

Estudio

Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla

2025



Puebla
GOBIERNO DE LA CIUDAD

LA CAPITAL
IMPARABLE

IMPLAN
INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DE PUEBLA

WSR
INTEGRAL



Contenido

Introducción	3
I. Metodología	8
I.1. Fase preparatoria.....	9
I.2. Fase de levantamiento de información y análisis territorial.....	11
I.3. Fase de integración, procesamiento y síntesis.....	14
I.4. Herramientas y fuentes de información.....	15
I.5. Cronograma de trabajo.....	16
II. Caracterización de la zona	17
II.1. Dinámica urbana de la zona	17
II.2. Condiciones urbanas, arquitectónicas y sociales	25
II.3. Imagen urbana.....	31
II.4. Infraestructura Vial	47
II.5. Infraestructura ciclista y peatonal.....	52
II.6. Caracterización de inmuebles.....	54
II.7. Equipamiento urbano	56
II.8. Aspectos económicos.....	58
III. Principales elementos del tránsito vial.....	60
III.1. Centros atractores de viaje.....	60
III.2. Condiciones de la infraestructura vial	63
III.3. Condiciones funcionales de la movilidad urbana	70
IV. Equipamiento urbano	77
Grado de cumplimiento de los principios y criterios técnicos	79
V. Identificación de usos de suelo actual	89

VI. Dinámica Urbano-Social de la Zona.....	92
VI.1. Características demográficas y de vivienda.....	92
VI.2 Asentamientos Humanos en la Zona de Estudio.....	97
VI.3 Antecedentes Históricos de los Asentamientos Humanos de la Zona de Estudio.....	101
VI.4 Análisis de los Asentamiento Humanos en términos de potencial de redensificación.....	104
VI.5 Análisis de la Dinámica Urbana de la Zona	105
VI. 6 Impactos de la dinámica urbana en la movilidad y el uso de suelo	114
VI. 7 Recomendaciones de redensificación vinculadas a la movilidad urbana	117
VI.8 Análisis de compatibilidad de usos de suelo	118
Conclusiones	119
Anexos.....	121
Bibliografía.....	146

Introducción

La ciudad de Puebla ha experimentado, en las últimas décadas, profundas transformaciones territoriales derivadas de los procesos de expansión urbana y cambios en su estructura económico-productiva, que se manifiestan, entre otros aspectos, en la conformación de importantes zonas habitacionales en la periferia y el despoblamiento y especialización comerciales y de servicios en zonas centrales, particularmente en las adyacentes al Centro Histórico.

Entre las áreas que han concentrado estos procesos se encuentra el sector urbano conformado por las colonias Resurgimiento y América Sur, localizadas dentro de la primera periferia consolidada de la ciudad y desarrolladas, en su mayoría, a partir de mediados del siglo XX. Estas colonias se caracterizaron originalmente por albergar una importante concentración de instalaciones industriales, especialmente del sector textil y manufacturero, que constituían un componente central de la economía local y definían la configuración urbana del entorno. Sin embargo, con la progresiva descentralización industrial y la reubicación de complejos fabriles hacia zonas más periféricas o hacia parques industriales especializados, así como la relocalización de viviendas hacia la periferia de la ciudad, este sector experimentó un notable proceso de declive funcional, despoblamiento y abandono físico.

El retiro de la actividad industrial dejó como resultado un paisaje urbano fragmentado por grandes naves, bodegas y estructuras fabriles en desuso que, al perder su función económica y urbana, se transformaron en espacios vacíos dentro de la mancha urbana consolidada. Estas condiciones propiciaron la aparición de muros ciegos y frentes urbanos inactivos que limitaron la vitalidad del espacio público y redujeron la presencia de usuarios en las calles, generando una percepción de inseguridad y vulnerabilidad. A la par, la vivienda tradicional de la zona también atravesó un proceso de desuso, ya sea por su deterioro físico, por la pérdida de actividades económicas locales, por el incremento destacado del precio del suelo, por procesos de especulación urbana, o porque sus habitantes migraron hacia otros sectores de la ciudad con mejores condiciones habitacionales o de accesibilidad.

