

HUMANIDADES, CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN EN PUEBLA



ISSN 2644-0903 online

VOL. 2, NO. 1, 2020

WWW.ACADEMIAJOURNALS.COM

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN AUSPICIADO POR EL CONVENIO CONCYTEP-ACADEMIA JOURNALS



JORGE OMAR DANIEL FLORES TORRES

CONSECUENCIAS DE LA MOVILIDAD PEATONAL DERIVADAS DE LA FRAGMENTACIÓN
TERRITORIAL. CASO: COLONIA LAS LAJAS, UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL, PUEBLA.

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

DIRECTORA DE TESIS: DRA. MARÍA LOURDES GUEVARA ROMERO

ASESORES: DRA. MARÍA DE LOURDES FLORES LUCERO

DRA. NORMA LETICIA RAMÍREZ ROSETE

ASESORES EXTERNOS: MTRA. STEPHANIE SCHEREZADA SALGADO MONTES

DRA. CONCEPCIÓN ALVARADO ROSAS

NÚMERO DE SECUENCIA 2-37



Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Facultad de Arquitectura

Maestría en Ordenamiento del Territorio

**CONSECUENCIAS DE LA MOVILIDAD PEATONAL
DERIVADAS DE LA FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL**

Caso: Colonia Las Lajas, Unidad Territorial

Atlixcáyotl, Puebla.

Tesis para obtener el grado de
Maestro en Ordenamiento del Territorio

Presenta:

Jorge Omar Daniel Flores Torres

Matrícula 217470568

CVU 474057

Directora de tesis:

Dra. María Lourdes Guevara Romero

ID 100521886 CVU 336949

Asesores:

Dra. María de Lourdes Flores Lucero

ID 100408222 CVU 85792

Dra. Norma Leticia Ramírez Rosete

ID 100443088 CVU 224288

Asesores externos:

Mtra. Stephanie Scherezada Salgado Montes

ID 100525671 CVU 491615

Dra. Concepción Alvarado Rosas

CVU 21603



Enero 2020

RESUMEN

CONSECUENCIAS DE LA MOVILIDAD PEATONAL DERIVADAS DE LA FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL Caso: Colonia Las Lajas, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla.

Jorge Omar Daniel Flores Torres

A partir de 1970, el modelo económico capitalista modificó su estructura y dio origen al neoliberalismo, desde entonces uno de los instrumentos utilizados para su consolidación, ha sido el territorio; por este motivo, es que la “ciudad global”, se ha desarrollado en función de los flujos del capital, es decir de los intereses privados y no colectivos (Lefebvre, 1974). El Estado ha desempeñado un papel fundamental, implementando estrategias de planeación urbana y políticas públicas que fomentan el desarrollo urbano de sectores específicos de la ciudad.

En el caso particular de la ciudad de Puebla, México; se elaboró el primer Plan Director en 1980, con el objetivo de crear una ciudad competitiva a nivel internacional; de este modo en 1993 se puso en marcha el Programa Angelópolis, fue así como se conformaron dos Reservas Territoriales: Atlixcáyotl y Quetzalcóatl, las cuáles, posteriormente dieron origen a la Unidad Territorial Atlixcáyotl, promoviendo un cambio de uso de suelo que priorizó espacios privados, para lo cual fue necesario desarrollar grandes bulevares (Cabrera, 2015). Posteriormente en el periodo 2011-2017, la inversión nuevamente se dirigió a esta zona, consolidando esta centralidad urbana (Rasgado, 2015).

La construcción de grandes avenidas, como parte de una dotación de infraestructura urbano-arquitectónica, fragmentó el territorio y generó segregación socioespacial, derivando en un problema de movilidad peatonal para los habitantes de la Unidad Territorial Atlixcáyotl y la colonia Las Lajas. Esta investigación describe como la política pública implementada a través de diversos instrumentos de planeación urbana en el periodo de desarrollo de la Unidad Territorial Atlixcáyotl en la ciudad de Puebla, generó fragmentación territorial, provocando problemas de movilidad peatonal para los habitantes de una serie de colonias como es el caso de Las Lajas.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
Planteamiento del problema	1
Hipótesis	3
Objetivo general.....	3
Objetivos particulares	3
Metodología	4
Estructura capitular	6
CAPÍTULO I. PRINCIPALES POSTURAS TEÓRICAS: BASE PARA EL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL.....	9
1.1 Globalización como agente transformador de la ciudad.....	9
1.2 Planeación urbana como instrumento regulador del crecimiento urbano.....	10
1.3 Las políticas públicas como instrumento de gobernabilidad de las ciudades	12
1.4 La fragmentación como proceso de separación social.....	13
1.5 Segregación socioespacial como fenómeno de división social	14
1.6 Barreras como impedimento de la movilidad y participación social.....	15
1.7 La accesibilidad como base para una adecuada movilidad urbana.	16
1.8 Las condiciones de movilidad, un derecho del peatón	17
1.8.1 Movilidad peatonal	18
CAPÍTULO II. PRINCIPALES FACTORES QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD PEATONAL DE LA COLONIA LAS LAJAS, UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	23
2.1 México y la Ciudad Global	23

2.2 Una nueva centralidad urbana en la ciudad de Puebla	25
2.3 Detonadores de la transformación de la Unidad Territorial Atlixcáyotl	28
2.3.1 Vialidades.....	28
2.3.2 Centro comercial Angelópolis	29
2.4 Conformación de colonias marginadas dentro de la Unidad Territorial Atlixcáyotl.....	32
2.5 Contexto inmediato de la colonia Las Lajas	33
2.6 Características generales de la colonia Las Lajas	35
2.7 Condiciones actuales de la colonia Las Lajas	36
CAPÍTULO III. CONSECUENCIAS DE LA APLICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN URBANA EN LA UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL	42
3.1 Estructura de los instrumentos de planeación urbana en México	43
3.2 Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000	44
3.3 Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999	47
3.3.1 Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1993 – 1999	49
3.3.1.1 Modernización de vialidades y transporte público (1994).....	51
3.3.1.2 Ordenamiento Urbano	54
3.3.2 Plan Maestro Angelópolis	56
3.4 Programa Regional de Ordenamiento Territorial.....	58
3.5 Actualización Programa Regional Angelópolis 2011 – 2017	59
3.6 Actualización del Programa Sectorial de Desarrollo Rural Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial 2011 - 2017.....	61
CAPÍTULO IV. ELEMENTOS RESPONSABLES DE LA FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL EN LA COLONIA LAS LAJAS	65

4.1 Las vialidades como elemento detonador de la fragmentación territorial a partir de la implementación de instrumentos de planificación urbana	65
4.2 Condiciones de movilidad peatonal que enfrentan los habitantes de la colonia Las Lajas.....	68
4.2.1 Recorridos peatonales de los habitantes de la colonia Las Lajas	72
4.3 Percepción de los habitantes de la colonia Las Lajas sobre las condiciones actuales de movilidad peatonal.....	77
CONCLUSIONES.....	87
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	89
ANEXOS	92
Anexo 1: Entrevista con Sr. José Flores.....	92
Anexo 2: Entrevista con Sra. Guadalupe Tejada.....	97

AGRADECIMIENTOS

Institucionales



Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por la oportunidad que me otorgó, becándome durante el periodo agosto 2017 - julio 2019 con CVU número 474057.

También agradezco a la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, a la Facultad de Arquitectura encabezada por el director Mtro. Salomón Rafael Cid Mora, así como a la Dra. Delia del Consuelo Domínguez Cuanalo, Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado FABUAP. También al Dr. Marco Aurelio Rojas Aguilar coordinador al momento de ingresar al posgrado y a la Dra. Julia Judith Mundo Hernández coordinadora durante el periodo de egreso de la Maestría en Ordenamiento del Territorio.

Agradezco especialmente a mi directora de tesis Dra. María Lourdes Guevara Romero por confiar en mí como alumno y como persona; por su tiempo, constancia y apoyo durante estos años; usted es un ejemplo de integridad, fortaleza y profesionalismo, por ello quiero expresarle mi admiración y respeto.

Además agradezco al comité tutorial integrado por la Dra. María de Lourdes Flores Lucero, Dra. Norma Leticia Ramírez Rosete y a las asesoras externas Mtra. Stephanie Scherezada Salgado Montes y Dra. Concepción Alvarado Rosas por sus valiosas observaciones.

Esta tesis se encuentra inscrita en el marco del proyecto de investigación con clave 100521886 – VIEP2019, titulado “Análisis de la Movilidad en Colonias Marginadas en la Ciudad de Puebla”.

“Esta investigación fue realizada gracias al apoyo del Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Puebla”



Personales

A nivel personal quiero agradecerle a mis padres Ángeles y José Jorge, en especial a mi madre que ha sacrificado todo para que mi hermana y yo podamos alcanzar una mejor calidad de vida. Te admiro por tu integridad como ser humano, por tu vocación altruista, siempre congruente con tu escala de valores, no conozco otra persona así. A mi hermana Jocelyn, además de ser mi modelo intelectual, hoy te agradezco todo lo que hemos compartido como seres humanos, por las dificultades que hemos superado juntos y sólo quisiera decirte que siempre estaré ahí para ti a pesar de la distancia. Todo lo que soy, todo lo que he logrado, se lo debo a ustedes.

Quiero agradecer a mi novia Pilar, por su apoyo y paciencia durante estos tres años, por creer en mí, ayudarme, escucharme y alentarme a seguir adelante, sin duda has sido la persona más cercana durante este proceso de mi vida.

A toda mi familia en general, pero particularmente a mi tía la Arq. María Eugenia Torres, quiero agradecerle todo su apoyo que me ha brindado, proporcionándome todos los medios para continuar con mi desarrollo personal y profesional, espero poder tener la oportunidad de retribuir esta confianza que has depositado en mí.

Quiero agradecer también a todas las personas que de un modo u otro han estado presentes y me han extendido la mano durante este tiempo, a mis compañeros de *Unconventional* (Fernando y Manú), Edición Arquitectónica (Toño Cerón), Estudio Chipotle (Iván y Caro) y *Manchester* (Tavo y Víctor principalmente), su amistad es un tesoro invaluable.

Finalmente agradezco al resto de los profesores y compañeros de maestría, con quienes vivimos esta maravillosa experiencia, mis mejores deseos para todos ustedes.

Daniel Flores.

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema

Como se mencionó en la introducción, en el año de 1993 se implementó el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, como resultado de un proceso de política pública iniciado en 1979, lo que provocó que la zona sur poniente de la ciudad de Puebla se desarrollará aceleradamente, conformándose la Unidad Territorial Atlixcáyotl a partir de la expropiación de 1,081 hectáreas de terrenos ejidales (Cabrera, 2015). La aplicación de instrumentos de planeación urbana trajo consigo la dotación de infraestructura vial principalmente, lo que ocasionó fragmentación territorial, confinando a los habitantes originales de los ejidos en colonias marginadas como: San Miguel La Rosa, San José Vista Hermosa, Rinconada Sur Oriente, Rinconada Sur Poniente, Concepción Guadalupe y Las Lajas (Gutiérrez, 2018). Posteriormente durante el periodo 2011 -2017 una segunda etapa de equipamiento urbano, amplió la brecha existente entre el entorno inmediato y los habitantes de estas colonias.

De esta forma durante la década de 1990 continuó el proceso de expansión de las grandes avenidas por parte del Gobierno del Estado, las cuales funcionaron como enlaces de los servicios privados pero también como barreras para los habitantes de las colonias de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, dando origen a un problema grave de accesibilidad y movilidad peatonal.

Este proceso provocó, que hoy en día los habitantes deben realizar grandes recorridos peatonales para desplazarse dentro y fuera de la colonia Las Lajas, enfrentándose a calles cerradas, barreras físicas, pavimentos en mal estado, accesibilidad limitada y grandes avenidas como se muestra en las figuras 1 - 6.



Grandes recorridos



Calles cerradas



Pavimentos en mal estado



Barreras



Accesibilidad limitada



Grandes avenidas

Figuras 1-6. **Problemas identificados en la Colonia Las Lajas.**
Elaboración propia con fotografías tomadas durante recorridos en campo 2017-2019.

Hipótesis

El problema de movilidad peatonal y accesibilidad que actualmente padecen los habitantes de la colonia Las Lajas, es una consecuencia de la fragmentación territorial provocada por la construcción de grandes avenidas e infraestructura urbana pensada para centros comerciales y universidades privadas, resultado de la aplicación de diversos instrumentos de planeación urbana como el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1993 – 1999, que omitió las necesidades de la población y priorizó las demandas de los actores privados. Por lo que al realizar un estudio territorial que demuestre el proceso de fragmentación territorial que se dio en la Unidad Territorial Atlixcáyotl, se podrán conocer las causas que provocaron las condiciones actuales de accesibilidad y movilidad peatonal de los habitantes de la colonia Las Lajas.

Objetivo general

Realizar un estudio territorial que muestre como las deficiencias en la aplicación de políticas públicas y planeación urbana provocaron una fragmentación territorial a través de la construcción de vialidades e infraestructura pensada para espacios privados, lo que derivó en las actuales condiciones de accesibilidad y movilidad peatonal de los habitantes al interior y exterior de la colonia Las Lajas.

Objetivos particulares

- Analizar las distintas posturas teóricas de autores expertos en el tema de investigación para sustentar un enfoque de la problemática.
- Mencionar los antecedentes históricos que dieron origen a la conformación de la UTA, así como a las colonias o polígonos que la componen. Así como describir las condiciones actuales de movilidad peatonal presentes en la colonia Las Lajas.
- Examinar los instrumentos de planeación urbana y las políticas públicas que han incidido en el desarrollo y en las condiciones actuales de movilidad peatonal en el sitio de estudio.

- Evidenciar como el proceso de fragmentación territorial provocó las condiciones actuales de movilidad peatonal a las que se enfrentan los habitantes de la colonia Las Lajas.

Metodología

Esta investigación está realizada con un enfoque urbano territorial bajo el análisis de los sistemas complejos (García, 2016) tomando en cuenta cuatro ámbitos de estudio: el teórico conceptual, el físico espacial, el legal y a los actores relacionados a la problemática de movilidad peatonal como se muestra en la figura número 7.

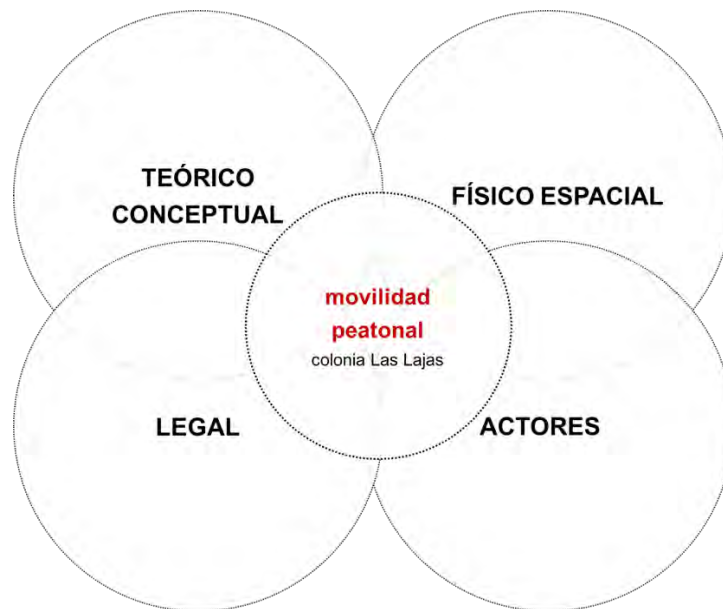


Figura 7. Metodología: ámbitos de estudio

Elaboración propia 2017.

La tesis es de corte cuantitativa al recopilar información de carácter estadístico y también es cualitativa ya que fue necesario interpretar los datos obtenidos y validarlos mediante entrevistas a actores clave y encuestas a los habitantes de la colonia Las Lajas. El método de investigación implementado fue el de la

investigación documental (Sampieri, 2014) y las técnicas utilizadas se describen a continuación en las siguientes etapas:

La primera etapa de la investigación fue realizar recorridos peatonales, así como observación en campo, notas de campo y levantamiento fotográfico en la colonia Las Lajas y las colonias vecinas como San José Vista Hermosa y San Miguel La Rosa, de esta manera se percibió la presencia de barreras que impiden una movilidad peatonal fluida y eficiente entre los barrios y el entorno inmediato, tanto al interior como hacía el exterior de los mismos, situación que deben enfrentar los habitantes de la colonia, la evaluación de la información se realizó por medio del método deductivo, tomando en cuenta los datos cuantitativos y cualitativos obtenidos inicialmente.

En una segunda etapa por medio de aproximaciones sucesivas, se llevó a cabo la revisión de las diferentes posturas teóricas de autores nacionales e internacionales, realizando consulta bibliográfica en distintos medios impresos y digitales para poder comprender el concepto de movilidad y la relación inherente con los instrumentos y la aplicación de planeación urbana y políticas públicas y obtener un marco teórico que sustente el enfoque de la investigación.

En una tercera etapa se consultó la bibliografía referente al proceso de transformación territorial de la zona de estudio; por medio del estudio de los antecedentes locales, nacionales e internacionales, se puedan entender las causas que originaron el cambio de uso de suelo, la construcción de avenidas y la dotación de infraestructura privada, conformando de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, así como las colonias marginadas en donde la población ejidal fue reubicada (Cabrera, 2015). Posteriormente en una cuarta etapa se efectuó el análisis físico espacial del polígono interior y exterior, este último delimitado por las principales vialidades de alto impacto que rodean a la colonia Las Lajas; obteniendo datos cuantitativos y cualitativos a través de información geográfica de fuentes como INEGI (2018), respecto al número de habitantes, equipamiento, accesibilidad, movilidad, entre otros, con estos datos obtenidos se elaboró la cartografía correspondiente; también se realizaron nuevos recorridos peatonales, midiendo por medio de aplicaciones para el teléfono móvil, las distancias y el tiempo que los habitantes deben recorrer

para acceder a servicios como transporte público, educación y abastecimiento, con estos datos también se generaron mapas y coremas para poder representar de manera gráfica la complejidad del problema de movilidad peatonal, se realizó nuevamente una serie de levantamientos fotográficos evidenciando la presencia de los principales tipos de barreras presentes en la colonia y sus inmediaciones.

En una quinta etapa se procedió a la consulta de los principales instrumentos de planeación urbana y políticas públicas en los niveles de gobierno federal, estatal y municipal para reconocer como tuvieron efecto en la zona de estudio y originaron una serie de problemas como lo es el caso de la movilidad peatonal en la colonia Las Lajas.

En la sexta etapa se diseñó un instrumento de recolección de datos en campo para conocer la percepción de la problemática desde el punto de vista de los habitantes de la colonia, el instrumento tiene como finalidad obtener datos cuantitativos en relación a tiempo y distancia de viajes, así como datos cualitativos en función de las condiciones de accesibilidad y movilidad peatonal en el sitio de estudio. También se realizaron una serie de entrevistas a actores clave, colonos y vecinos, proporcionando un marco de referencia del proceso de consolidación de la problemática de movilidad peatonal, de la colonia Las Lajas desde sus orígenes hasta la actualidad.

Estructura capitular

Esta tesis está estructurada en una introducción, cuatro capítulos, conclusiones, referencias bibliográficas y anexos.

En la introducción se encuentra un resumen de los antecedentes globales y locales, así como la hipótesis y los objetivos vinculados con esta investigación que responde al problema actual de movilidad peatonal presente en la colonia Las Lajas, inscrita dentro de la Unidad Territorial Atlixcáyotl en la ciudad de Puebla, México.

En el capítulo I, se presentan los principales factores que determinan la movilidad peatonal a través de una revisión bibliográfica mencionando distintas posturas teóricas nacionales e internacionales y así definir un enfoque teórico respecto al tema de investigación.

En el capítulo II, encontramos la revisión histórica de los principales procesos de transformación territorial que originaron las condiciones actuales de movilidad peatonal producto de la fragmentación territorial presente en la Unidad Territorial Atlixcáyotl y en una serie de colonias como lo es el caso de Las Lajas.

En el capítulo III, se muestra el análisis de los principales instrumentos de planeación urbana que han sido implementados durante las últimas tres décadas y que han incidido directamente en la Unidad Territorial Atlixcáyotl originando fragmentación territorial y afectando las condiciones de movilidad peatonal.

En el capítulo 4 se presentan las condiciones actuales de movilidad peatonal en la colonia Las Lajas, es decir el resultado de trabajo de campo, entrevistas, encuestas y múltiples recorridos peatonales.

Enseguida se expresan las conclusiones, mencionando las aportaciones académicas de esta investigación.

Por último se muestra la bibliografía empleada para este estudio de tesis y como anexos se presentan la transcripción de las entrevistas a actores clave y el resultado de la encuesta realizada a los habitantes de la colonia, así como las direcciones de internet en donde pueden consultarse estos archivos digitales.

CAPÍTULO I

**PRINCIPALES POSTURAS TEÓRICAS:
BASE PARA EL ANÁLISIS DE LA
MOVILIDAD PEATONAL**

CAPÍTULO I. PRINCIPALES POSTURAS TEÓRICAS: BASE PARA EL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL

En este capítulo se abordan conceptos que permiten contextualizar al problema de investigación desde una perspectiva que va de lo global a lo local, es por este motivo que se presenta a la globalización como un precedente fundamental en el proceso de transformación de la ciudad, también se muestra a la planeación urbana como un elemento que puede regular el crecimiento de la mancha urbana, igualmente se señala a la política pública como instrumento de gobernabilidad en la ciudad, además se describe como la fragmentación territorial produce segregación socioespacial, y como este último concepto origina división social. En el último apartado de este capítulo, se enfatiza al respecto de las barreras que existen actualmente en las metrópolis y megalópolis, sobre las principales causas que las provocan y como éstas han afectado la accesibilidad y movilidad (principalmente peatonal) de las ciudades contemporáneas.

1.1 Globalización como agente transformador de la ciudad

A partir de 1970 se produjo una modificación en el modelo económico, lo cual provocaría consecuencias a escala global. Este cambio se refiere a la transición del modelo capitalista o estado benefactor, encargado precisamente del bienestar social, hacía una nueva forma de gobierno regulada por el mercado, el modelo neoliberal (Portilla, 2005). Algunas de las características principales del neoliberalismo son: la privatización de servicios, la incorporación de capital de empresas trasnacionales y la apertura hacia una competencia internacional de los mercados financieros.

A nivel urbano, este hecho produjo una transformación progresiva en todas las ciudades del mundo y por primera vez comenzó a hablarse de un modelo de ciudad global (Sassen, 1991). Para Vetls (1996) algunas de las principales características que definen la transformación urbana son las nuevas actividades financieras y los servicios avanzados, así como la incorporación del sector privado en el desarrollo y

gestión de la ciudad, lo que provocaría la privatización de los servicios públicos, convirtiendo a las ciudades en centros de producción y acumulación de capital.

Por un lado, los países desarrollados enfrentaron adecuadamente el proceso de transición, sin embargo de acuerdo a Santos (1993) las metrópolis del tercer mundo reflejaron las consecuencias negativas de la aplicación de este modelo, debido al subdesarrollo y modernización incompleta que presentan, por lo tanto de acuerdo a Dollfus (1997) el concepto de globalización obliga a pensar en dos procesos simultáneos, la uniformización o perspectiva universal y en las particularidades que definen cada modelo de ciudad (Prévôt Schapira 2000, pp.405-408).

De acuerdo a Bazant (2014), la globalización también provocó el crecimiento acelerado de las ciudades, algunas aumentaron su tamaño 10 veces durante los últimos 50 años y esto produjo que la población creciera en nuevas zonas urbanas alejadas de los centros históricos, como consecuencia fue necesario desarrollar nuevos modos de gobierno y establecer reglas de organización urbana.

1.2 Planeación urbana como instrumento regulador del crecimiento urbano

Para Bazant (2014), ante los efectos de la globalización en las ciudades, surge la planeación urbana, la cual promueve objetivos desde distintas aproximaciones; desde el aspecto social busca una mejor distribución de los recursos, obras públicas, equipamientos e infraestructura, compensando la disparidad económica resultado del modelo capitalista; desde el punto de vista legal busca impulsar un pacto social entre el Estado, los habitantes y los espacios necesarios para el adecuado desarrollo de la población; a su vez persigue el crecimiento económico fomentando actividades y servicios, empleos y beneficios comunes; además promueve el desarrollo de los sistemas de circulación, transporte y redes de infraestructura; con respecto al medio ambiente pretende la preservación de los recursos naturales, como el agua, el aire, la tierra y finalmente, en el ámbito físico espacial trata de preservar la cultura que los habitantes han desarrollado y que forma parte de su identidad.

