiones individuales, sino también el desarrollo urbano y la cohesión social, por lo que se requiere una estrategia integral que incluya seguridad, infraestructura y campañas de sensibilización.

El presente estudio requiere identificar los elementos que afectan la caminabilidad de las personas en el Centro Histórico de Puebla, por lo que, de la mano de todas estas características investigadas, y los elementos encontrados en la Radiografía de la caminabilidad, en el diagnóstico se solicitó a los encuestados indicar la mayor deficiencia en el Centro Histórico y existe un patrón muy marcado de repetición de problemáticas, mismo que se desarrolla en la Figura 78.

Figura 78.

¿Qué mejoras en estos elementos de la vía pública consideras necesarias?



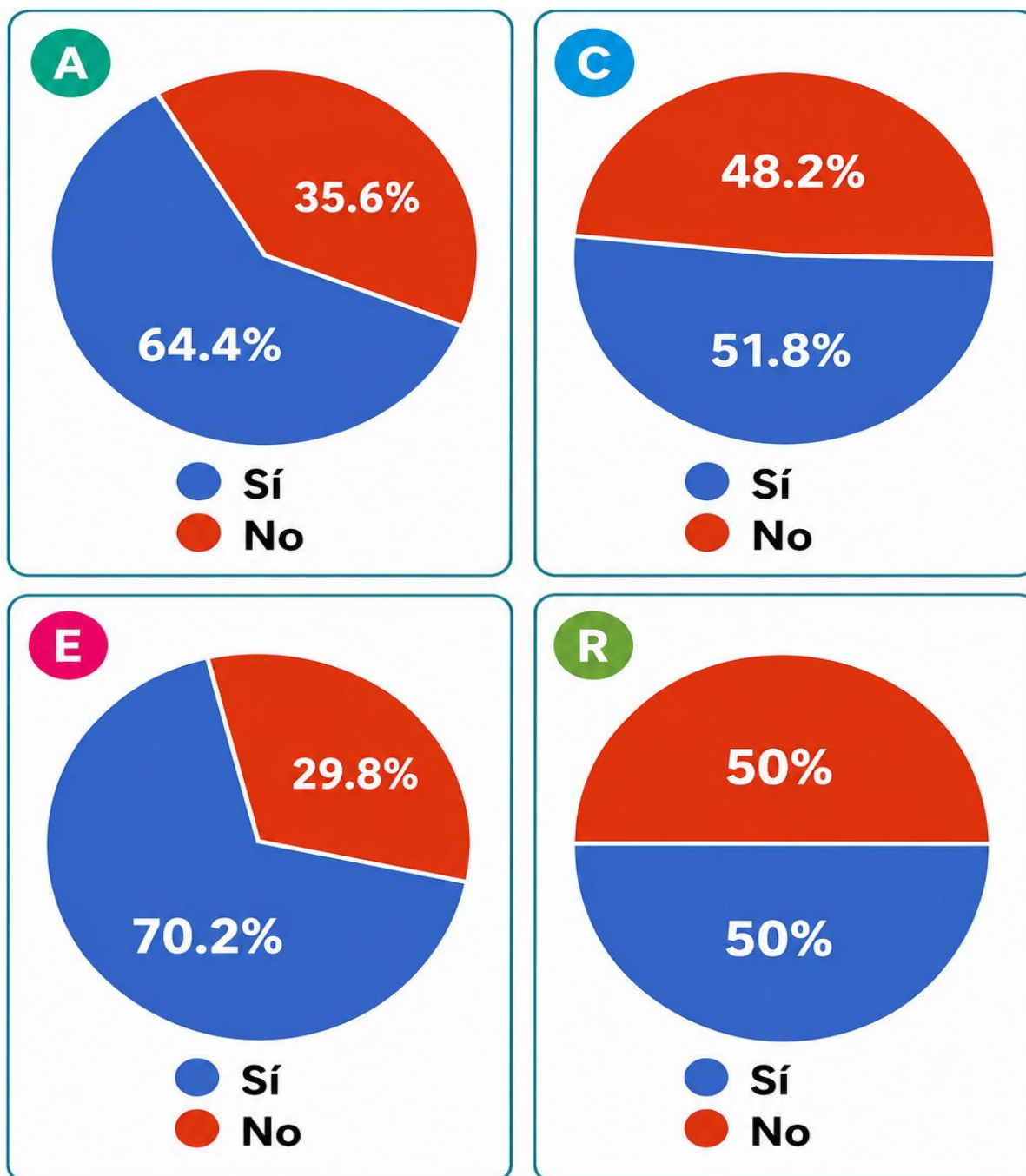
Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Relacionado a temas de percepción y en esta decisión de caminar o no en el Centro Histórico de Puebla debido a todos estos factores externos observados, como son cuestiones de accesibilidad, seguridad, señalización, necesidades de regulación comercial, entre otras, se preguntó a los

encuestados si es que estas características en el espacio público influían en decidir el caminar en el Centro o incluso en sus actividades respectivas: académicas, del cuidado, económicas y recreativas, a lo cual los tres primeros sectores mencionaron que al decidir si caminar en el Centro Histórico sí hay una influencia debido a estas condiciones, principalmente de accesibilidad (Figura 79 y 80), al respecto, en los casos del sector Académico, del cuidado y Económico, tenemos un 64.4%, 51.8% y 70.2% respectivamente, en afirmativa de que estas condiciones influyen en la decisión de caminar, mientras que sólo en el sector del cuidado y recreativo estas condiciones afectan como tal la actividad.

Figura 79.

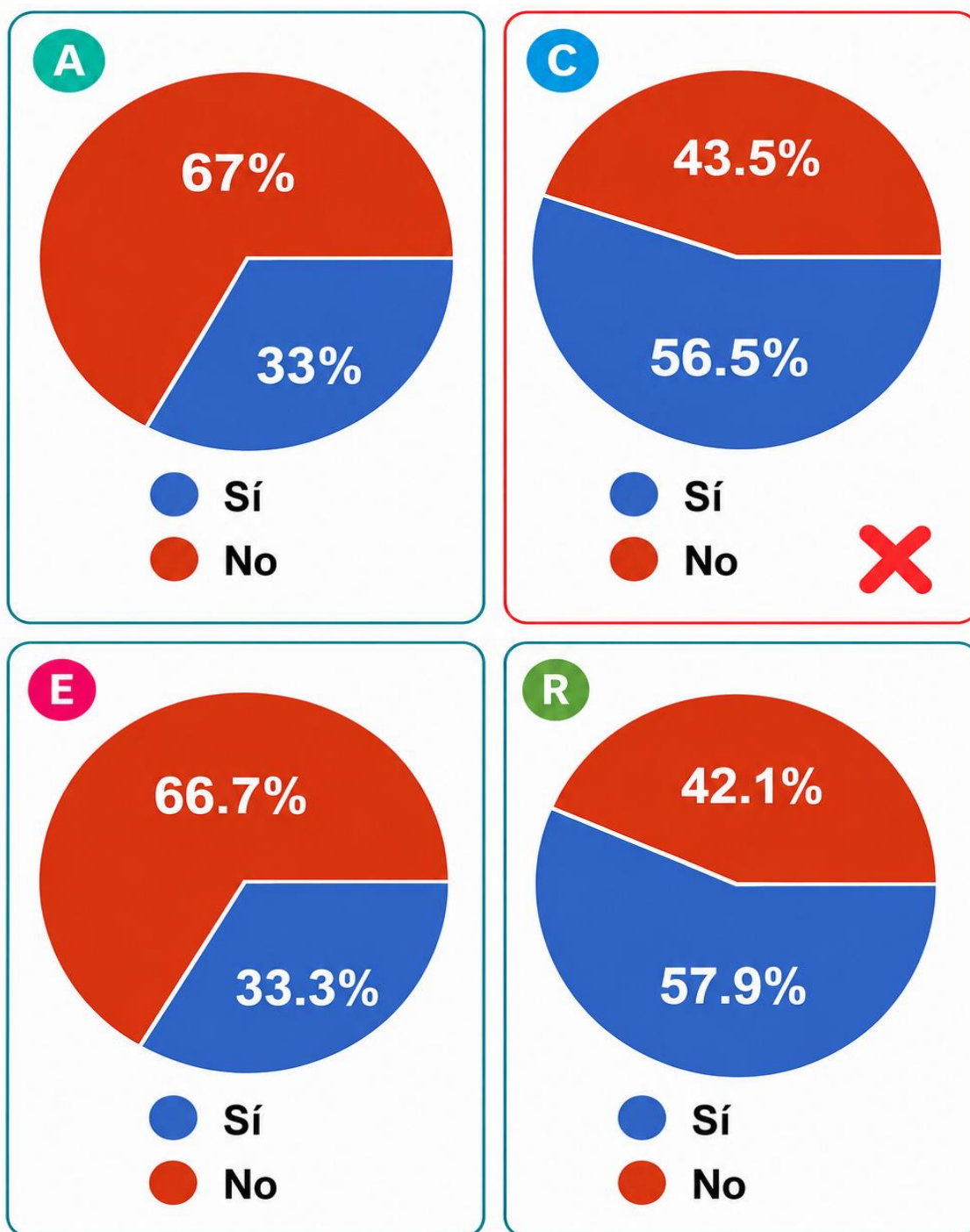
¿Consideras que las condiciones de banquetas, cruces y seguridad influyen en tu decisión de caminar o no por el Centro



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Figura 80.

¿Las condiciones de caminata influyen en tus actividades?



Fuente: Elaboración propia, marzo 2025.

Con base en los hallazgos presentados en este capítulo, es evidente que la movilidad y la caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla son factores determinantes para la dinámica social, económica y cultural de la zona. La evaluación de la radiografía de la caminabilidad, junto con las percepciones de los actores urbanos, revela que las condiciones físicas, la seguridad y la accesibilidad desempeñan roles fundamentales en la decisión de caminar y en la calidad de la experiencia peatonal.

Como se ha mencionado anteriormente, las intervenciones recientes, como la mejora en calle 16 de septiembre, demuestran que acciones concretas y bien planificadas pueden transformar áreas con altos valores patrimoniales en espacios más seguros, accesibles y propicios para la convivencia. Sin embargo, persisten desafíos relacionados con obstáculos en las aceras, comercio informal y percepción de inseguridad, que limitan el potencial de un espacio público inclusivo y sostenible.

La percepción social de inseguridad, combinada con deficiencias en infraestructura y señalización, influye significativamente en los comportamientos cotidianos de los habitantes y visitantes. La disminución en la actividad de salir a caminar, en particular, refleja la necesidad urgente de fortalecer las políticas públicas en seguridad y movilidad, que deben ir acompañadas de mantenimiento constante y participación comunitaria.

En conclusión, para esta sección del trabajo de investigación, mejorar la caminabilidad del Centro Histórico no solo favorecerá la circulación peatonal, sino que también fortalecerá la cohesión social, la identidad urbana y el desarrollo turístico. Para alcanzar estos objetivos, es imprescindible adoptar un enfoque integral, que considere tanto las intervenciones físicas como las percepciones y necesidades de todos los actores urbanos, asegurando así un espacio más inclusivo, seguro y vibrante para Puebla.

4.2. Mujeres en el espacio público del Centro Histórico de Puebla desde la perspectiva del derecho a la ciudad

El presente apartado se enfoca en la experiencia de las mujeres en el espacio público del Centro Histórico de Puebla, comprendiendo que su vivencia es fundamental para la vitalidad y la equidad urbana. Partiendo de la premisa del derecho a la ciudad, que concibe el espacio urbano como un bien común y un lugar de ejercicio de derechos, se analiza cómo las mujeres se apropian, interactúan y perciben este entorno histórico y cultural. La perspectiva de género es crucial en este análisis. Tradicionalmente, la planificación urbana ha invisibilizado las necesidades y experiencias específicas de las mujeres, perpetuando desigualdades en el acceso, uso y disfrute del espacio público. Reconocer y abordar estas desigualdades es esencial para construir ciudades más justas, seguras e inclusivas.

Para profundizar en la temática, se llevó a cabo un estudio de campo que consistió en la aplicación de 86 encuestas a mujeres que frecuentan el Centro Histórico de Puebla. A través de este instrumento, se buscó recabar información sobre sus percepciones de seguridad, movilidad, accesibilidad, oportunidades y desafíos en este espacio. Los resultados de esta encuesta, que se presentan y analizan a continuación, ofrecen un valioso muestreo de la realidad femenina en el corazón de la ciudad, permitiendo identificar áreas de oportunidad y desafíos que deben ser abordados desde una perspectiva de derechos humanos y equidad de género.

Este análisis no solo busca visibilizar la voz de las mujeres en el espacio público, sino también sentar las bases para propuestas concretas que contribuyan a la construcción de un Centro Histórico de

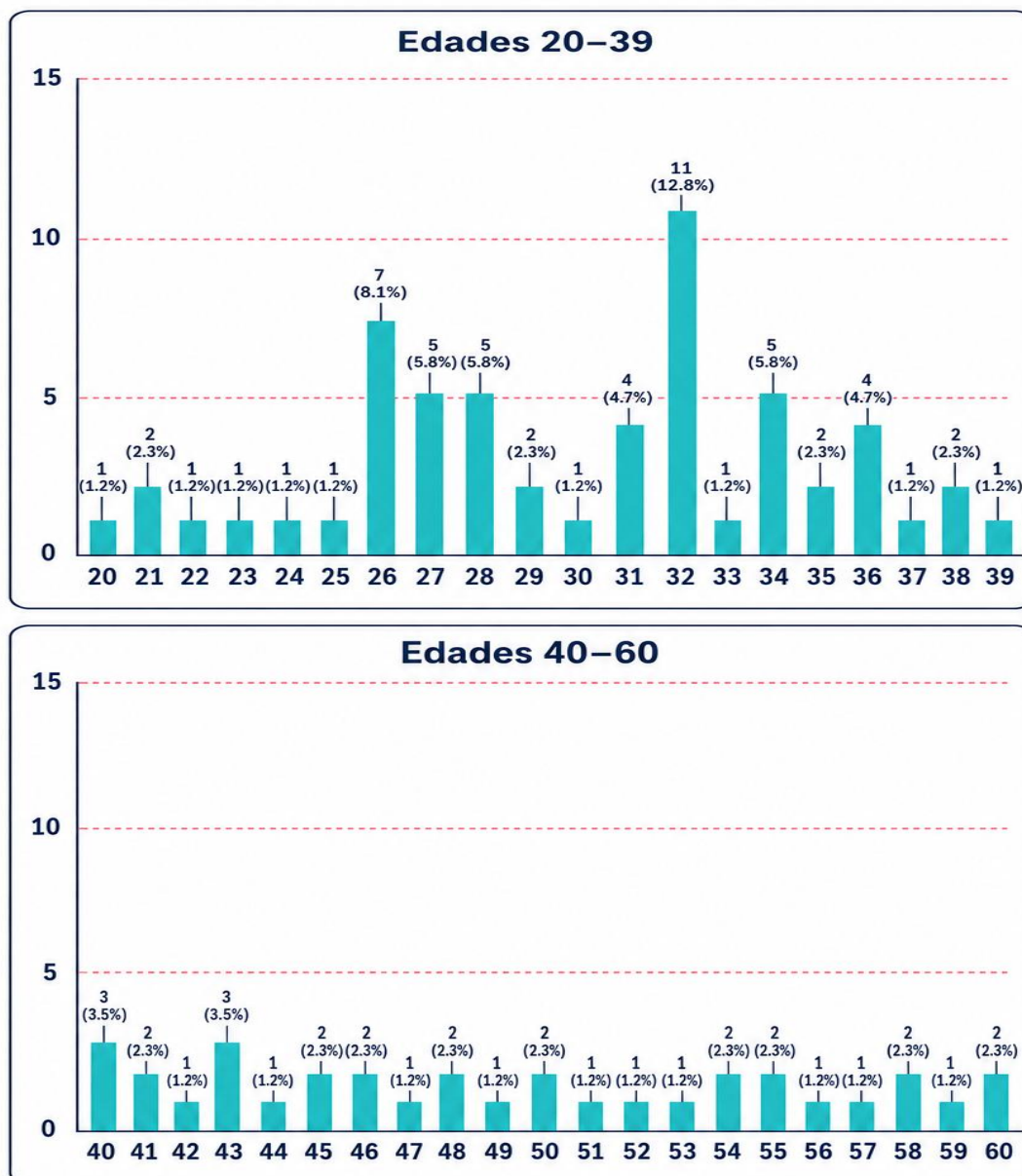
Figura 81.