No obstante, en años recientes, la dinámica urbana de la zona ha empezado a experimentar un cambio significativo. Como parte de las políticas municipales de desarrollo urbano que fomentan la reconversión de espacios industriales en desuso a través de incentivos establecidos en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla 2016, así como el aprovechamiento de suelo subutilizado dentro de la mancha urbana consolidada, se ha permitido el desarrollo de nuevos proyectos habitacionales con densidades medias y altas. Esto ha derivado en la aparición de conjuntos residenciales recientes —como los fraccionamientos Cosmos 1, Cosmos 2 y Centenario, entre otros— que aprovechan bodegas y predios industriales abandonados para albergar nuevos habitantes. La zona, que por décadas mostró tendencias de declive, comienza ahora a integrarse en un proceso de revaloración urbana

impulsado por la disponibilidad de suelo consolidado, su ubicación estratégica respecto del centro de la ciudad y la presencia de infraestructura básica ya instalada.

Pese a ello, la zona Resurgimiento–América Sur continúa enfrentando importantes retos urbanos que requieren ser analizados. Aunque cuenta con una infraestructura urbana relativamente completa, presenta deficiencias en el estado físico y mantenimiento del espacio público, especialmente en lo referente al alumbrado público; también muestra limitaciones en la dotación de equipamientos urbanos estratégicos y en el acceso a áreas verdes de proximidad, dado que, si bien colinda con el Parque Ecológico, su cobertura interna de espacios recreativos y parques de barrio es baja. A nivel de movilidad, la zona alberga vialidades que funcionan simultáneamente como corredores internos y como rutas de paso hacia la periferia oriente, lo que genera problemáticas de tránsito, especialmente ante el aumento del uso de automóvil particular asociado a los nuevos desarrollos habitacionales.

De esta forma, Resurgimiento–América Sur constituye hoy un territorio urbano en transición, cuyo futuro inmediato estará determinado por su capacidad para absorber nuevas densidades de población, garantizar condiciones adecuadas de habitabilidad y consolidar un modelo urbano más equilibrado, seguro y funcional. En este contexto, identificar las condiciones actuales de uso del suelo, la estructura del tránsito vial, la localización y el estado físico de inmuebles subutilizados, así como la dinámica social y urbana del territorio,

resulta fundamental para orientar adecuadamente los procesos de transformación que ya se encuentran en marcha.

Con base en estas necesidades, el presente estudio tiene como propósito conformar un diagnóstico integral que permita comprender la situación actual y las perspectivas de desarrollo urbano de la zona. El análisis se sustenta en cuatro grandes líneas de investigación: el tránsito y las características de la movilidad local; la identificación del uso de suelo actual; la localización de inmuebles subutilizados y la evaluación del nivel de deterioro que presentan; así como la caracterización de la dinámica urbana y demográfica de los asentamientos humanos que integran la zona de estudio. Cada una de estas líneas permitirá obtener información precisa y comparable que servirá como base para la construcción de propuestas de intervención y políticas públicas orientadas a mejorar el funcionamiento urbano del área.

El estudio combina metodologías de observación directa, levantamientos georreferenciados de elementos urbanos, análisis espacial mediante Sistemas de Información Geográfica (SIG) y revisión de información estadística proveniente de fuentes oficiales. Este enfoque metodológico mixto permitirá obtener una comprensión, tanto espacial como funcional, de la zona en estudio, y facilitará la elaboración de indicadores que reflejen de manera objetiva las condiciones actuales del territorio.

Conviene señalar que, este trabajo forma parte de las iniciativas municipales para atender zonas que muestran una tendencia clara hacia la densificación urbana mediante la reconversión de áreas industriales en desuso. La

relevancia de este estudio radica en que ofrece una base técnica sólida que permitirá planificar, con sustento, intervenciones que aseguren que el crecimiento urbano sea equilibrado, eficiente en el uso del suelo e incluyente, contribuyendo a la construcción de un entorno habitable y seguro para los nuevos y actuales residentes, y fortaleciendo, al mismo tiempo, la funcionalidad de la ciudad en su conjunto.