Otro aspecto fundamental de la planeación urbana, es la visión a largo plazo, que debe plasmarse en el “Plan Maestro” (Programa de Desarrollo Urbano); para alcanzar esta meta deben establecerse una serie de proyectos que puedan ser realizados a corto y mediano plazo, estos proyectos darán continuidad al Plan y permitirán evaluar avances y resultados, por medio de la participación e inclusión de la comunidad en la toma de decisiones, tratando de garantizar la ejecución de estos proyectos y del Plan en general.

Para Garza y Schteingart (2010), la planeación urbana en México surge en el siglo XX, cuando ya existe un crecimiento de las ciudades, a la par del desarrollo de procesos tecnológicos y la búsqueda de ventajas competitivas a través de la manufactura, el ferrocarril, el tránsito de lo rural a lo urbano y los retos de las ciudades que se encontraban en consolidación. También de acuerdo con García (2008) citado por Colin, Rogel y Rosas (2016, p. 42) la planeación urbana clasifica en tres etapas; la primera que va de 1900 a 1946 que denomina sus orígenes, la segunda asociada al estado de bienestar que va de 1946 hasta 1982 y la tercera, es decir la actual, a la que llama economía global.

Es así como, a partir de los años 70, en México e internacionalmente, la planificación urbana y las políticas públicas comenzaron a desempeñar un rol fundamental en el crecimiento de las ciudades (Garza, 2010).

Bazant (2014) afirma, que en la actualidad los gobernantes tienen un breve periodo de gestión, de manera que la implementación de una “política de parches”, es decir la ejecución de proyectos de manera desorganizada con fines políticos, cuyas consecuencias pueden apreciarse en ineficiencia económica y social de los sistemas urbanos. Ante la ausencia de planeación urbana, se da paso al crecimiento desordenado de las ciudades, priorizando los intereses de los particulares, políticos, funcionarios y empresarios, quienes operan por encima de la equidad social y el bienestar colectivo, dejando a un lado el aspecto ambiental, la función, propiciando la venta de terrenos irregulares.

1.3 Las políticas públicas como instrumento de gobernabilidad de las ciudades

El acelerado crecimiento de la población y de las ciudades a nivel internacional y principalmente en México, hace necesario investigar sobre la relación entre la planeación urbana, las políticas públicas y la gobernanza territorial. Según Velazco (2009) las políticas públicas son aquellas enfocadas a resolver problemas públicos y tienen dos enfoques, el primero es la política gubernamental, que tiene que ver con decisiones públicas y decisiones de gobiernos, es decir la relación directa entre los gobernantes y los gobernados; el segundo, el de la política pública genérica, que se refiere al proceso en que los ciudadanos se involucran en la construcción de políticas públicas.

Para Moreno (2009) las políticas públicas son cursos de acción definidos por el gobierno, cuya finalidad es resolver algún asunto de interés público, en este proceso generalmente existe la participación de actores privados. También, González (2003) define a la política pública como el proceso de acciones que se lleva a cabo por medio de uno o más actores con la finalidad de resolver algún problema que los afecta, en la cual se ven involucrados los cuerpos gubernamentales y sus funcionarios (Colin, Rogel y Rosas 2016, p.48).

Dentro de este marco debe considerarse también el concepto de política urbana, puesto que es un tipo de política pública y que de acuerdo con Brugué y Goma (2002) a pesar de que la política urbana tiene su implicación en el espacio, también tiene consecuencias sociales, económicas, ecológicas, administrativas, financieras y políticas, aparte de ello, la política urbana es la actuación del gobierno local en las ciudades desde dos aspectos: la convergencia institucional y la naturaleza de las ciudades como conjunto. Además, de acuerdo a Uvalle (2005) las políticas urbanas mantienen una relación directa entre los procesos de gobierno y de democracia institucional, por ello deduce, que las políticas públicas son el principal instrumento de gobernabilidad de las ciudades, ya que esto implica la capacidad de respuesta ante las demandas de los ciudadanos, así como reconocer los distintos intereses, y necesidades del territorio (Colin, Rogel y Rosas 2016, pp.48-49).

1.4 La fragmentación como proceso de separación social

El término fragmentación, puede entenderse como el conjunto de procesos de transformación global que han dado origen a nuevos modos de gobierno de las metrópolis y a las consecuencias que esto ha provocado en la relación ciudad-habitante. A partir de los años ochenta, en América Latina se comenzó a utilizar el término “crisis urbana”, para referirse a una problemática relacionada con un nuevo tipo de urbanización producto de la ciudad global. Para Vidal (1995) el término fragmentación comenzó a utilizarse para calificar la crisis de la metrópolis en América Latina a partir de 1980, mientras que para Santos (1990) el concepto de fragmentación supondría que lo que debería funcionar de manera global, se ha descompuesto en partes múltiples, afirmando que no existe más un conjunto urbano. Como ejemplo de fragmentación geográfica y metafórica, se mencionan, los mercados de trabajo, el sistema de transporte y la involución del centro histórico; la organización urbana se encuentra fragmentada (Prévôt Schapira 2000, p.406).

Para Mollenkopf y Castells (1992) la globalización ha provocado fragmentación, polarizando la estructura social y espacial de la metrópolis; si bien existió un desarrollo urbano y evolución económica; al mismo tiempo la brecha entre ricos y pobres se hizo más amplia.

Del mismo modo en el contexto latinoamericano de la investigación, la palabra fragmentación se retoma de la sociología americana, donde se estudian los efectos de la globalización en la metrópolis, sobre todo en el desarrollo de las nuevas centralidades, regiones que se potencializan o abandonan de acuerdo a los intereses de los flujos mundiales (Prévôt Schapira 2000, p.406). La fragmentación entonces está relacionada con la complejidad de los procesos metropolitanos productos de la globalización, los cuáles han creado separaciones y nuevas fronteras urbanas; si bien de carácter físico, principalmente de carácter social.

1.5 Segregación socioespacial como fenómeno de división social

La segregación socioespacial, es otra consecuencia de la globalización, induciendo que al interior de las ciudades, se desarrollen nuevas formas de separación y nuevas fronteras urbanas (Smith y Williams, 1986). En algunos países desarrollados, como en Estados Unidos este problema se encuentra asociado a grupos raciales, donde la segregación socioespacial y la segregación residencial, son de carácter étnico y racial, éstas minorías se ven relegadas hacia sitios poco deseables de la urbanización, al contrario de las clases sociales media y alta, quienes se ubican en zonas homogéneas en toda la ciudad. En el caso de América Latina, el debate sobre la segregación espacial urbana se centra en los problemas socioeconómicos, dónde la élite minoritaria se concentra en una sola área de la ciudad; a su vez Marcuse (2001) menciona que la segregación espacial se refiere a la imposibilidad para poder elegir en donde habitar, particularmente para ciertas agrupaciones o razas, marginándolos del resto de la sociedad (Calder y Greenstein, p.324).

El mercado inmobiliario, opera sin regulación, propiciando también segregación socioespacial, ya que privatiza el beneficio social y socializa los costos privados, afectando a ciertos grupos o razas. Inclusive, Villaca (2001) afirma que, el mercado de suelo provoca la separación de las clases superiores del resto de la sociedad, dependiendo el nivel de ingresos, también Espino (2001) menciona que la segregación es la separación entre las clases sociales, y estas diferencias sociales y económicas precisamente son utilizadas por las clases dominantes, quienes toleran la proximidad física siempre y cuando las relaciones económicas y las normas de conducta se encuentran claramente delimitadas (Calder y Greenstein, pp.324-325).

Por otra parte, la segregación socioespacial, también se propicia por medio de los cambios de uso de suelo y del aprovechamiento de las plusvalías del suelo, así como de la ejecución de proyectos específicos de intervención urbana y dotación de infraestructura, los cuales promueven procesos de gentrificación, provocando la pérdida de identidad barrial y la fragmentación de los vínculos sociales. La brecha entre clases sociales cada vez es más evidente, como se observa en los

fraccionamientos cerrados, donde el espacio público se transforma en privado, limitando el acceso a ciertos sectores de la población, espacios prohibitorios que combinan estética con ausencia de interacción social (Cabrera, 2015).

1.6 Barreras como impedimento de la movilidad y participación social

La fragmentación y la segregación social, también encuentran su origen en una serie de elementos llamados barreras, las cuales se encuentran presentes en los distintos entornos en los que la sociedad desarrolla sus actividades cotidianas. Para el equipo de expertos de la *Social Integration Annual Report Bruselas* (1995), todos los seres humanos independientemente de nuestras capacidades funcionales o mentales, nos enfrentamos con distintos tipos de barreras que impiden el correcto desempeño de movilidad, comunicación o acceso a fuentes de información, lo que a su vez limita la comprensión de mensajes, instrucciones e interpretación de los sistemas, los efectos de estas barreras llegan a ser un tipo de exclusión social, o segregación, por lo tanto, la eliminación de barreras, acerca a la justicia social. Igualmente, para la Comisión de las Comunidades Europeas (2000) las barreras y no las limitaciones funcionales de las personas, son los elementos que obstaculizan la participación social en mayor medida, de manera que la supresión de barreras favorece al resto de la población mejorando la calidad de vida.

Existen tres tipos de barreras, las intrínsecas, ambientales y las interactivas. Las barreras intrínsecas están vinculadas a los niveles de funcionalidad física, psicológica y cognitiva de cada individuo, es decir están relacionadas con la discapacidad específica de cada persona, a su vez dentro de esta categoría podemos mencionar que este tipo de barreras también están relacionadas al conocimiento, a la salud, y a la dependencia física y psicológica.

A su vez las barreras ambientales están determinadas por el entorno, y éstas pueden ser de arquitectónicas, siendo las más importantes por las cuáles las personas con discapacidad no participan en actividades de ocio o trabajo; también lo son las de transporte, la falta de medios accesibles para personas con discapacidad; además de las de las ecológicas, es decir obstáculos físicos o condiciones meteorológicas; o de comunicación, de actitud y rechazo; además

aquellas vinculadas con las reglas y regulaciones, limitando las posibilidades de participación de los individuos con discapacidad.

Finalmente, las barreras interactivas tienen que ver con la dificultad de uso de máquinas o mecanismos de operación, así como necesidades de comunicación; el conjunto de estas barreras conlleva a la sensación de ansiedad, desánimo, inseguridad y desvalorización de las personas con discapacidad.

Adicionalmente, para Amengual (1996), las barreras se clasifican en cuatro tipos, arquitectónicas, urbanísticas, de transporte y de telecomunicaciones; en donde las arquitectónicas son los impedimentos existentes al interior de los edificios; las urbanísticas son los impedimentos presentes en la estructura de mobiliario, espacio público y privado ante los distintos grados de discapacidad; las de transporte son los impedimentos en las unidades; y las de telecomunicaciones son los problemas para la comprensión de los mensajes y el uso de medios técnicos para las personas con discapacidad (Alonso 2002, pp.27-29).

1.7 La accesibilidad como base para una adecuada movilidad urbana.

Distintos tipos de barreras afectan la movilidad motorizada y no motorizada; de acuerdo a Alcántara (2010) los traslados mediante medios mecanizados, aumentan la velocidad de desplazamiento y reducen el tiempo para realizar ese viaje, como consecuencia se pueden alcanzar un mayor número de destinos en una menor cantidad de tiempo, sin embargo el acceso a medios de traslado mecanizados está influenciado por diferencias económicas y sociales, lo que resulta en una fuerte desigualdad en el acceso al espacio.

La accesibilidad es una variable subdividida en dos tipos, por un lado la macroaccesibilidad y por el otro la micro accesibilidad. La macroaccesibilidad se refiere a la facilidad para poder cruzar el espacio y alcanzar las construcciones y edificios deseados, su relación se expresa con el tamaño del sistema vial y de transporte en relación con la escala de la ciudad, se encuentra relacionado con la planificación urbana, además puede ser alterada dependiendo las necesidades, como las vías de tránsito de una sola dirección o conexiones de vialidades antes separadas. Puede ser expresada por la suma de cuatro tiempos; el primero para

acceder al vehículo de viaje, el segundo es el de espera (transporte público), el tercero en el vehículo, y el cuarto para acceder al destino final después de abandonar el vehículo. Para el caso del uso del transporte público habría que adicionar el tiempo de espera en transferencia entre vehículos (Alcántara, 2010).

En este contexto, la microaccesibilidad se refiere a la facilidad de acceso directo a los vehículos o destinos deseados por ejemplo, o a las condiciones de estacionamientos y de paraderos de transporte público; por lo tanto la microaccesibilidad es relevante porque considera un análisis independiente en las políticas de estacionamiento, carga, descarga, ubicación de puntos de acceso al transporte público, **tiempos de caminata** y espera de las personas (Alcántara, 2010).

1.8 Las condiciones de movilidad

La movilidad es un indicador, en dónde puede apreciarse la desigualdad social de países como México, las decisiones en torno a la política pública han sido en función de los sectores de la población que cuentan con la alternativa de elegir el medio de transporte para movilizarse, de este modo la gestión pública ha relegado las necesidades de la población vulnerable, quienes dan por normal la falta de condiciones de accesibilidad a derechos básicos, por consecuencia, existe un aumento de la marginación y desigualdad (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2018).

Para Alcántara (2010), la movilidad de las personas en las ciudades responde a la necesidad para desplazarse y realizar actividades, tales como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos, este traslado puede efectuarse mediante dos tipos de movilidad: motorizada (autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro) y no motorizada (caminar y bicicleta).

Igualmente, menciona que existen una serie de factores que condicionan la movilidad de las personas y la elección de los modos de transporte: uno, el sistema político y económico, donde la propiedad privada de la tierra determina hacia donde crece la ciudad; dos, el Estado que por medio de las políticas públicas, decide y actúa en sectores como la educación, justicia, salud, desarrollo urbano y transporte

público; tres, el sector privado, donde las inmobiliarias transforman el territorio en función de sus intereses específicos afectando el proceso de desarrollo urbano, a los Individuos y a las personas; cuatro, los sistemas de transporte y tránsito, sus características condicionan las decisiones de las personas sobre cómo usar la ciudad; cinco, los procesos migratorios, los cuales influyen en el aumento o decrecimiento de la población de las ciudades; seis: el valor de la tierra, que condiciona la ubicación de las personas y de las actividades; y siete, la dinámica de la economía, niveles de empleo, ingreso, negocios en la ciudad.

También existen factores que interfieren con la movilidad de las personas, como el género, la edad, la ocupación y el nivel de educación y el ingreso, donde las personas con mayores ingresos se desplazan con mayor frecuencia que las personas con menores ingresos, alcanzando hasta tres o cuatro viajes de diferencia por persona al día.

1.8.1 Movilidad peatonal

La movilidad peatonal también se encuentra asociada a factores similares como la edad, género y clase social, de acuerdo a Vinjé (1981) además de enfrentar los problemas de todo peatón, los niños, los jóvenes y las mujeres, viven problemas adicionales como los propios límites biológicos para andar solos en las calles, por ejemplo antes de los siete años los niños tienen dificultades para discernir qué conducta es adecuada y cómo deben moverse para orientar su comportamiento. Otro problema que no está asociado a causas biológicas, es la falta de aceras y puntos de cruce de peatones adecuados, donde se pone en riesgo la seguridad del peatón con respecto a los medios de movilidad mecanizada, además, la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito que ocurren en las grandes ciudades de países en desarrollo son peatones. Por ejemplo al cruzar una vía, el peatón se preocupa por su seguridad, mientras el conductor quiere pasar lo más rápido posible, sin retrasos (Alcántara 2010, p.43)

Un análisis inicial de los viajes no motorizados apunta a que los desplazamientos a pie son normalmente elegidos para distancias cortas, alrededor de un kilómetro, aproximadamente 15 minutos (los peatones caminan a una velocidad promedio de

cuatro km/hora). En áreas con gran concentración de peatones y/o intersecciones con semáforos, dicha velocidad puede ser menor, retrasando al peatón. La bicicleta, por su parte, permite la realización de viajes más largos de varios kilómetros, considerando una velocidad de 12 km/h, los recorridos más comunes de los ciclistas, entre cuatro y seis kilómetros, entre 20 minutos y media hora (Alcántara, 2010).

A pesar de que las estadísticas indican que la mayor parte de los viajes se realizan a pie y en transporte público, la preocupación por la movilidad en política pública se ha concentrado en el creciente parque vehicular privado en México y no en las condiciones del transporte público y la calidad de las redes peatonales, de acuerdo con INEGI (2015), el número de vehículos motorizados privados ha aumentado en un 5.4%, mientras que los vehículos de transporte público sólo han aumentado en un 2.37%, en adición a los vehículos se les destina el 40% de la superficie urbanizada, siendo la infraestructura predominante y a la que se le destina la mayor parte del gasto público con el objetivo de aumentar la capacidad vial, lo que provoca graves daños en la salud humana y urbana (SEDATU, 2018).

También, de acuerdo a lo analizado en el caso de los accidentes de tránsito, la mayoría de los eventos fatales ocurre con peatones y usuarios de transportes no motorizados. Existen impactos llamados “externalidades”, es decir, los causados por personas a personas sin ningún tipo de compensación, bajo esa categoría existe el “efecto barrera” (perjuicio a la vida y a la circulación de peatones y ciclistas) causado por el tráfico de vehículos, la contaminación del aire y el ruido, los accidentes de tránsito y la congestión (Alcántara, 2010)

De acuerdo con la Organización Mundial de las Naciones Unidas (2012) en el año 2008 la contaminación producida por el uso de vehículos motorizados estuvo relacionada con la muerte de 14 mil personas en México, esto debido a la mala calidad del aire, sumado a las 24 mil muertes, 40 mil discapacitados y 750 mil heridos producto de accidentes de tránsito. Los automóviles generan el 18% de las emisiones de CO₂ del país (Iracheta, Iracheta, Medina, y Veloz 2012, p.18)

También de acuerdo a Alcántara (2010), el desarrollo urbano ha producido consecuencias en la movilidad de las personas, la más importante, es la localización

de la vivienda en relación con las necesidades antes mencionadas como el trabajo y la educación. La población de menores ingresos se asienta en las regiones periféricas de las ciudades, dónde la oferta de servicios es precaria, lo cual implica tres impactos fundamentales: el primero es la reducción de la accesibilidad a los servicios; el segundo, las grandes distancias que las personas deben recorrer todos los días para llegar a su lugar de trabajo, y el tercero, que estos largos trayectos aumentan el costo del transporte público, por lo que las tarifas tienden a incrementarse. Sumado a estos impactos descritos, otra consecuencia relevante es la ausencia de control en los usos de suelo en áreas desarrolladas de la ciudad en donde habitan las personas con ingresos mayores y que tienen acceso a un automóvil, en estos sectores existe una incompatibilidad entre la densidad de ocupación y la cantidad de viajes de los usuarios, provocando congestión o tráfico vehicular.

Algunas alternativas propuestas para la mejora de la movilidad pueden expresarse en los siguientes campos: macroaccesibilidad, mayor facilidad de circulación en cualquier dirección de la ciudad y a través de distintos modos de desplazamiento, motorizada, y no motorizada; microaccesibilidad, mejorar la posibilidad de acceder al transporte público adecuadamente, y de poder estacionar los vehículos cerca del destino final; peatonal, buenas condiciones de los senderos, del pavimento y señalética; transporte público, mejora de la oferta y disponibilidad de lugares para sentarse en horarios fuera de horas pico, y oferta de espacios cómodos en horario punta y medio ambientales, reducción de los niveles de contaminación sonora y ambiental y relación adecuada con los usos de suelo (Alcántara, 2010).

También es necesario cambiar la estrategia de hacer política pública, a través de una visión sustentable de la movilidad urbana, tomando en cuenta temas como desarrollo urbano, espacio público, medio ambiente, transporte público, transporte no motorizado, vialidades y automóviles, aspectos jurídicos e institucionales, así como aspectos culturales, además dejar de ver a la movilidad ciclista como un sistema alimentador del transporte público, sumado a incentivar el uso eficiente de los modos de transporte ya existentes.

Es necesario fomentar el cambio de comportamiento de viaje de las personas, cómo, cuándo y dónde, así como priorizar los modos de transporte a pie y en bicicleta (no motorizados) por encima de los medios tradicionales (motorizados), ya que por medio de estas acciones se promueve la equidad, el beneficio social y se daña menos el medio ambiente. De este modo el orden de la movilidad debe dar prioridad a los peatones, en especial a las personas con discapacidad, niños y adultos mayores, seguido de los ciclistas, transporte público, transporte de carga y al final automóviles y motocicletas como se expresa en el diagrama de la pirámide de la movilidad en la figura 8.

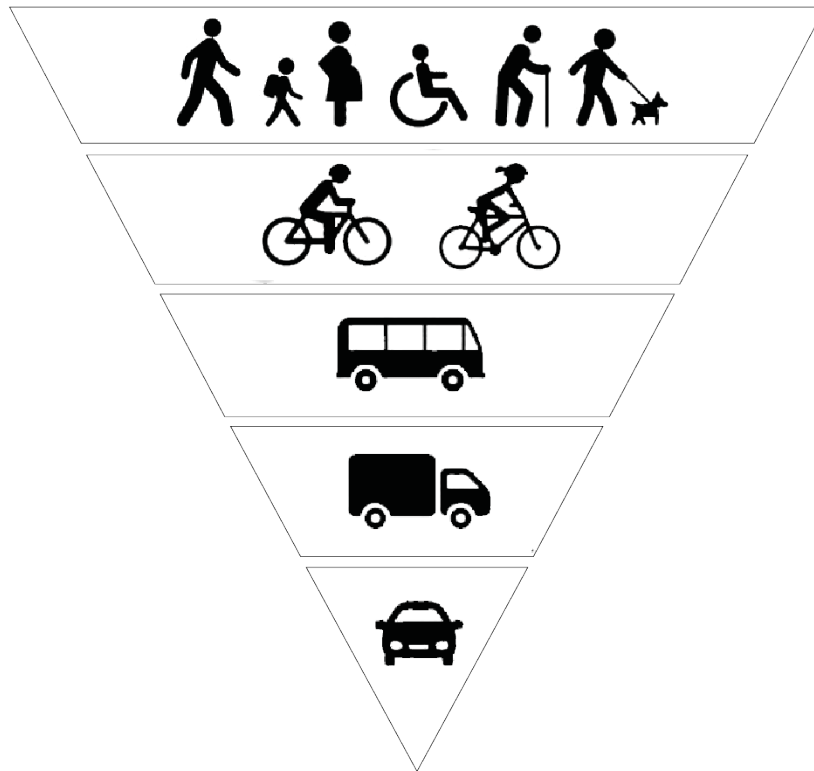


Figura 8. Pirámide de la movilidad

Elaboración propia con base al Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2018.

CAPÍTULO II

**PRINCIPALES FACTORES QUE INCIDEN
EN LA MOVILIDAD PEATONAL DE LA
COLONIAS LAS LAJAS,
UNIDAD TERRITORIAL
ATLIXCÁYTOL**

CAPÍTULO II. PRINCIPALES FACTORES QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD PEATONAL DE LA COLONIA LAS LAJAS, UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL

En este capítulo se describen los antecedentes que originaron el problema de investigación a partir de una perspectiva que considera los fenómenos globales y los contextualiza en la escala local, por ello se abordan temas como México y la ciudad global, la conformación de una nueva centralidad urbana (Rasgado, 2015) denominada Unidad Territorial Atlixcáyotl, así como los elementos detonadores del crecimiento de este nuevo desarrollo urbano. También se mencionan las colonias que fueron afectadas durante este cambio territorial, su contexto inmediato y las condiciones actuales de movilidad peatonal presentes en la colonia Las Lajas.

2.1 México y la Ciudad Global

Como menciona Sassen (1995) en su definición de ciudad global, a partir de 1980 tras la entrada del modelo económico neoliberal, las ciudades del mundo sufrieron modificaciones en su estructura, principalmente en términos de movilidad, liquidez del capital y procesos transnacionales. México no estuvo apartado de estas consecuencias, de esta manera, el Estado privatizó una gran cantidad de servicios, los cuáles serían operados desde entonces por empresas privadas de carácter mundial, las cuáles debían contar con las garantías para poder operar, es decir establecerse en un sector desarrollado de la ciudad.

Durante este período, el gobierno federal impulsó la expropiación de reservas territoriales ubicadas en las periferias urbanas para la creación de nuevas zonas de desarrollo en distintas ciudades del centro del país, con la finalidad de controlar el crecimiento y la expansión de la zona metropolitana de la ciudad de México y atraer la inversión y el crecimiento a ciudades como Puebla, Querétaro, Pachuca y Toluca, metrópolis en donde se implementaron planes y programas para modificar el uso de suelo de terrenos rurales, y poder disponer de áreas para vivienda, comercio y servicios principalmente, logrando la consolidación de nuevas centralidades urbanas y propiciando la aparición de nuevas conurbaciones intermunicipales.