Edad de encuestadas en ejercicio de perspectiva de género.

Puebla más caminable, seguro e incluyente para todas sus habitantes y visitantes, priorizando la perspectiva de género en el espacio. La encuesta se realizó para *mujeres* entre 18 y 60 años que frecuenten el Centro Histórico, siendo un 12.8% (11 mujeres) pertenecientes al rango de los 32 años (Figura 81), de las cuales un 31.4% eran residentes de la zona de estudio (Figura 82).

Edad

86 respuestas



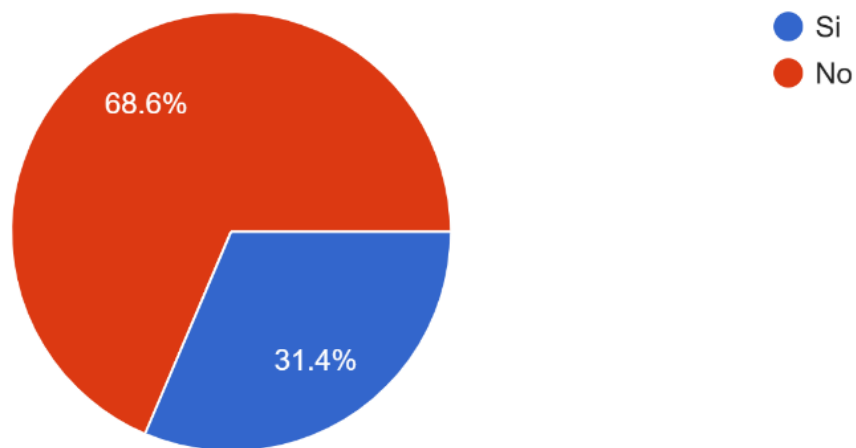
Fuente: Elaboración propia, 2025.

Figura 82.

Porcentaje de encuestados habitantes del Centro Histórico de Puebla, 2025.

Eres habitante del Centro Histórico

86 respuestas



Fuente: Elaboración propia, 2025.

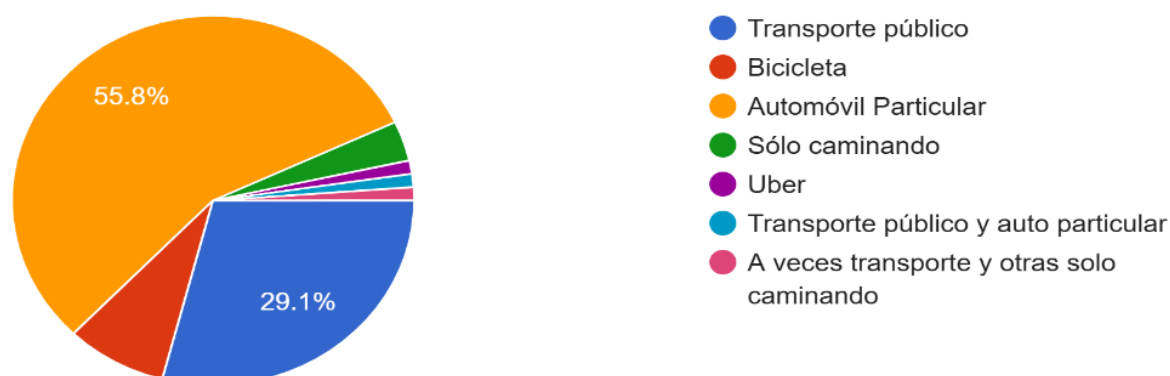
Al respecto, este grupo de mujeres encuestadas, En relación con los modos de transporte, se observa que un 55.8% de las mujeres encuestadas combina el uso del automóvil particular con la caminata para llevar a cabo sus actividades en el Centro Histórico. Si bien la caminata es una parte importante de su movilidad, la dependencia del automóvil revela una posible carencia de alternativas de transporte público eficientes, seguras y accesibles. Desde la perspectiva del derecho a la ciudad, esta situación plantea la necesidad de promover políticas que fomenten modos de transporte más sustentables e inclusivos, garantizando que las mujeres tengan opciones reales para moverse libremente por el Centro Histórico sin depender exclusivamente del automóvil.

Figura 83.

Modos de transporte utilizados por las encuestadas además de la caminata.

¿Qué medio de transporte utilizas para realizar tus actividades además de caminar?

86 respuestas



Fuente: Elaboración propia, 2025.

En cuanto a los medios de transporte utilizados por las mujeres encuestadas en el Centro Histórico, los resultados revelan una diversidad de opciones, aunque con una clara predominancia del automóvil particular complementado con la caminata (55.8%). Desglosando los otros medios (Figura 83), se observa que 25 de las 86 encuestadas utilizan el transporte público, lo que representa un porcentaje significativo que indica la importancia de este servicio para una parte de la población femenina. La bicicleta, por su parte, es utilizada por 7 encuestadas, sugiriendo un interés por opciones de movilidad más sustentables, aunque su uso aún es minoritario. Un número reducido de mujeres (3) se desplaza exclusivamente caminando, lo que podría indicar una mayor cercanía a sus destinos o una preferencia por esta forma de movilidad.

Es importante señalar la existencia de respuestas mixtas que reflejan la complejidad de las decisiones de movilidad. Por ejemplo, algunas encuestadas mencionaron utilizar tanto el transporte público como el automóvil particular, lo que sugiere una adaptación a las diferentes necesidades y circunstancias. Asimismo, la respuesta "a veces transporte y otras solo caminando" indica una flexibilidad en la elección del medio de transporte, posiblemente influenciada por factores como el clima, la distancia o la disponibilidad de tiempo. La ausencia de una respuesta específica para

plataformas como Uber podría interpretarse como un uso menos frecuente o una inclusión implícita dentro de la categoría "automóvil particular", aunque sería recomendable explorar este aspecto en mayor detalle en futuras investigaciones.

Posibles implicaciones a discutir:

- La necesidad de mejorar la oferta y calidad del transporte público: Para reducir la dependencia del automóvil particular y fomentar una movilidad más sustentable, pero a la vez segura y accesible.
- El potencial de la bicicleta como medio de transporte: Implementando infraestructura adecuada y promoviendo su uso seguro.
- La importancia de la caminabilidad: Creando entornos peatonales agradables, seguros y accesibles.
- La influencia de factores contextuales: Clima, distancia, seguridad, etc., en la elección del medio de transporte.
- La necesidad de investigar el uso de plataformas como Uber: Para comprender su impacto en la movilidad de las mujeres en el Centro Histórico.

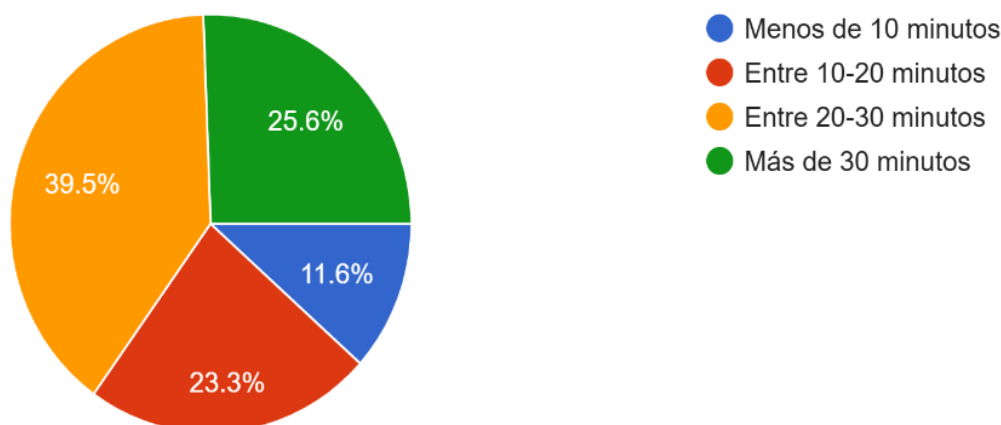
El tiempo de traslado es un factor determinante en la experiencia urbana, ya que influye en la calidad de vida, la productividad y las oportunidades de acceso a bienes y servicios. En este sentido, se preguntó a las mujeres encuestadas cuánto tiempo les toma llegar desde su casa al Centro Histórico de Puebla. Los resultados revelan una variabilidad significativa en los tiempos de traslado, lo que sugiere diferentes niveles de accesibilidad al corazón de la ciudad.

Figura 84.

Tiempo de traslado de las encuestadas.

¿Cuánto tiempo te toma llegar desde tu casa al Centro Histórico?

86 respuestas



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Un grupo considerable de mujeres (Figura 84) (**39.5%**, 34 encuestadas) reportó un tiempo de traslado de entre 20 y 30 minutos, lo que podría considerarse un tiempo razonable para acceder al Centro Histórico, aunque aún podría generar ciertas limitaciones en la frecuencia de visitas y la participación en actividades. Otro grupo importante (**23.3%**, 20 encuestadas) se traslada en un tiempo menor, entre 10 y 20 minutos, lo que sugiere una mayor cercanía y facilidad de acceso. Un número reducido de mujeres (**11.6%**, 10 encuestadas) llega al Centro Histórico en menos de 10 minutos, lo que indica una ubicación privilegiada en términos de accesibilidad.

Sin embargo, un dato preocupante es que **25.6%** (22 encuestadas) reportaron un tiempo de traslado superior a los 30 minutos. Este tiempo prolongado podría representar una barrera significativa para acceder a las oportunidades que ofrece el Centro Histórico, limitando la participación en actividades culturales, sociales y económicas, y afectando la calidad de vida de estas mujeres.

Posibles Implicaciones y Análisis:

- **Accesibilidad desigual:** La variabilidad en los tiempos de traslado sugiere una accesibilidad desigual al Centro Histórico, posiblemente relacionada con la ubicación de residencia, la disponibilidad de transporte público y la congestión vehicular.
- **Impacto en la calidad de vida:** Los tiempos de traslado prolongados pueden generar estrés, fatiga y una menor disponibilidad de tiempo para otras actividades, afectando la calidad de vida de las mujeres.
- **Limitaciones en la participación:** Un tiempo de traslado excesivo puede limitar la participación de las mujeres en actividades culturales, sociales, económicas y políticas que se desarrollan en el Centro Histórico, afectando su derecho a la ciudad.
- **Necesidad de políticas de movilidad:** Estos resultados resaltan la necesidad de implementar políticas de movilidad que mejoren la accesibilidad al Centro Histórico, reduciendo los tiempos de traslado y promoviendo modos de transporte más sustentables e inclusivos.

En relación con los traslados a pie de las mujeres encuestadas, el 44.2% hace referencia a dificultades para caminar relacionadas con obstáculos en la banqueta, seguido de falta de accesibilidad en los cruces (19.8%), además de respuestas como falta de señalización (10), y cuestiones de accesibilidad: piedras irregulares, banquetas levantadas o dañadas, puestos ambulantes, falta de ciclovías, entre otras.

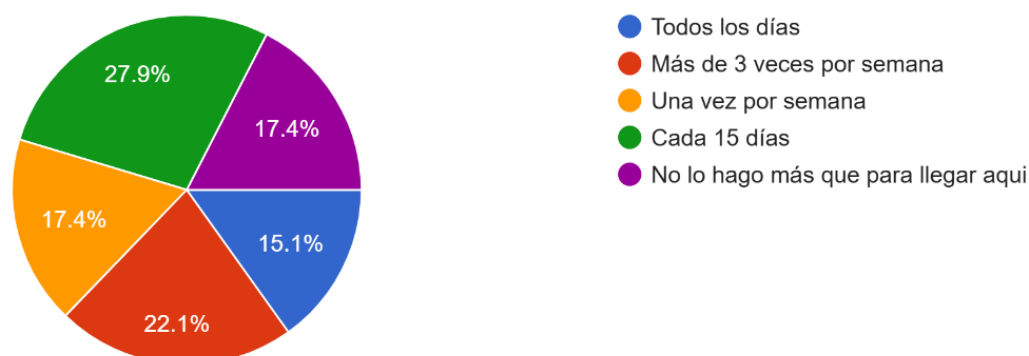
Además del hecho de que las personas encuestadas fueran peatonas en el Centro Histórico, era importante conocer la frecuencia con la que visitaban la zona, lo cual nos permite conocer un poco más la necesidad del entorno caminable, ya que no sólo se suma “el número de peatones” sino en número de veces que estos peatones recorren el Centro Histórico, por lo cual se agregó la pregunta: ¿Con qué frecuencia caminas por el Centro Histórico para tus actividades? (Figura 85), la mayoría de las encuestadas (27.9%), visitan y caminan el Centro Histórico aproximadamente cada 15 días, mientras que el 22.1% lo visitan más de 3 veces por semana, 17.4% sólo caminan para llegar a un destino específico o una vez por semana, y sólo el 15% lo hace todos los días.

Figura 85.

Frecuencia de caminata

¿Con qué frecuencia caminas por el Centro Histórico a hacer más actividades?

86 respuestas



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Estos resultados enfatizan la importancia de abordar la problemática de la movilidad en el Centro Histórico desde una perspectiva integral, que considere tanto los tiempos de traslado como la calidad de la experiencia peatonal. La coexistencia de tiempos de traslado prolongados, dificultades para caminar y una frecuencia de visita que, en muchos casos, no es diaria, plantea interrogantes sobre el pleno ejercicio del derecho a la ciudad por parte de las mujeres. Para garantizar que todas las mujeres puedan acceder y disfrutar plenamente de las oportunidades que ofrece el Centro Histórico, es fundamental implementar soluciones integrales que incluyan la mejora del transporte público, la creación de entornos peatonales seguros y accesibles, la eliminación de obstáculos en las banquetas y la promoción de una cultura de movilidad más sustentable e inclusiva. Estas intervenciones no solo beneficiarían a las mujeres, sino que contribuirían a revitalizar el Centro Histórico y a fortalecer su función como espacio de encuentro, intercambio y participación ciudadana.