I. Metodología

La metodología para el presente estudio urbano, orientado a la identificación de necesidades de mejoramiento urbano en la zona de las colonias Resurgimiento y América Sur del municipio de Puebla, se estructuró a partir de un enfoque integral que articula el diagnóstico territorial, el análisis espacial y la verificación empírica mediante trabajo de campo. Este enfoque permitió comprender las condiciones actuales del territorio, los elementos que definen la dinámica de transformación urbana que actualmente experimenta la zona de estudio, y los factores que influyen en su potencial de reconversión urbana.

La metodología se diseñó para atender de manera directa los cuatro objetivos específicos del estudio: (1) la identificación de los elementos del tránsito vial; (2) la determinación del uso de suelo actual a nivel predio; (3) la detección y evaluación de inmuebles subutilizados o en deterioro; y (4) el análisis de la dinámica urbana de los asentamientos que integran el polígono de estudio.

El diseño metodológico contempló tres fases principales, a saber: una fase preparatoria, una de levantamiento y análisis, y una de integración y síntesis, cada una con actividades en gabinete y en campo, las cuales se complementan mediante la recopilación, procesamiento e interpretación de información geoespacial, documental y estadística. Adicionalmente, se

emplearon herramientas tecnológicas como sistemas de información geográfica (SIG) a través del software ArcGIS 10.8 y QGIS 3.34.8 Prizren, plataformas de imágenes satelitales (Google Earth, Open Street Map y Mapzen Global Terrain) y dispositivos de georreferenciación (GPS) para garantizar la precisión del registro territorial. La metodología partió del reconocimiento que el área en estudio experimenta una transición urbana, derivada del abandono industrial, la presencia de numerosas bodegas subutilizadas y la reciente intensificación de proyectos habitacionales; por lo tanto, los procesos de investigación privilegian la actualización, exactitud y verificación directa de la información recabada.

I.1. Fase preparatoria

La fase preparatoria estableció las bases conceptuales y operativas para la realización del estudio. En esta etapa se organizó el marco de referencia que orientó el análisis y se definieron los criterios técnicos para el levantamiento de información.

En primer lugar, se llevó a cabo una revisión documental y normativa que incluyó la consulta de la normatividad urbana vigente en el municipio de Puebla, particularmente aquella relacionada con densidades habitacionales, coeficientes de ocupación del suelo y procesos de reutilización de suelos industriales. Se consultaron también planes, programas y diagnósticos previos sobre movilidad, uso de suelo, equipamiento y estrategias de revitalización urbana. Esta revisión permitió contextualizar históricamente la zona, identificando su evolución desde un territorio industrial consolidado durante la

primera mitad del siglo XX hasta su condición actual de reconversión habitacional y transformación socioespacial.

Asimismo, se definieron los límites exactos del polígono de estudio, delimitando las colonias Resurgimiento y América Sur a partir de la cartografía oficial del municipio y basándose en la poligonal definida en los términos de referencia generados por el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) para el presente estudio. Esta delimitación fue incorporada en un sistema de información geográfica que sirvió como base para las tareas subsecuentes de análisis.

En esta fase también se diseñaron los instrumentos de levantamiento en campo, entre los que se incluyen: fichas técnicas para el registro de elementos urbanos, formatos de identificación de usos de suelo a nivel predio, fichas de evaluación del estado físico y nivel de deterioro de inmuebles subutilizados y formularios para la observación sistemática del tránsito vial. Dichos instrumentos fueron estructurados para generar información homogénea, comparable y georreferenciada, lo que facilitará su posterior procesamiento.

Finalmente, se elaboró el plan de trabajo de campo, en el cual se determinaron los recorridos a pie y en vehículo, los horarios más adecuados para observar el comportamiento del tránsito vial y los trayectos que permitieron abarcar la totalidad del polígono. También se asignaron responsabilidades al equipo técnico y se establecieron las medidas de seguridad para garantizar un levantamiento eficiente en una zona que presenta áreas con actividad urbana dispersa y otras con poco tránsito peatonal debido al abandono de instalaciones.

