

Centro urbano y patrimonio monumental en la ciudad de Puebla

*Patrice Melé**

Introducción

Este texto** se propone estudiar la relación entre centro histórico, zona monumental, patrimonio y crecimiento urbano; para ello es necesario referirse al crecimiento histórico así como a las modificaciones en el uso del suelo, del espacio central y al impacto de las políticas urbanas actualmente aplicadas en la zona monumental de la ciudad de Puebla.

Consideramos que la identidad de un espacio urbano es más que la suma de todas sus partes, más que la suma de todos los edificios que lo integran. La identidad de un espacio urbano depende también del conjunto de la ciudad y de su estructura urbana. En el caso de las zonas monumentales, que casi siempre ocupan lugares céntricos y constituyen el casco urbano histórico de una ciudad, la importancia de esas influencias exteriores es todavía mayor. El espacio histórico y los monumentos y edificios que lo componen están bajo la presión de flujos mayores cuanto más grande es la ciudad.

Aunque la zona monumental de Puebla es la imagen y el reflejo de un tiempo en el cual ésta fue la segunda ciudad del país, actualmente este espacio vive un proceso de degradación bajo la presión de un crecimiento urbano muy rápido.

Las políticas de remodelación del centro se enfrentan a los retos de preservar el patrimonio monumental y, al mismo tiempo, de reorganizar el centralismo urbano, es decir el corazón de la vida y de la estructura urbana de la ciudad.

* Investigador de la División de Estudios Geográficos - Mapoteca "Dr. Jorge A. Vivó" ICUAP - Miembro del CREDAL.

** Este trabajo retoma una ponencia presentada en el VII Symposium Internacional de Conservación del Patrimonio Monumental, ICOMOS, U.A.P., Puebla, 1º de octubre de 1986.

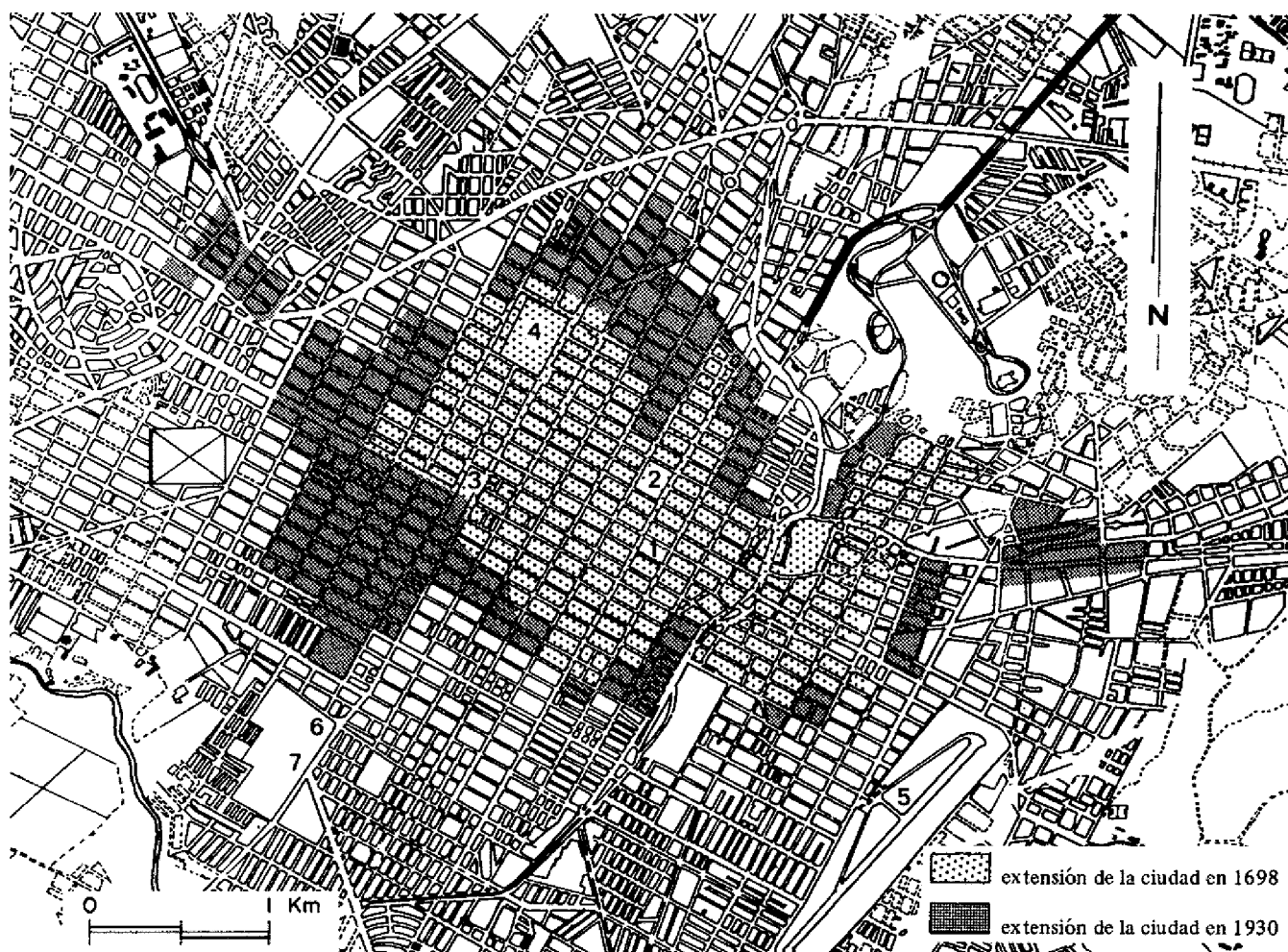
Crecimiento urbano y centro histórico

En abril de 1531, fracasó la primera tentativa de fundación de la ciudad de Puebla. Los pobladores se habían asentado al este del río San Francisco, pero las numerosas inundaciones les obligaron, cinco meses más tarde, a trasladarse del otro lado del río, a poca distancia del sitio inicial. La ciudad quedó establecida en una zona que por presentar una pendiente muy leve hacia el río, contaba con un drenaje natural y estaba a salvo de las inundaciones. Paralelamente al decidir algunos fundadores permanecer en el lugar de origen, se formó allí uno de los primeros barrios de la ciudad: el Alto San Francisco.¹