El 50% de las mujeres encuestadas se sienten seguras al caminar en el Centro Histórico, y el 82.6% considera que las condiciones de banquetas, cruces y seguridad influyen en tu decisión de caminar o no por el Centro Histórico. Las mujeres encuestadas hicieron sugerencias para las condiciones de caminata desde su experiencia que se presentan a continuación:

Seguridad

Seguridad, iluminación

Botones de pánico
Policías o personal de vigilancia a quien acudir cuando nos sentimos inseguras
Mayor alumbrado público sobre todo para quienes están muy temprano en el centro y/, o para quienes están en la noche.
Vigilancia, alumbrado mejores condiciones en las banquetas
He notado que algunos semáforos peatonales no están sincronizados con el semáforo de autos y acaba siendo más confuso. De nuevo, reforzar iluminación. También reparar banquetas, que muchas tienen hundimientos.
La vigilancia por parte de la policía vial y seguridad en general
Iluminación
Evitar puntos ciegos
Que las calles sean espacios públicos y no solo medios de traslado.
Iluminación de las calles y mayor seguridad
Cámaras de seguridad
Seguridad
El acceso a botones de pánico, semáforos funcionales y alumbrado público
Seguridad y alumbrado
Poner piso plano (para correr por si te asaltan)
Alumbrado
Mayor vigilancia
En realidad, solo es seguridad, me la pienso dos veces para ir sola con mi hija al centro, pero igual lo pensaría si fuera hombre. Falta de seguridad.
Seguridad, educación desde casa
Banquetas apropiadas y alumbrado público
Vigilancia
Por las noches la iluminación y por los días, quitar el ambulante
Seguridad pública
Si más policías rondando por la calle
Más vigilancia, cámaras
La seguridad y luz
Más alumbrado público funcional, más seguridad, botones de pánico, policías rondando
Si, implementar mayor presencia de agentes de policía
Alumbrado, calles planas para caminar en todo tipo de zapatos
Crimen. Seguridad. Iluminación. Velocidad límite.
seguridad e iluminación
Alumbrado público y más seguridad
Vigilancia
Alumbrado público, números visibles de emergencia, confianza en la policía,
La seguridad
Que la policía, de verdad cuide y no solo camine
Hay muchos factores, pero buena iluminación y si hay árboles sean podados constantemente
Cultura, seguridad, gobierno, trabajos
Un poco reforzar la seguridad de las banquetas en tema de ambulante ya que obligan a bajarse de la banqueta e igual son en ocasiones personas que no tienen el respeto hacia las mujeres

El alumbrado público y mejorar las calles en todo sentido
Vigilancia
Insisto: la seguridad.
Demasiado comercio informal
Tener más calles peatonales o agrandar las banquetas y regular la velocidad de los coches
Mayor vigilancia policial en las calles
Vigilancia policiaca
Si vigilancia
Más vigilancia
Mas rondines de patrullas
Retiro de ambulantes y más policías
Más luminaria, hay calles que prefiero no pasar por lo oscuro que esta.
Alumbrado público
Tener puntos de refugio por cualquier emergencia
Además de cámaras botones de pánico, llamadas de emergencia
Cámaras, más policías a pie o en bici, botones de pánico
Cruces peatonales
Es más, un tema de horarios, no estar en la calle más tarde de las 11 pm
Aplicar el reglamento y prohibir el consumo de bebidas alcohólicas en vía pública y regresar la vivienda al centro histórico
Iluminación
No
Activación de la vía como espacio público. Mejoras en los materiales de las banquetas
Mayor vigilancia, mejores condiciones de infraestructura
Iluminar más las calles, limitar o cuidar los espacios de recreación a una zona más iluminada y concurrida
Iluminación y no obstrucción de calles por vendedores ambulantes
Mayor iluminación de las vialidades, elementos de seguridad que resguarden las calles.
Más policías en las calles
espacios que no están tan privados o solitarios para que sepas que si tienes una emergencia hay hacia donde ir o como pedir ayuda
Mejor alumbrado, más policías y mejores paradas de autobuses
Iluminación, buena señalización en pasos peatonales, educación vial tanto para peatones como automovilistas,
el diseño de las calles, los espacios públicos, la oferta cultural, el sistema de transporte, etc.
Si, la seguridad pública
evitar construcciones salidas y evitar estacionamiento en batería de vehículos de carga o transporte público para no generar bloqueos de accesibilidad y percepción de inseguridad
Más vigilancia
La iluminación de ciertos barrios y sectores durante la noche
Que hubiera más patrullas dando rondines y policías de base en puntos estratégicos. Cámaras también

Si bien el 50% de las mujeres se sienten seguras en el Centro Histórico, esto implica que el otro 50% no se siente completamente segura, lo cual es un problema significativo. Este dato, en conjunto con el 82.6% que considera que las condiciones de seguridad influyen en tu decisión de caminar, subraya la importancia crítica de abordar la seguridad como un factor clave para promover la caminabilidad.

El alto porcentaje (82.6%) que reconoce la influencia de las condiciones físicas (banquetas, cruces) y la seguridad en su decisión de caminar resalta que la caminabilidad no depende únicamente de la voluntad de las personas, sino de la existencia de un entorno urbano que la facilite y la haga atractiva.

Las sugerencias de las mujeres encuestadas se centran principalmente en tres áreas clave:

Seguridad y Vigilancia:

- Mayor vigilancia policial: Rondas de patrullas, policías a pie o en bicicleta, presencia en puntos estratégicos.
- Iluminación: Mayor alumbrado público, especialmente en zonas oscuras o solitarias.
- Botones de pánico: Acceso a botones de pánico para emergencias.
- Cámaras de seguridad: Instalación de cámaras de seguridad en puntos clave.
- Eliminación de puntos ciegos: Evitar construcciones o elementos que obstruyan la visibilidad.
- Regulación del comercio informal: Retiro o control del ambulante que obstruye el paso y genera inseguridad.
- Aplicación de reglamentos: Prohibir el consumo de alcohol en la vía pública.
- Puntos de refugio: Espacios seguros a los que acudir en caso de emergencia.

Infraestructura y Diseño Urbano:

- Mejora de banquetas: Reparación de hundimientos, eliminación de obstáculos, adecuación para diferentes tipos de calzado.
- Cruces peatonales seguros: Semáforos funcionales, buena señalización, educación vial.
- Calles peatonales: Agrandar banquetas, crear más calles peatonales, limitar la velocidad de los coches.

- Piso plano: Superficies lisas para facilitar la caminata y permitir correr en caso de emergencia.
- Activación de espacios públicos: Promover la actividad en las calles para hacerlas más seguras.
- Cuidado de árboles: Podar árboles para evitar obstrucciones a la iluminación.
- Mejora del transporte público: Paradas de autobús seguras e iluminadas.
- Retorno de la vivienda al centro histórico: Promover la residencia en el centro para aumentar la actividad y la seguridad.
- Diseño inclusivo: Considerar las necesidades de diferentes grupos de usuarios (peatones, ciclistas, personas con discapacidad).
- Limitar los estacionamientos: evitar estacionamiento en batería de vehículos de carga o transporte público para no generar bloqueos de accesibilidad y percepción de inseguridad

Aspectos Sociales y Culturales:

- Educación: Promover la educación vial tanto para peatones como para automovilistas.
- Cultura: Fomentar una cultura de respeto hacia los peatones.
- Confianza en la policía: Generar confianza en la policía para que la gente se sienta segura al pedir ayuda.
- Horarios: Regular los horarios de actividad en la calle, especialmente por la noche.

Conclusiones:

1. La seguridad es una prioridad: La alta proporción de mujeres que no se sienten seguras y la insistencia en la seguridad y vigilancia como principales sugerencias demuestran que este es un aspecto fundamental que debe ser abordado de manera urgente.
2. La infraestructura es crucial: Las condiciones físicas del entorno urbano influyen directamente en la decisión de caminar y en la experiencia peatonal. Mejorar las banquetas, los cruces y la señalización es esencial para promover la caminabilidad.
3. Un enfoque integral es necesario: Las sugerencias de las mujeres encuestadas abarcan una amplia gama de aspectos, desde la seguridad y la infraestructura hasta la educación y la

cultura. Esto subraya la necesidad de adoptar un enfoque integral y multidisciplinario para abordar la problemática de la caminabilidad en el Centro Histórico.

4. La participación ciudadana es valiosa: Las sugerencias de las mujeres encuestadas ofrecen ideas concretas y valiosas para mejorar las condiciones de caminata en el Centro Histórico. Estas sugerencias deben ser tenidas en cuenta por las autoridades y los planificadores urbanos al momento de diseñar e implementar políticas y proyectos de movilidad.
5. Es importante crear espacios públicos activos: Para lograr una comunidad más activa, segura y participativa

Este análisis de la experiencia de las mujeres en el espacio público del Centro Histórico de Puebla, desde la perspectiva del derecho a la ciudad, revela una realidad compleja y matizada. Si bien un porcentaje de las encuestadas se siente seguro y visita la zona con regularidad, existen desafíos significativos que limitan el pleno ejercicio de su derecho a la movilidad y a la participación en la vida urbana.

La combinación de tiempos de traslado prolongados, dificultades para caminar relacionadas con la infraestructura y la seguridad, y la percepción de inseguridad por parte de un porcentaje importante de mujeres, plantea interrogantes sobre la equidad en el acceso a las oportunidades que ofrece el Centro Histórico. Las sugerencias de las encuestadas, centradas en la mejora de la seguridad, la infraestructura y la promoción de una cultura de respeto hacia los peatones, ofrecen una hoja de ruta valiosa para transformar el Centro Histórico en un espacio más caminable, seguro e inclusivo para todas.

En este sentido, es fundamental que las autoridades y los planificadores urbanos adopten un enfoque integral y multidisciplinario, que considere las necesidades y experiencias específicas de las mujeres al momento de diseñar e implementar políticas y proyectos de movilidad. Esto implica no solo invertir en infraestructura y seguridad, sino también promover la participación ciudadana, fomentar la educación vial y garantizar la aplicación de reglamentos que protejan a los peatones.

En última instancia, la construcción de un Centro Histórico caminable y equitativo para las mujeres no es solo una cuestión de movilidad, sino también de justicia social y de derechos humanos. Al garantizar que todas las mujeres puedan acceder y disfrutar plenamente de las oportunidades que ofrece el Centro Histórico, se estará contribuyendo a construir una ciudad más

justa, inclusiva y próspera para todos sus habitantes. Este estudio aspira a ser un punto de partida para futuras investigaciones y acciones que promuevan la caminabilidad y el derecho a la ciudad para las mujeres en el Centro Histórico de Puebla y en otros contextos urbanos.

4.3. Estrategias y metodología para la justicia en la movilidad peatonal caminabilidad y el espacio público.

Esta sección presenta las propuestas estratégicas y metodológicas derivadas de la investigación La caminabilidad en el espacio público y su impacto en la dinámica del Centro Histórico del municipio de Puebla, orientadas a responder la pregunta central: ¿Cuáles son los posibles beneficios locales que aporta la caminabilidad en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla? A partir del análisis teórico y empírico desarrollado en los capítulos previos, aquí se sintetizan tres líneas complementarias de intervención y reflexión: (1) un abordaje interseccional de la caminabilidad que incorpora como ejemplo de esta visión estratégica, la movilidad del cuidado y la diversidad de experiencias en el espacio público; (2) la aplicación de la acupuntura urbana como estrategia y metodología de recuperación e integración del espacio público para potenciar la caminabilidad, por medio de diversas metodologías y estrategias para la recuperación de este tipo de espacios; y (3) recomendaciones para la construcción de nuevas líneas de investigación específicas para Puebla y el contexto mexicano.

La subsección 4.3.1 plantea un marco interseccional para diagnosticar y abordar la problemática de la caminabilidad en el Centro Histórico. Este marco reconoce que género, edad, clase, etnia, discapacidad, orientación sexual, condición migratoria y roles de cuidado se entrecruzan para configurar barreras, trayectorias y oportunidades diferenciales en la movilidad peatonal. Si bien la movilidad del cuidado y las experiencias de las mujeres se emplean como caso empírico relevante por su incidencia en los trayectos cotidianos, el enfoque interseccional se aplica de forma amplia para incorporar a personas adultas mayores, niñez, personas con discapacidad, trabajadoras informales, comunidades indígenas y otras poblaciones vulnerabilizadas. Estratégicamente se propone una combinación de métodos cuantitativos (análisis espacial de accesibilidad, mapeo de flujos y puntos críticos, encuestas desagregadas) y cualitativos (entrevistas en profundidad, grupos focales, recorridos participativos, etnografías del trayecto), complementados con indicadores desagregados por ejes interseccionales (seguridad percibida, tiempos de viaje vinculados al cuidado,

accesibilidad universal, uso y apropiación del espacio público, impactos socioeconómicos locales), a manera de visibilizar la necesidad de usar una visión interseccional para la atención de la problemática de ciudades como Puebla.

La subsección 4.3.2 desarrolla el enfoque de acupuntura urbana como estrategia operativa para intervenir el espacio público de manera puntual, rápida y escalable, con el propósito de mejorar conectividad, confort, seguridad y calidad ambiental para la caminabilidad, esto a partir de las múltiples desconexiones detectadas en el trabajo de campo en relación con las intervenciones en materia de caminabilidad a nivel México. Se exponen principios de intervención (priorización de nodos y corredores, diseño de bajo costo y alta replicabilidad, integración de infraestructura y mobiliario, prioridad peatón-ciclista), metodologías participativas (co-diseño con comunidades y comerciantes, pilotos temporales, evaluación iterativa) y criterios de evaluación de impacto (mejoras en flujos peatonales, percepción de seguridad, dinamización económica local, reducción de barreras físicas y sensoriales). Se incluyen referencias a experiencias internacionales y lecciones aplicables al contexto de Puebla, subrayando la necesidad de articular intervenciones puntuales con políticas públicas y gobernanza local.

La subsección 4.3.3 traduce los hallazgos en recomendaciones para la construcción de nuevas líneas de investigación orientadas a consolidar y profundizar el conocimiento sobre caminabilidad en Puebla y México. Se proponen prioridades temáticas (evaluación longitudinal de beneficios locales de la caminabilidad; estudios económicos sobre impacto en comercio y empleo; investigación sobre movilidad del cuidado y uso del tiempo; accesibilidad universal y diseño inclusivo; gobernanza y participación ciudadana); metodologías a privilegiar (diseños mixtos, evaluaciones de impacto ex ante y ex post, enfoques participativos y comunitarios); y mecanismos para la transferencia de conocimiento hacia políticas públicas (observatorios locales, plataformas de datos desagregados, redes interdisciplinarias y colaboraciones universidad–gobierno–comunidad).

En conjunto, estas estrategias y metodologías buscan ofrecer un marco integrador que permita maximizar los beneficios locales de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla — mejor dinámica comercial, mayor seguridad y convivencia urbana, bienestar y equidad— y sentar bases metodológicas replicables en contextos urbanos similares. La intención última es orientar

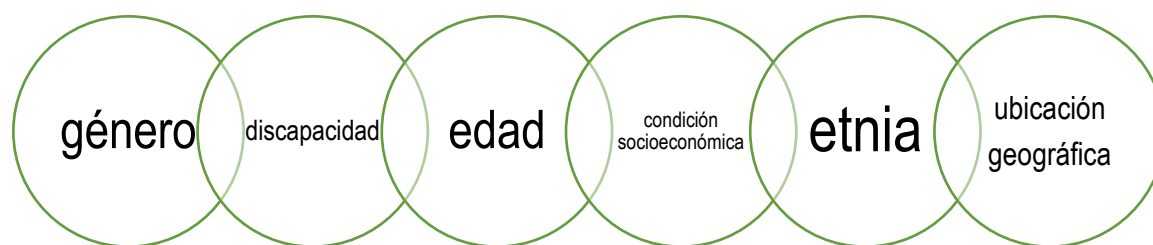
intervenciones y agendas de investigación que promuevan una justicia espacial efectiva, donde el espacio público facilite desplazamientos seguros, accesibles y dignos para todas las personas.

4.3.1. Abordaje interseccional de la problemática de caminabilidad: caso de estudio movilidad del cuidado en mujeres.

En esta sección de la investigación, además de que es necesario integrar propuestas, es necesario hablar de importantes líneas de investigación que pudiesen aportar a la solución de este tipo de problemas y complementar el presente trabajo de investigación. En los últimos años, en México se ha comenzado a incorporar con mayor profundidad la perspectiva interseccional en los estudios sobre movilidad y derechos urbanos, reconociendo que las desigualdades sociales, culturales y económicas influyen significativamente en la experiencia del desplazamiento en el espacio público. Por ejemplo, estudios han revelado que mujeres indígenas de bajos recursos que viven en zonas rurales enfrentan desafíos únicos para acceder a servicios de salud debido a la falta de transporte público adecuado, la discriminación lingüística y las barreras culturales (García & López, 2022). Este enfoque ha permitido entender que las barreras para la movilidad no son homogéneas, sino que varían de acuerdo con múltiples dimensiones sociales, tales como género, discapacidad, edad, condición socioeconómica, etnia y ubicación geográfica (Ilustración 26).

Figura 86.

Diagrama de principales dimensiones sociales de la interseccionalidad en la movilidad.



Fuente: Elaboración propia, 2025.

Por ejemplo, en la investigación de María Eugenia Solís (2019), se evidencia que las mujeres en ciudades mexicanas enfrentan riesgos específicos en su movilidad, como la **inseguridad y la**

violencia de género, que limitan su libertad de desplazamiento y participación en la vida pública. Solís señala que “las mujeres experimentan obstáculos que no solo están relacionados con la infraestructura, sino también con las percepciones sociales y culturales que refuerzan su vulnerabilidad y exclusión en el espacio urbano” (Solís, 2019, p. 142). Este análisis subraya que, en muchas zonas urbanas mexicanas, las condiciones del entorno físico y social actúan en conjunto para reforzar desigualdades existentes.

4.3.1.1 Casos análogos de planeación urbana desde un enfoque interseccional

La aplicación del enfoque interseccional en la planeación urbana implica reconocer que las barreras para utilizar la ciudad no se explican por una sola condición. El género puede relacionarse con la edad, la discapacidad, el origen étnico, la condición socioeconómica, las responsabilidades de cuidado y el acceso desigual al transporte. En este sentido, una política urbana interseccional no diseña para una persona usuaria homogénea, sino que identifica cómo las características del territorio producen experiencias diferenciadas entre distintos grupos sociales.