I.2. Fase de levantamiento de información y análisis territorial

Esta fase constituyó el núcleo operativo del estudio y se estructuró en torno a cuatro líneas metodológicas que correspondieron a cada objetivo específico. El levantamiento combinó observación directa, georreferenciación en campo y análisis en gabinete mediante herramientas SIG e interpretación de imágenes satelitales.

I.2.1. Identificación de los elementos del tránsito vial

Para comprender las condiciones de movilidad y tránsito vial de la zona se desarrolló un proceso metodológico basado en observación sistemática en campo, registro georreferenciado y análisis de las características y funcionales de la red vial.

Durante los recorridos, se identificaron y registraron elementos tales como señalización vertical y horizontal, semáforos, pasos peatonales, cruces inseguros, zonas de conflicto vehicular, puntos de saturación, sentidos de circulación, accesos a fraccionamientos recientes y rutas de transporte público. También se documentó el estado físico de las vialidades —incluyendo pavimentos, guarniciones y banquetas—, así como la existencia de obstáculos o discontinuidades que afectan la movilidad tanto vehicular como peatonal.

Los datos se georreferenciaron utilizando dispositivos GPS y aplicaciones móviles de registro en campo, lo que permitió construir una base de datos espacial con la localización precisa de todos los elementos del tránsito vial. Esta información se integró posteriormente en un SIG para analizar patrones

de movilidad, identificar vialidades críticas y evaluar la relación entre el tránsito vial y el crecimiento habitacional de reciente consolidación.

Complementariamente, se realizó un análisis de movilidad de gabinete, basado en imágenes satelitales recientes y en información oficial del municipio y del Gobierno del Estado referente a rutas de transporte público, jerarquías viales y proyectos de movilidad. Este análisis permitió contextualizar los hallazgos de campo dentro del sistema de movilidad del municipio en su conjunto.

I.2.2. Identificación del uso de suelo actual a nivel predio

La identificación del uso de suelo se llevó a cabo mediante una combinación de recorridos, levantamiento fotográfico y análisis cartográfico. Debido a que la zona presenta una transición intensiva de bodegas hacia vivienda multifamiliar, fue indispensable registrar la condición actual de cada predio, incluso aquellos con algún tipo de obra en proceso o reconversión parcial.

Para cada predio se llenó una ficha técnica de uso de suelo, que incluye: actividad predominante, clase de edificación, estado físico y ocupación observable, así como relación con inmuebles colindantes. Estas fichas se complementaron con fotografías de fachada y con un registro puntual de coordenadas.

El análisis de gabinete utilizó software SIG para digitalizar predios, asociarles atributos derivados de las fichas de campo y generar mapas temáticos que describen la distribución espacial de los usos de suelo. Este análisis permitió identificar patrones como la concentración de vivienda reciente, la

persistencia de bodegas en desuso, la presencia de comercios de barrio, la ubicación de servicios gubernamentales y la distribución del equipamiento urbano.

I.2.3. Identificación y evaluación de inmuebles subutilizados y su nivel de deterioro o desvalorización

Para cumplir con este objetivo se implementó un método de evaluación física y funcional basado en indicadores observables que permiten clasificar los inmuebles según su grado de abandono, deterioro o subutilización. Se consideraron elementos como integridad estructural aparente, daños visibles, presencia de grafiti o vandalismo, accesibilidad, señal de uso reciente y deterioro del entorno inmediato.

Cada inmueble subutilizado o abandonado fue registrado mediante ficha de evaluación, con su correspondiente georreferenciación y archivo fotográfico. Asimismo, se clasificaron los inmuebles en categorías: activo pero subutilizado, inactivo con ocupación mínima, abandonado con deterioro moderado y abandonado con deterioro severo. Esta clasificación permitió priorizar intervenciones y estimar el potencial de reconversión urbana de cada predio.

I.2.4. Identificación de la dinámica urbana de los asentamientos humanos

El estudio de la dinámica urbana se desarrolló a través del análisis integrado de información demográfica, económica y territorial proveniente del INEGI, el municipio y el Gobierno estatal, complementada con la observación en campo.