Hasta principios del siglo XIX la ciudad de Puebla creció dentro del trazado colonial; no existen mapas de este trazado, pues el primer libro de Cabildo de la ciudad de Puebla se perdió. La primera representación cartográfica de la ciudad de Puebla que se puede utilizar data de 1698.² Sin embargo la delimitación original del plano reticular integraba espacios utilizados como huertas o reservados a la urbanización futura. Nuevas cuadras aparecen a principios del siglo XIX y sobre todo a principios del siglo XX; en esta época se densifican también los barrios de las afueras de la ciudad, a los lados de las carreteras que van a Cholula o a Amozoc.

Desde finales del siglo XIX la alta burguesía local empieza a abandonar sus antiguas casonas "coloniales" del centro y construye alrededor de la ciudad casas de dos o tres pisos en medio de un jardín amplio o con una fachada que da a la calle; de esta forma se conformaron las últimas cuadras del tejido urbano.

Hacia 1920, el crecimiento de la ciudad era debido principalmente a la densificación del espacio urbano histórico o a construcciones periféricas aisladas que po-



1. Zócalo; 2. mercado La Victoria; 3. Paseo Bravo; 4. ex estación de ferrocarril; 5. ex aeropuerto; 6. panteón municipal; 7. panteón francés.

Mapa 1: Puebla, mancha urbana y ciudad histórica.

co a poco formaban nuevas cuadras que se fueron integrando al perímetro urbano. Las colonias Humboldt y Humboldt Sur se formaron en 1920 como prolongación de la mancha urbana en el sur de la ciudad. En los años de 1930, sucede igual con la colonia Santa María y con el fraccionamiento San Francisco. Esos primeros fraccionamientos adoptaron todos el plano reticular y se integraron rápidamente al casco urbano. Esos nuevos espacios urbanos representaban la oportunidad para que una pequeña clase media, de recién formación, reproducesse el modo de vida periurbano de la burguesía local. Un mapa del crecimiento urbano entre 1698 y 1930³ muestra la reducida superficie afectada por éste en ese periodo.

A partir de 1940 y de la publicación de la ley municipal de fraccionamientos,⁴ apareció una distinción importante entre lo que hoy se llama el centro histórico (o casco urbano colonial) y el resto del espacio urbano, resultado del nuevo crecimiento periférico.

El fraccionamiento La Paz fue inaugurado en 1947 sobre un cerro, lejos del centro tradicional de la ciudad, en dirección a Cholula. Su ubicación muy particular y su trazado concéntrico, único en Puebla, permitieron que este nuevo fraccionamiento fuera distinguido inmediatamente en el plano de la ciudad y constituyera la primera modificación importante en el trazado urbano.

Los promotores deseaban crear un nuevo espacio residencial. El fraccionamiento es definido, en la publi-

dad difundida en esa época, como una "nueva ciudad jardín". Se delimitaron 1831 lotes. Como la parte superior del cerro constituyó, durante varios años, una de las zonas más residenciales de la ciudad, desde ese entonces el centro o su periferia inmediata dejaron de ser la única zona residencial de prestigio de la ciudad de Puebla.

Esta "nueva ciudad" se localiza al final de lo que hoy es la avenida Juárez; al otro extremo de esta avenida se habían implantado algunas casas importantes de las familias burguesas que desde finales del siglo XIX habían abandonado el centro. La avenida entre el fraccionamiento y la ciudad llegó a ser uno de los nuevos espacios de concentración comercial, terciaria (bancos, médicos, oficinas) y de recreo (restaurantes, cines, centros nocturnos).

No nos interesa aquí hacer un resumen sobre el crecimiento urbano de la ciudad sino mostrar cómo aparece una disociación entre el centro urbano como traza colonial y los nuevos espacios de crecimiento a partir de principios del siglo XX. El centro pierde en esta época la función exclusiva de residencia de clases altas, proceso que va a generalizarse con el desarrollo de otros fraccionamientos (algunos de lujo y otros destinados a las clases medias-altas).

El crecimiento urbano, la extensión y diferenciación de la mancha urbana, permiten distinguir centro urbano y casco urbano histórico puesto que el centro no puede ser definido sino a partir de su periferia. Pasamos entonces de una ciudad colonial organizada entre centro (traza) español y barrios indígenas a una identificación de todo el espacio histórico como centro urbano histórico de la ciudad a partir del resto de la mancha urbana y de las modificaciones en el plano reticular.

