

# Transporte o seguridad, hilos de los que pende la fragilidad del Centro Histórico de Puebla

El Ciudadano · 19 de septiembre de 2021

*Más de 80% del transporte transita por el Centro Histórico; a pesar de la modernización, opera de manera monocentrista*



Por Anaid Piñas

**Puebla, 19 de septiembre de 2021.** Han pasado cuatro años desde que un terremoto de 7.1 grados sacudió la parte sur y centro de la República Mexicana. La memoria de la tierra hizo que sucediera justo 32 años después del sismo más violento en la historia del país (19 de septiembre de 1985).

En Puebla aún perduran los daños estructurales en edificios históricos de mampostería, mismos que ya estaban deteriorados por las vibraciones que el transporte público provoca a diario, pues sigue concentrado en el primer cuadro de la ciudad.

El problema se agravó tras la puesta en marcha de la línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), la cual obligó a enviar más rutas de transporte público a un de por sí saturado Centro Histórico.

## Declaratoria de emergencia

El movimiento telúrico del martes 19 de septiembre de 2017 tuvo como epicentro los límites entre los estados de Puebla y Morelos, dejó 369 muertes, 46 de ellas en la entidad, y cientos de daños materiales.

Semanas después, y debido a la magnitud del desastre, **el 27 de septiembre de ese año fue publicada la Declaratoria de Emergencia Extraordinaria en 112 municipios de la entidad** en el Diario Oficial de la Federación (DOF).

**Puedes leer: Sismo del 7 de septiembre arroja saldo blanco en Puebla**

**Una de las partes más afectadas de la capital fue el Centro Histórico, ya que las casonas y construcciones emblemáticas, como la Catedral que data de los siglos XVI y XVII, se vieron seriamente afectadas;** sin embargo, no se concluyó con la restauración de los inmuebles por varios factores: los supuestos señalamientos de corrupción en la operación del programa de reconstrucción en contra del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) Puebla, **la falta de claridad en la entrega de recursos federales y el miedo a perder la distinción de Patrimonio Cultural** de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco, por sus siglas en inglés) otorgada el 11 de diciembre de 1987.

## Autoridades desatienden problema

**“Lo que tuvimos luego del sismo fue una falta de respuesta por parte del gobierno del estado y por parte de la Federación.** Los edificios antiguos son muy caros para restaurar y se tienen que hacer con lineamientos del INAH. **Con el sismo el Centro se deshabitó aún más, pues muchos dueños decidieron vender.** También vimos como dada la crisis los nuevos compradores destruyeron esos edificios por dentro; y sólo dejaron las fachadas dañadas o quitaron los edificios completamente a pesar de ser parte del Centro Histórico. **La Comisión Nacional de Vivienda (Conavi) es la única que en la actualidad ha hecho un esfuerzo por resolver el problema”**, relató Deni Gamboa, fundadora del colectivo Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras (FFyL) de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP).

## ¿Cuáles son las condiciones actuales de la movilidad en el centro histórico de Puebla?

"Los desplazamientos de la población desde la periferia hacia el centro urbano, y en particular hacia el CH, indican que el proceso de expansión física de la ciudad presenta todavía rasgos de concentración radial en la oferta de los servicios públicos de transporte, resultado de un **patrón de ciudad mononuclear**. Lo cual no corresponde con la tendencia de descentralización de equipamiento y servicios observada en la ciudad en las últimas tres décadas." (PPDUSCHMP, 98)

El 84% de las rutas de transporte público urbano y metropolitano transitan por alguna calle del CH. (ST, 2017)



Ej. Líneas de Deseo de viajes (Trabajo) Mas de 150 viajes

Fuente: PSMZMCP, 17, 2011

Imagen cortesía de colectivo Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras

**Para salvaguardar la integridad de todas las propiedades (179) y calles dañadas se determinó retirar el transporte público del Centro Histórico**, pues de acuerdo con la Asociación Nacional de Estudiantes de Diseño, Urbanismo y Planeación (**ANEDUP**); así como con la Ley de Movilidad Segura y Sustentable del Estado de Puebla, **había calles muy saturadas de vehículos, lo que provocaba vibraciones ponían en riesgo a los habitantes de la zona.**

Las unidades del transporte público se aglomeran en las esquinas. Foto: Humberto Aguirre.