El análisis contempló indicadores como densidad habitacional, crecimiento de población, presencia de nuevos proyectos habitacionales, presión sobre vialidades, distribución de unidades económica y transformación del parque inmobiliario. Se elaboraron mapas temáticos para identificar patrones de concentración poblacional, zonas de despoblamiento, áreas con incremento de construcción vertical y espacios con actividad económica emergente.

Además, se analizaron los procesos de transición urbana, evidenciando el reemplazo progresivo del uso industrial por uso habitacional. El cruce de estos datos permitió comprender cómo la zona se está redensificando y cuáles son las implicaciones urbanas de este proceso.

I.3. Fase de integración, procesamiento y síntesis

En esta etapa se consolidó toda la información generada en campo y gabinete, integrándola en un sistema de información geográfica que sirvió como base para la elaboración del diagnóstico y para la construcción de propuestas de mejoramiento urbano.

Se realizó el procesamiento de datos para generar bases consolidadas sobre tránsito vial, usos de suelo, inmuebles abandonados y dinámica urbana. También se elaborarán indicadores espaciales que permitieron comparar la zona con valores de referencia municipales y detectar características críticas.

Posteriormente, se elaborarán mapas temáticos y productos cartográficos interpretativos que mostrarán la distribución y relación entre elementos viales, actividades económicas, vivienda reciente, predios en abandono y estructuras

urbanas relevantes. A partir de esta síntesis se obtuvieron insumos clave para orientar las estrategias de intervención urbana.

I.4. Herramientas y fuentes de información

El estudio empleó herramientas tecnológicas tales como software SIG (QGIS y ArcGIS), bases de datos oficiales del INEGI, imágenes satelitales de alta resolución, herramientas de geolocalización móvil y cámaras fotográficas digitales. Las principales fuentes de información fueron: levantamientos de campo, información oficial del municipio de Puebla, datos estadísticos y cartográficos de INEGI, y registros de dependencias del Gobierno del Estado relacionadas con movilidad, uso de suelo, transporte público y equipamiento urbano.

I.5. Cronograma de trabajo

Tabla 1. Cronograma de trabajo.

Actividad	Semana					
	1	2	3	4	5	6
I.1. Fase preparatoria						
• Revisión documental y normativa						
• Diseño de instrumentos de levantamiento de campo.						
I.2. Fase de levantamiento de información y análisis						
• Identificación de los elementos del tránsito vial						
• Identificación del uso de suelo actual a nivel predio						
• Identificación y evaluación de inmuebles subutilizados y su nivel de deterioro o desvalorización						
• Identificación de la dinámica urbana de los asentamientos humanos						
I.3. Fase de integración, procesamiento y síntesis						

Fuente. Elaboración propia.