La estructura urbana, modificaciones y diferenciación interna del centro histórico

Aunque hemos visto que podemos considerar toda la extensión de la ciudad en 1920 como centro histórico actual, éste no está constituido por un espacio homogéneo sino por uno fuertemente diferenciado.⁵

La ciudad colonial tal como fue trazada por los españoles estaba construida a partir de la plaza mayor alrededor de la cual se previeron, desde la fundación, reservas para servicios públicos y religiosos. La plaza fue también el lugar donde se estableció el tianguis. La plaza constituyó el centro religioso, administrativo, comercial, judicial y simbólico de la ciudad colonial. El resto de la ciudad se organizaba alrededor de ésta mediante dos ejes constituidos por las calles hoy llamadas 16 de

Septiembre - 5 de Mayo y Reforma - Maximino Avila Camacho.

Sin embargo, la diferenciación fundamental en la estructura urbana colonial no residía entre la plaza y el resto del espacio, sino entre la traza reservada a los españoles y los barrios asignados a los indígenas. Se puede definir esquemáticamente la traza española de la época colonial como el espacio delimitado por las calles 9 Norte-Sur, 14 Oriente-Poniente, río San Francisco, y 15 Poniente-Oriente.⁶ Esta traza no constituía una zona exclusivamente habitada por españoles o mestizos, ya que numerosos actos de cabildo que solicitaban a los indígenas regresar a sus barrios, confirmaban la presencia de éstos en la traza. Además, excepcionalmente, algunos españoles o mestizos escogían vivir en los barrios. La diferenciación traza/barrios representó sin embargo la base de la estructura urbana de la ciudad colonial.

Se debe añadir, como lo habíamos visto, que en el interior de la traza la densidad de construcción era poca y que la densificación de los terrenos ocupados por huertas y reservas territoriales no se efectuaría completamente sino hasta finales del siglo XIX.

Otro aspecto importante de la ciudad colonial de Puebla fue el poder urbano de las órdenes eclesiásticas. Según un padrón de 1832, los eclesiásticos poseían 1420 casas de las 2965 censadas en la ciudad, o sea el 47.8% del total de las casas.⁷ Esas casas representaban por una parte el patrimonio propio dedicado al uso religioso (iglesias y conventos) pero también, por otra parte, eran casas adquiridas por medio de hipotecas, donaciones o renta. En efecto, las órdenes eclesiásticas han desempeñado durante todo el período colonial, y aún después de la Independencia, un papel de organismos de créditos lo que les permitió acaparar grandes propiedades tanto urbanas como rurales. En 1856, las leyes de desamortización (ley Lerdo) concretizaron el fin de la gran propiedad religiosa y el principio de la urbanización de las huertas de los conventos incluidos en la traza. Los albores del siglo XIX presenciaron también los primeros trabajos de embellecimiento urbano y de infraestructura urbana. Se construyó el Paseo Bravo (desaparecieron 20 manzanas para ello) entre 1833 y 1834 y en la misma zona, en 1844, se inició la construcción de la Penitenciaría. Paralelamente a esos trabajos de ordenamiento urbano las ideas higienistas adquieren una influencia decisiva: el panteón municipal se inauguró en 1880, al mismo tiempo que se clausuraron los demás cementerios localizados en la mancha urbana y en 1897 comenzó la construcción del Panteón Francés.⁸

En lo que concierne la actividad comercial, desde la creación del Parian en 1801, se vislumbró la voluntad de trasladar el mercado de la plaza mayor. Empero parece que este propósito no se logró sino hasta 1854 cuando la plaza se convirtió en jardín o zócalo y los comerciantes se mudaron a los terrenos de la huerta de Santo Domingo.

Las obras de pavimentación del espacio urbano y de dotación de agua se iniciaron solamente en 1907, fecha en la cual el ayuntamiento de la época se propuso llevar a cabo un programa de transformación de la fisionomía de la ciudad (parques, pavimentación, arreglo del Zócalo).⁹ También en esta época se empezó la construcción del edificio del mercado La Victoria terminado en 1913.¹⁰

Otra modificación importante, no del espacio urbano físico sino de la idea y de la concepción mental de la ciudad, fue el cambio de nomenclatura de las calles; en 1917¹¹ se efectuó una división norte-sur, oriente-poniente; de este modo, las únicas que quedaron con nombres son los ejes principales (hoy: Reforma-Maximino Avila Camacho, 5 de Mayo-16 de Septiembre). Esta nomenclatura y numeración refuerza la idea del Zócalo como centro físico de la ciudad; el resto del espacio urbano se posicionó desde entonces directamente en función de este centro.

Hemos visto que 1920 representó el momento de diferenciación entre la ciudad histórica y la extensión urbana periférica. A partir de esta época, y sobre todo en la década de 1930 - 1940, las viejas casonas del centro empezaron a transformarse en vecindades.¹² La densidad de la población del espacio central aumentó considerablemente a la vez que se extendió la mancha urbana. Además del proceso de transformación de las viejas casonas en vecindades, no se debe olvidar que desde finales del siglo XIX y principios del XX, nuevas construcciones fueron destinadas a ser utilizadas como vecindades; se localizaron ya sea en la periferia de la traza histórica, en los intersticios entre los edificios coloniales o en los barrios.