## Vibración daña construcciones

En el reporte *Traffic Vibrations in Buildings*, se explica que **la vibración es un problema frecuente que daña las construcciones con el paso del tiempo**. Las fuentes internas más comunes son electrodomésticos, sistemas de aire acondicionado, ascensores y un alto flujo de personas. **Las fuentes externas incluyen terremotos, viento, obras de construcción, tráfico vehicular y paso de transporte público.**

**Las causadas por el tráfico vehicular pueden generar daños en las edificaciones cercanas y pueden ser importantes en función del nivel de amplitud de las vibraciones**, el cual depende, entre otros aspectos, de las características de los suelos.

**De acuerdo con un estudio realizado en 2017 por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) del Ayuntamiento de Puebla, existen 234 rutas de transporte público a nivel municipal, de las cuales 208 tocan algún momento la zona Centro, es decir, el 88 por ciento de las rutas pasan por el Centro Histórico.**

**Te puede interesar: «Movilidad en Puebla, una injusticia social»; colectivos protestan en exigencia de espacios seguros**

“El transporte público ha sido dañino para el Centro Histórico desde hace mucho tiempo. La ciudad de Puebla era pequeña hasta antes de los años setenta y era el lugar donde estaban las escuelas, los centros de trabajos. Ya para los ochentas se convierte en una ciudad policéntrica, ya con más espacios y lugares a los que la gente desea ir. Antes tenía sentido que todo el transporte llegara al centro, pero a pesar de la modernización el transporte sigue operando de manera monocéntrica. Más del 80 por ciento transita por el Centro Histórico, lo que genera contaminación y vibraciones causadas por los vehículos pesados”

*Deni Gamboa*

*Colectivo Espacio Público*

Imagen cortesía de colectivo Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras

Sin embargo, a pesar del peligro que representaba tener rutas de transporte circulando en cerca de las construcciones afectadas, **en 2018 todas volvieron a circular por la zona para desahogar el bulevar 5 de Mayo, por la puesta en marcha de la Línea 3 de la RUTA** priorizando el retorno

económico que representaba la obra sobre la integridad de las casonas, edificios históricos, inmuebles religiosos y más aún, la seguridad de los habitantes.

## Colapso del Centro Histórico

Fuera del sismo, **el paso de vehículos pesados representa un deterioro para los inmuebles y calles del primer cuadro de la ciudad**, pues de acuerdo con el Programa Parcial de Desarrollo Urbano Sustentable de Centro Histórico de Municipio de Puebla, publicado en 2015, **tenía entre sus criterios de protección del patrimonio histórico resguardar la zona Centro contra la contaminación, el ruido y las vibraciones causadas especialmente por el tráfico intenso.**

También denunciaba que las rutas de transporte que cruzan o se dirigen a la Zona de Monumentos prácticamente eran las urbanas y suburbanas, en algunos casos hasta las foráneas, **agravando las dificultades de movilidad y propiciando la producción de emisiones de energía térmica, electromagnética, sonora, así como vibraciones perjudiciales.**

**También puedes leer: [Transporte público ignora el reglamento de tránsito](#)**

El texto destaca que con respecto a la vivienda, existe preeminencia de la vivienda unifamiliar en la estructura general; en segundo lugar, la vivienda tipo departamento y en tercero las agrupadas bajo la modalidad de vecindad, sobre todo en las denominadas casonas.

**“Cuando ocurrió el sismo en 2017, el Centro Histórico colapsó porque se cerraron varias calles y el transporte público no podía pasar, ¿por qué?, porque se generaban muchísimas vibraciones y muchos de los edificios estaban dañados por las vibraciones del sismo y luego se siguieron dañando por el tráfico de vehículos. Ese daño ahora es innecesario, pues las personas ya no necesitan venir al centro para cumplir con sus actividades cotidianas”,** lamentó Deni Gamboa.

## 2017: medida intrascendente

En noviembre de 2017, el entonces gobernador del estado, Antonio Gali Fayad, anunció que **el servicio de transporte público en calles del Centro Histórico sería suspendido**, debido a que las vibraciones provocadas por el peso de las unidades continuarían dañando los inmuebles del primer cuadro de la ciudad.

**La medida impactó a la actividad comercial de la zona**, por lo que Sebastián Serrano, integrante del Colegio de Ingenieros de Estado de Puebla, consideró necesario permitir el regreso de las rutas.

La línea 3 de RUTA cruza el bulevar 5 de Mayo. Foto: Agencia Enfoque.

## **2018: rueda RUTA 3**

**El 14 de noviembre de 2018 iniciaron las operaciones de la Línea 3 de la RUTA.** Su trayecto consta de 15.3 kilómetros, desde bulevar Valsequillo y Periférico Ecológico hasta la Central de Autobuses de Puebla (CAPU).