Dentro de este contexto, la ciudad de Puebla hasta 1980 presentaba una estructura urbana poco diversificada, predominaba el uso de suelo habitacional y comercial, y los servicios se concentraban principalmente en el centro histórico. Durante esa misma década la población se había incrementado sustancialmente y con ello se produjo una expansión acelerada hacia los municipios aledaños (Vázquez, 2007). A su vez, el crecimiento de la ciudad también tuvo relación con la intención de que la capital del estado continuará siendo un referente económico a nivel nacional, por lo que fue necesario construir una nueva zona dotada con los servicios necesarios de acuerdo al mundo globalizado, sin embargo para lograr este propósito habría que poner en marcha un elaborado plan para obtener el territorio así como los fondos para la construcción de la primera etapa y producir certeza para que las empresas trasnacionales invirtieran en la región (Carranza, Martínez y Domínguez, 2018).

Podemos denominar a estas zonas como Sectores Urbanos Globalizados (SUG) ya que presentan características similares en todo el mundo, los SUG generalmente no son acompañados de políticas desarrollo integral, tampoco buscan el beneficio social; por el contrario se enfocan en la construcción del conjunto en sí mismo y en la especulación de la tierra, ya que ahí radica el principal beneficio para los inversionistas y para las inmobiliarias. Los SUG se asientan en las periferias urbanas y no en los centros de las ciudades porque de esta manera pueden continuar su expansión sin un límite determinado, conectándose con las vialidades que conducen a otros municipios o ciudades. La aparición de los SUG en los países del tercer mundo responde a una lógica comercial principalmente, ya que las empresas trasnacionales encuentran en ellos, los espacios ideales para asentarse e invertir con seguridad y establecerse, por esta razón las actividades predominantes son el comercio, la vivienda y los servicios, la función de los SUG es simular que toda la ciudad es competitiva porque cuenta con un reducido sector con servicios equiparables a las ciudades de primer mundo, este es el caso de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, cuyas características coinciden con las de los SUG (Carranza, Martínez y Domínguez, 2018).

2.2 Una nueva centralidad urbana en la ciudad de Puebla

La necesidad de desarrollar una nueva zona en la capital del Estado de Puebla, no sería diferente de los intereses que llevaron a la creación de Santa Fe en la ciudad de México, ya que también se buscaba atraer la inversión privada y cubrir los requerimientos de nuevos espacios urbanos.

De acuerdo con Vázquez (2007) la construcción de la Recta a Cholula en 1976 incentivó el crecimiento de la ciudad hacia el poniente, posteriormente en 1979 el gobierno estatal reconoció los procesos de conurbación entre la ciudad de Puebla y los municipios de Amozoc, Coronango, Cuautinchan, Cuautlancingo, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Santa Clara Ocoyucan. Más tarde en 1986 con el propósito de ordenar el crecimiento, regular el uso de suelo y orientar la inversión para la construcción del aeropuerto Hermanos Serdán y del corredor industrial Quetzalcóatl, se creó el Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Cholula, Huejotzingo y San Martín Texmelucan, donde se involucraron un total de 22 municipios.

Otro hecho relevante fue la construcción de la autopista de cuota Puebla-Atlixco en 1988, lo que produjo la ocupación de la zona sur poniente, provocando la especulación en terrenos ejidales, fue así como el gobierno estatal modificó el Programa de Ordenamiento Territorial en 1990; derivado de este cambio, se establecieron nuevos aprovechamientos para la vivienda, equipamiento, servicios públicos e infraestructura en una zona de 2,934 hectáreas de los municipios de Puebla, San Pedro y San Andrés Cholula y Cuautlancingo.

Fue así como durante los años noventa, se inició la construcción del Hospital del Niño Poblano, El Instituto Andes y la Universidad Iberoamericana; más tarde en 1992 el gobierno federal expropió 1,081 hectáreas del ejido de San Bernardino Tlaxcalancingo y de los municipios de San Andrés Cholula, San Pedro Cholula, Santiago Momoxpan, Cuautlancingo y la Trinidad Chautenco (junta auxiliar) en favor de la entonces Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE).

La transferencia de las reservas territoriales del gobierno federal al estatal se realizó entre 1992 y 1993, durante el gobierno de Manuel Bartlett, quién modificó la declaratoria de conurbación de 1979, para incluir seis municipios más: Domingo

Arenas, Huejotzingo, Juan C. Bonilla, San Martín Texmelucan, Tlaltenango y Xoxtla, entonces la zona conurbada de Puebla estaba integrada por 14 municipios. Derivado de esto, en 1993 se publicó el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis o Programa Angelópolis; documento que define las estrategias, objetivos y proyectos para establecer una política de suelo urbano y reservas territoriales en los 14 municipios conurbados; un año más tarde en 1994, se publicó el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro Poniente; derivado de estos instrumentos de planeación se plantearon tres grandes proyectos: la construcción del Periférico Ecológico, el Programa del Centro Histórico (Paseo de san Francisco) y la ordenación del suelo en la zona conurbada (Angelópolis). Finalmente, para la realización de estos grandes proyectos, se utilizó el Programa Subregional de Desarrollo Urbano para los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula (como se indica en la figura 9), que incluyó un plano de zonificación secundaria para dos áreas no contiguas denominadas Unidades Territoriales, ambas en el poniente de Puebla.

Una de ellas se llamó Solidaridad (ahora Quetzalcóatl) en los ejidos de Santiago Momoxpan y La Trinidad, con una superficie de 243.87 hectáreas; la segunda un poco más al sur, Atlixcáyotl, en los ejidos de San Bernardino y municipio de San Andrés Cholula, 837.64 hectáreas. La superficie de las dos unidades sumó en total 1,081 hectáreas, es decir: los terrenos expropiados en 1992, comprendidos en las 2,934 hectáreas del programa de reservas territoriales de 1990 como se muestra en la figura 10 (Vázquez, 2007).

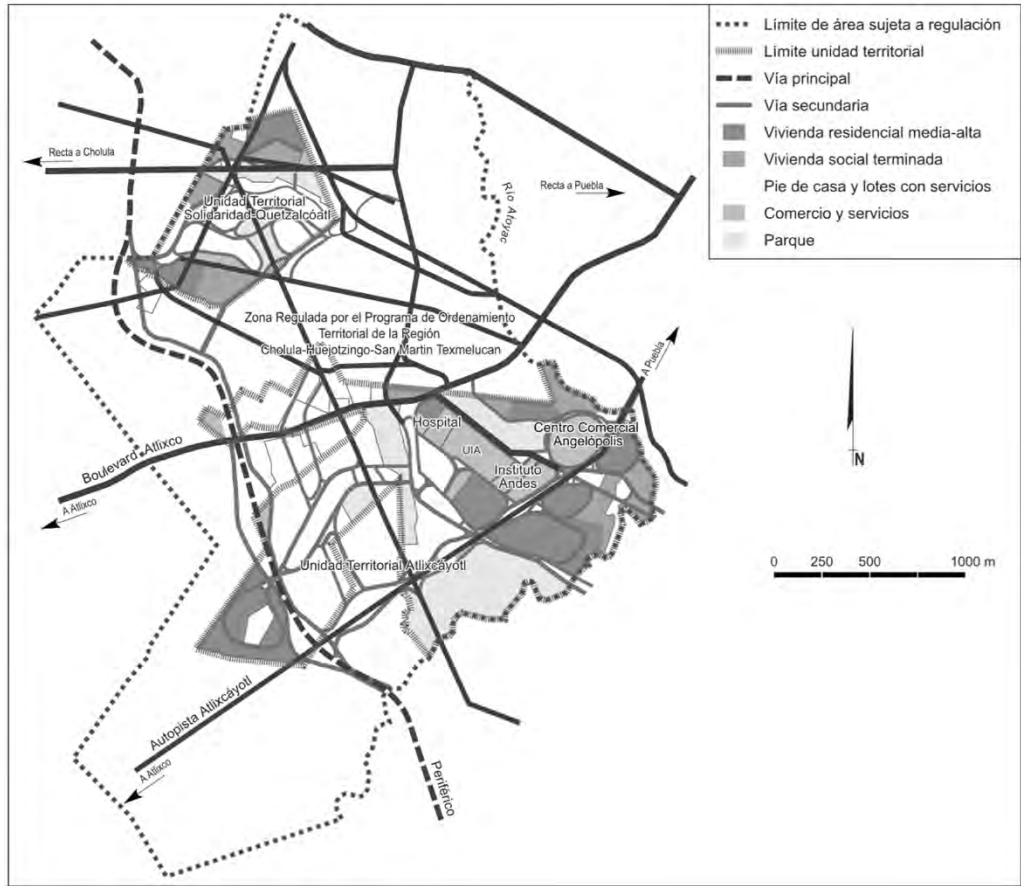


Figura 9. Programa Subregional de Desarrollo Urbano para los municipios de Cautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula.

Obtenida de Vázquez, Y. (2007). México y Puebla; del centro comercial a la ciudad. La construcción de nuevos territorios urbanos.

Zonas	Hectáreas	Porcentaje
Preservación ecológica	983.0	33.5
Equipamiento urbano	337.4	11.5
Vialidades	440.2	15.0
Habitacional	1 173.8	40.0
Total	2 934.4	100
Unidad Solidaridad-Quetzalcóatl	243.87	8.31
Unidad Atlixáyotl	837.64	28.54
Total	1 081.51	36.85*

Nota: * Con respecto al total de la superficie de las Reservas Territoriales.

Figura 10. Zonas de las Reservas Territoriales 1990.

Obtenida de Vázquez, Y. (2007). México y Puebla; del centro comercial a la ciudad. La construcción de nuevos territorios urbanos.

2.3 Detonadores de la transformación de la Unidad Territorial Atlixcáyotl

Si describimos el proceso de conformación y transformación de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, es fundamental hablar de dos elementos que determinaron los parámetros de crecimiento y desarrollo de la nueva centralidad urbana, estos fueron: la construcción de vialidades y del centro comercial Angelópolis a partir de 1993; ambos eventos se describen a continuación.

2.3.1 Vialidades

La Unidad Territorial Atlixcáyotl fue concebida como un conjunto de colonias que se asentarían sobre terrenos ejidales y que estarían articuladas por medio de una avenida principal, que dividió en dos a un valle agrícola, esta vialidad en realidad fue la continuación de la autopista Puebla – Atlixco construida en 1988, diez años más tarde la ampliación de la autopista fue llamada Vía Atlixcáyotl, la cual fue intervenida nuevamente en el año 2011; este eje principal se encuentra intersectado transversalmente por las avenidas Bulevar del Niño Poblano, Municipio Libre o Las Torres, y por el Periférico Ecológico, conformando la delimitación territorial de la UTA (Carranza, Martínez y Domínguez, 2018).

Además, la construcción de estas vialidades principales produjo un mayor número de desplazamientos de personas y mercancías dentro y hacia el exterior de la zona, el tráfico comenzó a ser un conflicto, ya que el desarrollo se pensó únicamente para los vehículos y por este motivo el transporte público jamás ha sido prioritario, debido a esta causa los recorridos peatonales se volvieron muy largos, y la infraestructura para el peatón y la bicicleta fue prácticamente inexistente por casi dos décadas, lo que evidencia la exclusión y segregación socioespacial presente en las colonias de la UTA.

Al mismo tiempo que el Estado inició la construcción de los principales ejes viales, también gestionó la dotación de terrenos expropiados a particulares para dar origen a la edificación del Instituto Andes, la Universidad Iberoamericana y el Hospital del Niño Poblano; posteriormente en 1998 se inauguró el Centro Comercial Angelópolis elemento que funcionaría como detonador del crecimiento de la nueva centralidad urbana. Derivado de estas acciones, comenzó la dotación de equipamiento y

servicios, de este modo fue posible la aparición progresiva de edificios comerciales, oficinas corporativas y de gestión gubernamental; así como hospitales privados y centros comerciales (Vázquez, 2007).

Ante el acelerado crecimiento de esta zona, fue necesario dotar de una infraestructura vial más desarrollada para conectar los espacios emergentes, de este modo se amplió la Carretera Federal a Atlixco, para que sirviera como circulación alterna a la Vía Atlixcáyotl; así surgieron los distribuidores viales del Bulevar del Niño Poblano, Puebla 2005, Ciudad Judicial, Recta Cholula – Calzada Zavaleta y recientemente el 475. Las nuevas avenidas secundarias dieron origen a conjuntos de vivienda de interés social como Residencial el Pilar, Geo Villas Santa Clara, Real de Santa Clara I y II, Villas de Atlixco, Paseos de San Andrés, entre otros; así como conjuntos residenciales como Bosques de Angelópolis, La Vista Country Club y Lomas de Angelópolis.

Del mismo modo se ampliaron y construyeron vialidades como: Bulevar del Niño Poblano, Avenida Las Margaritas - Cúmulo de Virgo, Avenida del Sol-Hidalgo, Andrómeda, Municipio Libre o Las Torres, Kepler, Orión Norte, Orión Sur, Avenida General Emiliano Zapata y todas las vialidades alrededor del Centro Comercial Angelópolis y el Complejo Cultural Siglo XXI (hoy Auditorio Metropolitano), avenida Circuito de La Luna y la sección poniente del Periférico Ecológico.

También Lomas de Angelópolis y Sonata han desempeñado un papel fundamental al tener sus propios distribuidores viales, hacía el Periférico Ecológico y el otro paralelo a la autopista Puebla – Atlixco, el Bulevar de los Reyes y Avenida San Martinito (Carranza, Martínez y Domínguez, 2018). Finalmente es importante mencionar que la mayoría de estas obras se han intervenido posteriormente a su inauguración, lo que evidencia la falta de planeación urbana a largo plazo y la aplicación de una política de parches como la llama Bazant (2014).

2.3.2 Centro comercial Angelópolis

El espacio conocido como centro comercial (CC) tiene su origen en Estados Unidos, y de acuerdo a Sorkin (1992) es el lugar en donde las personas pueden comprar, divertirse, encontrar entretenimiento, adquirir bienes y servicios especializados. Los

primeros centros comerciales mexicanos se establecieron en la década 1960 y desde entonces además de albergar las actividades de consumo descritas, también han desempeñado un papel relevante en el proceso de transformación del espacio urbano, así como en la creación y consolidación de zonas específicas de las ciudades. Por mucho tiempo la relación que existió entre el centro comercial y gobierno fue únicamente la de solicitar y proporcionar los permisos correspondientes para la construcción de las plazas comerciales, sin embargo esta situación cambió durante el periodo de 1980 – 2000, cuando el gobierno estatal y la iniciativa privada comenzaron a operar en conjunto (Vázquez, 2007).

En el país, el primer caso de asociación entre la iniciativa privada y el gobierno sucedió en la ciudad de México, con la creación del centro comercial Santa Fe en 1993. Este modelo se repitió en la ciudad de Puebla, ya que como parte de la aplicación del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, iniciado por Manuel Bartlett en 1993, una vez que el gobierno estatal se hizo del territorio (para generar certeza y credibilidad ante la inversión privada), éste financió la construcción de la primera etapa de la UTA solicitando fondos al gobierno federal, la Banca de Desarrollo y a la Banca Mundial, posteriormente el gobierno estatal también desempeño el papel de promotor inmobiliario, ya que con la infraestructura, servicios y construcción de vialidades, fue en busca de los primeros inversionistas privados, fue así que en 1994 se inició la negociación de los terrenos donde se instalaría el nuevo centro comercial diseñado por la empresa Sordo Madaleno, quienes a su vez invitaron a otras empresas como Liverpool, el Palacio de Hierro, Sears (con quienes previamente desarrollaron el proyecto de Santa Fe), así fue como los promotores del centro comercial se convirtieron en los primeros inversionistas privados para el desarrollo de la nueva centralidad urbana (Vázquez, 2007).

Para garantizar el éxito del centro comercial se necesitaban una serie de condiciones, principalmente la ubicación y que tuviera las vialidades adecuadas, además de otras infraestructuras como vías de comunicación, puentes, carreteras, hospitales, centros de alta educación, fue así como se construyeron las vialidades bulevar niño poblano, periférico ecológico, distribuidor vial, todo esto fue previsto en

el Programa Angelópolis (Bartlett, 2005). En 1998 el centro comercial Angelópolis abrió, y como se supuso, fue un detonador de la actividad comercial de la zona, también fue uno de los primeros centros comerciales con estas características, ya que contaba con más de tres tiendas departamentales o anclas lo que en inglés se denomina *Power Center*, sus creadores lo catalogaron como *Fashion Mall*, con este proyecto se indujo el turismo comercial y rápidamente se instalaron empresas importantes, en el año 2002 se concluyó la construcción del centro comercial original.

Algunos aspectos importantes a considerar tras la apertura del CC a nivel urbano arquitectónico, son los cambios producidos en el territorio, pasando de ser zonas de cultivo a un sitio en donde se desarrollan actividades terciarias principalmente. También es importante el papel que desempeñó el gobierno del estado como agente promotor y catalizador del capital privado en función de los intereses particulares por desarrollar una nueva zona de la ciudad, financiando los costos de arranque para crear y ofrecer condiciones adecuadas para la inversión privada, como se mencionó previamente. El CC se convirtió en el principal elemento estructurador de la zona, siendo un imán, requiriendo la construcción de vialidades, aprovechando su ubicación y los accesos generados para su funcionamiento. El centro comercial atrajo por sí mismo a nuevos inversionistas, otros CC, oficinas corporativas, agencias de autos, fraccionamientos privados de clase media y alta como La Vista y centros de educación superior como el Tecnológico de Monterrey, es decir los inversionistas vieron en la zona de Angelópolis un mercado potencial (Vázquez, 2007).

De este modo la periferia urbana se convirtió en una nueva centralidad urbana, este proceso se ajusta al modelo neoliberal, buscando atraer los flujos de capital. A partir de entonces los distintos niveles de gobierno han dejado de participar en el ordenamiento territorial, y se han limitado a crear de programas y proyectos siguiendo la demanda del capital nacional e internacional, predominando la razón económica sobre la razón social. La aplicación de este tipo de mega proyectos urbano arquitectónicos tiene una serie de consecuencias como: convertir el territorio

en zonas de actividades terciarias: comercio, oficinas, servicios financieros, corporativos, turismo; fomentar la aparición de áreas exclusivas asociadas al prestigio social; promover la polarización de la población, lo que implícitamente produce fragmentación y segregación socioespacial; propiciar la vivienda cerrada de clase media y alta, transformándola en espacios prohibitorios, como consecuencia el espacio público se convierte en privado (Cabrera, 2006); promover la especulación inmobiliaria y los procesos de gentrificación. Del mismo modo otra consecuencia importante es que la accesibilidad y la movilidad están condicionadas al automóvil, lo que previamente se definió como un signo de exclusión y segregación socioespacial, en este sentido el territorio se convierte en un espacio para la habitación, el trabajo y el consumo, donde predominan las formas mercantiles, empresariales, las marcas y la publicidad, produciendo un cambio profundo en la estructura social y comunitaria de la ciudad.

2.4 Conformación de colonias marginadas dentro de la Unidad Territorial Atlixcáyotl

Antes de que el gobierno del estado expropiara los terrenos de las reservas territoriales, en lo que Harvey (2004) denomina acumulación por desposesión, los habitantes originales, en su mayoría campesinos, estaban distribuidos en barrios rurales y en viviendas agrícolas; su principal actividad económica era la agricultura y la ganadería. Después el gobierno estatal y la iniciativa privada iniciaron el proceso de desarrollo de la nueva centralidad urbana, y esta población simplemente fue despojada de su hábitat y de sus principales medios de subsistencia.

Una vez iniciada la construcción del centro comercial y las vialidades mencionadas, el territorio fue dividido en diez zonas intersticiales, dificultando la accesibilidad y la movilidad entre estos cuadrantes. Las colonias anteriores al desarrollo urbano de la Reserva Territorial Atlixcáyotl eran: Concepción Guadalupe I y II, Gobernadores, Emiliano Zapata, San Miguel La Rosa y Las Lajas; los últimos tres tienen su origen en 1993 cuando los mismos ejidatarios y campesinos que habían perdido su tierra a manos del gobierno, invadieron estos terrenos, estableciéndose como asentamientos irregulares, por lo que el Estado actuó nuevamente y por medio de

la fuerza pública, desalojo a estas familias por segunda vez, estos habitantes de la ciudad se vieron forzados a establecerse a orillas del río Atoyac en lo que hoy es la colonia San Miguel La Rosa.

Todas estas colonias comparten una relación con su contexto inmediato, que se encuentra definido por encontrarse cerca de bordes urbanos, también existen múltiples barreras urbano arquitectónicas producto de un desarrollo desorganizado, pensado para la movilidad motorizada, muchas de ellas presentan un déficit de servicios públicos, y no cuentan con transporte público eficiente al interior de las mismas, ni hacía el resto de la ciudad (Gutiérrez, 2018).

2.5 Contexto inmediato de la colonia Las Lajas

El sitio de estudio se encuentra ubicado al norte de la Unidad Territorial Atlixcáyotl (ver figura 11) y junto con San Miguel La Rosa, San José Vista Hermosa, Rinconada Sur Poniente, Rinconada Sur Oriente, Concepción Guadalupe (Guevara, 2017) forma parte de un conjunto de colonias marginadas y segregadas socioespacialmente por el proceso fragmentación producto de la acelerada expansión de la zona sur poniente de la ciudad de Puebla, como se mencionó previamente. Esto como consecuencia de la construcción de grandes avenidas y la aplicación de políticas públicas e instrumentos de planeación como el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.

Bajo este contexto, las vialidades primarias alrededor del sitio de estudio son, el Bulevar del Niño Poblano al sur, el Bulevar Atlixco al Noroeste, la Vía Atlixcáyotl al sureste; vialidades secundarias, la calle Osa Mayor al sureste, la calle Sirio al sur, y las calles 15, 16, 17, 18 y 19 al norte dentro de la colonia San José Vista Hermosa (Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad, 2014).

Como principales hitos alrededor se pueden mencionar el Auditorio Metropolitano (foro de conciertos y eventos culturales) al este, el Jardín del Arte (espacio recreativo semipúblico) al sur, Costco y La Isla de Angelópolis (supermercado y locales comerciales), la universidad Iberoamericana Puebla, el Instituto Andes, Mega Comercial Mexicana todos al sur del lado opuesto al Jardín del Arte sobre Bulevar del Niño Poblano, nuevos centros comerciales como Solesta al sureste,

finalmente la Estrella de Puebla y el detonador principal de la nueva centralidad urbana el centro comercial Angelópolis al sureste de la colonia.

Este es un conjunto dividido por grandes vialidades, las cuales fragmentan el territorio al otorgar prioridad a la movilidad motorizada, provocando recorridos peatonales excesivos (la distancia recomendada para recorrer a pie está indicada en el capítulo I) para poder acceder de un espacio a otro tanto al interior de la colonia, así como a las colonias vecinas o el resto de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, a pesar de que estos espacios se encuentran próximos.

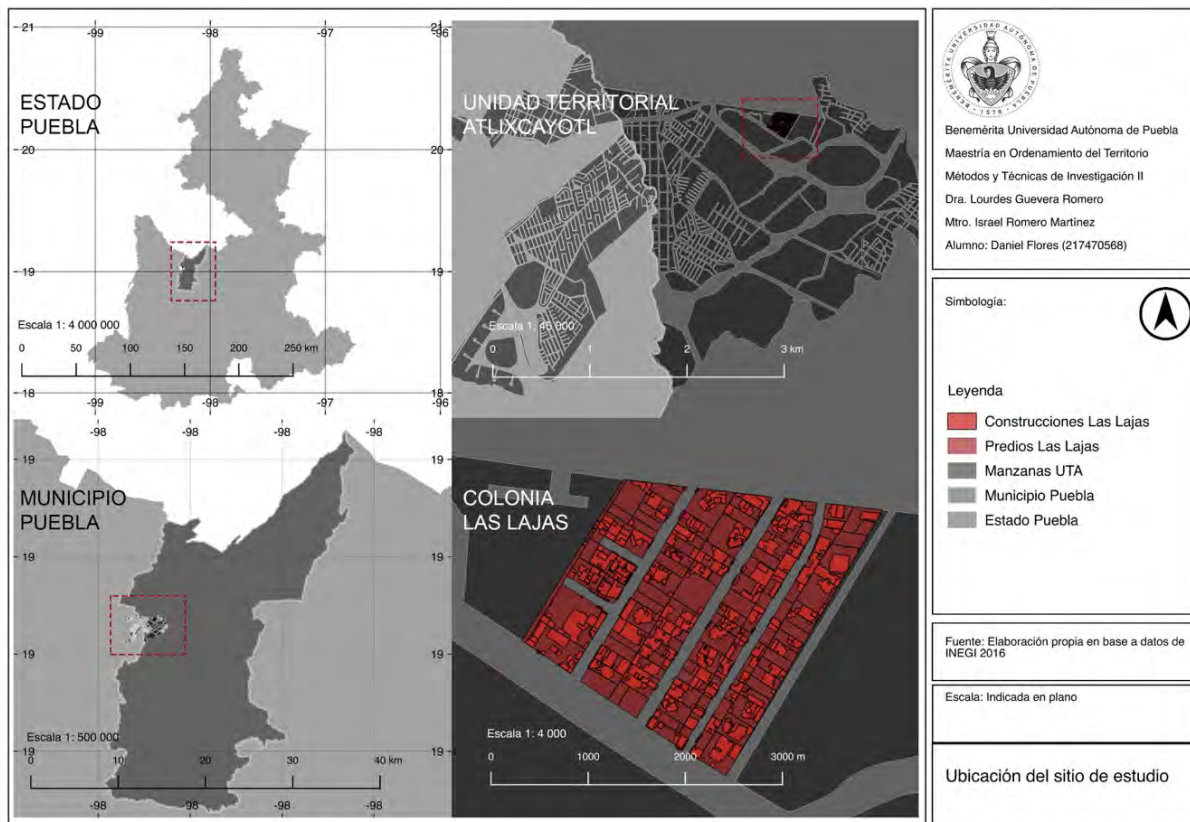


Figura 11. Localización del sitio de estudio.
 Elaboración propia con base en información de INEGI, 2018.