Paralelamente a esta pauperización del centro, en las primeras cuadras alrededor del Zócalo, en particular sobre la 2 Oriente-Poniente, en el lugar donde desde finales del siglo pasado se habían establecido tiendas comerciales monopolizadas por franceses (Al Puerto de Liverpool, las Fábricas de Francia, *Au Bon Marché*, etc.)¹³ se instalaron a partir de las primeras décadas del siglo El Puerto de Veracruz y más tarde Rodoreda, Sanborns, Woolworth, Blanco. Esas tiendas ocupaban

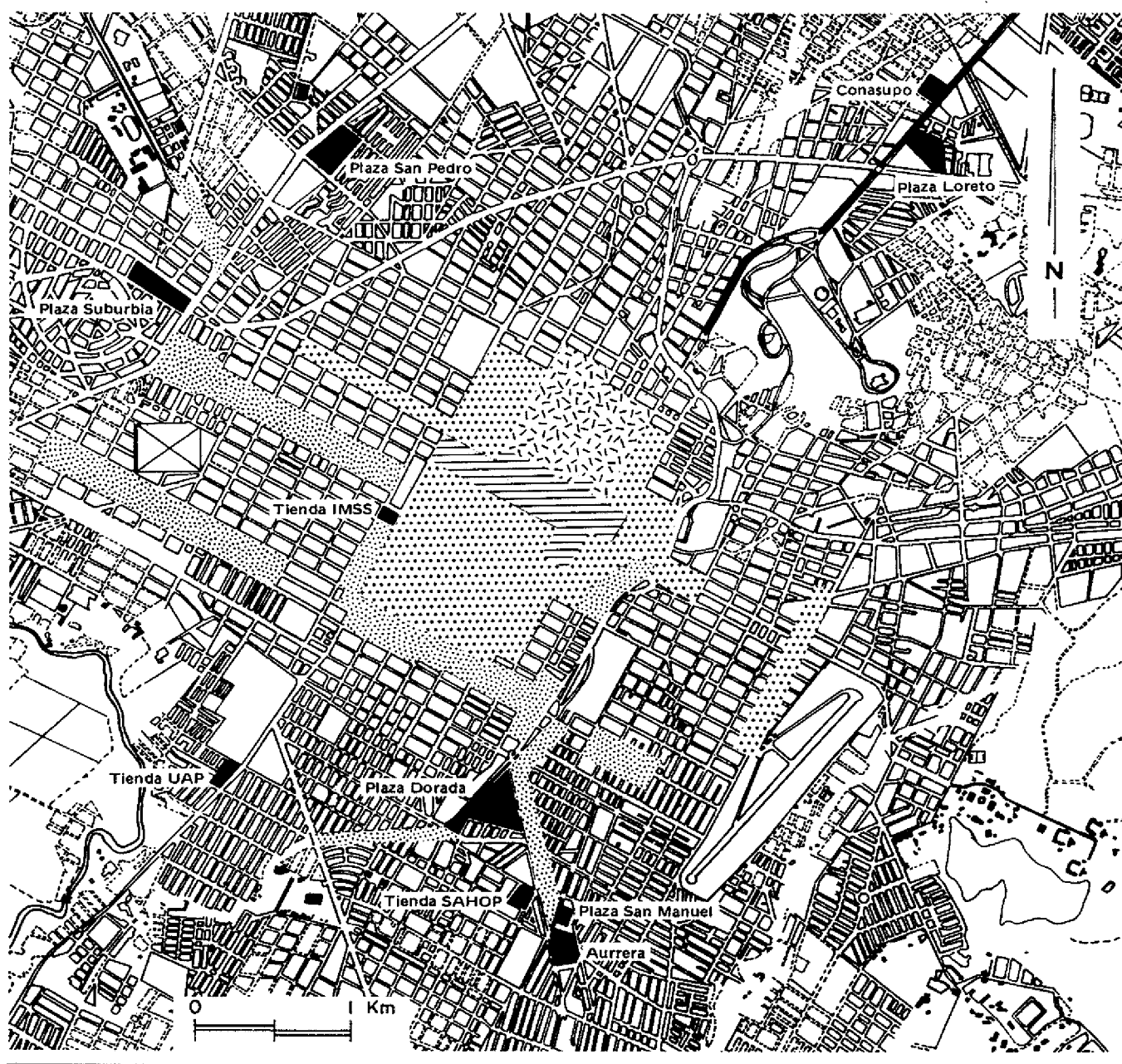
grandes superficies, y muchas veces se derribaron casas antiguas para construir sus locales. Este sector comercial fue reforzado a partir de los años 1950 por la construcción de edificios para oficinas, bancos, hoteles o cines a proximidad inmediata del Zócalo.¹⁴ En el resto del centro histórico se pudo también observar modificaciones del uso del suelo y destrucciones de edificios antiguos con el fin de levantar edificios de departamentos, de oficinas, comerciales o de estacionamientos. Los edificios históricos fueron considerados de poco valor por los promotores que veían el centro como un lugar muy apto para sus inversiones. Se podría considerar este período de 1940 a 1977 como época de renovación no controlada del centro histórico.






La intervención de las autoridades locales en las infraestructuras de transporte no significó, en Puebla, como sí había sido el caso en otras ciudades, una ruptura del plano reticular del espacio central. Los principales ejes viales se construyeron en espacios intersticiales de la organización tradicional de la ciudad. Es el caso del bulevar 5 de Mayo que se comenzó a construir en 1963 y se inauguró en 1971,¹⁵ al oeste de la ciudad sobre el río San Francisco que había sido embovedado. Todavía más que el río San Francisco este eje parte en dos el centro histórico, aislando los barrios de Analco y San Francisco.

También sobre un espacio intersticial se instaló el bulevar Defensores de la República construido en los años sesenta y que retomó el antiguo trazado intraurbano de la vía férrea actual (este trazado fue modificado cuando se transfirió la antigua estación del límite del centro histórico hacia la periferia norte de la ciudad).