II. Caracterización de la zona

II.1. Dinámica urbana de la zona

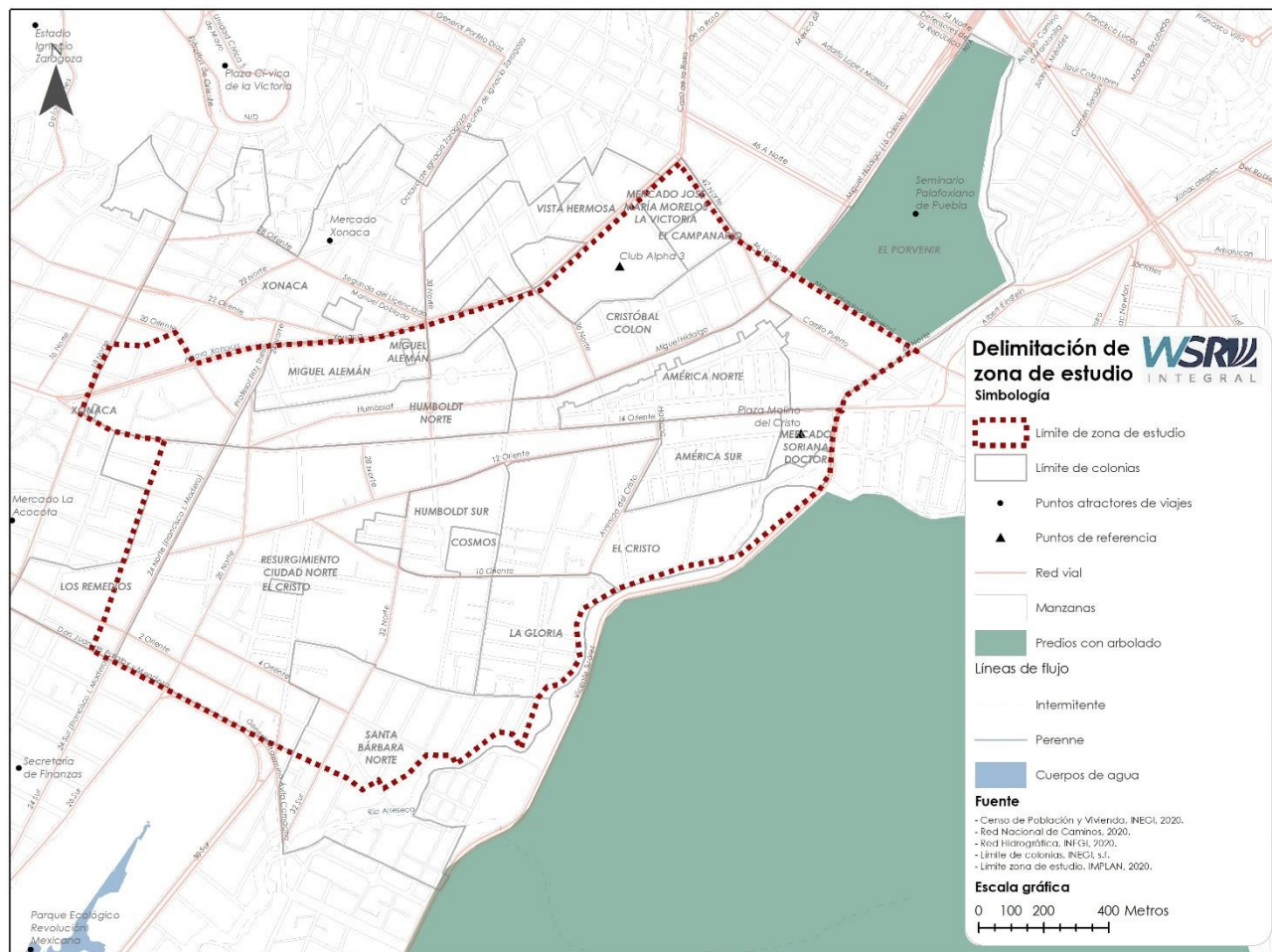
Delimitación de la zona de estudio

La zona de estudio se localiza en el sector centro-oriente de la ciudad de Puebla, y pertenece a uno de los antiguos anillos industriales históricos que estructuraron el crecimiento urbano durante gran parte del siglo X, aunque, en las últimas décadas, la zona ha experimentado un proceso progresivo de desuso, subutilización y reconversión funcional de sus instalaciones productivas. Esta condición confiere al área un carácter estratégico dentro de la estructura urbana municipal, al tratarse de un espacio central con alta dotación de infraestructura, pero con dinámicas urbanas en transformación.

El polígono de estudio abarca una superficie de 2.58 km² (258.8 hectáreas), lo que representa el 0.46 % de la superficie total del municipio de Puebla. En su delimitación se integran, de manera total o parcial, quince colonias, entre las que se encuentran: Resurgimiento Norte, Xonaca, El Porvenir, El Cristo, Santa Bárbara Norte, Vista Hermosa, Cristóbal Colón, Los Remedios, Humboldt Norte, América Norte, Humboldt Sur, América Sur, Miguel Alemán, La Gloria y 20 Norte. Esta diversidad territorial se traduce en una mezcla de tejidos urbanos, épocas de urbanización y dinámicas sociales y económicas diferenciadas.