2.6 Características generales de la colonia Las Lajas

La colonia Concepción Las Lajas cuenta con una población aproximada de 500 habitantes (Guevara, 2018). Es un polígono irregular con un perímetro de 935 metros lineales y una superficie de cerca de 54 mil metros cuadrados o 5.40 hectáreas (Google Earth, 2018). Colinda al norte con la colonia San José Vista Hermosa, al sur con el Jardín del Arte, al oriente con el Auditorio Metropolitano y al poniente con el conjunto habitacional privado Artema.

La colonia se compone únicamente por 4 calles, de poniente a oriente el nombre de las calles es: Cerrada de la Prolongación Calle 15, dentro de la cual se encuentran la 1a Privada Calle 15 y 2a Privada Calle 15, a continuación, encontramos la Cerrada de la Prolongación de la Calle 17, Cerrada de la Prolongación de la Calle 18 y Cerrada de la Prolongación de la Calle 20 como se indica en la figura 12. Todas estas calles colindan con una gran barrera al norte, un muro ciego que divide a Las Lajas de San José Vista Hermosa, en donde el único paso peatonal que existe se ubica al final de la Cerrada de la Prolongación Calle 15.



Figura 12. Calles de la Colonia Concepción Las Lajas.
Elaboración propia de acuerdo a recorridos en campo, 2019.

Los servicios básicos con los que cuenta son agua, drenaje, electricidad, sin embargo, estos servicios inicialmente fueron provistos por los primeros habitantes de la colonia alrededor de 1991 y no por el municipio (ver anexos). La tipología de la vivienda en su mayoría es de nivel medio y nivel residencial, sin embargo esto es producto de un proceso de gentrificación que experimenta la colonia en los últimos años, ya que aún pueden observarse viviendas de autoconstrucción como se ilustra en las figuras 13, 14 y 15, evidenciando la polarización social en la colonia.



Figuras 13 - 15. **Tipología de vivienda residencial, de autoconstrucción y proceso de gentrificación en la colonia Las Lajas.**

Elaboración propia con base a levantamiento fotográfico durante recorridos en campo, 2018.

2.7 Condiciones actuales de la colonia Las Lajas

Como se mencionó previamente durante la década de 1990 el gobierno estatal inicio la dotación de infraestructura en la Unidad Territorial Atlixcáyotl, a la par de la edificación del Instituto Andes, el Hospital del Niño Poblano y el centro comercial Angelópolis comenzaron a construirse grandes avenidas alrededor de la colonia Las Lajas como la Vía Atlixcáyotl al oriente, el Bulevar del Niño Poblano al sur y el Bulevar Atlixco al poniente, lo que provocó que ésta y otras colonias quedarán atrapadas entre estas vialidades y el Río Atoyac al norte.

Estas avenidas se traducen en una serie de obstáculos o barreras para el peatón, el cuál debe realizar grandes recorridos para poder acceder a bienes y servicios desde la colonia Las Lajas hacia las colonias vecinas y el resto de la Unidad Territorial Atlixcáyotl. Sólo para poder atravesar estas vialidades o acceder a paraderos de transporte público o el mismo centro comercial, el usuario debe realizar recorridos entre 1 y 3 kilómetros para poder utilizar los puentes peatonales

elevados, con rampas que exceden el porcentaje de pendiente indicado para este tipo de equipamiento urbano, que debe ser entre el 10 y el 12% (Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, 2012), ya que los pasos peatonales a pie de calle en estas avenidas son mínimos y también se encuentran distanciados, como se muestra en las imágenes realizadas durante los levantamientos fotográficos y la cartografía realizada.

A estos grandes recorridos habría que sumar las condiciones en que deben hacerse, es decir banquetas en mal estado con superficies irregulares y fracturadas, falta de iluminación por las noches, lo que genera inseguridad, y pone en riesgo la integridad de los habitantes, sobre todo la de la población vulnerable. En resumen, el entorno de la colonia Las Lajas no cuenta con las condiciones de diseño incluyente o accesibilidad universal descritas al inicio del documento como se muestra en las figuras 16, 17 y 18 (Alonso, 2002).



Figuras 14 a 16. **Bulevar del Niño Poblano, estado de banquetas y paraderos de transporte público en las cercanías de la colonia Las Lajas.**

Elaboración propia con base a levantamiento fotográfico y recorridos en campo, 2018.

Al interior de la colonia Las Lajas también existen otro tipo de barreras construidas por los propios vecinos de la colonia San José Vista Hermosa, quienes ante la sensación de inseguridad y para protegerse de la entonces periferia urbana, levantaron un muro produciendo una barrera que divide a estas dos colonias, esto de acuerdo a entrevistas realizadas a actores clave (ver anexos).

Las cuatro calles de la colonia Las Lajas, rematan en este muro, algunos segmentos del mismo cuentan con relativo mantenimiento, como se puede apreciar en las fotografías de la Calle 17, sin embargo en las calles 15 y 18 encontramos el muro únicamente repellido o en acabado aparente, provocando una imagen deteriorada. Esta barrera, incrementa el riesgo en caso de emergencia, ya que la única ruta de evacuación se localiza hacia la calle Sirio.

Como consecuencia este muro genera segregación socioespacial para los habitantes e impide la accesibilidad y la movilidad (motorizada y no motorizada) entre ambas colonias, provocando también grandes recorridos peatonales para poder acceder a los servicios más básicos como realizar compras en tiendas de abarrotes o misceláneas, ir a la escuela o al trabajo, disponer de espacio público y áreas verdes como parques y jardines, todos estos servicios mencionados se encuentran dentro de la colonia San José Vista Hermosa.

El único medio para acceder entre una colonia y otra, se encuentra ubicado en la prolongación Calle 15, un acceso improvisado por donde los peatones, ciclistas y motociclistas cruzan cotidianamente, el cuál tampoco cuenta con las condiciones apropiadas en cuanto a funcionalidad o diseño universal, ya que la banqueta está a la mitad del paso, además de existir un registro poste de aluminio a la mitad de la banqueta, tampoco cuenta con iluminación, volviéndolo un paso peligroso, el cual excluye a las personas con discapacidad y el resto de la población vulnerable, esta descripción se ilustra en las figuras 19 a 23.



Figuras 19 a 23. **Muro divisorio entre colonias Las Lajas y San José Vista Hermosa.**
Elaboración propia con fotografías tomadas en trabajo de campo (2018).

En general a pesar de ser una zona de vivienda media y residencial en proceso de gentrificación, la infraestructura presente es deficiente y se encuentra en mal estado, también se apreció que el estado de las calles y banquetas se encuentra deteriorado, además existe poca vegetación lo que se traduce en poca sombra, incomodidad y ausencia de diseño de imagen y paisaje, además existen otro tipo de barreras como registros de teléfono, escombros, postes de luz y estructuras metálicas para la basura en mitad de banquetas, igualmente la señalética que existe se encuentra mal ubicada, por lo que se infiere que las condiciones actuales de movilidad y en específico de movilidad peatonal distan de ser las adecuadas.

En resumen, el tipo de equipamiento que se ha instalado en Las Lajas y en general en la Unidad Territorial Atlixcáyotl, no se encuentra vinculado con las necesidades de la mayoría de los habitantes, por el contrario, gran cantidad de los equipamientos educativos y comerciales son inaccesibles para la mayoría de la población (Cabrera, 2006). De hecho la zonificación del desarrollo Angelópolis, en lugar de ser un territorio planificado con distintos aprovechamientos y usos de suelo mixto de acuerdo a lo propuesto en el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, terminó definiéndose en función de la construcción de vialidades, e infraestructuras pensadas para satisfacer las necesidades específicas requeridas por el capital privado nacional y extranjero, provocando segregación, exclusión, polarización, así como la problemática actual de accesibilidad y movilidad peatonal.

CAPÍTULO III

**CONSECUENCIAS DE LA APLICACIÓN
DE LOS INSTRUMENTOS DE
PLANEACIÓN URBANA EN LA
UNIDAD TERRITORIAL
ATLIXCÁYTOL**

CAPÍTULO III. CONSECUENCIAS DE LA APLICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN URBANA EN LA UNIDAD TERRITORIAL ATLIXCÁYOTL.

En México a partir de 1980 el gobierno Federal impulsó el desarrollo de nuevas centralidades urbanas en las ciudades más pobladas del país (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla) con el objetivo de regular el crecimiento desordenado de la población y ordenar el territorio (usos de suelo). Fue así como desde el nivel federal se fomentó el diseño y la aplicación de planes y programas para estas metrópolis.

La ciudad de Puebla fue parte de este proceso de transformación nacional y desde 1976 se fueron preparando las condiciones para que en 1993 se diera inicio a la conformación de la denominada Región Angelópolis, (integrada por 163 localidades comprendidas en 14 municipios), la cual daría origen a las Reservas Territoriales Atlixcáyotl y Solidaridad (después Quetzalcóatl) y que posteriormente conformaron la Unidad Territorial Atlixcáyotl, como se describió previamente en el capítulo 2.

A pesar de que la intención del nivel estatal fue consolidar a la Región Angelópolis como un centro de producción, servicios, infraestructura y vivienda del más alto nivel, tres décadas después de haber implementado estas políticas públicas, la realidad dista mucho de la visión propuesta en los instrumentos de planeación urbana utilizados.

3.1 Estructura de los instrumentos de planeación urbana en México

Para poder comprender la relación entre los instrumentos de planeación que existen actualmente en México se elaboró el esquema de la figura 24, en donde se presentan los tres niveles de gobierno que existen en el país, los cuales son el Federal, el Estatal y el Municipal, para hacer valer los artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el poder Federal cuenta con Secretarías Federales, cada una de estas dependencias emite sus planes y programas para hacer valer los derechos garantizados en la Constitución, sin embargo estos instrumentos deben estar alineados con los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, tanto a nivel Estatal, como a nivel Municipal.



Figura 24. **Esquema de jerarquía de instrumentos de planeación en México**
 Elaboración propia con base a consulta de páginas oficiales del Gobierno de la República, Gobierno del Estado de Puebla, y Gobierno Municipal de Puebla (2019).

3.2 Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1995-2000 estableció lineamientos para el desarrollo y planeación de las metrópolis mexicanas, los cuales fueron retomados por el gobierno de Manuel Bartlett en el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Puebla 1993-1999, así como en el Programa Regional de Desarrollo Angelópolis 1993-1999, estos puntos se mencionan a continuación.

El PND 1995-2000 mencionaba que en 1990, cerca de 47 millones de mexicanos residían en ciudades de más de 15 mil habitantes, de los cuales la mitad vivía en 4 áreas metropolitanas: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla, en comparación con los 28 millones de mexicanos que habitaban en localidades dispersas de menos de 5 mil habitantes. Durante 1970 y 1980 se produjo una reestructuración económica que impulsó la relocalización de procesos productivos y por ende redistribución de la población, de esta manera una parte de los habitantes migró a las metrópolis, sin embargo el resto lo hizo hacia ciudades más pequeñas, de este modo se sugirió que las ciudades intermedias y pequeñas desempeñaran un papel importante en temas económicos y demográficos, por lo que era necesario promover su desarrollo e inducir las corrientes migratorias hacia ellas, para pasar de un patrón de concentración disperso, a uno nuevo más equilibrado que permitiera mejorar la calidad de vida de la población y consolidar una base productiva eficiente.

Para ello, era necesario cubrir los rezagos en cuanto a la oferta en infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, incluyendo la disponibilidad de vivienda, agua, drenaje, electricidad, escuelas, salud, abasto y medio ambiente.

También el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 mencionaba que el país tuvo un desarrollo regional y social dispar, es decir existía (y continua existiendo) un profundo desequilibrio entre las macroregiones del norte, centro, sur, las costas del Golfo y las del Pacífico, así como entre las microrregiones al interior del país, por ello, el Gobierno Federal impulsó acciones específicas, apoyando las iniciativas de los gobiernos estatales y municipales que hicieran posible la concurrencia de varias entidades y la federación a través de programas que tuvieran importancia

estratégica para el país y que al mismo tiempo fueron prioritarios para los gobiernos locales. En general, la región norte y las zonas metropolitanas del Valle de México, Puebla y Guadalajara concentraban casi toda la infraestructura productiva y por ende tenía los mejores niveles de bienestar, en comparación con el sur en donde se observaban los más altos grados de marginación y rezago social.

El Plan Nacional de Desarrollo propuso mantener a la Ciudad de México como capital financiera para impulsar el desarrollo social y reducir la inequidad de sus habitantes, mejorando el entorno urbano y protegiendo el medio ambiente, a su vez apoyándose de las zonas metropolitanas que contaban con una vasta infraestructura y población más numerosa, lo que les había permitido constituirse en el principal mercado del país, mientras que sus conurbaciones habían tenido un menor ritmo, por lo que era necesario impulsar estas zonas sin demeritar la calidad de vida de las grandes ciudades.

Respecto al desarrollo urbano, en 1994, la relación entre la población urbana y la rural era de 73 por ciento en las ciudades y 27 por ciento en el campo. El aumento de población en las ciudades evidenciaba la gravedad de los rezagos en los servicios públicos, así como la falta de financiamiento de los gobiernos locales, impedía atender las necesidades nuevas y las carencias acumuladas. A pesar de una concentración muy intensa en las cuatro grandes zonas metropolitanas (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla), existió una tendencia hacia una redistribución más homogénea de la población, pues la participación de estas cuatro zonas en el total de la población urbana nacional había pasado de 51.3 por ciento en 1980, a 47 por ciento en 1990.

El marco jurídico del desarrollo urbano establece las responsabilidades de los tres niveles de gobierno en la ejecución de las acciones de reordenación urbana y de promoción del desarrollo de las ciudades, para lo cual, se cuenta con planes de desarrollo urbano en las principales ciudades del país; sin embargo, la inexistencia de una oferta adecuada y suficiente de suelo urbano que cubra todos los estratos de población, ha provocado que la expansión de las ciudades se haya dado por medio de la invasión desordenada de terrenos ejidales inapropiados, es decir más

de 50 por ciento de las áreas requeridas para el crecimiento de las ciudades en el mediano plazo son de tipo ejidal y comunal.

En este contexto los objetivos para el periodo 1995-2000 fueron dos principalmente, en primer lugar, propiciar el ordenamiento territorial de las actividades económicas y de la población conforme a las potencialidades de las ciudades y las regiones; y en segundo lugar, inducir el crecimiento de las ciudades en forma ordenada, de acuerdo con las normas vigentes de desarrollo urbano y bajo principios sustentados en el equilibrio ambiental de los centros de población. Para alcanzar estos objetivos se plantearon las siguientes estrategias:

- Consolidar la política de ordenación de los asentamientos humanos aprovechando el potencial del conjunto de ciudades intermedias que ofrecen oportunidades para la instalación de industrias y reservas territoriales para la vivienda.
- El ordenamiento de las cuatro metrópolis habrá de propiciar la mejoría de sus estructuras productivas y sociales y un crecimiento más ordenado de sus regiones aledañas.
- Reordenamiento territorial y promoción del desarrollo urbano. Se apoyará a las autoridades locales para que formulen o mejoren planes estatales de desarrollo urbano que consoliden los asentamientos humanos con capacidad de recepción de inversiones y población, y que complementarán la red de primera jerarquía.

Para esto será indispensable consolidar la distribución de funciones entre los tres niveles de gobierno, lograr la coordinación interinstitucional y mantener el respeto a los planes y normas de desarrollo urbano. Impulso a la participación ciudadana. El impulso a la participación comunitaria e individual en las diferentes fases de la política urbana promoverá que los grupos interesados participen en la definición, jerarquización y vigilancia de las acciones de mejoramiento, construcción y ampliación de centros urbanos y de sus servicios. También se buscará que los inversionistas privados sumen sus esfuerzos en la construcción de infraestructura

urbana y en la prestación de los servicios públicos que se decida mediante la concertación pública.

3.3 Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999

El Plan Estatal de Desarrollo para el Estado de Puebla 1993-1999, tiene su origen en la campaña política del Partido Revolucionario Institucional realizada para la gubernatura del estado para el periodo mencionado, en donde se afirma que se realizó una consulta ciudadana para conocer los problemas y las demandas sociales y que como resultado de esta consulta ciudadana se determinó la necesidad de desarrollar a la ciudad de Puebla y su zona conurbada así como todo el Estado en materia de servicios, infraestructura, vialidades y vivienda primordialmente.

Desde el aspecto legal, la Constitución Política del Estado de Puebla establece que el poder público del estado y los ayuntamientos deben promover el desarrollo económico de los habitantes mediante programas, presupuestos, objetivos y otras medidas, de esta manera la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla determina la participación de los gobiernos estatal y municipales y de los sectores sociales en el desarrollo integral de la entidad. Esta Ley tiene como finalidad determinar las normas y principios mediante las cuales se llevará a cabo la planeación del desarrollo económico, social, político y cultural de la entidad, así como los lineamientos de integración y operación del Sistema Estatal de Planeación y las atribuciones del Estado en la elaboración de los planes y programas.

El artículo 9 de esta Ley señala que los elementos del Sistema Estatal de Planeación Democrática son: el Plan Estatal de Desarrollo, los planes de desarrollo municipal, programas regionales y especiales, programas sectoriales e institucionales, de esta manera el artículo 12 se refiere al Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP) cuya función principal es la constituir un foro de consulta y análisis de las demandas de los diferentes sectores de la sociedad y de los problemas económicos y sociales de la entidad para su incorporación al proceso de planeación, a su vez el artículo 4 determina que el titular del poder ejecutivo es el responsable de llevar a cabo y conducir la planeación del

desarrollo económico, social y privado que integran la entidad, como se muestra en la figura 25.

De acuerdo a la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, el organismo responsable de revisar y aprobar el Plan Estatal de Desarrollo fue el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP). El 4 de septiembre de 1993 el COPLADEP aprobó de manera unánime el Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999 propuesto por el Lic. Manuel Bartlett Díaz (Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999).

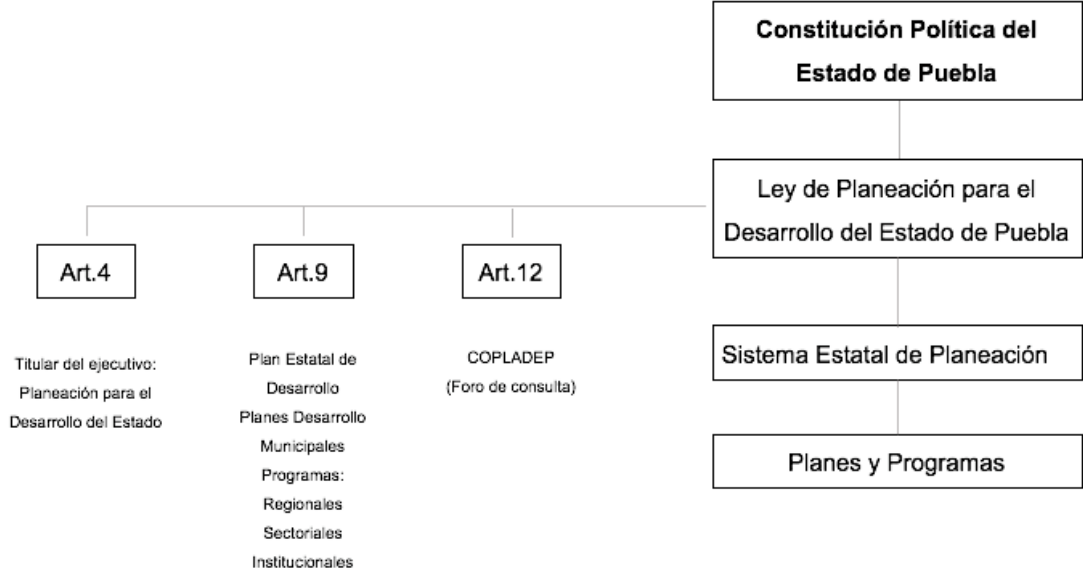


Figura 25. Jerarquía Institucional del Estado de Puebla para la aplicación de desarrollo y planeación.

Elaboración propia con base al Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1996 (2019).

3.3.1 Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1993 – 1999

“Desde mi campaña política, al conocer las características generales de este Programa, sus objetivos y alcances, ofrecí, de llegar a la Presidencia de la República, continuar el apoyo del gobierno federal para su realización”
(Zedillo, 1993)

De acuerdo al Plan Estatal de Desarrollo, se había mencionado la necesidad de elaborar tres programas regionales de desarrollo en el Estado, programas específicos para regiones homogéneas, partiendo de un enfoque integral que propondría soluciones a problemas con relaciones complejas, ello dio origen a la planeación para tres regiones: la Sierra Norte, Angelópolis y la Mixteca y la Sierra Negra. El Programa de Desarrollo Regional Angelópolis se presentó al Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla y fue aprobado el 4 de septiembre de 1993, incluyendo proyectos para 14 municipios que se enlistan en el siguiente apartado. El objetivo general del programa fue mejorar la calidad de vida de la población, consolidando un nuevo centro económico, cultural, turístico, de nivel competitivo a nivel internacional, y el desarrollo particular de todos los municipios de la región. Para alcanzar este objetivo se definieron programas y proyectos que permitirían establecer un sistema de desarrollo integral, sostenido y ordenado de los municipios y poblaciones de la región, enfocado en infraestructura y servicios, principalmente en lo relativo a agua, drenaje, vialidades y transporte, desechos sólidos, vivienda, promoción industrial, comercio, turismo, educación, salud y seguridad pública.

El objetivo del programa era crear las condiciones industriales y comerciales de competencia internacional de la región más poblada del Estado de Puebla, a través de la ejecución de proyectos de infraestructura urbana y mejora de servicios en 14 municipios de la ciudad de Puebla y su conurbación, con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de los habitantes. Los municipios participantes en Programa de Desarrollo Regional Angelópolis: Ciudad de Puebla: Puebla, Cuautlancingo, San

Pedro Cholula, San Andrés Cholula. Otros municipios de la Región Angelópolis: Amozoc de Mota, Cuautinchan, Coronango, Huejotzingo, Domingo Arenas, Juan C. Bonilla, San Miguel Xoxtla, San Martín Texmelucan, Santa Clara Ocoyucan, Tlaltenango.

De acuerdo a las autoridades el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis nació de la consulta popular de la sociedad poblana durante la campaña electoral 1992, se organizaron más de 3 mil comités de participación ciudadana en las comunidades y colonias de todo el Estado, también se realizaron sesiones con comités de trabajo para analizar, jerarquizar, plantear soluciones y definir ámbitos de participación en las tareas, a través de la fundación “Cambio XXI” se organizaron foros plurales para recibir propuestas en torno a los problemas de la entidad, también se sostuvieron reuniones con colegios profesionales, asociaciones empresariales. Se recibieron planteamientos de los ciudadanos, de grupos técnicos, académicos e intelectuales, así como de líderes de opinión y ciudadanos (Memoria de la Campaña del PRI para la Gubernatura del Estado de Puebla, 1993).

El Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1993-1999 fue un documento dividido en 5 grandes apartados:

- Agua potable, drenaje, alcantarillado y saneamiento
- Vialidades y transporte público
- Ordenamiento urbano
- Sistema de recolección y disposición final de desechos
- Catastro y Registro Público de la Propiedad

De estos apartados, el análisis se enfoca en vialidades y transporte público y ordenamiento urbano temas que influyeron directamente en las condiciones de movilidad de la Unidad Territorial Atlixcáyotl y la colonia Las Lajas.

Jerarquía de Planeación



Figura 26. **Estructura de planeación para la Región Angelópolis.**
Elaboración propia con base al Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (1996).