Manzanas del Cuidado, Bogotá

Las Manzanas del Cuidado de Bogotá constituyen un ejemplo de política territorial que articula género, trabajo de cuidados, discapacidad, edad y disponibilidad de tiempo. El modelo concentra servicios dentro de áreas delimitadas y bajo criterios de proximidad y multifuncionalidad. En ellas se ofrecen actividades de formación, bienestar y generación de ingresos para las personas cuidadoras, al mismo tiempo que niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad reciben servicios de cuidado, educación, recreación y atención especializada (Secretaría Distrital de la Mujer, 2025a).

La simultaneidad de los servicios permite que las mujeres cuidadoras dispongan de tiempo para estudiar, descansar, recibir orientación o desarrollar actividades económicas, mientras las personas que dependen de ellas son atendidas en el mismo entorno. De esta manera, la accesibilidad no se aborda únicamente como una característica física, sino también como proximidad territorial, disponibilidad de tiempo y posibilidad de desplazarse acompañando a personas dependientes (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2024).

Este modelo resulta pertinente para el Centro Histórico de Puebla porque permite relacionar las condiciones peatonales con las actividades de cuidado. Su adaptación podría considerar rutas accesibles y seguras que conecten transporte público, escuelas, mercados, centros de salud, espacios de descanso y equipamientos de atención para personas mayores o con discapacidad.

Planeación urbana sensible al género, Viena

Viena ha incorporado el enfoque de género en distintas escalas de la planeación urbana. Su estrategia reconoce que mujeres y hombres no constituyen grupos uniformes y que sus experiencias también varían según la edad, el origen social o étnico y otras condiciones personales. Por ello, la recopilación y el análisis de datos deben considerar el género junto con dimensiones como la edad, los ingresos, la educación y el origen de las personas usuarias (City of Vienna, s. f.-a; City of Vienna, s. f.-b).

En el ámbito urbano, Viena promueve la ciudad de distancias cortas, la continuidad de las redes peatonales y la proximidad de escuelas, guarderías, centros de cuidado y otros equipamientos. Estas decisiones buscan facilitar los recorridos cotidianos y ampliar las posibilidades de desplazamiento de quienes dependen en mayor medida de caminar y utilizar el transporte público (Stadt Wien, s. f.-a).

La ciudad también cuenta con un manual que reúne objetivos, criterios de calidad, métodos e instrumentos para incorporar la perspectiva de género desde los planes maestros hasta los proyectos urbanos específicos. Este instrumento busca convertir el enfoque de género en una práctica habitual de la administración y no en una medida aislada (Stadt Wien, s. f.-b).

Para el Centro Histórico de Puebla, este caso aporta criterios como la evaluación diferenciada de recorridos, la continuidad de las banquetas, la iluminación dirigida al espacio peatonal, la proximidad de equipamientos y la participación de grupos poco representados en los procesos de diagnóstico.

Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros, ONU Mujeres

La iniciativa Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros de ONU Mujeres constituye otro referente para la incorporación del enfoque interseccional en el espacio urbano. El programa promueve la producción de información diferenciada, la participación de mujeres y niñas y la articulación entre planeación urbana, transporte, prevención de la violencia y gestión del espacio público.

Su aportación principal consiste en mostrar que la seguridad urbana no debe atenderse únicamente mediante vigilancia. También requiere mejorar la iluminación, la visibilidad, la continuidad de las rutas, los accesos al transporte, el mantenimiento de los espacios y la participación de las personas que experimentan directamente las condiciones de riesgo. La iniciativa documenta prácticas desarrolladas en distintas ciudades para transformar espacios y recorridos a partir de las experiencias de mujeres y niñas diversas (ONU Mujeres, 2020).

En el Centro Histórico de Puebla, este enfoque podría aplicarse mediante caminatas exploratorias, mapas de percepción de seguridad y diagnósticos diferenciados según género, edad, discapacidad, horario, motivo del viaje y condición de acompañamiento. De esta manera, sería posible reconocer barreras que no aparecen cuando se analiza la caminabilidad desde una persona usuaria considerada universal.

Síntesis de los casos

Los casos analizados muestran que la interseccionalidad no consiste únicamente en incorporar una lista de grupos considerados vulnerables. Su aplicación implica reconocer cómo distintas condiciones se relacionan y modifican la experiencia urbana. Las necesidades de una mujer joven que camina sola durante la noche no son iguales a las de una mujer adulta mayor, una cuidadora que acompaña infancias o una persona con discapacidad que depende de rutas accesibles.

Por ello, la evaluación de la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla debe considerar de manera conjunta el género, la edad, la discapacidad, las responsabilidades de cuidado, el horario, el motivo del desplazamiento y el acceso a los servicios. Esta lectura permitiría formular intervenciones más inclusivas y congruentes con la diversidad de experiencias urbanas.

Por otro lado, investigaciones sobre discapacidad en México, como la de Camacho et al. (2020), resaltan que la infraestructura urbana en muchas ciudades no está diseñada con criterios de accesibilidad universal, lo que limita la movilidad de personas con discapacidad. Según estos autores, “la falta de cruces peatonales adaptados, banquetas en mal estado y obstáculos en las calles generan barreras físicas que impiden una movilidad autónoma y segura para este grupo social” (Camacho et al., 2020, p. 87). Este escenario revela una profunda intersección entre discapacidad y desigualdad urbanística que afecta a quienes tienen menos recursos o capacidades diferentes.

Asimismo, en Puebla y otras ciudades mexicanas, diversos estudios muestran que las condiciones socioeconómicas determinan en gran medida el acceso a alternativas de transporte y a zonas seguras para desplazarse. Las comunidades ubicadas en periferias o zonas marginadas, por ejemplo, enfrentan mayores dificultades en movilidad, como la carencia de transporte público eficiente o la presencia frecuente de comercio informal en las calles, que obstaculiza el paso peatonal (García, 2021).

Desde la perspectiva otorgada por la interseccionalidad, autores como Rosaura Ruiz (2018) argumentan que “las políticas públicas en movilidad deben diseñarse considerando que las desigualdades no actúan aisladas, sino que se cruzan y refuerzan en las vidas cotidianas” (Ruiz, 2018, p. 115). Por ello, se hace evidente que, para transformar la movilidad urbana en México, se requiere un enfoque que combine aspectos físicos, sociales y culturales, atendiendo específicamente las condiciones particulares de diferentes grupos sociales.

En suma, en el contexto mexicano y en ciudades específicas como Puebla, el análisis de la movilidad desde una perspectiva interseccional ha permitido identificar que las desigualdades en acceso, seguridad y experiencia urbana no se explican únicamente por la infraestructura, sino también por las interacciones sociales y culturales que configuran las vivencias de los distintos actores en el espacio público. Este conocimiento es esencial para el diseño de políticas públicas más inclusivas, justas y sostenibles que promuevan efectivamente los derechos de todos los ciudadanos a una movilidad segura y equitativa.

En el contexto de Puebla, la perspectiva interseccional en la movilidad urbana ha comenzado a ser objeto de análisis en varios estudios e investigaciones recientes (López, 2021; Martínez, 2020; Ríos, 2019), revelando las desigualdades estructurales que enfrentan diversos grupos sociales en su

desplazamiento por la ciudad. Por ejemplo, la falta de transporte público accesible y asequible afecta desproporcionadamente a mujeres de bajos ingresos que viven en las periferias de la ciudad, limitando sus oportunidades laborales y su acceso a servicios básicos (Martínez, 2020). Asimismo, las personas con discapacidad se enfrentan a barreras físicas en el centro histórico, como banquetas en mal estado y falta de rampas, lo que dificulta su movilidad autónoma y segura (López, 2021). Puebla, como una ciudad patrimonial y con una importante carga histórica-cultural, presenta desafíos específicos relacionados con su crecimiento urbano, infraestructura y desigualdad social, que afectan de manera diferenciada a sus habitantes.

Una de las principales problemáticas en Puebla es la inseguridad y la percepción de inseguridad en el espacio público, que limita especialmente la movilidad de mujeres, adultos mayores y jóvenes en ciertos horarios y zonas. De acuerdo con un estudio de García et al. (2022), “las mujeres en Puebla reportan mayores riesgos percibidos en calles y plazas, lo que limita su tendencia a caminar o usar transporte público en horarios nocturnos, generando exclusión de espacios públicos que debieran ser de uso común y seguro para todos” (García et al., 2022, p. 98). Este resultado evidencia cómo la inseguridad, combinada con las percepciones sociales, refuerza barreras específicas para ciertos grupos.

Por otro lado, la infraestructura urbana en Puebla, en particular en zonas tradicionales y patrimoniales como el Centro Histórico, presenta obstáculos físicos que afectan la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida. Investigaciones como la de López (2021) detallan que “las banquetas en muchas calles del centro histórico están en mal estado, con obstáculos, elevaciones irregulares y falta de señalización adecuada, que dificultan la movilidad autónoma y segura de quienes tienen problemas de movilidad o discapacidades” (López, 2021, p. 76). La ausencia de instituciones y normativas que garanticen la accesibilidad universal refuerza la exclusión de estos grupos frente a lo que debería ser un patrimonio cultural abierto a toda la ciudadanía.

En las zonas periféricas y colonias marginadas de Puebla, como San Sebastián de Aparicio o Granjas Amalucan, las condiciones de movilidad son incluso más precarias. Los estudios de Martínez (2020) muestran que “el acceso a transporte público en estas comunidades es limitado, con rutas irregulares y poca cobertura, y además enfrentan conflictos como el comercio informal y obstáculos en las calles que impiden la fácil circulación peatonal” (Martínez, 2020, p. 134). La vulnerabilidad

socioeconómica incrementa la dependencia del transporte informal y limita la participación social y económica de sus habitantes, reforzando las desigualdades existentes.

Desde una óptica interseccional, estos diferentes aspectos —infraestructura física, percepción social, nivel socioeconómico y género— se combinan para crear condiciones particulares de exclusión en Puebla. La investigación general sobre el tema afirma que las políticas públicas que buscan mejorar la movilidad en Puebla deben entender que las desigualdades no son uniformes, sino que se cruzan, configurando experiencias distintas y desigualdades múltiples que requieren respuestas diferenciadas. Es decir, que las estrategias de movilidad e inclusión deben diseñarse considerando estas múltiples dimensiones sociales.

Asimismo, Puebla ha comenzado a implementar algunos programas y acciones para atender estos retos, como la incorporación de mobiliario urbano accesible, campañas contra la violencia en el espacio público y proyectos de renovación en zonas patrimoniales. Sin embargo, expertos como Ramírez (2023) señalan que “aún persisten obstáculos como la falta de coordinación entre instituciones, poca participación comunitaria y escasa atención a las necesidades particulares de los grupos vulnerables, que hacen insuficientes las recomendaciones interseccionales en la planificación urbana” (Ramírez, 2023, p. 101).

En conclusión, en Puebla la movilidad no puede entenderse solamente como desplazamiento físico, sino como un proceso atravesado por múltiples intersecciones sociales y culturales. Reconocer cómo esas intersecciones afectan la experiencia diaria en el espacio público permite diseñar políticas y acciones más humanas, justas e incluyentes, que garanticen el derecho a la ciudad en igualdad para todos sus habitantes. La ciudad, en su proceso de urbanización y recuperación patrimonial, debe responder a estos desafíos promoviendo entornos seguros, accesibles y participativos, particularmente para los grupos más vulnerables, en línea con los principios de derechos humanos y justicia social.

La problemática de las desigualdades en movilidad en Puebla requiere una estrategia integral que considere múltiples dimensiones sociales, culturales, físicas y territoriales. Para ello, es fundamental iniciar con un diagnóstico participativo interseccional, que recolecte datos desglosados por género, edad, discapacidad, nivel socioeconómico y etnia en colaboración con las comunidades afectadas. Este diagnóstico permite identificar con precisión las principales barreras físicas y sociales

en diferentes zonas de la ciudad, especialmente en las periferias y áreas patrimoniales, donde las desigualdades son más evidentes.

Una vez establecido un diagnóstico claro, las acciones deben centrarse en mejorar la infraestructura urbana. Esto incluye reparar y ampliar banquetas, eliminando obstáculos y elevaciones que dificultan el desplazamiento autónomo, así como instalar cruces peatonales seguros, señalización clara y mobiliario urbano adaptado. Estas mejoras deben priorizar tanto las zonas tradicionales del centro como las comunidades marginadas en las periferias. Además, fortalecer la seguridad mediante mayor presencia policial, videovigilancia y mejor iluminación en calles y parques, especialmente en horarios nocturnos, puede reducir tanto las amenazas físicas como las percepciones de inseguridad.

Por otra parte, es imprescindible reconfigurar el sistema de transporte público, ampliando rutas y modernizando unidades para facilitar el acceso y garantizar su adaptabilidad para personas con discapacidad. La creación de corredores seguros para bicicletas y la expansión de sistemas de movilidad no motorizada facilitarían desplazamientos sostenibles y accesibles en toda la ciudad, fomentando el uso del transporte activo.

Complementariamente, promover campañas de sensibilización y cultura vial fortalecerá el respeto y la convivencia en espacios compartidos, incentivando el uso responsable del espacio público y vehículos. La participación ciudadana debe ser un componente central, mediante talleres y consultas que aseguren la inclusión de los grupos más vulnerables en la toma de decisiones sobre infraestructura y políticas. Para consolidar el éxito de estas acciones, se propone implementar un sistema de evaluación continua, con indicadores específicos que permitan monitorear los avances y ajustar las estrategias en función de los resultados, garantizando así una política urbana dinámica, equitativa y verdaderamente inclusiva.

En el contexto particular del Centro Histórico de Puebla, estos conceptos se vuelven aún más relevantes, dado su carácter patrimonial, su alta afluencia de residentes, turistas y comerciantes, y las múltiples barreras que enfrentan diversos grupos sociales en su movilidad cotidiana. Las calles estrechas y en muchas zonas en mal estado, combinadas con una percepción de inseguridad, generan obstáculos adicionales que afectan de manera diferenciada a las mujeres, personas mayores y usuarios con discapacidad. Como señala García et al. (2022), la mayor percepción de

inseguridad en las calles del centro limita especialmente el desplazamiento peatonal durante la noche, excluyendo a ciertos grupos de disfrutar plenamente de estos espacios públicos.

Asimismo, la infraestructura física en muchas calles del Centro Histórico presenta obstáculos que dificultan la movilidad autónoma y segura. La presencia de banquetas en mal estado, obstáculos y elevaciones irregulares que no cumplen con las normas de accesibilidad, refuerzan la exclusión de personas con discapacidad o movilidad reducida, especialmente en zonas patrimoniales donde la conservación del valor histórico ha limitado las intervenciones urbanas.

Por otra parte, las comunidades que habitan en las periferias o en las colonias cercanas, como San Sebastián de Aparicio o Granjas Amalucan, enfrentan mayores dificultades en el acceso a las zonas centrales, debido a rutas de transporte público limitadas y a la presencia de comercio informal en las calles, que obstaculiza el paso peatonal y restringe su participación en la vida urbana del centro. Estas condiciones reflejan cómo las desigualdades socioeconómicas y territoriales se entrelazan con las barreras físicas y sociales existentes, creando experiencias de exclusión diferenciadas y múltiples en este espacio emblemático.

Desde una perspectiva interseccional, es fundamental comprender que estas condiciones se cruzan y refuerzan, afectando en particular a las mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad y grupos en condición socioeconómica vulnerable. La implementación de políticas de movilidad en el Centro Histórico debe reconocer estas múltiples capas de desigualdad para diseñar estrategias efectivas e inclusivas. Esto implica no solo poner en marcha intervenciones físicas, como reparar banquetas y mejorar la señalización, sino también fortalecer la seguridad, ampliar las rutas de transporte, y promover una participación activa de la comunidad en la toma de decisiones.

Solo mediante un enfoque integral y sensible a las intersecciones sociales se podrá transformar el Centro Histórico en un espacio más accesible, seguro y equitativo, donde todos los habitantes, independientemente de su condición social o personal, puedan disfrutar y participar plenamente en la vida urbana y cultural de Puebla.

4.3.2. Acupuntura urbana: Estrategias y metodologías de recuperación e integración del espacio público para la caminabilidad en el mundo.