Otros límites del centro, muy claros para los usuarios de la ciudad, son los ejes 11 Sur-Norte y 25 Poniente-Oriente. Llegamos entonces a una definición del centro urbano a la vez más extensa hacia el sur y el norte, y más restringida que la ciudad histórica puesto que quedan excluidos los barrios de San Francisco y Analco. Esta definición cabe dentro de la imagen urbana de un espacio delimitado por grandes ejes viales, límites muy visibles en la percepción del espacio urbano.

A partir de finales de los sesenta y sobre todo de los setenta se desarrollan nuevos espacios de concentración comercial. Es el caso de la avenida Juárez, pero también de la implantación de grandes casas comerciales en la periferia. En un primer tiempo esas tiendas se construyeron esporádicamente y no muy lejos del centro; tal es el caso de Comercial Mexicana en 1966, de Aurrerá San Manuel en 1974 y de Blanco que abandonó su céntrica



-  centro tradicional en proceso de regeneración comercial
-  zona popular de continuidad comercial
-  zona de fuerte difusión comercial
-  nuevos ejes comerciales
-  grandes tiendas y centros comerciales

Mapa 2: Puebla, estructura comercial de la ciudad.

localización en 1975 para establecerse muy cerca a la avenida Juárez. Desde entonces el centro ya no es el único lugar donde van a comprar las clases medias.

A partir de 1980 apareció en Puebla una nueva forma de implantación comercial: las plazas. El primer ejemplo es también el más significativo: Plaza Dorada abrió sus puertas en diciembre de 1979 y reúne dos tiendas grandes, dos medianas y 79 locales comerciales; con la ventaja de la proximidad de fraccionamientos de lujo, esta plaza fue el núcleo de un verdadero subcentro urbano. En efecto, a su alrededor surgieron edificios de oficinas, bancos y restaurantes que forman la llamada "Zona Dorada".

Más tarde, se crearon en diversos ejes periurbanos otras plazas con una importancia menor: Plaza San Pedro en 1981, Plaza Reforma en diciembre de 1984 y con el propósito de rivalizar con Plaza Dorada, Plaza Loreto en 1985 con 171 locales comerciales.

Esos nuevos espacios urbanos tienen como propósito recrear un ambiente urbano en un espacio con funciones únicamente comercial y privada cerca de zonas de fraccionamientos de lujo o medianos.

A esos nuevos espacios de actividad se deben añadir zonas de difusión comercial instaladas en ejes viales (25 Poniente-Oriente, 11 Sur, 31 Poniente). La creación de estas nuevas instalaciones comerciales separadas ya del centro y destinadas a una población de clase media y alta tiene importantes repercusiones para el desarrollo del centro histórico. Se puede pensar que una gran parte de esta población ya no necesita recurrir al centro y "la ciudad ocupada" por esta población tiende a limitarse al fraccionamiento, al coche, y a esos nuevos espacios de concentración comercial y recreativa. También se produce en cierta medida una diferenciación comercial entre el centro y esos espacios exclusivos para clases medias y altas.

Si tratamos ahora de llevar a cabo una caracterización del espacio central de la ciudad de Puebla en función de su estructura comercial podemos distinguir tres zonas:¹⁶

— Una zona popular de continuidad comercial que reunía alrededor del mercado de la Victoria a un gran número de vendedores ambulantes hasta agosto de 1986 (de la 4 Poniente a la 18 Poniente entre la 7 Norte y la 2 Norte) y pequeños comercios populares; también había bodegas de mayoristas de perecederos; esta zona podría ser considerada como el verdadero centro popular de la ciudad de Puebla: a escala de la ciudad y también de toda la región, los habitantes se surtían de todo tipo de productos en esta zona.

— Una zona de fuerte difusión comercial situada al sur de Reforma (hasta la 25 Oriente-Poniente) con una gran cantidad de pequeños comercios; así mismo, situada alrededor del llamado centro popular.

— Un centro tradicional en proceso de regeneración comercial compuesto principalmente por las avenidas Reforma 2 Poniente y el Zócalo.

El centro popular definido por esta tipología es más que un simple centro comercial: constituye un medio urbano específico. En efecto, se trata también de una de las zonas de mayor concentración de vecindades y donde se localizan casi la mitad de las 31 terminales de camiones foráneos reunidas en el centro histórico. Estas generan otras actividades tales como bares, hoteles y restaurantes baratos. La unidad de este espacio la constituirían los ambulantes y el gentío constante a casi todas las horas del día.

Otro aspecto que reforzaba la funcionalidad de este espacio como centro popular era la concentración de las líneas de camiones de Puebla de la Alianza Camionera que funcionaban del centro hacia la periferia. Hasta la creación del Sistema de Transporte Poblano, en 1983, que estableció rutas perimetrales y transversales, todos los trayectos entre puntos de la ciudad debían pasar por el centro y muchas personas tenían que cambiar de camiones en el centro para llegar a sus trabajos.

La interacción de esas actividades múltiples en el centro hizo que las autoridades lo considerasen como caótico. En los discursos del presidente municipal o del gobernador, en los periódicos locales y en una gran parte de la opinión pública se realizó una asimilación entre los problemas de concentraciones viales, las actividades de intercambio (mercados, vendedores ambulantes), y la deterioración del patrimonio histórico. Eso logró crear un consenso sobre la necesidad de intervención pública para "liberar" y "salvar" el centro histórico.

Políticas urbanas y zona monumental

A nivel nacional, a pesar de la existencia de normas jurídicas desde 1914,¹⁷ no se llevó a cabo una verdadera política de preservación de los centros históricos sino hasta 1972, fecha de la publicación de la ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricos. Esta ley, reforzada por la ley de monumentos del estado de Puebla¹⁸ desembocó en el decreto presidencial que delimitó una zona de monumentos históricos en la ciudad de Puebla el 17 de noviembre de 1977.