3.3.1.1 Modernización de vialidades y transporte público (1994)

De acuerdo a la administración estatal de Puebla 1993-1999, uno de los principales objetivos del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis fue la modernización de vialidades y de transporte público, buscando el beneficio de los habitantes y los productos, para poder desplazarlos de una manera más eficiente y segura, para ello fue necesario construir un sistema de vialidades y transporte urbano eficiente. Para lograr este objetivo se realizaron una serie de acciones como diagnósticos de la problemática vial y de transporte de la región, estudios de vialidad y transporte, propuesta con base a los estudios, ejecución de programas integrales, entre otros. Los principales problemas de la época se referían a que las redes viales estaban incompletas, tampoco habían libramientos para el tráfico carretero de paso, el estado del asfalto de las calles estaba en condiciones deplorables, el sistema de transporte público estaba en crisis, había falta de estacionamientos y una deficiente administración del tráfico, por lo que la población estaba insatisfecha de las vialidades y en especial del transporte público (Memoria de la Campaña del PRI para la Gobernatura del Estado de Puebla, 1993).

Además en la Región Angelópolis, existía una falta de estructura vial para unir a las distintas localidades entre sí y con la ciudad de Puebla, los municipios de la región requerían la construcción y mejora de vialidades de las propias localidades y que comunicaran los núcleos de población entre sí, por lo que fue necesario realizar dos estudios integrales enfocados a resolver las deficiencias de movilidad: Estudio Integral de Vialidad y Transporte Urbano de la Ciudad de Puebla y Estudio de Vialidad y Transporte de los Municipios de la Región Angelópolis (Cal y Mayor y Asociados S.C. 1993).

Como parte del Plan Maestro Angelópolis, se propuso el Plan Maestro de Vialidades y Transporte para la ciudad de Puebla y su Zona Conurbada, el cual debía producir un plan de acción que correspondiera al Programa Integral de Vialidad y Transporte Urbano de la Ciudad de Puebla y su Zona Conurbada, describiendo las estrategias a seguir para resolver la problemática; el estudio se realizó bajo la normativa del Banco Mundial, para poder obtener financiamiento de esta institución a través de Banobras. En el estudio y aprobación del programa participaron las siguientes entidades: Logit, Grupo Interuniversitario de Montreal, la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Cal y Mayor y Asociados, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado de Puebla, la Contraloría General del Estado, la Secretaría de Finanzas del Estado, la Dirección de Tránsito del Estado, la Dirección General de Desarrollo Urbano del Municipio de Puebla, la Dirección General de Obras Públicas del Municipio de Puebla, el Banco Mundial, la Secretaría de Desarrollo Social, el Consejo Coordinador Empresarial, el Colegio de Ingenieros de Puebla, la Junta de Mejoramiento Moral, Cívico y Material del Municipio de Puebla y el sector de transportistas (Minuta de resolución de la licitación para el Estudio Integral de Vialidad y Transporte Urbano de la Ciudad de Puebla, 1994).

La propuesta del Estudio Integral de Vialidad y Transporte Urbano de la Ciudad de Puebla y su zona conurbada propuso la implantación de una red troncal de vialidades y transporte de alta capacidad que, a nivel conceptual, consistía en tres vías circunferentes: circuito del Centro Histórico, circuito intermedio y periférico ecológico; así como 16 vías radiales y 9 estaciones de transferencia para el transporte público:

- Una red radial de avenidas y de un circuito intermedio de alta capacidad y que encauzara el tráfico de la periferia de la zona urbana hacia el centro y viceversa (las avenidas radiales servirían para ordenar el crecimiento de la zona urbana en corredores de alta densidad poblacional).
- La construcción de un periférico ecológico, que funcionaría como vía de alta velocidad para el tráfico urbano y de libramiento para el tráfico de paso, el periférico conectaría de un extremo a otro la zona conurbada, uniría las vías radiales y serviría de línea de contención para impedir el desplazamiento de la zona urbana hacía las zonas rurales.
- Un sistema de transporte público superficial de alta capacidad, que circulara sobre carriles exclusivos en las vialidades mencionadas con estaciones de transferencia (corredores de transporte).
- Modernización de los sistemas de semaforización
- Reforma integral del sistema de transporte (rutas, taxis, leyes y reglamentos de tránsito).

El cambio que se produciría en la ciudad a partir de este punto fue determinante, ya que la suma del Programa Emergente de Vialidades (obras viales construidas entre 1993 y 1994) y el Programa Integral, sumaban 176.3 km, lo que significó el aumento de arterias viales en un 72.9 %, arterias colectoras en un 12% y en general el aumento de vialidades en un 42.3% (Cal y Mayor y Asociados, 1993).

3.3.1.2 Ordenamiento Urbano

Dentro de este apartado del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis se encuentra que la urbanización es uno de los principales problemas que se deben tomar en cuenta ya que la zona metropolitana de Puebla ha crecido significativamente (1960-1990) convirtiéndose de una ciudad de 300 mil habitantes en una de más de un millón, la postura del estado atribuye este fenómeno al crecimiento de los asentamientos informales y a los flujos migratorios del campo a la ciudad. Por otro lado las características topográficas propician la conurbación con el municipio de Cholula hacia el poniente, en contra posición con la Sierra de Amozoc, cuerpo que evita la extensión hacia esa zona. También es importante considerar que el Centro Histórico sufre una degradación debido al abandono provocado por los cambios de uso de los inmuebles.

Como ya se ha comentado con anterioridad, el gobierno del Estado de Puebla previó el crecimiento de la mancha urbana y creó reservas territoriales para el desarrollo futuro de manera programada, de ahí la creación del Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Cholula Huejotzingo San Martín Texmelucan en 1986, este documento estableció la política de desarrollo urbano, áreas de preservación ecológica y usos de suelo, así como la utilización de las reservas territoriales para satisfacer las demandas de vivienda. Fue así como en 1990 se modificó el Programa de Ordenamiento Territorial y se declararon 2,934 hectáreas como reservas territoriales para los municipios de Puebla, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuautlancingo. Posteriormente en 1992 el gobierno federal por medio de la Secretaría de la Reforma Agraria expropió 1,081 hectáreas para constituir las unidades territoriales Atlixcáyotl y Solidaridad (comprendidas dentro de las 2,934 HAS). En 1993 estas reservas territoriales no contaban con una planificación para su desarrollo, por lo que existían asentamientos informales (colonias mencionadas previamente) y falta de infraestructura básica y de servicios, por esta razón se elaboró el Programa Regional de Ordenamiento Territorial, buscando tres acciones específicas: recuperar los predios utilizados para fines distintos a la vivienda, elaborar un plan integral de desarrollo urbano y formular un proyecto detonador de la economía local.

Para regular el uso de suelo adecuado y la dotación de infraestructura en 1994 el Centro de Estudios de Desarrollo Urbano Regional (CEDUR) elaboró el Programa Subregional de Desarrollo Urbano para los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula (las reservas se encontraban en estos municipios), este programa expande los alcances del anterior elaborado en 1986, indicando los instrumentos jurídicos, administrativos y técnicos para su ejecución, así como los principales criterios de la estructura urbana como las principales vialidades integradoras, este mismo documento establece que todos los municipios incluidos en el programa deben elaborar sus respectivos Programas de Desarrollo Urbano, por lo tanto para regular e integrar esta visión macro, se creó la Comisión Intermunicipal de Conurbación; el Programa de Desarrollo Regional contenía a su vez tres programas clave: el de promoción de vivienda, desarrollo de parques industriales y rescate de centros históricos de la región Angelópolis.

Respecto a la vivienda, se creó en 1995 el Programa Metropolitano de Vivienda de la Región de Angelópolis para corresponder el crecimiento acelerado del área metropolitana y construir 15 mil viviendas al año, también realizar obras de infraestructura equipamiento y servicios públicos. En este programa se determinó el uso de suelo para la creación de servicios urbanos como colegios, hospitales, parques recreativos, bibliotecas y centros deportivos entre otros. También se consideró la oferta de distintos niveles de vivienda como interés social, media y residencial, a partir de esta última se esperaba una recuperación en la inversión realizada en la infraestructura de la zona. Es importante mencionar que en esta época se estableció el porcentaje de uso de suelo que tendrían los nuevos asentamientos de este territorio respecto al total de las reservas territoriales: vivienda 48 %, comercial y servicios turísticos 6% (claramente rebasado), 21 % equipamiento urbano y 24.5 % vialidades. Como consecuencia en 1995 se elaboró el Plan Maestro (cuyo contenido se describe en el siguiente apartado) el cuál junto con el Programa Metropolitano de Vivienda de la Región Angelópolis contemplaba la construcción de 25 mil viviendas, de las cuales 19 mil serían de interés social, pensadas para alojar a 125 mil personas. En la elaboración del programa participaron: Secretaría de Desarrollo Social, Secretaría de la Reforma Agraria,

Comisión Nacional del Agua, Fondo de Operación y Financiamiento Bancario a la Vivienda – Banco de México, Infonavit y la Comisión Federal de Electricidad.

3.3.2 Plan Maestro Angelópolis

El programa de Desarrollo Regional Angelópolis comprendió un conjunto de proyectos de infraestructura urbana y mejora de servicios que fomentarían el desarrollo económico y social de la Región Angelópolis (163 localidades). Por esta razón y siendo Puebla la cuarta ciudad más poblada del país, el poder federal considero estratégico la implementación de este programa.

La visión de Angelópolis se encuentra dentro de una serie de documentos que formaron el Plan Maestro Angelópolis, conjunto de proyectos de infraestructura, diseño urbano y ordenamiento territorial con 2 propósitos principales:

- Conformar un sistema de ciudades complementarias entre sí que incentive el desarrollo de toda la región.
- Dotar a cada ciudad de la región, de infraestructura y servicios de alta calidad para que se conviertan en ciudades capaces de atraer industria y así mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El Plan Maestro sirvió como norma para el diseño de vialidades, ordenamiento urbano y usos de suelo de las ciudades de la región, con el objetivo de convertir a la región en un centro industrial, turístico y comercial competitivo internacionalmente. El Plan Maestro pretendió la reordenación del desarrollo de las ciudades de la región mediante patrones de crecimiento urbano, contención por medio de cinturones de tierras agrícolas y forestales, para detener la conurbación, promoviendo un sistema de ciudades distintas, con infraestructura y servicios propios.

Las 163 localidades se describen a continuación:

- 124 localidades rurales menores a 2,500 habitantes.
- 33 centros urbano rurales entre 2,500 y 15,000 habitantes.
- 5 ciudades pequeñas de 15,000 a 100,000 (Amozoc, Huejotzingo, San Andrés Cholula, San Martín Texmelucan y San Pedro Cholula).
- 1 ciudad grande con más de un millón de habitantes (Puebla).

Respecto al desarrollo urbano de la región, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, la ciudad de Puebla era parte del proceso de descentralización, y los servicios deberían ser de influencia interestatal, por lo que se le asignó máxima prioridad para la dotación de equipo especializado para educación, salud, cultura, infraestructura aeroportuaria, enlaces carreteros y ferroviarios.

El mejoramiento de la calidad de vida se buscaría directamente a través de la inversión integral de infraestructura regional y local, así como mediante el uso de las reservas territoriales para regular el crecimiento habitacional, mencionándose el uso de las reservas Atlixcáyotl y Solidaridad (posteriormente Quetzalcóatl), para continuar el proceso de conurbación al poniente de la ciudad de Puebla, y estructurar la oferta del suelo para vivienda, equipo y servicios.

Finalmente, para lograr un sistema de enlace regional se buscó implementar los siguientes objetivos entre otros:

- Un sistema vial que por su geometría permita un adecuado sistema de transporte y la consolidación de las reservas habitacionales, los nuevos parques industriales y el desarrollo del aeropuerto Hermanos Serdán.
- Hacer el anillo periférico ecológico que circunda a la ciudad de Puebla y recorre parte de los municipios de Coronango, Cuautlancingo, San Pedro y San Andrés Cholula, para ser el principal elemento de enlace, también delimitaría las áreas conurbadas y detendría el crecimiento de la Región Angelópolis.

Dentro del Plan Maestro se incluyó la visión para la ciudad de Puebla para el año 2000 en el documento Megaproyecto Puebla Plus, los principales elementos fueron:

- Contar con un plan general para usos de suelo y crecimiento de la mancha urbana con base a un sistema de grandes vialidades y transporte público.
- Desarrollo de espacios urbanos para actividades industriales y de servicios.
- Desarrollo de zonas residenciales y de vivienda utilizando las reservas territoriales.
- Rehabilitación del Centro Histórico.

3.4 Programa Regional de Ordenamiento Territorial

En el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro Poniente del Estado de Puebla formulado en 1994, se describen las estrategias para lograr acciones de planeación, ordenación, regulación y control de crecimientos de los asentamientos humanos y ordenamiento ecológico de la región, así como políticas para el desarrollo de la estructura urbana, también programas de inversión pública, además normas y bases jurídicas para los programas de planeación; esto con la finalidad de apoyar el cambio estructural de la economía y apoyar al desarrollo estatal integral. De lo anterior se postularon los siguientes objetivos:

- Racionalizar la distribución territorial
- Evitar efectos negativos del desarrollo
- Apoyar la integración del sistema urbano
- Satisfacer las necesidades de la población de suelo urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipo
- Rehabilitar el patrimonio histórico cultural

Para cumplir con estos objetivos se creó la Coordinación del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis, que posteriormente desaparecería una vez iniciados los proyectos (Programa de Desarrollo Regional Angelópolis: Avances y Retos 1996-1999).

“Ahora ya como presidente y a partir de las presentaciones que en mi propia oficina me ha hecho el favor de darme el señor gobernador, y de la presentación que acabo de tener en este recinto, estoy absolutamente convencido de que este es un proyecto estratégico de gran visión, de enorme trascendencia, no únicamente para el desarrollo de la zona metropolitana de Puebla, sino, en buena medida, para todo el estado” (Zedillo, 1993).

3.5 Actualización Programa Regional Angelópolis 2011 – 2017

Se realizó también la revisión de los apartados correspondientes a la investigación del documento: Actualización del Programa Regional de Desarrollo Región Angelópolis 2011 – 2017 en donde encontramos que este documento busca que el diseño de los instrumentos de políticas públicas esté sustentado en diagnósticos con objetivos y metas congruentes a la complejidad del estado. También busca que la planeación se encuentre alineada a través de los diferentes niveles de gestión y administración pública, es decir busca concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018 y con el Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2017.

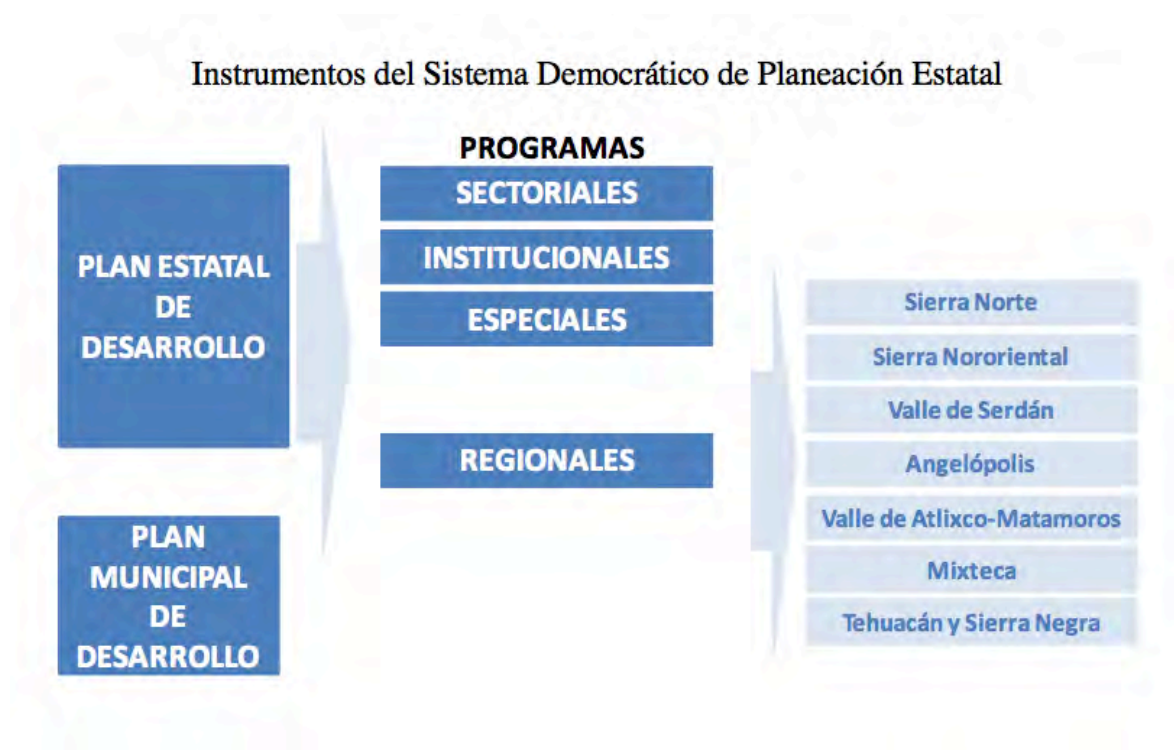


Figura 27. **Diagrama de la alineación de los instrumentos de planeación urbana del estado de Puebla.**
Obtenida de Actualización del Programa Regional de Desarrollo Región Angelópolis 2011 – 2017.

El ordenamiento territorial se plantea desde los siguientes aspectos:

- Medio físico: contar con la vocación de conservar las áreas naturales protegidas, por otro lado, es importante considerar que el Atlas Nacional de Riesgo cataloga a la región de Angelópolis con un índice de riesgo global Muy Alto, debido a la presencia del volcán y al encontrarse en la zona sísmogénica de la costa del Pacífico.
- Demografía y desarrollo social: Puebla cuenta con una población de 5 millones 779 mil 829 habitantes, la localidad de Puebla de Zaragoza tiene una población de 1 millón 434 mil 62 personas (le siguen San Martín Texmelucan, Cholula, Amozoc y S.B. Tlaxcalancingo). El crecimiento poblacional de localidades tiene como resultado la formación de nuevas densidades urbanas, municipios conurbados y zonas metropolitanas, los municipios dentro de la Región Angelópolis son susceptibles al proceso de planeación y desarrollo sustentable. En el estado de Puebla se conforman tres de las 59 Zonas Metropolitanas (ZM) del país, la ZM Puebla Tlaxcala tiene como centro la ciudad de Puebla y es eje metropolitano de la región Angelópolis. Con respecto a la pobreza el estado de Puebla se encuentra en el cuarto lugar de las entidades federativas más pobres (64.5% de la población) presentando el lugar 27 a nivel nacional con respecto al índice de Desarrollo Humano (IDH: salud, conocimiento, ingreso) teniendo indicadores muy altos (escala 0 a 1) y otros muy bajos.
- Economía: El Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) recomienda crear una visión estratégica del territorio en coordinación con los tres órdenes de gobierno para: fortalecer el marco jurídico de desarrollo urbano y territorial en los municipios y el estado, adecuar la administración del territorio sustentablemente por medio de análisis cuyo objetivo sea el bienestar económico, social y ecológico y desarrollar el uso de herramientas de información territorial que ayuden a optimizar la toma de decisiones del sector público y privado. En el tema de infraestructura carretera existen 5 ejes que atraviesan el territorio del estado de Puebla y conectan a todas las regiones del país, del centro al norte, el occidente, el Pacífico, el Golfo de México, el

sur y el sureste, por esta razón la entidad se caracteriza por contar con una red articuladora de carreteras por las que transita gran parte del transporte nacional; la región Angelópolis es por donde se entrelazan todas estas carreteras. Con respecto a la urbanización regional, se plantea que el crecimiento de la ciudad debe enfrentarse a través de un ordenamiento territorial, construir la infraestructura estratégica para mejorar la competitividad de las ciudades y aumentar la interrelación que existe entre ellas.

3.6 Actualización del Programa Sectorial de Desarrollo Rural Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial 2011 - 2017

El Programa Sectorial de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial 2011 – 2017 plantea impulsar el desarrollo urbano de manera integral y sustentable, tomando en cuenta el uso racional de los recursos naturales y la protección al medio ambiente pensando en las generaciones futuras, a su vez busca el fomento al campo poblano y al desarrollo urbano ordenado y sustentable tomando en cuenta las condiciones mencionadas. Tal como en la Actualización Programa Regional Angelópolis 2011 – 2017, se busca alinearse a las metas establecidas en el PND 2013 – 2018, a través del PED 2011 – 2017 así como por medio de los Programas Presupuestarios, Sectoriales, Institucionales, Especiales y Regionales, en este sentido la función del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP), es el organismo encargado de definir la organización y el rumbo del desarrollo.

La propuesta de este documento se basa principalmente en la generación y fortalecimiento de nuevos programas e instrumentos de planeación urbana y ordenamiento territorial buscando el progreso del campo, el ordenamiento territorial y la preservación del medio ambiente y recursos naturales. La apuesta era invertir en infraestructura urbana (bajo una visión de equilibrio urbano – ambiental), su alcance pretende verse reflejado en la elaboración de los Programas de Desarrollo Urbano Sustentable de cada uno de los municipios de la Región Angelópolis.

En temas medio ambientales el documento menciona la realización de acciones parciales como reforestación, sin embargo omite la regulación de procesos de alto impacto ambiental como el asentamiento de empresas trasnacionales, del mismo modo incluye la participación de universidades dentro de la elaboración de bases que concluyan en declaratorias de nuevas áreas naturales protegidas.

Con respecto al ordenamiento territorial el objetivo es que sea de carácter sustentable, dando continuidad a los programas de protección ambiental y rescate de las zonas erosionadas, así como a la actualización e instrumentación de documentos de planeación urbana y territorial, al mismo tiempo que se plantea la supervisión del cumplimiento de estos planes y programas de acuerdo a la normativa existente.

En resumen los documentos Actualización del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 2011 – 2017 y el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano Sustentable, mencionan una serie de criterios de orden político en los que indican que se encuentran alineados a las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, y al Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2017, sin embargo no mencionan de manera específica cuáles serán las acciones que regularan el ordenamiento de asentamientos planificados como la zona de Angelópolis en la ciudad de Puebla, tampoco se considera una secuencia específica de acciones más allá de la elaboración de instrumentos de planeación urbana particulares, es decir de qué manera se regulará el cumplimiento de estos planes y programas o como se aplicarán las sanciones a los organismos responsables del incumplimiento de los mismos.

En la figura 28 se representó de manera esquemática la jerarquía y origen de los instrumentos de planeación urbana utilizados para desarrollar la Unidad Territorial Atlixcáyotl, en donde podemos apreciar que efectivamente se encuentran alineados al Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Puebla (1993-1999) que a su vez persigue los objetivos expresados en el Plan Nacional de Desarrollo (1995-2000).



Figura 28. Esquema resumen de relación jerárquica de los instrumentos de planeación empleados para el desarrollo de la Unidad Territorial Atlixcáyotl. Elaboración propia con base a figuras previas (2019).

CAPÍTULO IV

**ELEMENTOS RESPONSABLES DE LA
FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL
EN LA COLONIA LAS LAJAS**

CAPÍTULO IV. ELEMENTOS RESPONSABLES DE LA FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL EN LA COLONIA LAS LAJAS

En este apartado se describen los principales elementos que provocaron la fragmentación territorial a partir de la implementación de distintos instrumentos de planeación urbana explicados en el capítulo anterior. Por esta razón se describe como las vialidades construidas tuvieron una incidencia fundamental en las condiciones actuales de movilidad peatonal, también se realizó el registro del tiempo y distancia que deben realizar los habitantes de la colonia para acceder a los servicios básicos, es decir se evidencian las consecuencias de la inadecuada aplicación de política pública sobre el territorio.

4.1 Las vialidades como elemento detonador de la fragmentación territorial a partir de la implementación de instrumentos de planificación urbana

La principal causa de la fragmentación territorial y segregación socioespacial que existe hoy en día en la colonia Las Lajas, es producto de la construcción de vialidades como parte de la implementación de instrumentos de planeación urbana como el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis. Estas avenidas comenzaron a construirse en el año 1988 siendo la primera de ellas, la Autopista de cuota Puebla – Atlixco, posteriormente en el periodo 1993 – 1999 se inició la construcción de la Vía Atlixcáyotl, Bulevar del Niño Poblano y del Bulevar Atlixco, vialidades que hoy en día junto con el Río Atoyac delimitan al sitio de estudio. En un periodo posterior entre 2011 – 2017, este tipo de infraestructura urbana arquitectónica continuó su consolidación cuando se inauguraron el parque lineal y las ciclovías elevadas.