La caminabilidad es un elemento fundamental para el desarrollo urbano sostenible y la mejora de la

calidad de vida en las ciudades. Sin embargo, sus desafíos no siempre se abordan con soluciones lineales o de gran escala, sino mediante enfoques que permitan adaptarse a las particularidades de cada espacio y comunidad. En este contexto, el concepto de una intervención iterativa y estratégica, inspirado en prácticas de diseño participativo y en experiencias exitosas de transformación urbana, se presenta como una forma efectiva de promover cambios significativos y duraderos en la movilidad peatonal y la vitalidad de los barrios, colonias y ciudades.

En este sentido, se plantea la acupuntura urbana como parte de las posibles estrategias y metodologías de intervención y recuperación del espacio, en el entorno peatonal. La acupuntura urbana se entiende como un enfoque de *intervención puntual* y *estratégica en el espacio público* que busca generar efectos sistémicos a partir de cambios pequeños, de bajo costo y alta visibilidad. Inspirada en la metáfora de la acupuntura médica, esta práctica *prioriza nodos y tramos con alto potencial de impacto* —placitas, cruces peatonales, frentes comerciales o lotes vacíos— para reactivar la vida callejera, mejorar la percepción de seguridad y estimular la economía local. Autores como Jaime Lerner subrayan la eficacia de intervenciones rápidas y de escala humana para transformar la ciudad: su lema “las ciudades se recuperan con acciones pequeñas, rápidas y baratas” refleja la filosofía de microintervenciones aplicada a la movilidad y el espacio público (Lerner, 2014).

De igual modo, Gehl (2011) destaca la importancia de los detalles y de los intersticios urbanos para fomentar la presencia ciudadana y catalizar cambios más amplios (Gehl, 2011).

El carácter experimental e iterativo de la acupuntura urbana la convierte en una herramienta valiosa para contextos con recursos limitados: *se prioriza el pilotaje, la evaluación rápida y la adaptación en función de la retroalimentación comunitaria*. Esta aproximación coincide con las propuestas de Lerner sobre la agilidad administrativa y la implementación de soluciones piloto que generan confianza y resultados visibles, facilitando la escala o réplica en otras áreas (Lerner, 2014). Simultáneamente, la bibliografía clásica sobre vitalidad urbana y vigilancia natural —Jacobs (1961)— apoya la idea de que la diversidad de usos y la ocupación constante de la calle aumentan la seguridad y la vitalidad. No obstante, la literatura también advierte riesgos como la intervención simbólica sin continuidad o la gentrificación si las mejoras no van acompañadas de políticas sociales (Shaw & Hagemans, 2015); por ello, la buena práctica combina diseño localizado, participación vecinal y evaluación para escalar soluciones inclusivas (Evans, 2009; Montgomery, 2013).

4.3.2.1. Acupuntura urbana como estrategia efectiva para reconfigurar la ciudad y conectarla, el papel de esta visión en la caminabilidad

La acupuntura urbana se presenta como una estrategia efectiva para reconfigurar la ciudad y fortalecer sus redes de conectividad, aspectos fundamentales para mejorar la caminabilidad y promover un espacio público más accesible y dinámico (Lerner, 2009). Al trabajar sobre puntos específicos de abandono o deterioro dentro del tejido urbano, esta estrategia permite intervenir de manera puntual y con impacto multiplicador, revitalizando áreas deterioradas y generando un efecto de contagio positivo en el entorno urbano (John Rodriguez Rodriguez, 2022).

Desde esta perspectiva, la visión de la acupuntura urbana considera a la ciudad como un organismo vivo, en el que cada intervención, por pequeña que sea, puede influir en la salud general del tejido urbano. La conexión entre estos puntos estratégicos favorece la continuidad de las redes de caminos peatonales, evita la proliferación de espacios vacíos y promueve la integración de diferentes barrios, facilitando así la movilidad a pie y la interacción social (Lerner, 2014).

Este enfoque también propicia la creación de corredores peatonales, plazas y conexiones verdes, que se convierten en nodos de encuentro y en partes integradoras del tejido urbano. La participación pública en estas intervenciones es clave, ya que las acciones puntuales requieren de un conocimiento profundo del uso local y de las principales necesidades de la comunidad para ser realmente efectivas y sostenibles en el tiempo.

En definitiva, la acupuntura urbana, al enfocarse en pequeñas acciones estratégicas, favorece la restauración de las conexiones urbanas, contribuyendo a una ciudad más caminable. Este método permite “sanar” las redes de caminos y espacios públicos, logrando que las calles sean corredores vitales y seguros para los peatones, promoviendo la movilidad activa, la vitalidad del espacio público y mejorando la calidad de vida de sus habitantes (Lerner, 2005).

4.3.2.2. ¿Cómo podemos utilizar la visión de la acupuntura urbana para la caminabilidad en la ciudad? en Latinoamérica y en el caso específico de Puebla

Para aportar caminabilidad la ciudad en América Latina, y en particular en Puebla, es esencial aplicar la visión de la acupuntura urbana como una estrategia concreta para transformar espacios deteriorados y crear conexiones peatonales significativas. La estrategia consiste en identificar puntos claves de abandono o bajo uso en el tejido urbano y actuar de manera puntual con

intervenciones de bajo costo que tengan un impacto multiplicador en la vitalidad de las calles (Lerner, 2009; John Rodríguez Rodríguez, 2022).

En el contexto latinoamericano, caracterizado por expansiones descontroladas, espacios vacíos y desconexión entre barrios, esta estrategia permite aprovechar pequeñas acciones para mejorar la caminabilidad sin requerir grandes inversiones. En Puebla, por ejemplo, intervenir en calles en deterioro, plazas tradicionales y cruces peatonales estratégicos puede incentivar a los habitantes a caminar más, aumentar la seguridad y fortalecer la cohesión social (Lerner, 2014). La creación de corredores peatonales, la recuperación de espacios públicos y la mejora de conexiones poco articuladas son acciones que, en conjunto, pueden transformar la movilidad activa y la vida social en la ciudad.

Asimismo, la participación ciudadana es clave para que estas intervenciones respondan a las necesidades reales de la comunidad y tengan sostenibilidad en el tiempo. La incorporación de los vecinos en la selección y diseño de las acciones garantiza un compromiso mayor con los resultados (Shaw & Hagemans, 2015). En Puebla, esto puede traducirse en la revitalización de calles comerciales tradicionales o la recuperación de plazas públicas mediante pequeñas obras de gran impacto, actividades y reactivación de espacios.

En conclusión, la visión de la acupuntura urbana permite ‘sanar’ las redes de caminos y espacios públicos, creando corredores seguros y agradables para los peatones, promoviendo así una movilidad más activa y una mejor calidad de vida en Puebla y en otras ciudades de América Latina (Lerner, 2005).

4.3.2.3. ¿Cómo podemos utilizar la visión de la acupuntura urbana para la caminabilidad en la ciudad?

La aplicación de la visión de la acupuntura urbana para mejorar la caminabilidad en las ciudades requiere una estrategia consciente que priorice intervenciones puntuales, participativas y de bajo costo, con la finalidad de obtener efectos sistémicos en la estructura urbana. En la práctica, esto significa identificar aquellos puntos críticos que, al ser intervenidos, puedan activar cadenas de cambios favorables en la conectividad peatonal y en la calidad del espacio público.

Por ejemplo, en varias ciudades latinoamericanas, como Bogotá y Ciudad de México, se han implementado acciones dirigidas a mejorar cruces conflictivos y crear pequeños corredores

peatonales en calles altamente transitadas, lo cual podemos apreciar en algunos ejemplos de esta tesis. Estas intervenciones van desde la señalización elevada y la instalación de mobiliario urbano accesible, hasta la reducción de carriles vehiculares para darle prioridad al peatón. La idea es que estas pequeñas modificaciones puedan animar a los residentes a desplazarse más a pie, fomentando una cultura de caminabilidad sostenida (Gehl, 2011).

Otra intervención significativa ha sido en la Avenida 16 de septiembre en Puebla, donde la habilitación de banquetas anchas, mejoras en la señalización y la creación de zonas de descanso han permitido recuperar espacios públicos complicados para el tránsito peatonal. Como resultado, se ha observado un aumento en el flujo peatonal, mayor seguridad en los cruces y una transformación positiva en la percepción del espacio, evidenciando una recuperación urbana que puede considerarse como una “inyección de salud” en la ciudad (Martínez et al., 2019). Diversos estudios y reportes institucionales resaltan que estas acciones han contribuido a la recuperación de la calle, promoviendo un ambiente más seguro y amigable para caminantes (Instituto de Movilidad Urbana, 2020).

Figura 87.

Calle 16 de septiembre, corredor peatonal en Centro Histórico de Puebla



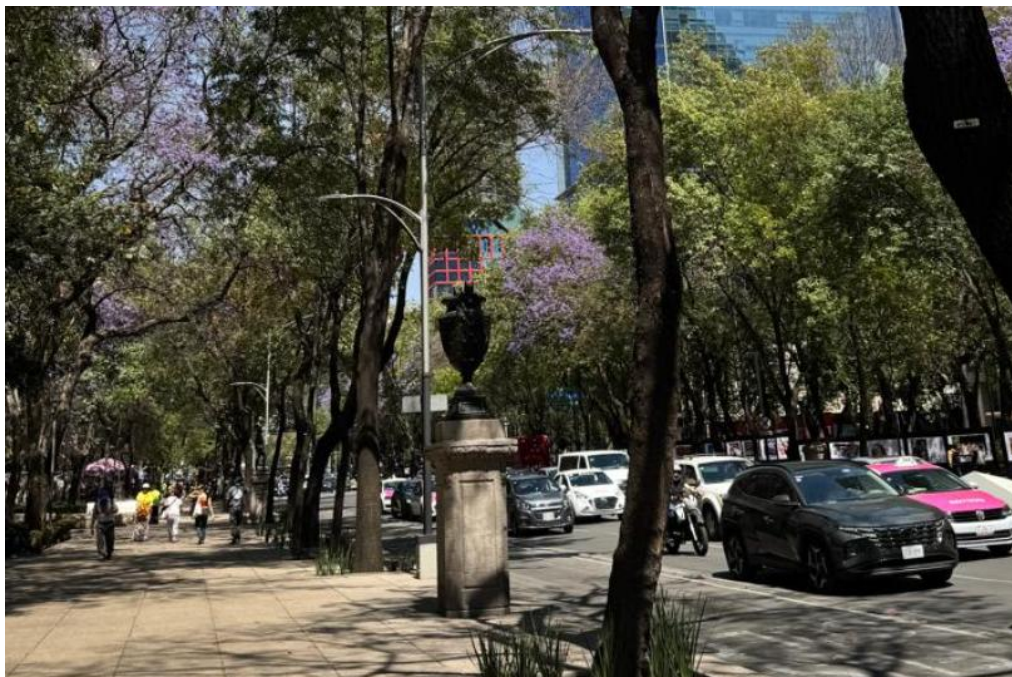
Fuente: Tomada de Revista Única, 2024 en: <https://revistaunica.com.mx/calle-16-de-septiembre-del-centro-historico-de-puebla-nominada-a-reconocimiento-internacional/>

Estas intervenciones funcionan en sintonía con la teoría de Lerner respecto a la acupuntura urbana: pequeñas acciones en puntos específicos, realizadas con visión integral y participación comunitaria, generan efectos dominó que mejoran la movilidad, la seguridad y la vitalidad del espacio público. Esa lógica de “puntos de salud” permite que la ciudad se recupere paulatinamente, ganando en sostenibilidad y calidad de vida.

¿Qué pasaría si todas las arterias y vialidades más importantes de la ciudad fueran caminables? Crearíamos un sistema para el desplazamiento de las personas, la realidad es que ese tipo de calles cuentan con el ancho necesario para generar proyectos de este tipo, tales como se ha hecho en el Paseo de la Reforma de la CDMX, y ejemplos internacionales que ya se han manifestado en esta tesis, pero la conexión de las personas es primordial para permitir que exista una libre elección de como desplazarnos en las ciudades.

Figura 88.

Paseo de la Reforma, 2024



Fuente: Fotografía de la autora, 2025.

El potencial de estas acciones va más allá de la simple mejora física del espacio; se trata de crear corredores seguros y accesibles, donde las banquetas estén libres de obstáculos y sean apropiadas para todo tipo de usuarios, incluyendo personas con discapacidad o movilidad reducida. Al reforzar estos puntos, se construyen redes de caminos que conectan barrios y zonas comerciales, fomentando un uso más activo y seguro del espacio peatonal. Así, la ciudad puede adoptar una estrategia de microintervenciones constantes, que actúen como “puntos en salud” que, además de recuperar espacios, promuevan un cambio cultural hacia la caminabilidad (Lerner, 2009)

En este sentido Para aplicar la visión de "puntos de salud" en las intervenciones en materia de movilidad en el Centro Histórico de Puebla, es fundamental concebir estos puntos como nodos estratégicos que actúan como estímulos para la recuperación y el fortalecimiento de las redes peatonales. La idea es que cada intervención, ya sea la reactivación de una calle, la habilitación de banquetas, la creación de zonas de descanso o la mejora en cruces, funcione como un "punto de salud" que revitaliza una zona concreta y, en conjunto, contribuye a sanar las conexiones peatonales de toda la red urbana.

Prospectiva y conectividad: Primero, es necesario realizar un diagnóstico participativo para identificar los puntos críticos de la movilidad peatonal en el Centro, como calles con obstáculos, cruces peligrosos o espacios vacíos y poco atractivos. Cada uno de estos puntos debe tratarse como un "punto de cura" mediante intervenciones específicas que mejoren su funcionalidad, seguridad y accesibilidad (Lerner, 2009). Por ejemplo, reactivando una banca en una esquina de alta afluencia o mejorando la señalética en un cruce conflictivo, se realizan "inyecciones" de salud que motivan un mayor uso del espacio.

Luego, estas acciones deben conectarse estratégicamente para formar una red integral. La continuidad se logra mediante la habilitación de itinerarios peatonales que enlacen estos puntos, creando corredores seguros y agradables que incentiven caminar en lugar de usar el automóvil. La propuesta es diseñar un sistema de "puntos de salud" interrelacionados, donde cada uno potencie al siguiente, generando un efecto dominó que favorezca la movilidad activa y segura.

Funciones y efectos: Estos puntos deben funcionar como "micro hospitales urbanos": no solo reparan una parte del tejido urbano, sino que también fomentan una cultura de caminabilidad que se extiende en toda la estructura urbana. La participación de la comunidad en la planificación y

mantenimiento de estos puntos asegura que las soluciones sean sostenibles y adaptadas a las necesidades reales del uso cotidiano.

Continuidad y sostenibilidad: Para mantener y ampliar esta red de "puntos de salud", las intervenciones deben ser iterativas y escalables. Es decir, una vez que un punto ha sido revitalizado, debe integrarse en un plan mayor de recuperación urbana, con monitoreo constante y nuevas microacciones que refuercen las conexiones peatonales. Así, las calles principales del Centro se transforman en un sistema vivo de puntos que se retroalimentan, asegurando la continuidad de la salud urbana.

En resumen:

- Diagnóstico participativo para identificar puntos críticos.
- Intervenciones específicas en cada punto para mejorar seguridad, accesibilidad y estética.
- Conexión estratégica de estos puntos mediante corredores peatonales de calidad.
- Participación comunitaria para garantizar sostenibilidad.
- Monitoreo y escalamiento progresivo de las acciones.

Este enfoque, inspirado en la teoría de Lerner sobre la acupuntura urbana, permite no solo curar las heridas de la trama urbana del Centro Histórico, sino también fortalecer una cultura de caminar, segura y accesible para toda la población (Lerner, 2009).

4.3.3. Recomendaciones para la construcción de nuevas líneas de investigación en el caso de Puebla y México.

Una de las perspectivas fundamentales para avanzar en la comprensión y resolución de los problemas de caminabilidad, inseguridad y desigualdad en las ciudades mexicanas, particularmente en Puebla, es profundizar en el desarrollo de marcos teóricos y conceptuales sólidos que articulen dimensiones físicas, sociales y políticas del espacio público.