Hubo entonces 5 años de diferencia entre el decreto federal y su aplicación local. De hecho sin decreto de zona monumental apoyado por una legislación local la ley quedó prácticamente sin efecto. Como lo apunta José de Jesús Valdés Rodríguez: “una ley por muy federal que sea no puede obligar u ordenar que los estados o los municipios realicen determinada cosa; la aplicación de la ley se reduce a que: cuando deciden restaurar y conservar los monumentos arqueológicos e históricos lo harán siempre previo aviso y bajo dirección del INAH”.¹⁹

La zona de monumentos de la ciudad es muy extensa: 6.99 kilómetros cuadrados,²⁰ y comprende 391 manzanas. Este decreto fija de manera estricta las modificaciones y las condiciones de restauración de los monumentos catalogados como históricos y también del conjunto de la zona, a nivel de altura y de tipos de construcciones. La declaración de zona de monumentos se limita a un aspecto de defensa del patrimonio histórico. Podemos considerar que su impacto más importante fue el poner fin a la época de renovación sin control del centro histórico y el inducir algunas restauraciones.

Sin embargo se debió esperar hasta 1983 para que haya una verdadera acción pública de regeneración del centro histórico. Este programa fue considerado por el doctor Enrique Florescano, director del INAH, como el programa más ambicioso de rescate y preservación de monumentos históricos del país. Es llamado sucesivamente Plan integral de remodelación del centro de Puebla, Plan Puebla, Plan de regeneración de la zona monumental. Empero, no existió ningún documento programativo específico, sino un conjunto de acciones que, aunque proyectadas desde hacía tiempo, se realizaron a partir de la llegada de Jorge Murad a la presidencia municipal.

En realidad, el tema de la crisis del centro fue uno de los temas favoritos de la campaña del candidato Murad quien declaró que escuchaba, cuando se paseaba por el centro, el clamor popular pidiendo proteger el centro histórico. Desde antes de su elección Jorge Murad anunció el principio del programa de regeneración del centro histórico, gracias al apoyo del gobierno estatal que autorizó que 100 millones de pesos del programa de emergencia del empleo en zonas urbanas críticas se destinaran a dignificar y remodelar el centro histórico.²¹

Esta primera etapa de remodelación, que después alcanzó el conjunto del centro histórico, consistió principalmente en el adoquinamiento de las calles, el retiro de marquesinas y de los anuncios no reglamentarios, el arreglo de los cables de teléfono y de luz, y la reestructu-

ración de las fachadas de los edificios públicos. Se trató de una acción ejercida sobre la imagen del centro histórico. Lo que se podría llamar una estrategia de “contra imagen... fundada sobre una política urbana voluntarista”.²² En efecto al adoquinar, al arreglar fachadas, se intentó modificar toda la imagen del centro urbano. La zona de adoquinamiento permite una identificación inmediata de la zona monumental y le da una unidad que muchas veces no posee. Con el retiro de las marquesinas y el arreglo de las fachadas se refuerza la perspectiva, la posibilidad de divisar de golpe la traza reticular.

Si bien existe un centro definido como en crisis, como lugar de la anarquía urbana y de la congestión urbana, se ha reforzado su imagen. Según las palabras de Kevin Lynch, “un medio urbano dotado de una buena “imagibilidad” debe permitir al usuario sentirse rápidamente a gusto en un nuevo medio”. Se trata de salir de la confusión y de reforzar la imagen colectiva del centro.

Sin embargo, las políticas urbanas sobre el centro no se limitan a un cambio de imagen: se proponen también un verdadero cambio de uso de suelo del centro histórico. Se trató primero de la construcción de la central de autobuses única que debía de ser inaugurada en noviembre de 1986 permitiendo así retirar del centro histórico las 31 terminales de transporte foráneo que contribuyen a la congestión vial del centro, propiciando el paso de 7394 autobuses diarios.²³ Hecho notable, Puebla, cuarta ciudad del país, no poseía central camionera cuando en 1980 existían ya 76 terminales camioneras en ciudades más chicas. La descongestión vial fue también propiciada por el establecimiento de un límite al paso de las unidades de transporte público en el centro; ningún vehículo de transporte público fue autorizado a partir de agosto de 1986 acercarse al centro más allá de la 16 Oriente-Poniente, 11 Norte-Sur, bulevar 5 de Mayo, 11 y 13 Oriente-Poniente. Se estableció también a partir de abril de 1986 y dentro de aproximadamente los mismos límites la prohibición al paso de vehículos que transportan bienes perecederos y a los camiones de más de 750 kilos.

Otro cambio importante en el uso del suelo del centro histórico lo constituyó el programa de descentralización comercial. El primero de abril de 1986 se inauguró la central de abastos, proyecto previsto desde hacía 12 años sin resultados y que finalmente provocó la salida de los mayoristas del centro histórico.

Este mismo año, se realizó también el desalojamiento de los vendedores ambulantes del centro, los que fueron dirigidos hacia mercados y centros comerciales



Croquis: Puebla, delimitación de la zona de monumentos históricos (SEP-INAH, Centro Regional de Puebla-Tlaxcala, 1977).

populares periféricos. Las municipalidades sucesivas se enfrentaban al problema del ambulante en la zona monumental desde 1972. El principal mercado de la ciudad, el mercado de La Victoria, fue también desalojado en el mes de octubre de 1986 y está actualmente en proceso de restructuración para transformarlo en un centro artesanal y turístico.