La presencia de estas vialidades pondera la movilidad motorizada sobre la no motorizada, ya que las grandes avenidas mencionadas, funcionan para los vehículos pero se traducen en inaccesibilidad para el peatón. Si sumamos esta condición a las características espaciales de la colonia Las Lajas, descritas en el capítulo 2, en donde existe la presencia de grandes barreras, tenemos como resultado que los habitantes tengan que hacer recorridos peatonales excesivos que rebasan el tiempo y distancia recomendados (Alcántara, 2010), estas caminatas las

realizan a pesar del estado deteriorado de calles y banquetas, significando riesgo e incomodidad para los habitantes de esta colonia y de todas las demás colonias vecinas.

En la figura 29 tenemos un montaje digital en donde se sobrepuso el mapa de la ciudad en el año de 1980, así como el territorio correspondiente a la actual Unidad Territorial Atlixcáyotl. Como se puede observar hasta entonces este era un polígono urbano sin desarrollar, sin embargo su uso original de Reservas Territoriales cambiaría ante los intereses de construir una nueva centralidad urbana.

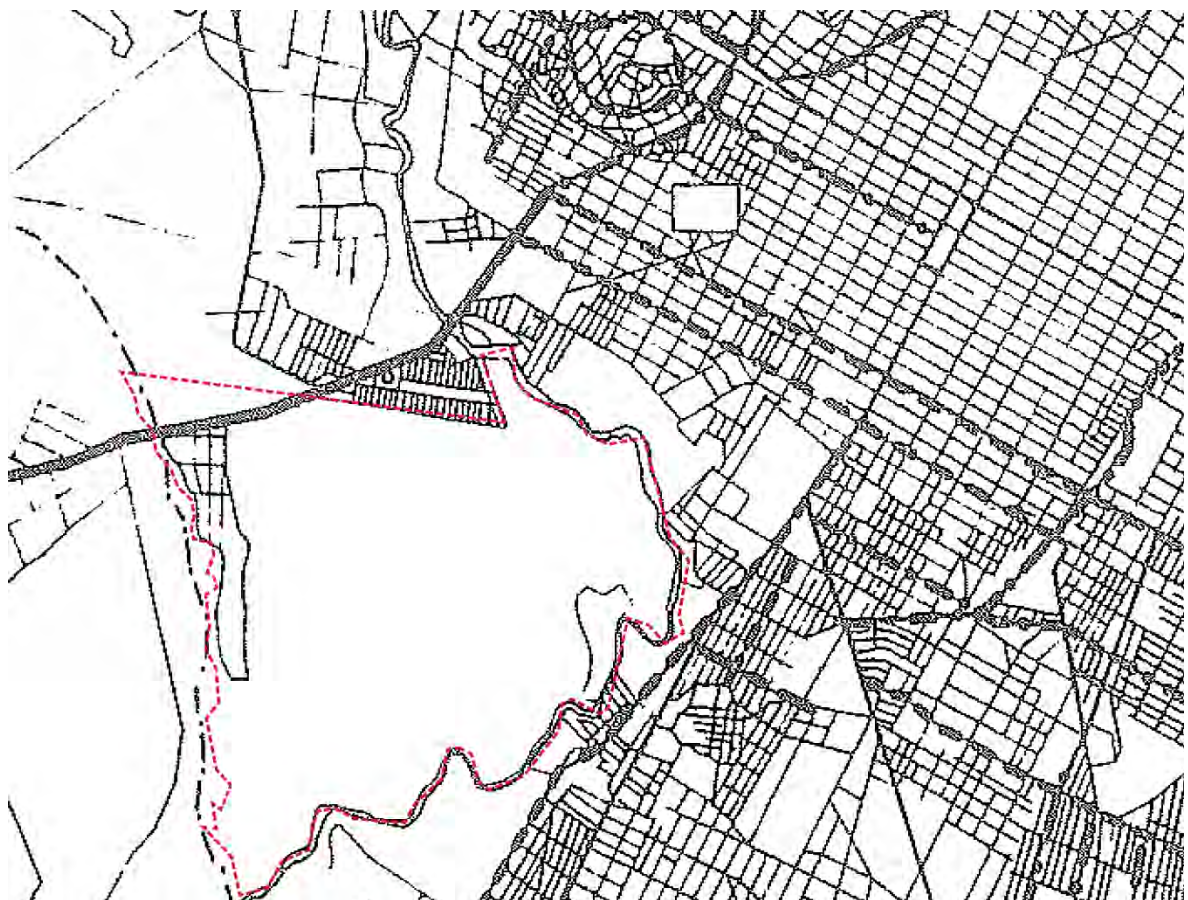


Figura 29. Mapa de 1980 correspondiente al territorio de la Reserva Territorial Atlixcáyotl actual.

Elaboración propia con base al Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Puebla 1980.

En el esquema de la figura 30 se representa el proceso mediante el cual, a través de la aplicación de los distintos instrumentos de planificación urbana, la actual Unidad Territorial Atlixcáyotl sufrió un proceso de transformación irreversible, en donde las vialidades desempeñaron un papel fundamental en una nueva fragmentación territorial, que como se puede apreciar encerró a la colonia Las Lajas y a otras colonias vecinas.

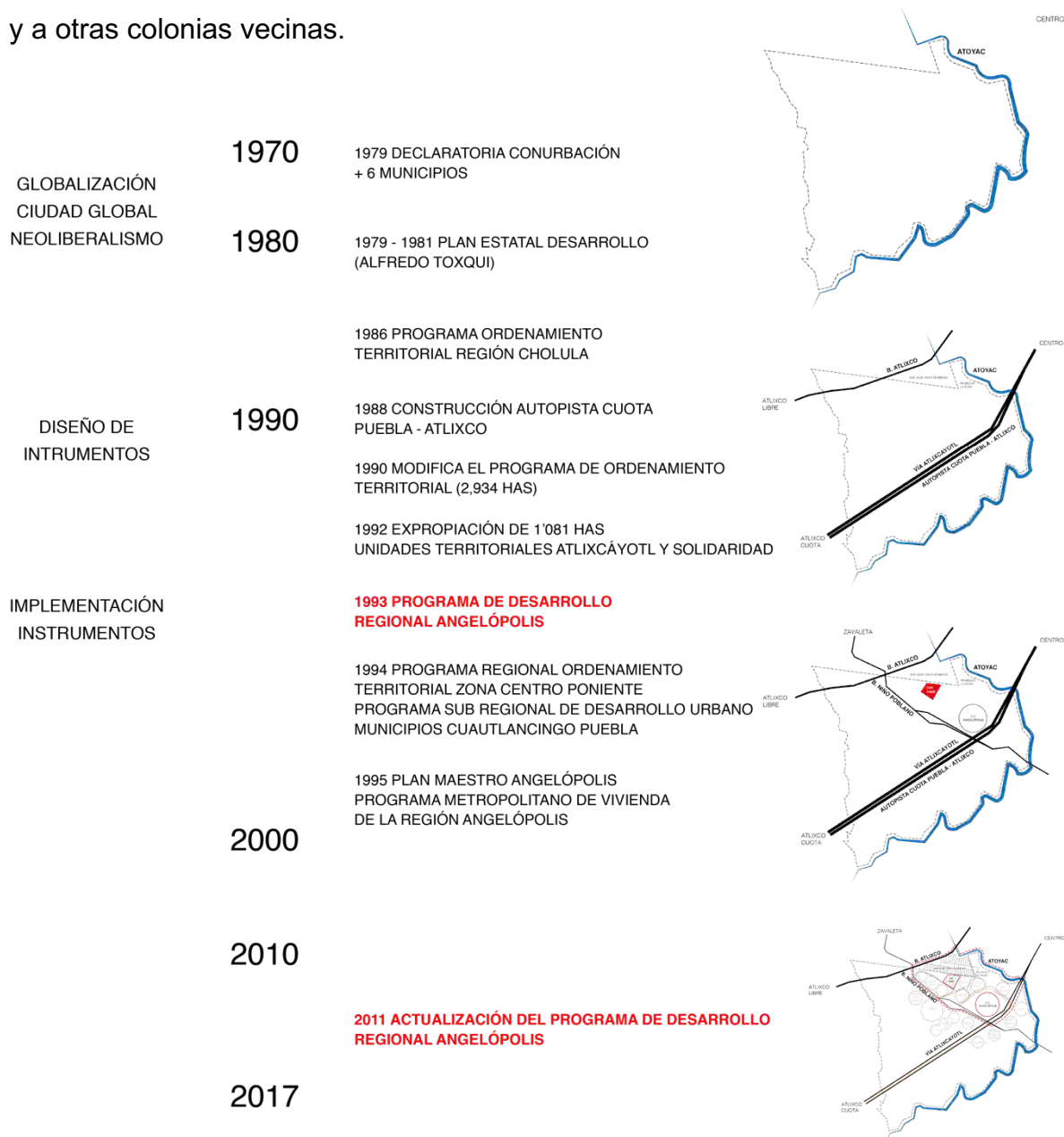


Figura 30. Mapa de 1980 correspondiente al territorio de la Reserva Territorial Atlixcáyotl actual.

Elaboración propia con base al Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Puebla 1980.

4.2 Condiciones de movilidad peatonal que enfrentan los habitantes de la colonia Las Lajas

Derivado de la implementación de vialidades y del centro comercial, como se mencionó previamente, se produjo una fragmentación territorial y posteriormente segregación socioespacial, encerrando a los habitantes de la colonia Las Lajas y obligándolos a realizar recorridos muy largos para poder acceder a los servicios más básicos, como abastecimiento, educación o la utilización de infraestructura como paradas de transporte público para poder realizar actividades cotidianas como ir a la escuela o al trabajo (ver apartado 4.2.1). Como lo expresaron actores clave como la señora Guadalupe Tejada, los habitantes que no tienen vehículo propio tienen que caminar desde Las Lajas hasta la Vía Atlixcáyotl para poder acceder al servicio del transporte público, es por esa razón que otros vecinos prefieren utilizar el automóvil incluso si sólo van a comprar a los establecimientos más cercanos, fomentando el uso del automóvil sobre la movilidad no motorizada.

“Pues a mí que hay un paso sí, que este cerrado pues no, es el único paso que hay, el otro paso pues se tiene que ir por la CFE, llega uno a la “Rueda” y ese es el otro paso (San Miguel La Rosa), uno que vive por aquí ya se acostumbró, yo ya me acostumbre, si no hubiera tanto robo o asalto, a lo mejor si dijera pues que abran, pero aquí en esta calle a esta hora, mataron a un vecino [...] para tomar el camión para venir para acá tenemos varios, pasa el CREE, el Azteca, sobre la Vía Atlixcáyotl y todos por allá, así que yo tengo que caminar desde aquí de Las Lajas hasta la Vía Atlixcáyotl para tomar el camión.

-Y más o menos ¿cuánto tiempo se toma en hacer ese recorrido?

15 minutos, da flojerita, pero uno dice pues tengo que ir, ya no puede ser de noche porque sale algún ladroncillo por ahí, por aquí hace falta transporte, uno se va acostumbrando, según lo que uno lleve de dinero, toma uno o dos camiones, la mayoría no se preocupa porque tiene automóvil (Tejada, 2019)”.

También, se entrevistó a otro actor clave el señor José Flores habitante que llegó al inicio del desarrollo de la colonia. Fue así como los habitantes expresaron que durante 1990 y 1991 comenzó el desarrollo de la colonia, sin servicios por parte del municipio y motivados porque los terrenos se ofertaban en un precio razonable al ser ejidales, construyeron de inmediato los primeros asentamientos, enfrentando al propio gobierno que perseguía despojar a los ejidatarios de este territorio (entrevistas en el apartado de anexos, audio disponible online).

“Cuando pasaron la Ibero en el 1991 el único camino que había era el que está en medio del Parque del Arte, esa era la única calle que llegaba a Ibero, era la única calle que existía y todo lo demás era terreno, eran ejidos, bueno eso fue cuando nos pasamos a estudiar aquí a la Ibero; sólo estaba la Ibero y el otro colegio el Andes, entonces era el único camino que había que lo agarrabas en Bulevar Atlixco y que casi era terracería, estaba medio pavimentado y te llevaba hasta la Ibero y todo lo demás no existía, luego cuando nos pasamos a vivir aquí, lo primero no estaba pavimentada esta calle, esto era ejido y el único acceso era por el fraccionamiento (San José Vista Hermosa), no existía la barda esa, el primer colono fue el que está aquí enfrentito que se llama Martino, este señor Martino, tiene o tenía una panadería aquí en el fraccionamiento Estrellas del Sur, él puso el drenaje, lo jaló del fraccionamiento, él hizo todo, el gobierno no hizo nada, él puso el drenaje y entonces cuando nos pasamos a vivir, le tenías que pedir permiso para conectarse a su drenaje, no era del municipio, no había servicios, es más la luz la puso él, él puso el transformador y había luz porque el señor este vino creo que son 3000 m² aquí en donde está el salón de fiesta, era el jardín de este señor, fue el primero que vino, puso drenaje, puso luz, jaló los postes desde allá (San José Vista Hermosa), nosotros cuando llegamos esto era terracería, pues eso es la historia de cuando nos venimos a pasar y todo era ejido (Flores, 2019)”.

El principal problema son las condiciones de movilidad peatonal presentes en esta colonia y sus inmediaciones producto de la implementación de infraestructura urbana como vialidades primarias y corredores urbanos de alto impacto con la intención de desarrollar una zona es específico a través de la utilización de planes y programas de los distintos niveles de gobierno.

- Recorridos muy largos para acceso a servicios
- Un único paso peatonal entre colonias
- Barreras
- Infraestructura peatonal en mal estado o inexistente
- Falta de mantenimiento
- Déficit de áreas verdes y de diseño de imagen y paisaje
- Inseguridad en cruces peatonales
- La accesibilidad universal no está considerada

Estas condiciones se muestran nuevamente en las figuras 31 a 37.



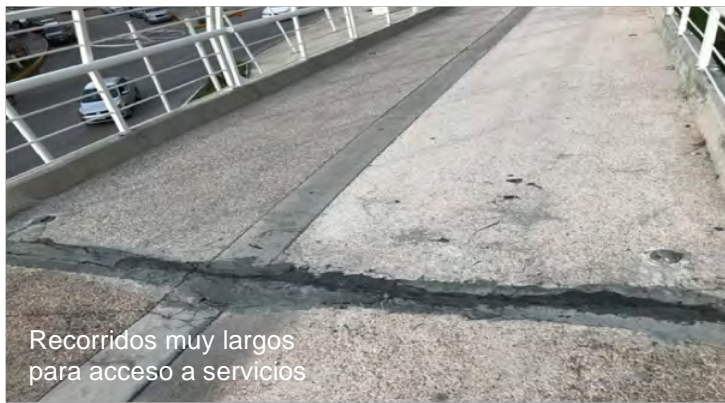
Único paso peatonal entre colonias



Barreras



Infraestructura peatonal en mal estado



Recorridos muy largos para acceso a servicios



Inseguridad en cruces peatonales



Falta de mantenimiento

Figuras 31 a 37. Estado actual de las condiciones de movilidad peatonal en la colonia Las Lajas. Elaboración propia con base a imágenes obtenidas en recorridos en campo (2019).

4.2.1 Recorridos peatonales de los habitantes de la colonia Las Lajas

Se utilizó la aplicación Nike Run Club para medir la distancia y el tiempo de un número determinado de recorridos peatonales, iniciando en distintos puntos de la colonia Las Lajas hacia destinos de uso común ubicados en el contexto inmediato, los resultados obtenidos muestran que existe una condicionante real respecto a la movilidad peatonal, ya que las distancias que se deben recorrer son excesivas para acceder a servicios y espacios de recreación, el tiempo también es un factor a considerar. Adicionalmente si un habitante padece alguna discapacidad física o intelectual, las distancias y el tiempo que debe invertir se convierten en un factor determinante. A continuación se muestran los resultados obtenidos mediante la realización de estos recorridos peatonales:

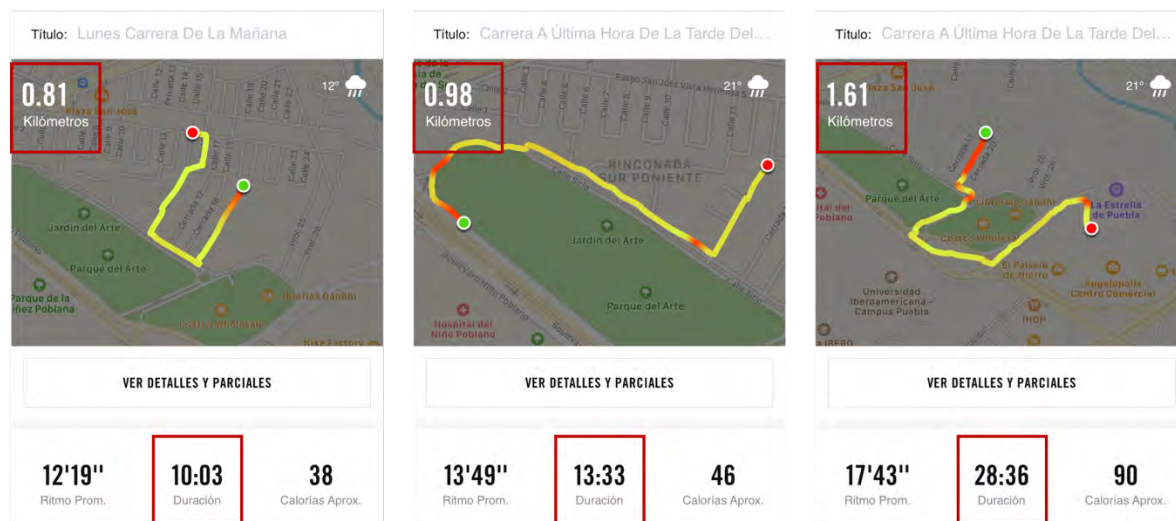


Figura 38 - 40. Capturas de pantalla de las distancias y el tiempo que se emplea en recorridos peatonales desde distintos orígenes de la colonia Las Lajas hacia los servicios inmediatos. Elaboración propia.

El primer recorrido mostrado en la figura 38, tuvo una duración de diez minutos y se caminó una distancia de 0.81 km, tuvo como inicio la parte más alejada de la calle 20 y el destino fue la tienda o miscelánea ubicada en la colonia vecina San José Vista Hermosa, para tal motivo, es necesario atravesar a pie toda la colonia Las Lajas y cruzar por el único paso peatonal existente que es una pequeña puerta que se ubica en la calle 15 como se aprecia en las figuras 41 y 42; en donde actualmente

en la esquina con la calle Sirio, ya se ha instalado una nueva reja de acceso, sumando otra barrera más a este contexto que cada vez limita más su propia accesibilidad y movilidad ante la falta de la aplicación de un orden por parte de las autoridades.



Figura 41 y 42. Único acceso peatonal entre la colonia Las Lajas y San José Vista Hermosa. Izquierda vista desde el interior de Las Lajas, izquierda vista desde el interior de San José Vista Hermosa. Elaboración propia con base a recorridos en campo (2018).

En el recorrido mostrado en la figura 39, se caminó 0.98 km en un tiempo de 13.33 minutos, el punto de inicio fue la calle 15 y el destino fue el paradero de transporte público más cercano, para ello se debe realizar una caminata a través de la calle 15, y luego bordear el parque Jardín del Arte hasta alcanzar el Bulevar del Niño Poblano, librando las distintas barreras existentes, así transitar sobre las banquetas y aceras en mal estado mostradas en las figuras 43 - 45.



Figura 43 - 45. Estado de las calles y banquetas para acceder a las paradas de transporte público situadas sobre el Bulevar del Niño Poblano. Elaboración propia con base a recorridos en campo (2018).

Finalmente en el recorrido mostrado en la figura 40, se realizó una caminata desde la calle 18 hasta el Centro Comercial Angelópolis, la distancia recorrida fue de 1.61 km y el tiempo que tomo fue 28:36 minutos, se utilizaron los puentes elevados y el parque lineal Angelópolis, el tiempo del recorrido es claramente excesivo y para una persona joven con problemas en las articulaciones (como lo fue el caso del usuario que lo realizó) al término del trayecto presentó inflamación en la rodilla y molestias físicas.

Los datos obtenidos mediante la aplicación Nike Run Club, fueron representados en un mapa, indicando la distancia y el tiempo que personas adultas jóvenes utilizaron para acceder a destinos inmediatos a la colonia Las Lajas, situación que es mucho más compleja para los habitantes vulnerables o con algún tipo de discapacidad, en las figuras 46 - 49 se muestran los recorridos por separado y en la figura 50 se muestran algunos de los recorridos realizados en un solo mapa.



Figuras 46 - 49. Diagrama de recorridos realizados a los principales servicios a partir de distintos puntos de la colonia Las Lajas. Elaboración propia con base a recorridos realizados en campo (2019).



Figura 50. Diagrama de recorridos realizados a los principales servicios a partir de distintos puntos de la colonia Las Lajas.

Elaboración propia con base a recorridos realizados en campo (2019).

De acuerdo con Alcántara (2010) encontramos que un peatón recorre en promedio distancias cortas de alrededor de un kilómetro y esto le demanda 15 minutos aproximadamente tomando en cuenta que un peatón transita a 4 km/ hora, dependiendo si la zona por la que transita tiene mayor o menor flujo vehicular, ya que las intersecciones con semáforos disminuyen la velocidad promedio. La bicicleta por otro lado permite realizar recorridos más largos de cuatro a seis kilómetros tardando de 20 a 30 minutos. En el caso de los auto, la movilidad implica un recorrido peatonal para acceder al vehículo en uno de los puntos inicial o final ya que hay que considerar la escasez de lugares de estacionamiento. Para las personas que utilizan el transporte público siempre hay dos o tres caminatas, más

el tiempo de recorrido y velocidad de circulación e interrupciones a la circulación como semáforos, el tiempo de traslado en transporte público toma hasta cuatro veces más que un viaje en motocicleta y hasta dos veces más que un viaje en auto.

En la figura 51 se muestran algunos de los recorridos que realizan personas con distintas condiciones de movilidad peatonal y con calles con diferentes características, en donde se puede apreciar que los recorridos y los tiempos serán desiguales dependiendo de las condiciones de cada uno de los usuarios y del estado en que se encuentren las banquetas y pavimentos. A pesar de todo el capital que se ha invertido en los últimos años para realizar proyectos como las ciclovías elevadas, la infraestructura de la colonia no cuenta con mantenimiento, con múltiples barreras, lo que se traduce en recorridos complicados para la población vulnerable.

Número	Ruta	Distancia	Tiempo	Persona	Condiciones de la calle
1	Recorrido a paradero de transporte	2 km	28 min	Adulto sin restricciones de movilidad peatonal	Calle con aceras estrechas y pavimentos en mal estado al interior de la colonia y vialidades para movilidad motorizada en buenas condiciones en las inmediaciones de la colonias
2	Recorrido a paradero de transporte	0.7 km	35 min	Adulto acompañado con niños con movilidad peatonal lenta	Calle sin aceras y pavimentos en condiciones regulares al interior de la colonia y vialidades en condiciones regulares al exterior de la colonia
3	Recorrido a miscelánea o tienda de víveres	0.81 km	32 min	Adulto de la tercera edad con restricciones de movilidad peatonal	Calle con aceras estrechas y pavimentos en malas condiciones
4	Recorrido a centro comercial	1.61 km	28 min	Adulto acompañado de niños con movilidad lenta	Calle con aceras estrechas y pavimentos en malas condiciones al interior de la colonia y vialidades en buenas condiciones al exterior de la colonia.

Figura 51. Cuadro de recorridos peatonales a proximidades de la colonia Las Lajas de acuerdo a distintos tipos de usuario.

Guevara (2019).

4.3 Percepción de los habitantes de la colonia Las Lajas sobre las condiciones actuales de movilidad peatonal

Con la finalidad de verificar los datos obtenidos durante esta investigación, se realizó una encuesta a los usuarios, para conocer su percepción respecto a las condiciones de movilidad peatonal al interior de la colonia Las Lajas y sus inmediaciones, los resultados de la aplicación del instrumento se describen a continuación.

Respecto a la edad de los usuarios el 47% tiene una edad entre 18 y 30 años, el 29.4 % se encuentra entre los 30 y 40 años y el 23.5% tiene entre 40 y 50 años, por ello se puede deducir que la población actual de la colonia Las Lajas es una población joven que ha reemplazado a los habitantes originales. El género de los encuestados fue 52.9 % mujeres y 47.1% hombres. También el 84.6% fueron habitantes de la colonia, 7.7% fueron visitantes y 7.7% vecinos de la colonia. Además 25% manifestó ser habitante de la colonia por más de 10 años, 25% ha vivido en Las Lajas entre 5 y 10 años, 31.3% entre 1 y 5 años y 6.3% menos de un año, 12.5% de los encuestados no respondieron a esta pregunta.