**El proyecto fue denunciado por irregularidades desde el inicio,** ya que la firma que ganó la licitación para construirla, Corporativo De Pavimentos Ac20 S.A. De C.V., era una empresa nacida en el sexenio del exgobernador Rafael Moreno Valle.

**Las 72 unidades a gas natural modificaron de nuevo la distribución de 83 rutas del transporte público** en el Centro Histórico, al prohibir la circulación de camiones de pasajeros en el bulevar 5 de Mayo.

Imagen cortesía de colectivo Espacio Público Facultad de Filosofía y Letras

A finales de año **se presentó un plan de trabajo que evidenciaba la mala planeación y exceso de rutas de transporte** (248) **que pasaban por el Centro Histórico y zonas metropolitanas**, por lo que se solicitó a las nuevas autoridades municipales, en este caso la presidenta municipal Claudia Rivera Vivanco, reorganizar el transporte en forma de retícula.

## 2019: reordenan derrotero

El gobierno del estado **reordenó los itinerarios de rutas del transporte público, poniendo énfasis en sobre las calles 10, 12 y 14 Oriente-Poniente**, siguiendo la misma dinámica que se estableció en el 2017 por el sismo.

Las unidades que recorrían la 14 Oriente tendrían que ir por la 4 Norte, la 20 Oriente y la 22 Oriente hasta la 9 Norte. En sentido contrario, irían por la 7 Norte y la 20 Oriente hasta el Parque de San José.

## 2020: inicio de la pandemia

Como una medida para evitar la aglomeración de personas en la zona monumental y reducir los contagios por COVID-19, el **Ayuntamiento de Puebla cerró algunas calles del Centro Histórico al tránsito vehicular, provocando la variación de derroteros en el transporte público.**

**Las rutas que circulaban, por ejemplo, sobre la 12 y 14 Oriente-Poniente comenzaron a hacerlo por la 18 Oriente-Poniente.** Las unidades que transitaban sobre la 10 y 16 de Poniente-Oriente, irían sobre la 20 Poniente- Oriente; dejando cerrados los accesos a las calles 3 y 7 norte.

Distribución de las rutas de transporte público antes del sismo de 2017.

**El transporte que circulaban sobre la 7 y 9 Norte-Sur, se pasó a la 15 y 17 Norte-Sur.** Las vialidades 11 y 13 Oriente-Poniente quedaron libres de restricciones.

Las rutas que modificaron su derrotero fueron: 1, 5, 8, 9, 12, 19, 20, 21, 24, 25, 27, 35, 37,38, 41, 44, 46, 52, 58, 65, 67, 11 A, 11 B, 11 C, 12 A, 14 A, 2000, 23 A, 26 A, 26 B, 27 A, 2 A, 30 A, 38 A, 3 A, 54 A, 64 A, 64 B, 64 C, 68 A, 68 B, 68 C, 6 A, 7 A, Autobuses Puebla-Tlaxcala-Calpulalpan, Azteca A, Azteca B, Azteca C y CSJ.

## **2021: todo sigue igual**

**Hasta la fecha el transporte público sigue circulando en las zonas que cuentan con reportes de afectación por el sismo del 2017**, sin que el hecho se regule o modifique de manera definitiva, pues el cambio en los derroteros continúa adaptándose según las autoridades en turno.

A finales de junio de este año, **el Ayuntamiento de Puebla anunció obras de mantenimiento a 294 casonas del Centro Histórico** con categoría histórica, artística, comercial y residenciales para incorporarse al Programa de Mejoramiento de Fachadas.

Añadió que los trabajos se realizarían por la Dirección de Programas Sociales de la Secretaría de Bienestar, la cual **censó a los propietarios de los 64 inmuebles beneficiados**; sin embargo, **para mitigar este tipo de problemas socio-políticos se necesita algo más que yeso y pintura.**



Mientras tanto, **las casonas del Centro Histórico siguen sufriendo deterioros por el tránsito diario de cientos de unidades del transporte público** sin que se contemple una solución a corto plazo por parte de las autoridades, tanto estatales como municipales.

FOTO PRINCIPAL: Humberto Aguirre/[EL CIUDADANO](#)

**Recuerda suscribirte a nuestro boletín**

➔  [bit.ly/2T7KNTl](https://bit.ly/2T7KNTl)

 [elciudadano.com](mailto:elciudadano.com)

---

Fuente: [El Ciudadano](#)