Existe así mismo un proyecto de desconcentración de los usos administrativos que preve reunir las sedes de los poderes ejecutivos, legislativos y judiciales dentro de un parque ecológico en los terrenos del antiguo campo de aviación; este proyecto, financiado por la fundación Jenkins y el gobierno del estado, se auna a la descentralización administrativa iniciada con la reubicación de las oficinas de tránsito, finanzas y SAHOPEP. Según los

representantes de SAHOPEP debe constituirse un verdadero "complejo turístico, deportivo, cultural, histórico, social y administrativo",²⁴ es decir, crearse un verdadero subcentro urbano multifuncional.

Otras secciones vienen a completar estos programas de acciones de desconcentración y restauración:

- La transformación de la penitenciaría en el Instituto de Cultura Poblano inaugurado el 18 de noviembre de 1985.
- El rescate del atrio de Santo Domingo, realizado con aportaciones de la fundación Jenkins.
- La restauración de dos casas de la calle 2 Sur, realizada por la fundación, con el fin de crear un museo de antropología.
- La construcción de una alameda de 13 hectáreas

en el terreno de la antigua estación de ferrocarril al este de la ciudad casi junto al centro histórico.

En lo que respecta a la restauración de edificios se debe también apuntar el trabajo realizado por la Universidad Autónoma de Puebla. Si bien en 1973 se adquirió el edificio de la 3 Oriente 403, que fuera del Colegio de San Jerónimo, y en 1980, el edificio del antiguo hotel Arronte, a partir de 1982 la UAP inició un programa de adquisición sistemática de edificios situados en el centro histórico. De 1982 a 1986 se adquirieron diez edificios lo que representó una superficie de terreno de 10,955 metros cuadrados.²⁵

Conclusiones

De todo lo descrito ¿qué imagen, qué futuro surgen para el centro histórico de la ciudad de Puebla?

Creemos necesario poner de relieve varios puntos:

- Presenciamos la descentralización de la mayoría de las funciones localizadas tradicionalmente en el centro (comercial, administrativa y de transporte). Se podría decir que, en estos casos, se aplicó una lógica urbana del tipo de la que está al origen de los centros comerciales privados como Plaza Dorada. Para cada función determinada se desea construir un lugar propio con el fin de evitar las repercusiones de esas funciones sobre el centro urbano y, recíprocamente, de liberar esas funciones de las limitaciones inherentes a una localización central. Se trata entonces de dotar a la ciudad de Puebla de servicios urbanos a su medida sin dañar el centro histórico y acercando los servicios a las zonas de vivienda periféricas como es el caso de los centros comerciales populares.

- Por el trabajo sobre la imagen urbana y el discurso de los actores que intervienen sobre el espacio se efectuó una reconquista del centro como un atributo de la identidad de la ciudad. Jorge Murad declaró en 1985: "regenerar el centro histórico es reafirmar la identidad de los poblanos, es patrimonio nuestro y de la humanidad".²⁶ Liberado de sus funciones "parásitas", el centro urbano de la ciudad de Puebla adquiere su verdadera función, la de "relicario de América". En su segundo informe de trabajo el mismo presidente municipal explicaba la acción sobre el centro de la manera siguiente: "a Puebla hay que amarla, hay que devolverle su verdadero rostro de ciudad monumental para proyectar su futuro con base en reconocer su pasado".²⁷

- Se trata de unas acciones esencialmente urbanísticas. Sin modificar la realidad social diversas funciones son trasladadas a otros espacios urbanos. Por ejemplo, una vez transformados los ambulantes en vendedores de mercados y "liberado" el centro, se pone un fin teórico al problema sin tomar en cuenta las raíces sociales del ambulante (como respuesta espontánea al desempleo); y, de hecho, las autoridades policíacas tienen muchas dificultades para evitar una nueva proliferación del ambulante en el centro.

- Ninguna acción, si no son las modificaciones en cuanto al destino de algunos edificios, tomó en cuenta a los habitantes del centro, aún cuando la vecindad sigue siempre considerada como el motivo de degradación más grave de los edificios históricos. Algunas declaraciones anteriores al programa de remodelación del centro planteaban la necesidad de desalojar a los habitantes del centro para lograr una regeneración real de este espacio,²⁸ y de ofrecerles lugar en zonas habitacionales populares. Esta proposición parece poco realista en el contexto del mercado público de vivienda de Puebla. Sin embargo, la destrucción del complejo específico vecindades / ambulantes / mercados / facilidades de transporte va a reducir mucho las ventajas de vivir en una vecindad del centro, tanto en el aspecto del consumo como en el del trabajo. La proposición de Erdman Gormsen de crear viviendas sociales públicas restaurando vecindades parece más interesante.²⁹

- La separación de las funciones ha destruido el centro popular tradicional reorganizando los flujos a escala de la ciudad, y por lo tanto suprimiendo la congestión urbana y la anarquía urbana del centro. Se debe apuntar que la noción misma de centro urbano se basa en la concentración de flujos de origen diferente y en la concepción del centro urbano como lugar de interacción de funciones y de grupos sociales diferentes. El centro es el lugar donde se encuentra todo, donde se puede hacer todo, especialmente caminar sin propósito gozando de la escena urbana y de la convivencia específica del centro. Estamos de acuerdo con Richard Senett en considerar a la anarquía urbana (en el sentido de la maximización de interacciones diversas y no programadas de diferentes tipos de población y de función en el espacio central) como un factor positivo de la vida urbana y hasta necesario en la relación del hombre con la ciudad.³⁰

- Si tomamos como punto de partida la proposición de Manuel Castells³¹ según la cual se deben tomar en cuenta tres elementos fundamentales del centro urbano: simbólico, punto de intercambio, lúdico, únicamente los elementos simbólicos y lúdicos son considerados

legítimos para el caso de Puebla. Gran parte de las funciones de intercambio del centro ha sido descentralizada. El centro histórico corre el riesgo de no ser más el centro de la ciudad sino sólo una zona monumental, cultural, turística con únicamente comercios de proximidad o de lujo.