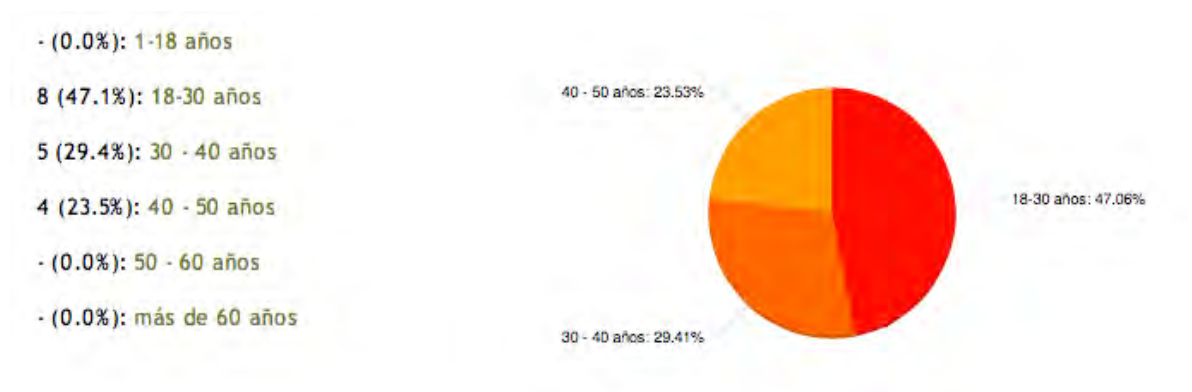


Figura 52. Edad de los encuestados.

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

En otro apartado el 33% de los habitantes tiene como principal destino el trabajo, 25% ir a la universidad, 8.3% realizar alguna actividad deportiva, así como 8% llevar a los hijos a la escuela y 25% realizar compras o abastecimiento dentro de las colonia y sus inmediaciones.

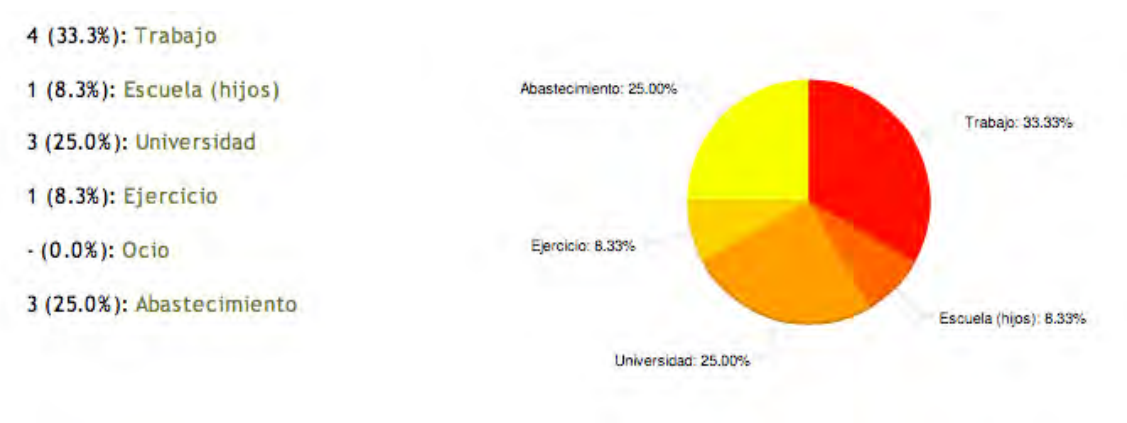


Figura 53. **Destinos de movilidad**

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

La distancia promedio para alcanzar estos destinos en el 33.3% de los casos es de entre 1 y 6 km, el mismo porcentaje recorre entre 1 y 6 km diariamente, un 16.7% se desplaza más de 10 km y el mismo porcentaje, menos de 1 km.

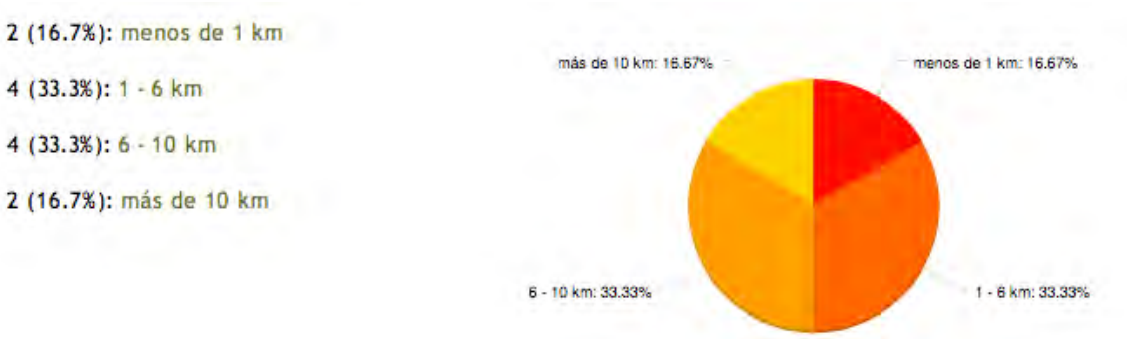


Figura 54. **Distancia para acceder a los destinos de movilidad**

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

El tiempo invertido para realizar estos traslados cotidianos se expresó de la siguiente manera, 8.33% invierte entre 1 - 1.5 horas, 50% entre 15 y 30 minutos, 25 % entre 1 y 15 minutos y 8.33% entre 1 hora y 1 hora y media.

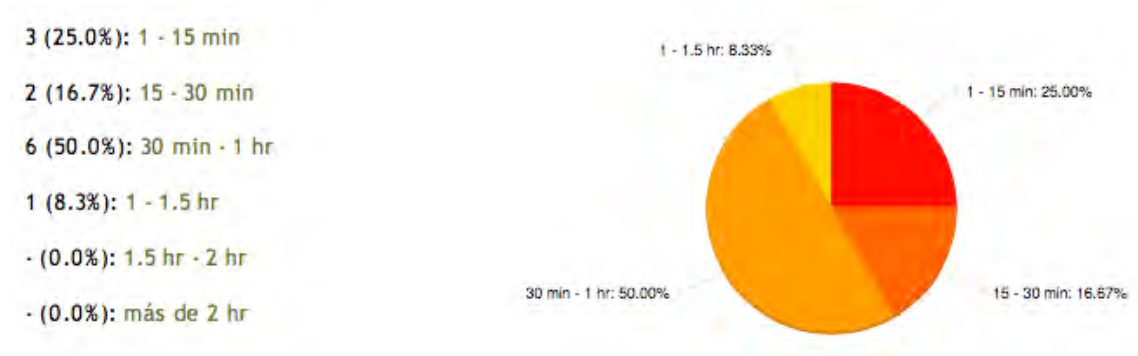


Figura 55. **Tiempo necesario para acceder a destinos de movilidad**

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

Por un lado, el principal medio de transporte utilizado para desplazarse dentro de la colonia es caminando lo que representó el 66.7%, seguido de la utilización del vehículo propio con un 25%, la bicicleta como medio de transporte sólo represento el 8.3%.

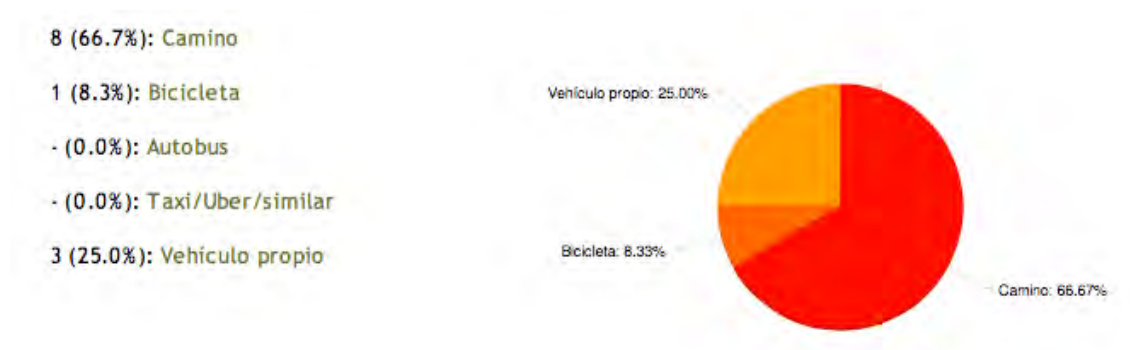


Figura 56. **Medio de transporte dentro de la colonia**

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

Por otro lado, el medio de transporte más utilizado para desplazarse fuera de la colonia es vehículo propio con un 50%, sin embargo el 41.7 % utiliza el transporte público, y 8.33% realiza este traslado caminando.

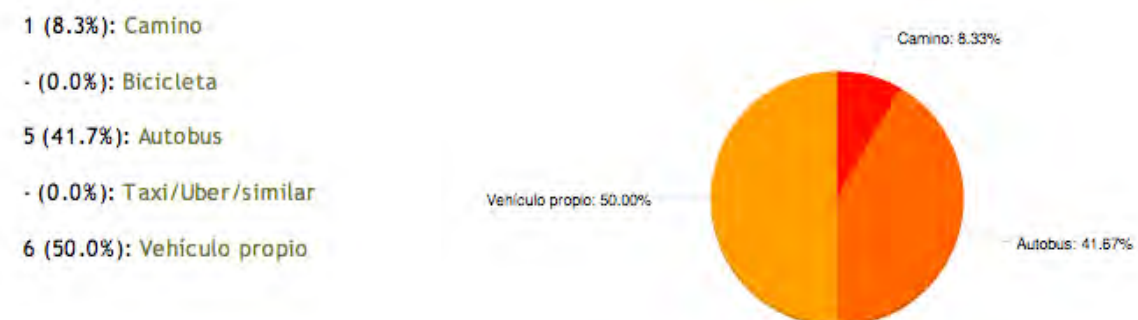


Figura 57. Medio de transporte fuera de la colonia

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019).

Finalmente se les pidió a los encuestados que evaluaran servicios como accesos, salidas y circulaciones peatonales, ciclista y vehiculares, estado de los pasos peatonales, banquetas, calles, ciclovías, paradas de autobuses, distancias a las paradas y comercios, señalética, áreas verdes e imagen y paisaje, en donde la media se encuentra entre malo y regular como se muestra en la tabla.



Figura 58. Evaluación de la infraestructura de movilidad en la colonia La Lajas

Elaboración propia utilizando onlineencuesta.com (2019)

El documento PDF con la encuesta completa puede consultarse en: bit.ly/2PKqxD8

4.5 Consecuencias de la fragmentación territorial

Como se ha expuesto a lo largo de esta investigación, la implementación de planes y programas de desarrollo a nivel estatal y municipal generaron una fragmentación territorial producto de la construcción de grandes avenidas primarias y de corredores urbanos de alto impacto, en complemento de una dotación de servicios que favorecen los espacios privados y exclusivos por encima de los públicos, algunos de los resultados de esta investigación fueron diagramados, como en la figura 59 que muestra la localización del sitio de estudio, junto con las vialidades que lo delimitan y los servicios e infraestructura que lo rodean, los cuales a pesar de encontrarse tan próximos son de difícil acceso para los peatones y población vulnerable.

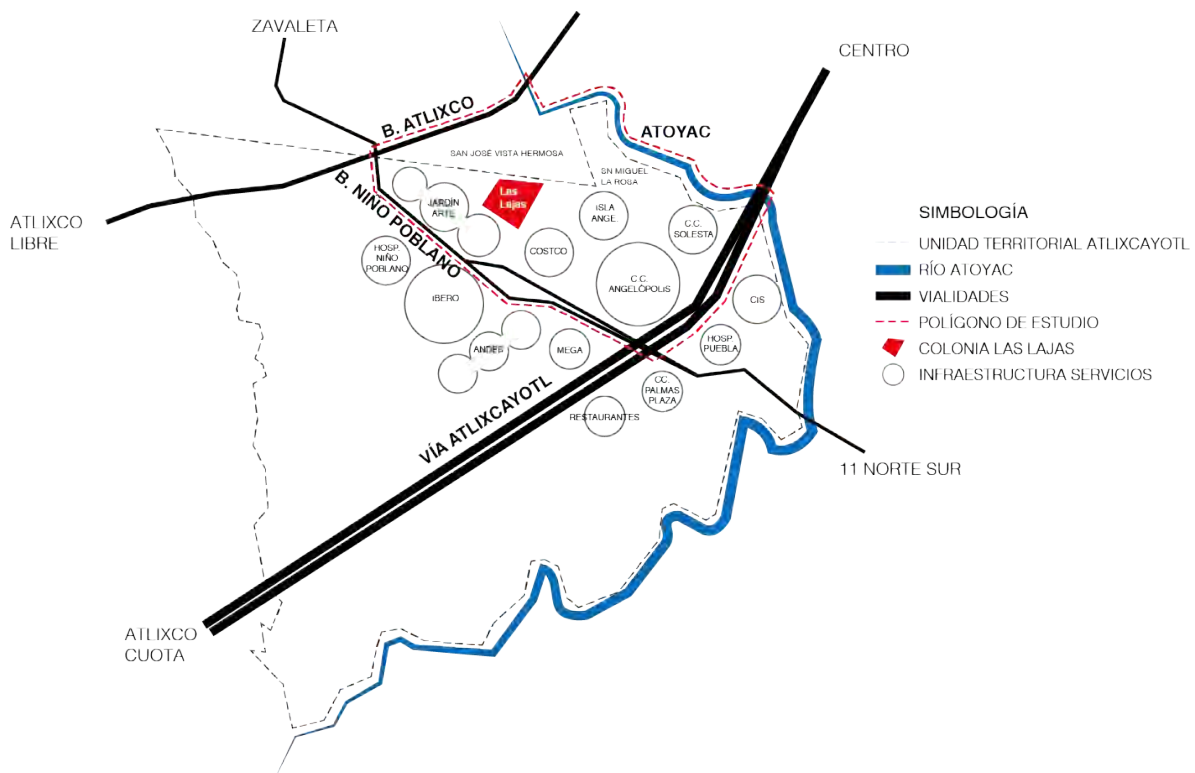


Figura 59. Esquema de localización del polígono de estudio, vialidades principales y equipamiento.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

En la figura 60 y 61 podemos observar las principales vialidades que han fragmentado el territorio configurando una serie de polígonos irregulares en todo el interior de la Unidad Territorial Atlixcáyotl y por consecuencia en la colonia Las Lajas, provocando un problema general de movilidad peatonal como se ha mostrado a lo largo de este capítulo.

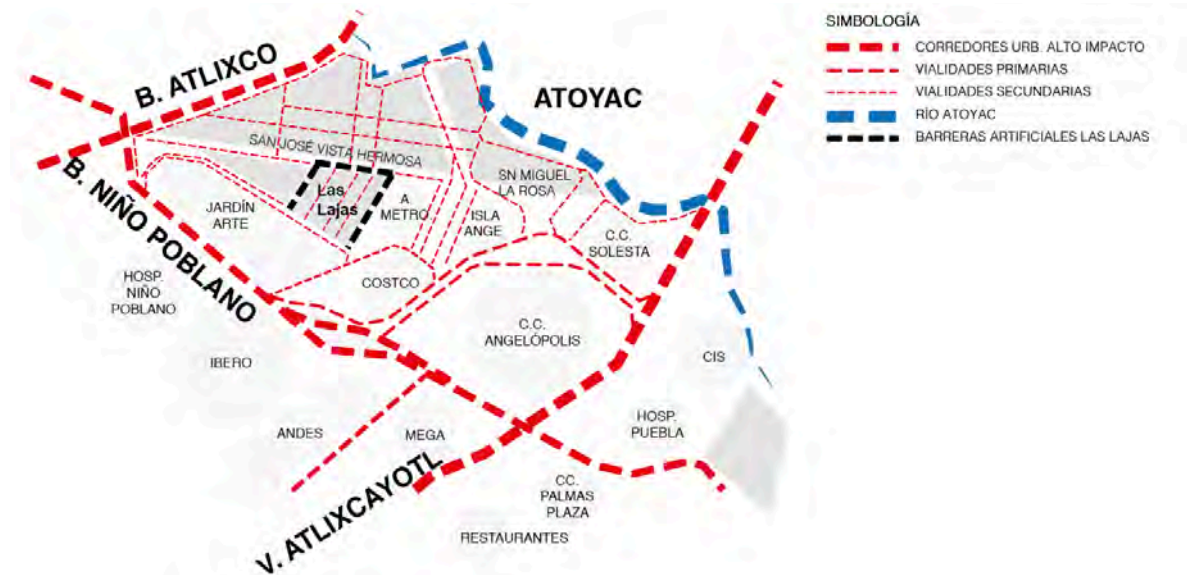


Figura 60. Esquema de vialidades y fragmentación territorial.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

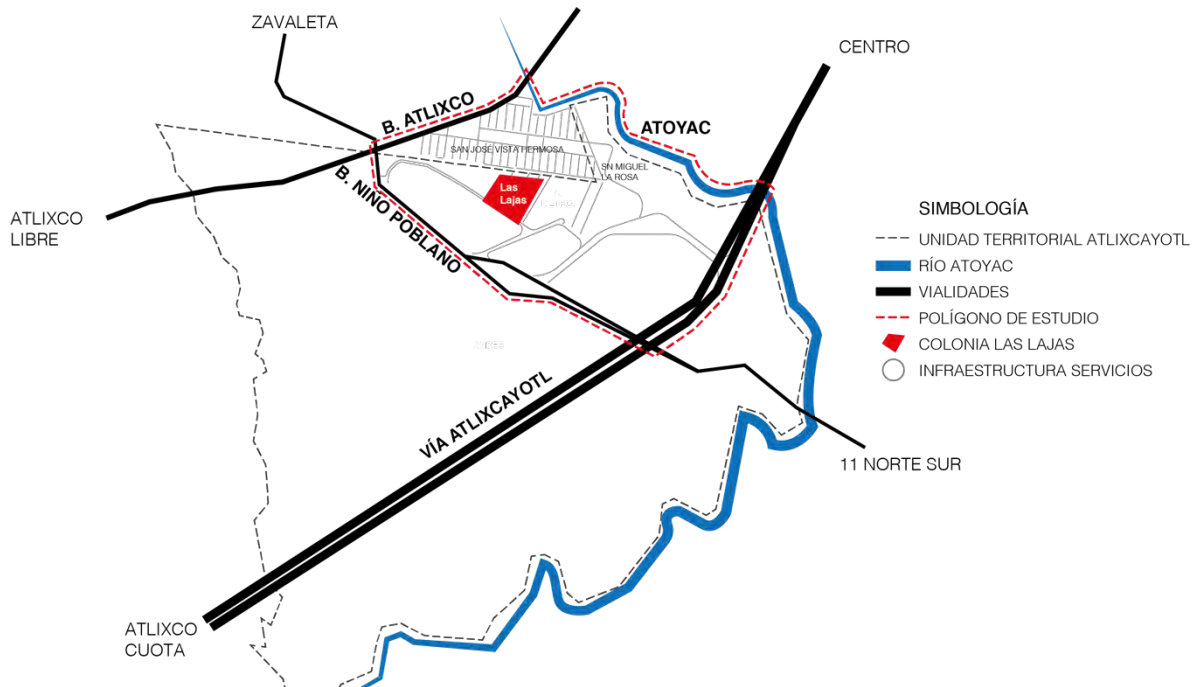


Figura 61. Esquema de vialidades actuales dentro de la Reserva Territorial Atlixcáyotl.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

A continuación en la figura 62 se muestra el tipo de equipamiento que se ha desarrollado en esta zona de la ciudad, siendo el comercio la actividad primordial, seguido de espacios de educación privada como la Universidad Iberoamericana de Puebla y el Instituto Andes y Colegio del Bosque. El espacio público existente está representado por el Jardín del Arte y el Parque Lineal, áreas inaccesibles para la mayoría de la población de la capital poblana por su ubicación y contexto social. El problema de movilidad presente responde al crecimiento simultáneo de este tipo de espacios privados y la necesidad de conectarlos por medio de vialidades que priorizan la movilidad motorizada y se olvidan totalmente del peatón y de la bicicleta y su necesidad de utilizar este espacio urbano.

También en la figura 63 podemos observar cómo los espacios inmediatos a la colonia Las Lajas son primordialmente de carácter privado, mostrando como toda esta infraestructura y despilfarro de recursos públicos se ha focalizado en la zona de Angelópolis, satisfaciendo las necesidades de un sector mínimo de la población. También podemos observar como las zonas de vivienda han quedado atrapadas entre el desarrollo de estos espacios comerciales y las avenidas creadas para conectarlos.

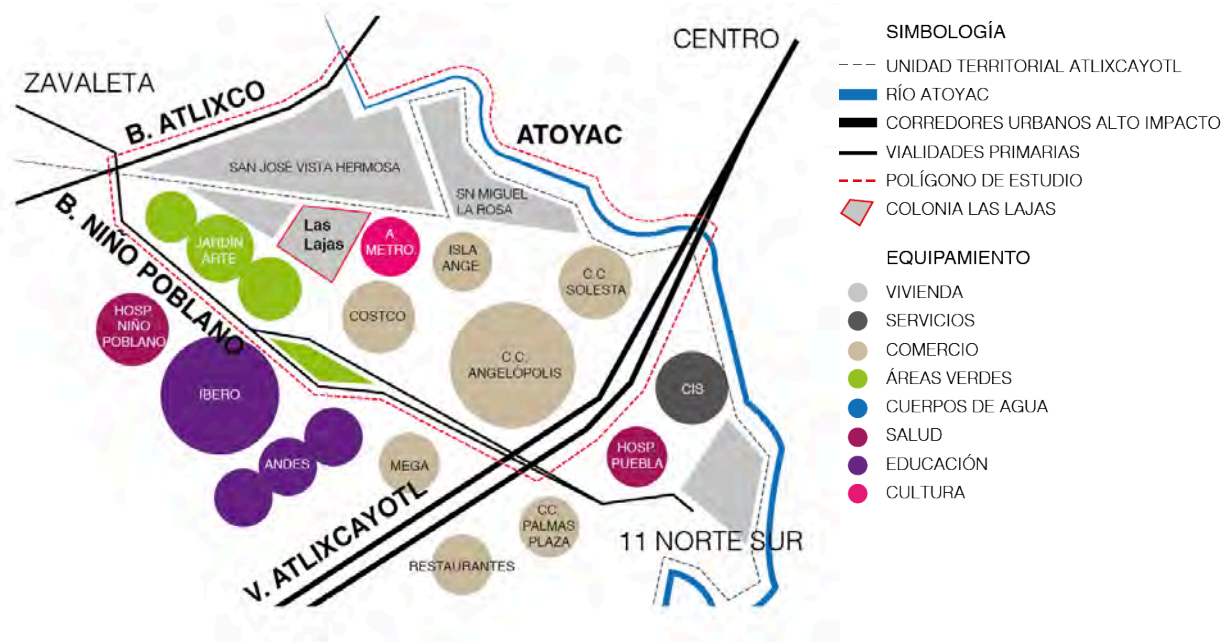


Figura 62. Esquema de equipamiento del polígono de estudio.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

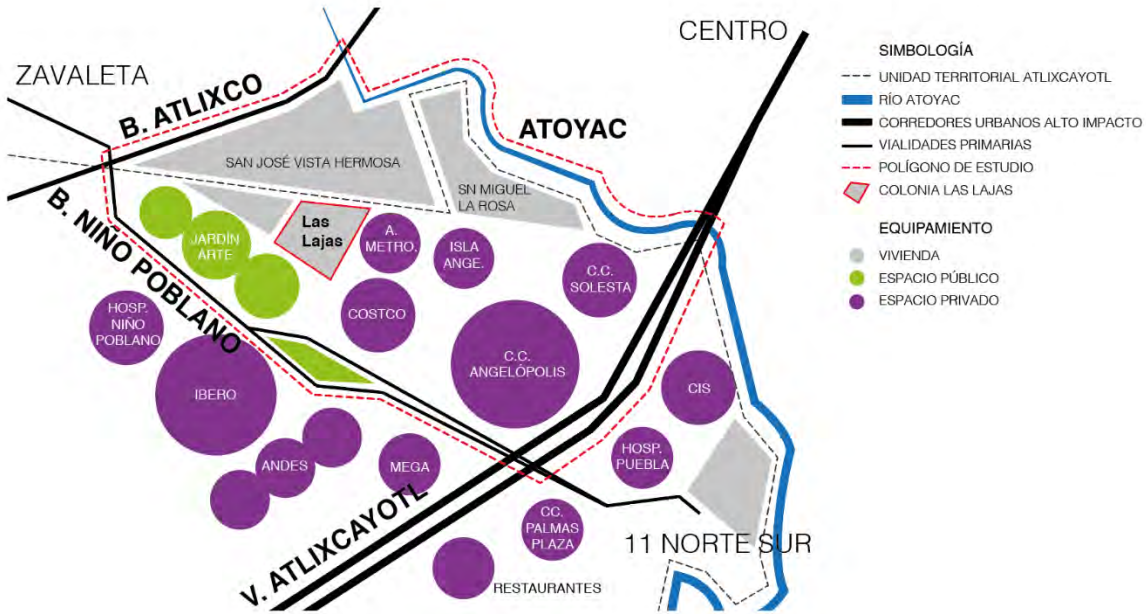


Figura 63. Esquema de polarización entre espacio público y espacio privado.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

En seguida la dotación de infraestructura para la zona de Angelópolis produjo una transformación en el territorio, como se muestra en la figura 64, el espacio fue fragmentado y ante la inclusión de vialidades se provocó que colonias como Las Lajas quedaran atrapadas y segregadas tanto al interior de ellas como del resto del contexto urbano.