Es necesario ampliar y contextualizar las teorías existentes relacionadas con la movilidad, la participación comunitaria, la justicia espacial y los derechos a la ciudad, procurando integrar enfoques multidisciplinarios y críticos. Además, resulta urgente construir y adaptar modelos conceptuales que tengan en cuenta las particularidades culturales, históricas y sociales del territorio mexicano y latinoamericano, permitiendo analizar y diseñar intervenciones urbanas con mayor precisión y pertinencia. Estas líneas teóricas y conceptuales deben sustentar metodologías

innovadoras, participativas y multiactor, orientadas a generar conocimiento contextualizado y propuestas que promuevan la equidad, la inclusión social y la sostenibilidad urbana, fortaleciendo así los procesos de planificación, gestión y política pública en materia de movilidad y espacio público.

El análisis de la problemática de la caminabilidad y la movilidad en Puebla revela la necesidad de profundizar en estos marcos teóricos, permitiendo comprender en mayor grado las dinámicas sociales, culturales y urbanísticas que condicionan la experiencia del espacio público. La construcción de teorías propias, contextualizadas y multidisciplinarias, facilita la generación de conocimientos robustos que sirvan de base para desarrollar políticas públicas más efectivas, inclusivas y sostenibles, que respondan a las realidades locales y contribuyan a reducir desigualdades y promover el ejercicio efectivo del derecho a la ciudad para todos sus habitantes.

El análisis de la problemática de la movilidad peatonal y la caminabilidad en Puebla, así como en otras ciudades mexicanas, evidencia múltiples áreas que requieren una profundización empírica y teórica. La complejidad del asunto demanda investigaciones multidisciplinarias que permitan comprender en detalle los factores que limitan o favorecen la caminabilidad, además de identificar las causas raíz de los obstáculos físicos, sociales, económicos y culturales presentes en el espacio público.

A continuación, se proponen las principales líneas de investigación que deben abordarse para desmenuzar estos problemas:

1. Análisis socioespacial de la desigualdad en la accesibilidad y seguridad

- ¿Qué zonas del centro y periferias presentan mayores barreras físicas y sociales para la caminabilidad?
- ¿Cómo se relacionan las condiciones del espacio público con las variables sociales, económicas y culturales?
- ¿Qué factores explican la concentración de inseguridad en ciertos puntos y su relación con la percepción del riesgo por parte de grupos vulnerables?

Objetivo: Desarrollar mapas de vulnerabilidad y desigualdad en el espacio público a partir de análisis geoespaciales y datos socioeconómicos, que permitan orientar intervenciones específicas y focalizadas.

2. Estudio en profundidad sobre la percepción social y cultural de la seguridad y la movilidad

- ¿Cuáles son las percepciones de diferentes grupos sociales sobre la seguridad, la accesibilidad y la calidad de las condiciones del espacio público?
- ¿Cómo influye la percepción en el comportamiento de caminar, usar transporte público o permanecer en espacios públicos?
- ¿Qué prácticas culturales o sociales refuerzan o desincentivan la caminabilidad en diferentes contextos urbanos?

Objetivo: Implementar estudios cualitativos, entrevistas y grupos focales para comprender las percepciones y experiencias de distintos grupos sociales, especialmente mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad.

3. Evaluación de la infraestructura y su impacto en la movilidad y seguridad

- ¿Qué condiciones físicas de las banquetas, cruces y mobiliario urbano obstaculizan la movilidad?
- ¿Cómo afecta el estado de las calles y la señalización en la percepción de seguridad y en la decisión de caminar?
- ¿Qué mejoras concretas en infraestructura, señalética y diseño urbano tienen mayor impacto en la caminabilidad y percepción de seguridad?

Objetivo: Realizar auditorías de infraestructura, mediciones de calidad y escenarios comparativos de zonas intervenidas versus zonas en condiciones precarias.

4. Diagnóstico de las condiciones de movilidad del cuidado y roles de género

- ¿Cómo afecta la distribución de las tareas de cuidado (ej. transporte infantil, atención a mayores) en los patrones de movilidad peatonal?
- ¿Qué barreras enfrentan las mujeres y otros grupos vulnerables en términos de accesibilidad, seguridad y tiempo para realizar actividades diarias?
- ¿Qué intervenciones específicas pueden reducir las desigualdades en estas condiciones?

Objetivo: Estudiar las dinámicas específicas del cuidado y su impacto en la movilidad, identificando necesidades particulares para diseñar políticas y acciones inclusivas.

5. Modelación de estrategias de intervención y evaluación de impacto

- ¿Cuáles son los efectos cuantificables de distintas intervenciones de mejora en la caminabilidad, seguridad y cohesión social?
- ¿Qué métricas permiten evaluar el éxito de acciones urbanas, desde la percepción social hasta el incremento en flujos peatonales?

- ¿Qué modelos predictivos pueden orientar intervenciones futuras en diferentes escenarios de crecimiento urbano?

Objetivo: Desarrollar modelos estadísticos, simulaciones y herramientas de evaluación que permitan anticipar resultados y optimizar recursos en políticas de movilidad.

4.4. Conclusiones y respuestas

En este sentido, retomando el contexto de la movilidad, acción de trasladarnos en el territorio para realizar nuestras actividades desde la visión del derecho a la ciudad, donde *la ciudadanía requiere de la libertad de espacio público para cumplir con sus necesidades de traslado*, y por ende con su dinámica en la cotidianeidad, la movilidad se incluye en las necesidades que aplican a este derecho como parte de una interacción con la ciudad misma. Que abona a dar cumplimiento a la vivencia cotidiana y diaria de sus habitantes, además de la dinámica de apropiación y recuperación del espacio, “se puede asumir que el territorio, al ser usado para transitar y desplazarse cotidianamente por agentes diversos, éstos lo modifican generando transformaciones materiales, sociales e imaginarios que permiten afirmar que dicho territorio se produce y reproduce constantemente” (Lefebvre, 2001), por ello retomamos que el territorio es una conformación del cómo se ha relacionado el ser humano con él, y sus procesos en relación con la movilidad van más allá de lo que el ser humano ha construido para sí mismo, en este sentido, por lo tanto la movilidad de las personas influye en la configuración de las ciudades, sin embargo, el modelo de desarrollo de los gobiernos no se ha enfocado en la movilidad de las personas sino en el crecimiento desmedido y no planeado que no necesariamente contempla redes de movilidad, por ello “algunos viajes motorizados contribuyen a la productividad económica y al desarrollo, al repartir bienes y proveer acceso a la educación y al empleo. Sin embargo, cuando aumentan los viajes en automóvil esta porción de los viajes disminuye y los costos externos aumentan” (Todd, 2012),

El modelo de desarrollo se ha enfocado más en la productividad y mercantilización del espacio que en las necesidades de sus habitantes. Los sistemas de transporte eficientes: pueden minimizar los costos de transporte y disminuir los tiempos de traslado. Al respecto, la teoría económica retomada por Todd sugiere que

“las políticas que reflejan los principios de mercado tienden a aumentar la productividad económica, al mejorar las opciones de transporte, reducir el sesgo en la planeación y crear

comunidades más accesibles. Cuando se consideran todos los beneficios y costos, las estrategias de gestión de la movilidad son frecuentemente la forma más costo-efectiva de resolver problemas de transporte, lo cual tiene beneficios económicos. Existe evidencia empírica de estos impactos. En los países desarrollados existe una relación negativa entre viajes en automóvil y productividad económica". (Todd, 2012, p.20)

No sólo se trata de productividad económica, sino de productividad espacial y como el espacio y la economía se vuelve sustentable, "los recursos de la movilidad urbana (usos del suelo, sistemas viarios, de articulación de modos de transporte, de tránsito, tarifarios, etc.), dependen de la calidad sistémica de esa gestión". (Karol, p. 61). La movilidad es un sistema, y los peatones son el subsistema mínimo de comunicación y conectividad en las ciudades. Por ello en relación con este tipo de movilidad, se han desarrollado teorías y modelos de ciudad enfocadas a los peatones como la ciudad compacta o de 15 minutos que se ajusta a dichos modelos sostenibles debido a que la estructura de ellas permite cercanía entre el usuario y sus necesidades, lo cual reduce el uso del vehículo privado y por ende las externalidades que este provoca.

De igual forma existen iniciativas como la de *calles completas* las cuales visibilizan el uso de la ciudad por diferentes modos de transporte, y como estas deben cumplir con las funciones y necesidades de las mismas, se reconoce la necesidad de caminar, andar en bicicleta y transporte público, viajar en automóviles, estacionamiento, comercio y actividades recreativas.

Como parte de las iniciativas a nivel mundial es necesario mejorar las condiciones de peatones y ciclistas, ya que estas son formas básicas de viaje y de movilidad y en algún tramo de un desplazamiento las personas necesitarán de caminar para llegar a su destino, para ello el ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México), plantea una lista de alternativas para la mejora del espacio público para este tipo de usuario, las cuales influyen directamente en la caminabilidad de las ciudades en las que vivimos.

- Mejorar las banquetas y cruces peatonales. Estas mejoras son relativamente baratas comparadas con otros proyectos de infraestructura de transporte. Sin embargo, pocas veces es considerado el rediseño de una banqueta más amplia y accesible dentro de los proyectos de infraestructura en las ciudades, son prioritarias relaminaciones o reconstrucción de banquetas con la misma mala configuración ya existente.

- Establecer y aplicar estándares para la infraestructura para los viajes no motorizados.

- Los bulevares ciclistas (una calle cerrada al tráfico, pero no a peatones y bicicletas) se localizan a aproximadamente un kilómetro de cada destino o a cada 10 cuadras. (Todd, 2012, p.32).

En Europa y algunas otras partes del mundo como Londres, Reino Unido se han desarrollado políticas desde el año 2003 con miras a disminuir el uso del automóvil particular cobrando una tarifa por su uso dentro de la ciudad entre semana, esto con el objetivo de reducción de congestión vial (lo que aporta a un medio ambiente saludable) y la recaudación de ingresos que se inviertan directamente en mejorar el sistema de movilidad, con esto han logrado:

1. Reducir la congestión
2. Mejorar el servicio de taxis y autobuses.
3. Mejorar el servicio de transporte público con los ingresos.

Y esto es sólo un ejemplo del impulso a la movilidad no motorizada que se está dando en el mundo, ya que cada vez son más las ciudades que apuestan por modelos de ciudad sostenibles que benefician el entorno inmediato de los usuarios y además impacten en su calidad de vida.

La movilidad en las ciudades es una constante, un proceso cotidiano y esencial para su propia existencia, es decir, hablando de ciudades vivas, es el usuario llevando a cabo su movilidad y dinámica con la ciudad la que permite cada uno de los procesos que se dan en ellas.

Aportación teórico-metodológica de la investigación

La principal aportación teórico-metodológica de esta investigación consiste en comprender la caminabilidad como una propiedad emergente de la interacción entre la morfología urbana, la configuración del espacio público, el patrimonio histórico y la experiencia peatonal. Esta perspectiva permite superar una evaluación limitada a la presencia o ausencia de infraestructura y explicar cómo las condiciones del territorio son interpretadas, experimentadas y utilizadas de manera diferenciada por las personas.

Los resultados muestran que la infraestructura peatonal adecuada constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para producir espacios caminables. La decisión de caminar, continuar un recorrido, detenerse o apropiarse de un lugar también se relaciona con la distribución de las actividades, la percepción de seguridad, la accesibilidad, la presencia de otras personas, el atractivo del paisaje urbano, los usos cotidianos y los significados atribuidos al patrimonio.

El modelo integra un nivel físico-territorial, recuperado mediante la radiografía de la caminabilidad y el análisis espacial; un nivel perceptual, obtenido mediante las encuestas; un nivel social y funcional, relacionado con las actividades económicas, académicas, recreativas y de cuidado; y un nivel patrimonial, vinculado con las características históricas, identitarias y simbólicas del Centro Histórico.

La articulación de estos niveles permite explicar por qué espacios con condiciones físicas aparentemente semejantes producen experiencias peatonales distintas. Asimismo, ofrece una estructura metodológica susceptible de adaptación a otros centros históricos de América Latina, siempre que los indicadores, ponderaciones e instrumentos sean ajustados a las particularidades urbanas, sociales, culturales y patrimoniales de cada caso.

¿Cómo interactúan la morfología urbana, la configuración del espacio público, el patrimonio histórico y la experiencia peatonal para producir condiciones diferenciadas de caminabilidad, permanencia y apropiación en el Centro Histórico de Puebla?

En respuesta a la pregunta central de investigación, se concluye que las condiciones diferenciadas de caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla se producen mediante la interacción entre la morfología urbana, la configuración del espacio público, el patrimonio histórico y la experiencia peatonal. Ninguna de estas dimensiones explica por sí sola que un espacio invite a caminar, permanecer o apropiarse de él. La caminabilidad constituye, por lo tanto, una propiedad emergente del entorno urbano, resultado de las relaciones que se establecen entre sus condiciones físicas, funcionales, perceptuales, sociales y patrimoniales.

La morfología urbana proporciona la estructura territorial sobre la cual se desarrollan los desplazamientos. La conectividad de la trama, la dimensión de las manzanas, la proximidad entre destinos, la continuidad de las rutas y la mezcla de usos influyen en la posibilidad de realizar recorridos directos y acceder a las actividades que ofrece el Centro Histórico. No obstante, estas condiciones estructurales no garantizan por sí mismas una experiencia peatonal favorable.

La configuración del espacio público interviene en la seguridad, accesibilidad y comodidad del recorrido mediante las condiciones de las banquetas, los cruces peatonales, la iluminación, el mobiliario, la vegetación, la existencia de obstáculos y la relación entre el espacio destinado a las personas y el tránsito vehicular. Los resultados de la investigación muestran que estas condiciones físicas constituyen una base necesaria para caminar, pero no son suficientes para explicar la elección de los recorridos, la duración de la permanencia o la intensidad de uso del espacio público.

En un centro histórico, el patrimonio también participa activamente en la construcción de la caminabilidad. La presencia de inmuebles históricos, hitos urbanos, fachadas, plazas, paisajes y elementos asociados con la memoria colectiva aporta legibilidad, identidad y atractivo a los recorridos. Sin embargo, el patrimonio no produce caminabilidad únicamente por su existencia material. Su influencia depende de que pueda ser observado, recorrido, interpretado y vinculado con las actividades cotidianas de habitantes, trabajadores, estudiantes, visitantes y personas cuidadoras.

La experiencia peatonal articula estas condiciones territoriales con las prácticas de las personas. La percepción de seguridad, el confort, el atractivo del recorrido, la facilidad de orientación, el disfrute y el sentido de pertenencia influyen en la decisión de caminar, elegir una ruta, detenerse o evitar determinados espacios. Estas percepciones no son homogéneas, debido a que se encuentran atravesadas por el género, la edad, la discapacidad, las actividades realizadas, los horarios de desplazamiento y las responsabilidades de cuidado.

La interacción entre estas dimensiones explica que espacios con características físicas aparentemente semejantes puedan presentar comportamientos peatonales distintos. Una calle puede contar con banquetas funcionales y, sin embargo, generar poca permanencia si carece de actividades, presenta fachadas inactivas, produce inseguridad o mantiene una relación limitada con el patrimonio. De manera inversa, un recorrido con algunas deficiencias físicas puede mantener una afluencia significativa debido a la concentración de destinos, la actividad comercial, el valor simbólico del lugar o la necesidad cotidiana de acceder a equipamientos y servicios.

Por ello, las condiciones emergentes de caminabilidad se manifiestan en una secuencia que comienza con la posibilidad material de realizar el recorrido, continúa con la decisión de caminar y elegir determinadas rutas, y puede dar lugar a la permanencia, la interacción social y la apropiación del espacio público y del patrimonio. Cuando estas relaciones se fortalecen, la caminabilidad actúa como un mecanismo articulador de la dinámica urbana, favoreciendo la actividad económica, la convivencia, la accesibilidad a servicios, el reconocimiento del patrimonio y el ejercicio del derecho a la ciudad.

En consecuencia, mejorar la caminabilidad del Centro Histórico de Puebla no implica únicamente ampliar banquetas, incorporar mobiliario o intervenir cruces. Requiere acciones integrales que articulen la estructura urbana, la calidad del espacio público, la conservación activa del patrimonio, la diversidad de usos y las experiencias diferenciadas de las personas. Esta comprensión permite orientar intervenciones capaces de transformar no sólo las condiciones materiales del recorrido, sino también la forma en que el Centro Histórico es vivido, utilizado y apropiado socialmente.