1. A. Pavón, *Revitalización del casco histórico de la ciudad de Puebla*, Memoria descriptiva, Puebla, 102 págs., p. 12, cita a Enrique Juan Palacios, *Puebla, su territorio y sus habitantes*, México, 1917.
2. Fernando Leopoldo Baldes, *Planos de ciudades iberoamericanas y filipinas*, Madrid, 1954, reproduce Cristóbal de Guadalajara, Plano de la ciudad de Puebla de los Angeles de la Nueva España, 1698, Archivo General de Indias, Sevilla.
3. Ver mapa No. 1.
4. Ley sobre fraccionamientos para la ciudad de Puebla, *Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla*, 27 de agosto de 1940.
5. Ver mapa No. 5, producción del espacio urbanizado, en Patrice Melé y colaboradores, *Cartografía temática de la ciudad de Puebla*, Documentos de investigación de la división de estudios geográficos, Mapoteca "Dr. Jorge A. Vivo", ICUAP, Puebla, 1985, 12 mapas, más anexos.
6. Ver María Dolores Dib Acuárez y Fernán Rodríguez Hernández, *Los Barrios de Puebla*, Tesis profesional, Escuela de Arquitectura, UPAEP, 1983, 187 págs.
7. Ver Rosalba Loreto López, "La distribución de la propiedad urbana en Puebla en la década de 1830" en *Investigaciones universitarias de urbanismo*, Memoria de la primera mesa de trabajo, DIAU, ICUAP, septiembre de 1982, Puebla, 1986, 187 págs., pp. 27-38.
8. Hugo Leicht, *Las calles de Puebla*, JMMCM, Puebla, 1980, primera edición 1934, p. 281.
9. Ver Francisco Velazco, *Puebla y su transformación*, Ayuntamiento de Puebla 1907 - 1910, Puebla, 1912, 108 págs.
10. Ver Manlio Barbosa Cano, *Plan de ordenamiento espacial de la actividad comercial en la ciudad de Puebla*, INAH, Centro Regional, Puebla, 1981, 79 págs., pp. 19-20.
11. Ver Hugo Leicht, *op. cit.*, p. XXXIII.
12. Ver Enrique Marroquín, "Las vecindades de Puebla", en *Lenguaje, ideología y clases sociales. Las vecindades en Puebla*, UAP, Puebla, 1985, 249 págs., pp. 71-249.
13. Ver Leticia Gamboa Ojeda, *Los empresarios de ayer: el grupo dominante en la industria textil*, UAP, Puebla, 1985, 294 págs., p. 183.
14. El ejemplo más espectacular fue la destrucción de una gran parte de la casa de Dean, a partir de 1953, para la realización de un cine.
15. Ver Enrique Cordero y Torres, *Historia del río de San Francisco, embovedamiento y bulevar "Héroes cinco de mayo"*, JMMCM, Puebla, 1978.
16. Ver mapa No. 2.
17. Ver José de Jesús Valdés Rodríguez, *La protección de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos en México*, INAH, 1975, 254 págs., p. 64.
Ver Salvador Díaz y Berrio Fernández, *Conservación de monumentos y zonas monumentales*, SEP-SETENTAS, México, 1976, 222 págs.
18. Existe una "ley sobre conservación de monumentos históricos y artísticos y belleza natural" desde 1914, y las bases de la reglamentación sobre protección de zonas monumentales fueron delimitadas por una "ley sobre protección y conservación de monumentos arqueológicos o históricos, población típica y lugares de belleza natural de 1934".
19. José de Jesús Valdés Rodríguez, *op. cit.*, p. 140.
20. Ver croquis: Delimitación de la zona de monumentos históricos.
21. Ver *Sol de Puebla*, 6 de octubre de 1983.
22. Ver André Vant, *Imagerie et urbanisation, recherche sur l'exemple stéphanois*, Centre d'Etudes Foreziennes, Saint-Etienne, 1981, 665 págs., p. 201.
23. Según encuestas en las terminales de autobuses, junio de 1985.
24. Ver *Sol de Puebla*, 21 de diciembre de 1985.
25. Ver *Comunicación Universitaria*, Año I, No. 1, diciembre de 1985.
26. Ver *Sol de Puebla*, 11 de febrero de 1985.
27. Jorge Murad, *Segundo informe de trabajo*, Ayuntamiento de Puebla, 1986, 58 págs., p. 48.
28. Ver *Sol de Puebla*, 2 de agosto de 1978, 11 de febrero de 1982.
29. Ver Erdman Gormsen, *La revitalización de los cascos urbanos en América Latina, problemas y perspectivas*, Ponencia presentada en el Segundo Congreso Iberoamericano de urbanismo, SEDUE, Tlaxcala, abril de 1986, 12 págs.
30. Ver Richard Senett, *Vida urbana e identidad personal*, Homo Sociologicus, ediciones Península, Barcelona, 1975, 205 págs., p. 177.
31. Ver Manuel Castells, *La cuestión urbana*, Siglo XXI, México, 1983, primera edición en francés 1972, 517 págs., p. 266.