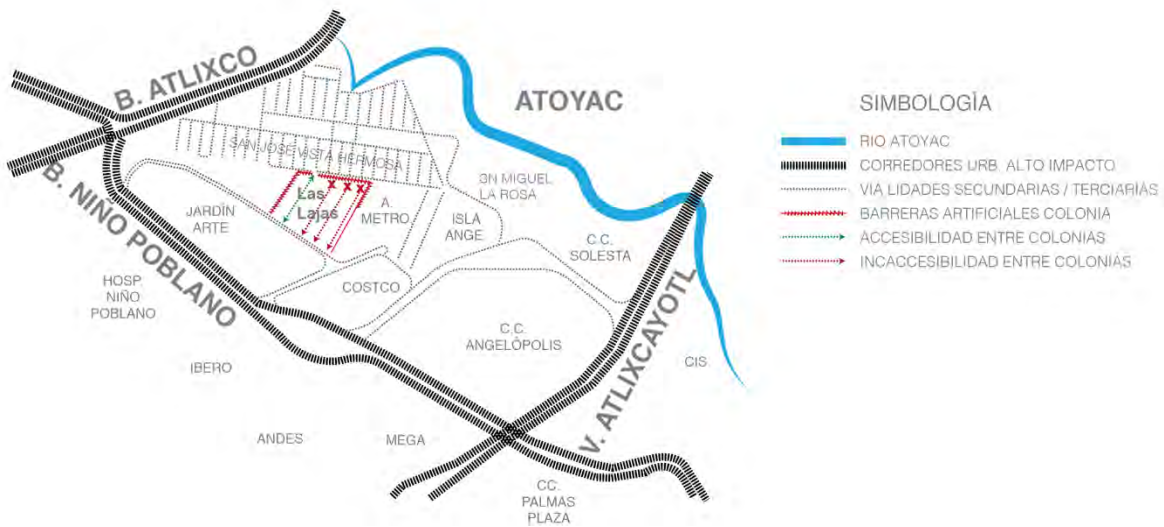


Figura 64. Esquema de vialidades, fragmentación socioespacial y arrinconamiento de la colonia Las Lajas. Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

Como se expresó al inicio del capítulo, producto de la actual fragmentación territorial, se produjeron una serie de barreras que han condicionado a los habitantes de la colonia Las Lajas a realizar recorridos peatonales excesivos para acceder a los principales servicios como paraderos de transporte público como se muestra en la figura 65.



Figura 65. Esquema de recorridos peatonales a paraderos de transporte público que deben realizar los habitantes de la colonia Las Lajas.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

Finalmente, en la figura 66 se presenta una propuesta esquemática de cómo poder mejorar la movilidad al interior de la colonia Las Lajas y sus inmediaciones considerando:

- Eliminación definitiva de barreras
- Favorecer la movilidad no motorizada
- Crear ejes de recorridos movilidad no motorizada
- Que el sitio y el entorno tengan una relación verdadera con el espacio público (Jardín de Arte)
- La movilidad no motorizada debe ser prioridad en la ciudad



Figura 66. Esquema alternativa propuesta para mejorar las condiciones de movilidad al interior y en las inmediaciones de la colonia Las Lajas.

Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google Earth y trabajo de campo (2019).

CONCLUSIONES

A través de los distintos ámbitos de estudio abordados en esta investigación se ha podido comprobar que la planificación urbana es fundamental para el desarrollo de la ciudad, en este caso, la Unidad Territorial Atlixcáyotl es un claro ejemplo de la influencia que tuvieron y continúan teniendo los planes y programas de desarrollo sobre el territorio. Documentos que en el discurso buscan alcanzar la competitividad de las ciudades de países en desarrollo como el nuestro, por medio de la dotación de infraestructura (principalmente vialidades) y el establecimiento de espacios privados y exclusivos en un sector específico de la ciudad, para simular que el resto de la ciudad posee las mismas características, lo cual evidentemente es una gran mentira.

La hipótesis y los objetivos de la tesis se han cumplido, al analizar las principales posturas teóricas que permitieron entender el problema de investigación desde una perspectiva global y contextualizarlo en una escala local, al describir los antecedentes históricos y examinar los instrumentos de planeación urbana implementados en la Unidad Territorial Atlixcáyotl, se demostró que estas fueron las causas que desencadenaron un proceso de transformación que fragmento el territorio, segregando a los habitantes de las colonias que se encuentran al interior de este polígono y provocando un grave problema de movilidad peatonal.

Es por estas razones que la planificación urbana es prioritaria ya que las consecuencias que estos instrumentos tienen en el territorio son severas y su inadecuada aplicación tiene una serie de costos elevados, no sólo económicos, sino principalmente humanos. Es por ello que los instrumentos de planeación urbana deben considerar las verdaderas necesidades de los habitantes y sobre todo deben aplicarse de acuerdo a los lineamientos establecidos en ellos, sin desviarse de su propósito original que es el del desarrollo integral de la ciudad y el espacio público, en los ámbitos: social, político, económico y medio ambiental entre otros y debe evitarse a toda costa que el desarrollo urbano en nuestro país continúe siendo una

empresa de los actores privados que han convertido el territorio y la necesidad de vivienda en un producto inmobiliario ausente de significado.

Hoy más que nunca necesitamos tomar acciones que regulen y sancionen la actividad inmobiliaria cuando no sea la adecuada y establecer los mecanismos que permitan un desarrollo territorial controlado y planificado, que atienda las demandas actuales y futuras de ciudades cuyo crecimiento es proporcional a sus problemática territorial.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcántara, E. (2010) Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá, Colombia: Corporación Andina de Fomento.
- Alonso, F. (2002) Libro Verde. La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Barcelona, España. Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Bauman, Z. (2017) La globalización. Consecuencias humanas. Ciudad de México. Fondo de Cultura Económica.
- Bazant, J. (2014). Planeación Urbana Estratégica. Métodos y técnicas de análisis. Ciudad de México: Trillas.
- Brenner, N., Peck, J. y Theodore, N. (2015). El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación, y políticas urbanas. Madrid, España. Observatorio Metropolitano de Madrid.
- Cabrera, V. (2015). Ciudad, Territorio y Patrimonio. Globalización, identidad y equipamiento. Universidad Iberoamericana Puebla. Puebla, México
- Cabrera, V. y Guerrero, J. (2008). La política de suelo en Puebla. La Reserva Territorial Quetzalcóatl Atlixcáyotl, fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva. Facultad de Arquitectura, Dirección de Fomento Editorial, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México.
- Cabrera, V. y Tenorio, L. (2006) Programa Angelópolis en la zona monumental de la ciudad de Puebla, México. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México.
- Calder, A. y Greenstein, R. (2001). Política de suelo, mercados inmobiliarios y segregación espacial urbana. En Mullahy, L. y Smolka, M. (Coord.), Perspectivas urbanas: Temas críticos en políticas de suelo en América Latina (pp. 329-335). Estados Unidos: Lincoln Institute of Land Policy.
- Carranza, J., Martínez, M. y Domínguez, D. (2018) El Nuevo Desarrollo Territorial, Sectores Urbanos Globalifílicos. Universidad Nacional Autónoma

de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C. Ciudad de México. México.

- Garza, G. y Schteingart, M. (2010). Desarrollo Urbano y Regional. Toluca, México. El Colegio de México.
- Greenstein, R., Sabatini, F., Smolka, M. (2000). Uso del suelo y desarrollo urbano. En Mullahy, L. y Smolka, M. (Coord.), Perspectivas urbanas: Temas críticos en políticas de suelo en América Latina (pp. 329-335). Estados Unidos: Lincoln Institute of Land Policy.
- Gutiérrez, A. (2019). Impactos socioterritoriales en las condiciones de movilidad por acciones gubernamentales en el barrio San Miguel La Rosa, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla, México.
- Hustwit, G. (Productor y director). (2011). Urbanized. United Kingdom: Swiss Dots Ltd.
- Iracheta, A. e Iracheta, J., Medina, S., Veloz, J., (2012). Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. México. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México y Centro Eure.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. Madrid, España. Gracel Asociados.
- Portilla, O. (2005) Política social: del Estado de Bienestar al Estado Neoliberal, las fallas recurrentes en su aplicación. Toluca, México. Universidad Autónoma del Estado de México.
- Prévôt Schapira, M. (2000). Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. Economía, Sociedad y Territorio, II (7), 405-431.
- Rosas, F., Rogel, I., Colin, K. (2016). Planeación metropolitana, políticas públicas y gobernanza territorial: Orígenes y fundamentos conceptuales en México. Universidad Autónoma del Estado de México
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (Año). Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos.

- Vázquez, Y. (2007). México y Puebla; del centro comercial a la ciudad. La construcción de nuevos territorios urbanos. TRACE 51 Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. Ciudad de México, México.
- Vélez, F. (2007). Planeación, Crecimiento Urbano y Cambio Social en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Puebla: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélez Pliego. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla, México.

ANEXOS

Anexo 1: Entrevista con Sr. José Flores

25 de octubre 2018

El audio original de esta entrevista esta disponible en: bit.ly/33dDicZ

Software itunes requerido.

Cuando pasaron la Ibero en el 1991 el único camino que había era el que está en medio del Parque del Arte, esa era la única calle que llegaba a Ibero, era la única calle que existía y todo lo demás era terreno, eran ejidos, bueno eso fue cuando nos pasamos a estudiar aquí a la Ibero; sólo estaba la Ibero y el otro colegio el Andes, entonces era el único camino que había que lo agarrabas en Bulevar Atlixco y que casi era terracería, estaba medio pavimentado y te llevaba hasta la Ibero y todo lo demás no existía, luego cuando nos pasamos a vivir aquí, lo primero no estaba pavimentada esta calle, esto era ejido y el único acceso era por el fraccionamiento (San José Vista Hermosa), no existía la barda esa, el primer colono fue el que está aquí enfrente que se llama Martino, este señor Martino, tiene o tenía una panadería aquí en el fraccionamiento Estrellas del Sur, él puso el drenaje, lo jaló del fraccionamiento, él hizo todo, el gobierno no hizo nada, él puso el drenaje y entonces cuando nos pasamos a vivir, le tenías que pedir permiso para conectarse a su drenaje, no era del municipio, no había servicios, es más la luz la puso él, él puso el transformador y había luz porque el señor este vino creo que son 3000 m2 aquí en donde está el salón de fiesta, era el jardín de este señor, fue el primero que vino, puso drenaje, puso luz, jaló los postes desde allá (San José Vista Hermosa), nosotros cuando llegamos esto era terracería, pues eso es la historia de cuando nos venimos a pasar y todo era ejido (1991). ¿Cuántos años habrá que pavimentamos? A bueno los ejidos aparte, cuando lo compramos nosotros los estaban expropiando, alguien del gobierno se quería quedar con todo esto, querían expropiar, es más el fraccionamiento que está aquí, donde están haciendo el edificio, ese fue tierra expropiada, lo expropió alguien que estaba en el gobierno y se lo quedó, porque se

lo expropió a otras personas (sus cuates se lo quedaron, creo que ya se quién es). Te digo todo ese fraccionamiento fue expropiado y todo esto se lo querían quedar, entonces cuando compramos nosotros el terreno, compramos ejido, si nos dijeron, sabes que, construye lo más rápido que puedas y lo que sea y vete a vivir allá, y así le hicimos todos los vecinos y ya viviendo acá ya no te podían expropiar y entonces ya con el tiempo, ya lo regularizamos, o sea tardo como seis años, nosotros no podíamos regularizar porque no aceptaban, no querían, ya luego aceptaron ¿fue por el CORET? Y ya se regularizó toda la zona, y ya regularizado fue cuando pusimos drenaje, agua, el gobierno se acercó y dividimos los gastos (pero casi lo pagamos nosotros) el pago era en tres partes, era el Gobierno del Estado, el Municipio y la tercera parte éramos nosotros, pero como siempre aquí en México, con los que quería el gobierno que hiciéramos las obras era carísimo, entonces casi salía lo mismo que si nosotros hubiéramos contratado una constructora privada y lo hubiéramos hecho, pero bueno, al final se hizo con la tripartita y ya se metió un drenaje decente, el agua.

Nosotros nos pasamos aquí en el 98, tardamos como seis años en pavimentar (casi al mismo tiempo de la regularización), antes nada más entrábamos por aquí, luego ya cuando hicieron las vialidades, los de San José también querían entrar por esta calle, aparte había más calles que estaban abiertas y luego todas las cerraron y la única que dejaron abierta fue está (Calle 15) nosotros, los de la calle (Calle15) cerramos este acceso porque ya empezó a haber mucho tráfico, porque obviamente cuando el fraccionamiento vio que estaba muy bien la salida por este lado, ellos querían que se quedará abierto el acceso y nosotros lo cerramos, lo peatonal se quedó abierto, es más hasta la fecha seguimos peleando para que se cierre, porque es peligroso, es más en esta calle roban mucho los coches porque hay dos salidas, ahora si San José ya está de acuerdo en cerrar.

-¿En el 98 ya existían las calles, ya estaban cerradas?

No estaban cerradas completamente, eran peatonales y está era la única por la que pasaban todos.

-De hecho en una calle o dos, quedan aún los remanentes de un arco de acceso peatonal, es decir había acceso peatonal, pero no vehicular, porque no estaba pavimentado todavía, ¿es correcto?

Estaban todas iguales, pero en esta es la única en la que pasaban coches, digamos para que ubiques, en ese entonces nosotros éramos como el traspatio del fraccionamiento y como aquí ya no había más, entonces no les importaba, o sea por aquí no entraban delincuentes, aquí se acababa Puebla, entonces no les importaba que estuviera abierto porque de aquí para allá, ya no había nada, y cuando empezó a haber cosas, entonces ya empezó a haber problemas de lo de la movilidad, como la gente va para allá y la gente viene ahora a meterse al fraccionamiento a robar y demás, es más lo tienen más peligroso ellos porque muchos vienen por acá, se meten a robar, porque aquí no tienen vigilancia, creo que es la única entrada que no tiene vigilancia

-Hay muchas casas de seguridad instaladas

En esta calle han robado en todas las casas, en la única que no han robado es en la nuestra, porque están los perros, pero si se han metido en todas las casas y tampoco en la de enfrente (Martino). Más o menos esa es la historia de la calle.
(9.30 min)

-Digamos del 98 para acá fue cuando se instalaron los servicios el gobierno se acercó a través de la CORET

También hubo pleito en la colonia cuando no sabíamos si éramos de Cholula o de Puebla, a bueno eso fue el primer pleito, el pleito realmente venía por Angelópolis y eso lo sé porque uno de los vecinos era contador del Centro Comercial y se pelearon muchos años esto porque ... quien se quedaba con el predial de acá se quedaba con el predial de Angelópolis y de toda esta zona y al final se lo quedo Puebla, aunque nosotros llegamos a pagar predial en Cholula, al principio los primeros años pagábamos en Cholula y luego ya en Puebla, era como Tierra de nadie esto, le hablabas a la policía de Puebla y nada a la policía de Cholula y nada, pero pasaban las dos basuras.

-Por ejemplo ustedes compraron a ejidatarios

Todo esto era ejido

-Gentrificación (remanentes habitantes reubicados, todavía existen algunas viviendas)

Nos está afectando a los dos porque al final este fraccionamiento de San José tiene caseta de vigilancia y te piden una identificación si entras, pero si entras caminando por aquí, puedes entrar, no hace mucho hablamos con la presidenta del fraccionamiento y si también ellos están preocupados porque mucha vigilancia pero se meten por aquí a robar, y las cámaras muy bien, pero ven al final ven al cuate que les robo y se salió por aquí y se fue y ya no lo agarraron, un plan que traíamos nosotros es poner una caseta de vigilancia aquí al inicio de la calle, porque esto al final es una cerrada, no afectas a nadie y poner una puerta peatonal y en las noches mínimo cerrarlo, porque si se ha vuelto ya como derecho de paso, hay mucha gente que vive en el fraccionamiento y tienen que cruzar para ir a las universidades, y hay mucha gente que vive en el fraccionamiento y cruzan para evitar ir a dar toda la vuelta, pero si cerrar mínimo en las noches

-Es el único paso peatonal entre el fraccionamiento y Las Lajas

Y sin vigilancia, porque entran por La Rosa y el del Bulevar Atlixco

-¿Hay alguna asociación de colonos?

Si hay una organización de esta calle, empezó por la pavimentada, fue el grupo que busco, hablo con el Gobierno Municipal y Estatal y el drenaje y todo, estamos en comunicación, tuvimos varias juntas con el Gobierno, entonces más o menos si estamos organizamos

-¿Y tienen contacto con los vecinos de las colonias aledañas?

Por lo menos con los de San José, sí. De la Rosa, nada

-Servicios, movilidad, abastecimiento ¿ustedes a dónde van?

La tiendita (San José Vista Hermosa) si vas en coche al Oxxo,

-¿Cuál es el Oxxo más cercano?

El de San José, en coche, pues mira yo normalmente voy a la Ibero, mejor me voy para el otro lado, sino tengo que ir a dar toda la vuelta, hay una tienda muy cerquita (San José) o la de la carnicería, escuela, está más cerca, si van en coche ya vamos a Mega o a otros súper(s) más grandes, pues a Costco vamos caminando

-¿Regularmente acceden a los servicios caminando?

A mí sí me gusta caminar, pero es peligroso

-¿Delincuencia?

Sí, asaltar, si vas al súper hay que venir cargando, vamos en coche, pues bueno si necesito tortillas voy a la tiendita, a la carnicería voy a la de acá (San José), pero si en general mejor en coche y vas al súper.

-Ciclovías, Jardín del Arte, ¿Lo ocupan?

Sí, andar en bici, desde aquí te puedes ir hasta La Vista sin un semáforo, te puedes ir al periférico, hasta a Cholula en bici, sin cruzar un semáforo, si es medio peligroso a ciertas horas pero en general está bien

-El parque lineal si funciona

Sí

-Si se llega a cerrar el acceso, con la caseta, se volvería más restringido, ya ahora si no habría ningún paso entre las colonias, si no hay paso entre las colonias ¿creen que sea posible?

Las dos colonias quieren, hay una vecina que ha roto la reja dos veces

-¿Cómo es que persiste el acceso, por qué todavía no se ha cerrado?

Por qué esa vecina no quiere, digamos es una vecina que no se deja (San José) en realidad. Que no se cerrará completamente, que se pusiera una puerta con llave, es más hace quince días a un coche le quitaron las 4 llantas, lo dejaron sobre dos tabiques como péndulo, o sea le están robando a todos, y no es el primer caso, hace un año mataron a un vecino aquí, venía del banco y lo mataron a las 3.00 de la tarde, no sé si recuerdas que hace unos años hubo un asalto fuerte en Sam's, la casa de seguridad de los ladrones estaba aquí en esta calle, entonces dejaron el coche en San José y se pasaron caminando, el mismo día llegaron unos judiciales, obviamente ya no había nadie.

-Inseguridad un tema relevante

Si cerramos el paso si perdemos, pero vale la pena porque ganamos en seguridad. De la Ibero no podías salir porque ahí era la carretera, entrabamos por el Bulevar Atlixco, es más donde esta Veana, ahí empezaba la Federal a Atlixco, las Cholula(s) ya están juntas.

Anexo 2: Entrevista con Sra. Guadalupe Tejada

24 de octubre 2019

Que no teníamos que juntarnos con los de allá

-Pero, ¿quiénes fueron, los de San José Vista Hermosa?

Este fraccionamiento (San José Vista Hermosa) tiene 45 años, y esto (Las Lajas) se formó después, era terreno ejidal y luego dijeron (vecinos de San José Vista Hermosa) como nos vamos a juntar con los de allá (Las Lajas) y comenzaron a poner bardas y cerraron ahí, pero los de allá (Las Lajas) se enojaron y dijeron nos tienen que dejar paso, porque ¿por dónde vamos a pasar? Tendríamos que ir a dar la vuelta hasta la Federal a Atlixco, fue cuando dejaron abierto ahí (Calle 15), pero sin paso de vehículo, y querían cerrar ahí también en donde está la escuela el bachiller y ahí sí hubo problemas, tuvo que intervenir la autoridad, y bueno dijeron que sólo iban a poner una “pluma”, total que quedó sin “pluma” y ahí sí fue paso de automóvil, porque pues los niños venían a la escuela y pues ¿por dónde iban a pasar?.

-Claro

Y ya se quedó así, el otro día tengo entendido que la presidenta de esta colonia (San José Vista Hermosa) ya no quería porque decía que de allá (Las Lajas) se venían los ladrones, nos hecha muchas pestes

-¿Usted es habitante de Las Lajas?

Sí, primero era de aquí (San José Vista Hermosa) y luego me fui para allá (Las Lajas) y agarraron y pusieron una barda, pero esa es una arbitrariedad, porque este paso está de hace 40 años y vinieron los de allá (Las Lajas) y lo tiraron, no dilató ni un día, taparon ese pedazo (único paso peatonal), lo pusieron los de Vista Hermosa, de hecho la presidenta que es medio especial, en la mañana lo pusieron y en la tarde lo tiraron y ya se quedó así y para mi opinión pues no se debe de cerrar ese paso, pero tampoco se debe abrir todo, porque todos lo que venimos de allá (Las Lajas), venimos a pie porque no tenemos ninguna tienda y aquí (San José Vista Hermosa) hay todo (carnicería, súper), para mi gusto así como está, por ejemplo el señor de la carnicería tiene una puerta particular que conecta ambas colonias, pero

es parte de su casa, y la última puerta es la de la calle 26 que casi da para el Auditorio Metropolitano y esa sí la cerraron, en ese tiempo según la casa que estaba para adentro era de un señor de la 28 de octubre que lo encarcelaron, y le pusieron la barda y no dejaron que la tiraran y también pusieron otra en la 18 y tampoco dejaron abrirla y está bien, a mi me beneficiaron, yo vivo en la 18 de Las Lajas y es un poquito de privacidad

-Pero por ejemplo ¿no se le hacen muy largos los recorridos de su calle hasta aquí? Hasta ahorita, para mí está bien, nada más que cada día va envejeciendo quien sabe que le podré decir en 5 años, (la posibilidad que se abra).

[...]

Bueno, todos estos (vecinos de Las Lajas) no eran dueños de los terrenos, ellos compraron después, el primero fue el Sr. Martino, que fue el primero que empezó a vivir de este lado (Las Lajas)

-¿Él puso el alumbrado y servicios?

No, no lo hizo él, él promovió, porque si hizo mucho, pero fue Cholula, porque pertenecíamos a San Andrés, porque todo esto lo expropiaron,

-Eso me dijeron, que eran terrenos ejidales que tuvieron que construir rápido, para no perder los terrenos

Yo por eso me fui para allá (Las Lajas), mi terreno era muy grande y como me lo iban a quitar, en la época del gobernador Bartlett Díaz, nos lo quería quitar pero a fuerza, porque fue cuando se empezó a formar Angelópolis.

[...]

Pues a mí que hay un paso sí, que este cerrado pues no, es el único paso que hay, el otro paso pues se tiene que ir por la CFE, llega uno a la "Rueda" y ese es el otro paso (San Miguel La Rosa), uno que vive por aquí ya se acostumbro, yo ya me acostumbre, si no hubiera tanto robo o asalto, a lo mejor si dijera pues que abran, pero aquí en esta calle a esta hora, mataron a un vecino [...] para tomar el camión para venir para acá tenemos varios, pasa el CREE, el Azteca, sobre la Vía Atlxícáyotl y todos por allá, así que yo tengo que caminar desde aquí de Las Lajas hasta la Vía Atlxícáyotl para tomar el camión.

-Y más o menos ¿cuánto tiempo se toma en hacer ese recorrido?

15 minutos, da flojerita, pero uno dice pues tengo que ir, ya no puede ser de noche porque sale algún ladroncillo por ahí, por aquí hace falta transporte, uno se va acostumbrando, según lo que uno lleve de dinero, toma uno o dos camiones, la mayoría no se preocupa porque tiene automóvil.