¿Qué relaciones entre las condiciones físicas, funcionales, perceptuales, sociales y patrimoniales permiten explicar que determinados espacios históricos inviten a caminar, permanecer y apropiarse de ellos, mientras otros no?

En respuesta a la pregunta teórico-metodológica, la investigación permite concluir que la capacidad de un espacio histórico para invitar a caminar, permanecer y ser apropiado socialmente no depende de una condición aislada, sino de la interacción entre factores físicos, funcionales, perceptuales, sociales y patrimoniales.

Las condiciones físicas y funcionales establecen la posibilidad material del desplazamiento peatonal. La continuidad y amplitud de las banquetas, la existencia de cruces seguros, la accesibilidad universal, la iluminación, la presencia de mobiliario y vegetación, así como la relación con el tránsito vehicular, influyen directamente en la seguridad y comodidad del recorrido. Sin embargo, estas condiciones no explican por sí solas la intensidad de uso, la elección de rutas o la permanencia en el espacio público.

Las condiciones perceptuales intervienen en la manera en que las personas interpretan y valoran el entorno. La percepción de seguridad, el confort, el atractivo, la facilidad de orientación, la legibilidad del recorrido y el disfrute influyen en la disposición para caminar, continuar un trayecto, detenerse o evitar determinados lugares. Estas percepciones pueden variar aun cuando los espacios presenten características físicas similares.

La dimensión social y funcional se relaciona con la presencia de actividades, destinos, comercio, servicios, equipamientos, flujos peatonales y usos cotidianos. La mezcla de actividades y la presencia de otras personas pueden incrementar la vitalidad, la vigilancia natural y el interés del recorrido, favoreciendo tanto el desplazamiento como la permanencia y la interacción social.

La dimensión patrimonial aporta valores históricos, simbólicos, paisajísticos e identitarios. La presencia de inmuebles patrimoniales, hitos, fachadas, plazas y elementos asociados con la memoria colectiva puede fortalecer el atractivo, la legibilidad y el sentido de pertenencia. No obstante, su influencia depende de que el patrimonio se encuentre vinculado con la vida cotidiana y pueda ser recorrido, observado, utilizado e interpretado por las personas.

La relación entre estas dimensiones no es estrictamente lineal. Una condición puede reforzar, compensar o limitar el efecto de otra. Por ejemplo, una calle con infraestructura adecuada puede presentar poca permanencia si carece de actividades o genera inseguridad; mientras que un espacio con algunas deficiencias físicas puede conservar una alta afluencia debido a su centralidad, valor simbólico, concentración de destinos o actividad comercial. Esto demuestra que la caminabilidad no puede explicarse mediante la suma mecánica de indicadores.

A partir de esta integración, el modelo teórico-metodológico propuesto comprende la caminabilidad como una propiedad emergente. Las condiciones físicas, funcionales, perceptuales, sociales y patrimoniales interactúan para producir una experiencia peatonal determinada, que se expresa en la elección de recorridos, la frecuencia de uso, la permanencia, la interacción y la apropiación del espacio público.

Metodológicamente, esta relación se analiza mediante la articulación de distintas fuentes de información. La radiografía de la caminabilidad permite evaluar las condiciones físicas y funcionales del entorno; el análisis espacial identifica la morfología, conectividad, distribución de actividades y presencia patrimonial; las encuestas recuperan las percepciones y experiencias de distintos grupos de personas; y la observación de usos permite reconocer comportamientos como el desplazamiento, la permanencia y la interacción.

La combinación de estos instrumentos permite comparar espacios que presentan condiciones físicas semejantes, pero experiencias y comportamientos diferentes. De esta manera, el modelo no sólo clasifica los espacios de acuerdo con su aptitud para caminar, sino que permite explicar las relaciones que favorecen o limitan la caminabilidad en el Centro Histórico de Puebla.

Por lo tanto, se cumple el objetivo teórico-metodológico al integrar las variables de la investigación en un modelo multidimensional que vincula las condiciones objetivas del entorno con las percepciones, prácticas y comportamientos peatonales. Esta estructura permite comprender la caminabilidad de manera integral y ofrece una base susceptible de adaptación a otros centros históricos, considerando las particularidades urbanas, sociales, culturales y patrimoniales de cada contexto.

¿Qué está pasando con las condiciones de movilidad peatonal en las ciudades mexicanas?

Las ciudades mexicanas enfrentan un escenario donde la prioridad ha sido tradicionalmente para el automóvil, con infraestructura deficiente para peatones, obstáculos en banquetas y poca regulación del comercio informal que obstaculiza el paso (como se documenta en los obstáculos en Puebla, donde la presencia de comercio informal en 27 manzanas afecta la caminabilidad). La percepción de inseguridad también limita el uso del espacio peatonal; en Puebla, un 82.6% de las personas considera que la seguridad influye en su decisión de caminar (Figura 37). La escasez de infraestructura adecuada, junto con la inseguridad y obstáculos físicos, limita el potencial de la caminabilidad y favorece un uso excesivo del automóvil, agravando disfunciones urbanas y desigualdades sociales (como se analizó en la radiografía realizada en Puebla, donde la mayor deficiencia está en obstáculos y inseguridad en las calles).

¿Cuál sería el beneficio que tendría el Centro de Histórico de la Ciudad de Puebla optimizando su caminabilidad?

La optimización de la caminabilidad en el Centro Histórico incrementaría significativamente el flujo peatonal, fortaleciendo la actividad económica, cultural y recreativa, y promoviendo un entorno más seguro y amable. La intervención en calles como la 16 de septiembre ha demostrado que ampliaciones de banquetas, señalización y reducción de obstáculos incrementan en un 60% la actividad económica del área (Hernández, 2011). Esto, además de revitalizar la vida social y cultural, favorece la conservación patrimonial, atrayendo turismo y mejorando la percepción de seguridad, aspectos cruciales para mantener la identidad y tradición del centro histórico, que actualmente presenta una disminución poblacional en su núcleo central (donde una reducción de -14,034 personas en 2010-2020 se evidencia en el análisis de AGEB).

¿Qué factores se requieren fortalecer a nivel legislativo para la consolidación de políticas públicas que fomenten los modos de transporte no motorizados en las ciudades, además de entornos caminables y seguros en la Ciudad de Puebla?

Es fundamental fortalecer leyes que regulen y promuevan la infraestructura para la movilidad activa, incluyendo la ampliación y mejoramiento de banquetas, protección del espacio público frente a comercio informal (que en Puebla afecta en 27 manzanas, según la radiografía de obstáculos), y regulaciones que prioricen la seguridad en cruces y vías peatonales. La tesis señala que, en Puebla, la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el centro patrimonial y la Norma NOM-033-SCT-2010 son referencias clave, pero aún se requiere fortalecer su aplicación y actualización para garantizar espacios accesibles, seguros y libres de obstáculos, además de sanciones equitativas para las infracciones relacionadas con obstáculos o inseguridad.

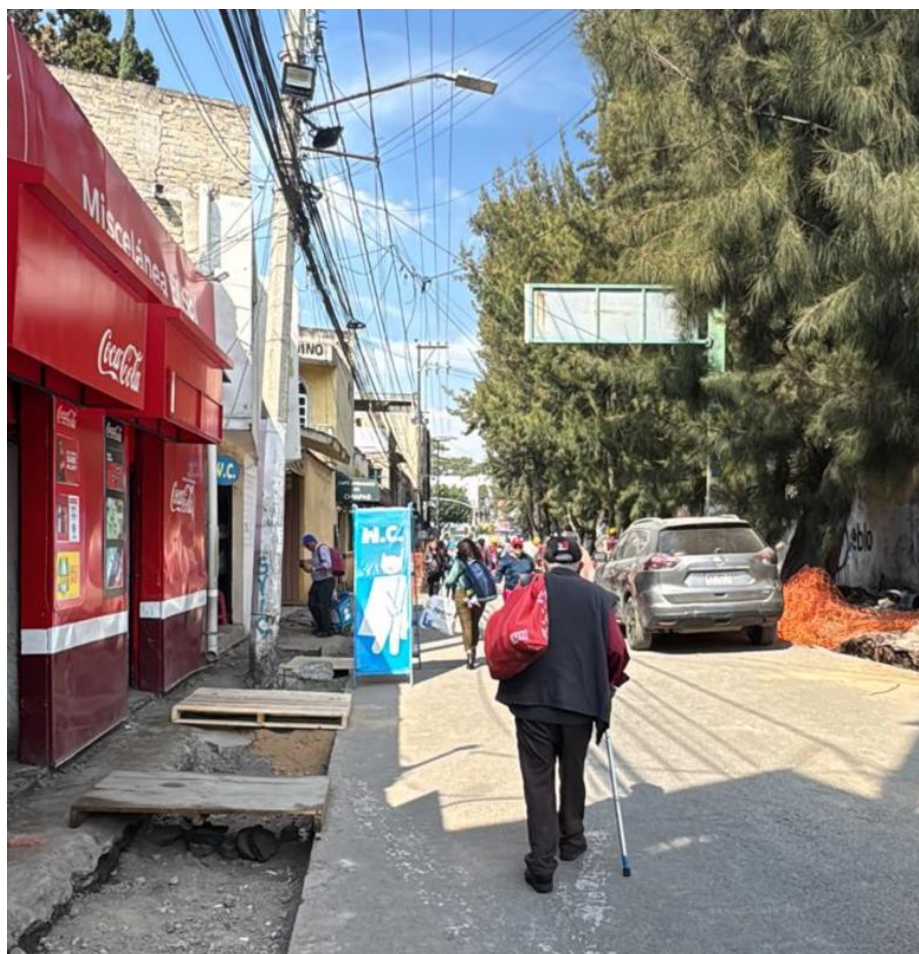
¿Cómo puede la caminabilidad ser un factor de estimulación para los sectores de academia, recreación, cuidado y economía?

La caminabilidad puede actuar como un catalizador para estos sectores al facilitar el acceso y la interacción directa con los espacios institucionales, culturales, recreativos y económicos, fomentando así una mayor participación ciudadana y dinamizando la vida social y productiva de la ciudad. En el contexto de Puebla, un entorno más peatonal y seguro incrementa el flujo de personas hacia museos, teatros y centros educativos, fortaleciendo la oferta cultural y pedagógica; al mismo

tiempo, impulsa el comercio local al aumentar el tránsito peatonal en zonas comerciales y turísticas, generando mayores oportunidades económicas. Además, al promover espacios seguros y accesibles en zonas de cuidado, como clínicas y centros de atención para mayores o niños, se amplía la posibilidad de que comunidades vulnerables puedan ejercer su derecho a la ciudad y participar activamente en la vida social y cultural, fortaleciendo la cohesión social y favoreciendo una economía local más inclusiva y resiliente.

Figura 89.

Calle en rehabilitación (Calle San Juan de Dios, Huipulco CDMX)



Fuente: Fotografía de la autora, enero 2026.

4.5. Leer la ciudad con los pies: Centro Histórico del municipio de Puebla- Reflexiones finales sobre la caminabilidad en las ciudades

La experiencia de caminar una ciudad es, en esencia, una de las formas más íntimas y reveladoras de "leer" su historia y conocer su vida urbana. Para aquellos que hemos tenido la fortuna de embarcarnos en la aventura de recorrer a pie ciudades con culturas tan diversas, esta travesía se convierte en una invaluable lección. El acto de desplazarse a pie nos sumerge en narrativas únicas, aromas inconfundibles y ritmos de vida contrastantes. Sin embargo, más allá de las fascinantes particularidades de cada cultura, esta inmersión peatonal global revela una verdad universal y apremiante: la urgente necesidad de comprender, evaluar y mejorar fundamentalmente la experiencia de la caminabilidad en cada rincón urbano de nuestro planeta.

Figura 90.

Cruce peatonal de Shibuya (Shibuya Crossing), Tokio, Japón, 2026.



Fuente: Fotografía de la autora, enero 2026.

La invitación a "leer la ciudad con los pies" trasciende la mera observación para convertirse en una inmersión profunda en la experiencia cotidiana de sus habitantes. Esta tesis doctoral ha

adoptado este enfoque sensorial y cognitivo para desentrañar el entramado de percepciones y realidades que definen la caminabilidad en el Centro Histórico del municipio de Puebla. A través de un diagnóstico integral, que incluyó una radiografía de la caminabilidad, encuestas y el análisis de intervenciones urbanas, a partir de la obtención de información fue posible una mayor comprensión sobre el espacio y su habitar, con un enfoque a las personas que caminan en él.

Los hallazgos de este estudio revelan una realidad compleja. Si bien el Centro Histórico de Puebla posee un encanto patrimonial innegable y un vibrante flujo de actividad, la experiencia de caminar se encuentra bifurcada entre el potencial y la precariedad. Las encuestas aplicadas a los cuatro sectores clave —académico, económico, turístico/recreativo y del cuidado— permiten reconocer que la **accesibilidad deficiente de la infraestructura física** y una **percepción de inseguridad generalizada y persistente** son los principales problemas que enfrentan los peatones. Este contexto no solo genera incomodidad, sino que excluye, transformando el acto de caminar en un desafío cotidiano.

No obstante, la investigación también ha puesto de manifiesto el **impacto positivo de las intervenciones urbanas estratégicas**, como la **peatonalización de la calle 16 de septiembre** que emerge como un caso paradigmático: una acción específica que ha trascendido la mejora estética para catalizar una notable revitalización económica y social del área. Esta intervención ha demostrado cómo el diseño pensado para el peatón no solo optimiza los flujos de personas y mejora la seguridad percibida, sino que también fomenta la apropiación del espacio público y dinamiza la vida urbana, reafirmando que el cambio es posible y beneficioso.

Un pilar fundamental de este trabajo de tesis, ha sido la **importancia de una visión interseccional y participativa**. Al analizar las percepciones y experiencias desde las perspectivas de género, edad y, aunque implícitamente, discapacidad (a través del sector del cuidado), y al involucrar activamente a la comunidad, la tesis ha logrado acercarse a las desigualdades inherentes en el uso y disfrute del espacio público. Este enfoque es crucial para diseñar soluciones que no sean genéricas, sino genuinamente inclusivas, adaptadas a las necesidades específicas de cada grupo y sostenibles a largo plazo.

En un sentido más profundo, esta tesis refuerza la **íntima relación entre caminabilidad y derechos urbanos**. Mejorar la calidad del espacio público y fomentar la movilidad peatonal no es

solo una cuestión de infraestructura o estética; es una condición indispensable para garantizar el pleno **ejercicio del derecho a la ciudad**. El acceso equitativo a espacios seguros, accesibles y dignos para todos los actores sociales es un pilar de una democracia urbana saludable, que permite la participación cívica, el desarrollo económico local y el bienestar colectivo.

Para asegurar que estos esfuerzos no sean aislados, se subraya la **relevancia crucial de las políticas públicas y un marco normativo robusto**. La existencia y el fortalecimiento de normativas específicas en materia de movilidad activa y accesibilidad son la garantía para consolidar las acciones en todas las ciudades mexicanas, asegurar su continuidad en el tiempo y permitir su escalabilidad a otras zonas. Un marco legal que priorice al peatón y la calidad del espacio público es la herramienta para trascender la buena voluntad y convertirla en una política de estado.

Mirando hacia adelante, los hallazgos de esta investigación no solo aportan conclusiones, sino que también impulsan la **investigación futura**. Las líneas de estudio se abren para seguir explorando la compleja relación entre infraestructura, percepción social, género y bienestar en el contexto de la **caminabilidad**. Se recomiendan estudios longitudinales que evalúen el impacto a largo plazo de las intervenciones, estudios comparativos con otras ciudades patrimonio o contextos urbanos mexicanos, y análisis más profundos sobre la gestión de la inseguridad y el comercio informal.

Finalmente, este trabajo avala la necesidad de propuestas de acciones concretas que superen la inercia. Los resultados obtenidos legitiman la urgencia de continuar con intervenciones urbanas que sean rápidas, flexibles y, fundamentalmente, participativas. Para el Centro Histórico de Puebla, esto implica un enfoque sistémico y multidisciplinario que aborde sus particularidades históricas, culturales y sociales. La "lectura con los pies" nos ha enseñado que la ciudad habla a través de sus recorridos; es momento de escucharla y actuar para escribir un nuevo capítulo de habitabilidad, inclusión y prosperidad para todos los ciudadanos no sólo de Puebla, sino de nuestro país.

Caminar es parte de una experiencia cotidiana, influye no sólo en traslados, sino en el resto de actividades que tenemos que desempeñar durante el día a día, es decir, si nosotros podemos "ejercer" nuestra movilidad de la manera más básica esto puede influir positivamente en nuestra calidad de vida, hablamos de ciudades caminables como podemos hablar de conexiones, flujos y un

mapa legible que puede ser recorrido por cualquiera, si la ciudad es clara y amigable, las personas podrán disfrutar de ella.

Figura 91.

Provincia de Chiang Mai, Tailandia, 2026.



Fuente: Fotografía de la autora, enero 2026.

Referencias Bibliográficas

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2024, 4 de noviembre). *¿Dónde están ubicadas las Manzanas del Cuidado en Bogotá? Aquí te contamos*. Bogotá.gov.co.
- Arquine. (2016). *Habitar la ciudad*. México, D.F.
- Ayuntamiento de Barcelona. (2019). *Manual de urbanismo de la vida cotidiana: Urbanismo con perspectiva de género*.
- Ayuntamiento del Municipio de Puebla. (2024). *Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Centro Histórico de Puebla*. Puebla: Gobierno Municipal.
- Ayuntamiento del Municipio de Puebla. (2017). *Reglamento de Tránsito Municipal*. Puebla: Ayuntamiento.
- Ayuntamiento del Municipio de Puebla. (2017). *Sistema de movilidad y seguridad vial*. Puebla: Ayuntamiento.
- Ayuntamiento de Puebla. (2016). *Programa de Desarrollo Urbano y Sustentable del Municipio de Puebla*. Puebla: Ayuntamiento.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.
- Ballesteros, L. y Dworak, F. (2015). *Caminando hacia el futuro Experiencia de movilidad en la Ciudad de México*. Proyecto M2050. México, Distrito Federal.
- Banco Mundial. (2020, February 19). *Diseñar ciudades con perspectiva de género y que funcionen para todas las personas*. World Bank; Banco Mundial.
- Blanco, R. (2018, October 16). "Walk 21" y cómo transformar las ciudades de América Latina. France 24; FRANCE 24. <https://www.france24.com/es/20181016-walk-21-transformacion-ciudades-latinoamerica>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). *El espacio público: Ciudad y ciudadanía* (2.ª ed.). Electa España.
- Camacho, J., Torres, M., & Rodríguez, L. (2020). *Accesibilidad y discapacidad en las ciudades mexicanas: obstáculos y desafíos*. *Revista Mexicana de Estudios Urbanos*, 45(2), 85-102.
- Camejo, M. (2015). *Una introducción a la epistemología y sus principales corrientes*. En A. Díaz Genis y M. Camejo (Comps.), *Epistemología y educación: Articulaciones y convergencias* (pp. 17–43). Espacio Interdisciplinario, Universidad de la República.
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.

- Carlos, A. F. A. (2007). O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade. Labor Edições.
- Carmen, & Ledy, U. (2023). Los espacios públicos desde la perspectiva del género. *Frónesis*, 10(3), 74–104.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2012). *Consulta de opinión sobre las políticas de cuidado de personas dependientes en América Latina: Niñas y niños, personas ancianas, personas con discapacidad y personas con enfermedades crónicas. Diagnóstico, políticas a implementar y perspectivas según líderes de la región* (LC/R.2186). CEPAL.
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/35375>
- Cerin, E., Conway, T. L., Saelens, B. E., Frank, L. D., y Sallis, J. F. (2009). Cross-validation of the factorial structure of the Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS) and its abbreviated form (NEWS-A). *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 6, Article 32. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-6-32>
- Ciudad de Viena. (2013). *Gender mainstreaming in urban planning and urban development*.
- City of Vienna. (s. f.-a). Gender mainstreaming: Objectives. Vienna City Administration.
- City of Vienna. (s. f.-b). The five principles of gender mainstreaming. Vienna City Administration.
- Collins, P. H. (2015). Intersectionality. Polity Press.
- Crenshaw, K. (1989). Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *University of Chicago Legal Forum*, 1989(1), 139–167.
- Crenshaw, K. (1991). Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241–1299.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Los Libros de la Catarata
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. (2019). Ciudades para la movilidad: Mejores prácticas en México. Gobierno de la República Federal de Alemania.
- Evans, R. (2009). Diseño inclusivo: Crear ciudades con sentido de pertenencia. Routledge.
- Fernández, M. C. (2020). Movilidad urbana y diversidad social: Un enfoque interseccional. Editorial Universidad Autónoma.
- Fontano Patán, F. (2020, 16 de octubre). Ciudades más caminables del mundo 2020. Viajeros en Ruta. <https://www.viajerosenruta.com/las-mejores-ciudades-para-caminar-del-mundo/>
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E., y Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health: Associations between neighborhood walkability and

- active transportation, body mass index, and air quality. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 75–87. <https://doi.org/10.1080/01944360608976725>
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Leary, L., Cain, K., Conway, T. L., y Hess, P. M. (2010). The development of a walkability index: Application to the Neighborhood Quality of Life Study. *British Journal of Sports Medicine*, 44(13), 924–933. <https://doi.org/10.1136/bjsm.2009.058701>
- Friedrich-Ebert-Stiftung. (2017). Más allá de los límites: Apuntes para una movilidad inclusiva.
- Fundación RACC. (2008). *Criterios de movilidad: Las zonas peatonales*. <https://movilidad.racc.es/campanas-de-concienciacion/seguridad-vial/carretera/publicacion-las-zonas-peatonales/>
- García, M., & López, A. (2022). Movilidad y exclusión social: Un análisis interseccional de mujeres indígenas en zonas rurales. *Revista de Estudios Regionales*, 45(2), 78–95.
- García, P. (2021). Desigualdad social y movilidad en las periferias de Puebla. *Revista de Estudios Urbanos*, 12(3), 147–165.
- García, P., Hernández, L., & Soto, M. (2022). Percepciones de inseguridad y movilidad de las mujeres en Puebla. *Revista de Estudios Urbanos Puebla*, 3(1), 95–110.
- García, R. (2006a). *Sistemas complejos: Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Gedisa.
- García, R. (2000). *El conocimiento en construcción: De las formulaciones de Jean Piaget a la teoría de sistemas complejos*. Gedisa.
- García, R. (2006). Epistemología y teoría del conocimiento. *Salud Colectiva*, 2(2), 113–122.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Gehl, J. (2011). *La vida entre los edificios: Uso del espacio público*. Island Press.
- Glazier, R. H., Creatore, M. I., Weyman, J. T., Fazli, G., Matheson, F. I., Gozdyra, P., Moineddin, R., Shriqui, V. K., & Booth, G. L. (2014). Density, destinations or both? A comparison of measures of walkability in relation to transportation behaviors, obesity and diabetes in Toronto, Canada. *PLOS ONE*, 9(1), Article e85295. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0085295>
- Global Designing Cities Initiative, y National Association of City Transportation Officials. (2016). *Global street design guide*. Island Press.
- Grupo Reforma. (2022, 25 de abril). Las rutas naturbanas en San José. Reforma. <https://www.reforma.com/las-rutas-naturbanas-en-san-jose/ar2390995>
- Harvey, D. (2012). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Akal.

- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso.
- Hernández, A. (2016). *Habitar la ciudad*. Arquine.
- Hernández, L. (2011, 21 de junio). El Centro Histórico del DF revive. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/arteseideas/El-Centro-Historico-del-DF-revive-20110621-0142.html>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2020, 15 de octubre). *Pedestrians First tool guides cities on the path to walkability*. <https://itdp.org/2020/10/15/pedestrians-first-tool-guides-cities-on-the-path-to-walkability/>
- Instituto Municipal de Planeación. (2017). Programa de Movilidad Urbana de Puebla.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2010). Censo de Población y Vivienda 2010.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). Censo de Población y Vivienda 2020.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (5.ª ed.). Capitán Swing Libros.
- Le Breton, D. (2000). *Éloge de la marche*. Métailié.
- Lefebvre, H. (1991). *Critique of everyday life: Volume I* (J. Moore, Trad.). Verso.
- Lefebvre, H. (1991)-2. *The production of space*. Blackwell.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on cities* (E. Kofman & E. Lebas, Trans.). Blackwell.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura urbana*. Editorial Record.
- Lerner, J. (2014). Ciudad explorada: Acciones rápidas, pequeñas y baratas. [Editorial por verificar].
- Li, Y., Huang, N., & He, J. (2023). Analytical evaluation of thermal comfort in the pedestrian environment using pedestrian shade space distribution. *Urban Climate*, 51, 101665.
- Litman, T. (2014). *Economic value of walkability*. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/walkability.pdf>
- López, M. (2021). Análisis de la infraestructura y condiciones de movilidad en el centro histórico de Puebla. *Revista Mexicana de Urbanismo*, 18(2), 102–118.
- López, M. (2021). Infraestructura urbana y discapacidad en el centro histórico de Puebla. *Revista Puebla Patrimonial*, 7(2), 70–85.
- Martínez, A. (2020). Condiciones de movilidad y desigualdad en las colonias marginadas de Puebla. *Revista Puebla Urbana*, 5(3), 120–138.
- Martínez Chapa, O., & Maza, J. (2007). La economía urbana y los problemas de las ciudades: La experiencia reciente de México. *CienciaUAT*, 2(2), 57–61.

- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, 50(4), 370–396.
<https://doi.org/10.1037/h0054346>
- Meda, R. (2019). Estructura y dinámica urbana: Teorías territoriales y planificación territorial [Material de uso interno]. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata.
- Medina, A. (2012). Planteamientos sobre movilidad sostenible en ciudades mexicanas. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 22, 135–152.
- MetrópoliMid. (2021, 17 de noviembre). Centrarse en el peatón: Clave para el desarrollo de la ciudad. <https://metropolimid.com.mx/centrarse-en-el-peaton-clave-para-el-desarrollo-de-la-ciudad/>
- Melé, P. (1998). *Patrimonio y acción pública en el Centro Histórico de Puebla*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Méndez, E. (2016). El imaginario de la ciudad. Universidad de Guadalajara.
- Millward, H., Spinney, J., y Scott, D. (2013). Active-transport walking behavior: Destinations, durations, distances. *Journal of Transport Geography*, 28, 101–110.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.11.012>
- Molano, F. (2016). El derecho a la ciudad de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, (44), 3–19.
- Montgomery, C. (2013). Ciudad feliz: Transformando nuestras vidas a través del diseño urbano. Farrar, Straus and Giroux.
- Moreno, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 3(2), 47–54.
- Millward, H., Spinney, J., y Scott, D. (2013). Active-transport walking behavior: Destinations, durations, distances. *Journal of Transport Geography*, 28, 101–110.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.11.012>
- Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.
<https://sdgs.un.org/2030agenda>
- National Association of City Transportation Officials. (2016). *Global street design guide*. Island Press.
- ONU Mujeres. (2020). *Safe cities and safe public spaces for women and girls: Second international compendium of practices*. United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women.
- ONU-Hábitat. (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Naciones Unidas.

- ONU-Hábitat. (2016). *World cities report 2016: Urbanization and development—Emerging futures*. United Nations Human Settlements Programme.
- ONU-Hábitat. (2022). *World cities report 2022: Envisaging the future of cities*. United Nations Human Settlements Programme.
- Organización Mundial de la Salud, Oficina Regional para Europa. (2016). *Urban green spaces and health*.
- Orozco, M. F. (2022). Gestión de la política pública no motorizada en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, 2017–2021 [Tesis de maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla].
- Peters, P. (Ed.). (1979). *La ciudad peatonal* (E. Vázquez i Ramonich, Trad.). Editorial Gustavo Gili
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2016). *World cities report 2016: Urbanization and development—Emerging futures*. United Nations. <https://unhabitat.org/world-cities-report-2016>
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2022). *World cities report 2022: Envisaging the future of cities*. United Nations. <https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities>
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2024). *World cities report 2024: Cities and climate action*. United Nations. <https://unhabitat.org/world-cities-report-2024-cities-and-climate-action>
- Quadratin México. (2012, 18 de octubre). *En dos años 100 millones de personas caminaron por Madero*. <https://mexico.quadratin.com.mx/cumple-dos-anos-la-calle-de-madero-como-corredor-peatonal/>
- Ramírez, P. (2014). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la Ciudad de México. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-25032015000100001
- Ruiz, R. (2018). Políticas públicas y desigualdades en movilidad urbana en México. *Ciudad y Territorio*, 174, 112–118.
- Ryan, S., y Lindsey, G. (2013). *Counting bicyclists and pedestrians to inform transportation planning: A research brief*. Active Living Research. https://activelivingresearch.org/sites/activelivingresearch.org/files/ALR_Brief_Bike-PedCounts_Feb2013.pdf
- Sallis, J. F., Bowles, H. R., Bauman, A., Ainsworth, B. E., Bull, F. C., Craig, C. L., Sjöström, M., De Bourdeaudhuij, I., Lefevre, J., Matsudo, V., Matsudo, S., Macfarlane, D. J., Gómez, L. F., Inoue, S., Murase, N., Volbekiene, V., McLean, G., Carr, H., Heggebo, L. K., ... Bergman, P. (2009). Neighborhood environments and physical activity among adults in 11 countries. *American*

Journal of Preventive Medicine, 36(6), 484–490.
<https://doi.org/10.1016/j.amepre.2009.01.031>

- Sallis, J. F., Cerin, E., Conway, T. L., Adams, M. A., Frank, L. D., Pratt, M., Salvo, D., Schipperijn, J., Smith, G., Cain, K. L., Davey, R., Kerr, J., Lai, P. C., Mitáš, J., Reis, R., Sarmiento, O. L., Schofield, G., Troelsen, J., Van Dyck, D., ... Owen, N. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: A cross-sectional study. *The Lancet*, 387(10034), 2207–2217. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(15\)01284-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(15)01284-2)
- Sanz Alduán, H. (1998). La peatonalización en las zonas patrimoniales. *Ciudad y Patrimonio*, 9(1), 34–45.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2018). Anatomía de la movilidad en México. Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de la República Federal de Alemania.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, & Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas. Gobierno de México. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2014). Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable.
- Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México. (2021, 17 de noviembre). *Disminuyen 25 por ciento los delitos contra mujeres en los senderos seguros*.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2024). Informe de calidad del aire en Puebla.
- Secretaría de Movilidad de Puebla. (2018). Informe anual de infraestructura peatonal y ciclista.
- Secretaría Distrital de la Mujer. (2025a). Servicios prestados en las Manzanas del Cuidado [Conjunto de datos]. Datos Abiertos Bogotá.
- Secretaría Distrital de la Mujer. (2025b). Área de cobertura de servicios de las Manzanas del Cuidado [Conjunto de datos]. Datos Abiertos Bogotá.
- Shaw, K., & Hagemans, I. (2015). Gentrificación, desplazamiento y justicia social. *Revista de Estudios Urbanos*, 52(11), 1882–1897.
- Solís, M. E. (2019). La movilidad de las mujeres en las ciudades mexicanas: Retos y oportunidades. En *Género y ciudad*. UNAM Ediciones.
- Speck, J. (2012). *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. North Point Press.
- Speck, J. (2018). *Walkable city rules: 101 steps to making better places*. Island Press. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-899-2>

Stadt Wien. (s. f.-a). Gender Mainstreaming im Städtebau.

Stadt Wien. (s. f.-b). Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung.si, ha

Todd, V. (2012). Gestión de la movilidad para México: Beneficios para su desarrollo económico. ITDP México.

UNESCO. (1987). *Centro histórico de Puebla*. Centro del Patrimonio Mundial. <https://whc.unesco.org/es/list/416>

Valenzuela-Montes, L. M., y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: Una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE*, 41(123), 5–27.

Vasconcellos, E. A. de. (2017). Andar nas cidades do Brasil. En V. Andrade y C. C. Linke (Orgs.), *Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo* (pp. 43–53). Babilônia Cultura Editorial.

Walk Score. (2021). *Walk Score methodology*. <https://www.walkscore.com/methodology.shtml>