En términos espaciales, el límite norte de la zona de estudio se define a partir de la Avenida Xonaca, la Calle 20 Norte, la Calle 20 Oriente y la Calle 18 Norte. Hacia el oriente, el polígono se delimita por la Calle 42 Norte y el Boulevard Vicente Suárez, vialidades que funcionan como ejes de conexión con otras áreas de la ciudad. El límite sur se establece mediante el cauce del Río Alseseca y la Avenida Juan de Palafox y Mendoza, vialidades que históricamente han marcado una transición funcional y urbana dentro de la ciudad. Finalmente, al poniente, la delimitación alcanza la Calle 22 Norte, la Avenida 14 Oriente y nuevamente la Calle 18 Norte, con lo que se configura un polígono compacto, plenamente consolidado en lo urbano y con alta conectividad interna y con otras zonas de la ciudad.

Mapa 1. Delimitación de la zona de estudio



Fuente. Elaboración propia.

Población y vivienda

De acuerdo con la información del Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI (2020), la zona de estudio registra una población de 17,944 habitantes, cifra que representa el 1.1 % de la población total municipal. Considerando la superficie total del polígono analizado, este volumen poblacional se traduce en una densidad poblacional neta de 8,448 habitantes por kilómetro cuadrado, valor por debajo del promedio urbano municipal estimado en 9,190 habitantes por kilómetro cuadrado. Esta diferencia refleja que, a pesar de tratarse de un espacio central y con alta dotación de infraestructura, la zona presenta una ocupación demográfica relativamente menor en comparación con otras áreas urbanas consolidadas del municipio.

En cuanto al parque habitacional, para el año 2020 se contabilizaron 8,448 viviendas totales en la zona de estudio, lo que equivale a una densidad habitacional neta de 32.1 viviendas por hectárea. Este indicador resulta ligeramente superior a la densidad habitacional urbana neta municipal, que para el mismo año se ubicó en 30.9 viviendas por hectárea. La coexistencia de una densidad habitacional relativamente elevada con una densidad poblacional inferior al promedio municipal sugiere la presencia de viviendas de baja ocupación, así como un porcentaje relevante de inmuebles deshabitados o subutilizados, situación congruente con el historial de transformación funcional del área.

El análisis comparativo con información censal del año 2010 permite identificar una tendencia clara de pérdida poblacional en la última década. En dicho año,

la zona de estudio registró 19,002 habitantes, por lo que entre 2010 y 2020 se observa una reducción absoluta de 1,058 personas, equivalente a una disminución del 5.6 % de la población. De manera paralela, el número de viviendas totales pasó de 8,906 en 2010 a 8,448 en 2020, lo que representa una reducción de 458 viviendas, equivalente al 5.1 % del parque habitacional registrado al inicio del periodo.

Estos datos evidencian una tendencia sostenida de despoblamiento y deshabitación en la zona de estudio, fenómeno que se vincula estrechamente con el proceso de desuso de instalaciones industriales, bodegas y antiguos espacios productivos, así como con la pérdida de atractivo residencial que históricamente caracterizó a este sector de la ciudad. Como consecuencia, la dinámica urbana en diversas colonias de la zona de estudio tiende a debilitarse, reduciendo la intensidad de uso del espacio público y la actividad cotidiana de la población, lo que refuerza la percepción de abandono en determinados sectores.

Tabla 1. Población y viviendas totales en la zona de estudio, 2010-2020.

Año	Población	Viviendas totales	Densidad poblacional (hab/km ²)	Densidad habitacional (viv/ha)
2010	19,002	6,611	8,906	31.0
2020	17,944	6,825	8,448	32.1

Fuente. Elaboración propia con información de censo de población y vivienda de INEGI (2020) e INEGI (2010).

Actividades predominantes

A partir del análisis preliminar de los usos de suelo existentes, que se desarrolla con mayor detalle en apartados posteriores, así como de la información correspondiente a las unidades económicas registradas en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) del INEGI (2025), se identifica en la zona de estudio la convivencia de una diversidad de actividades económicas y usos del suelo. Esta heterogeneidad es resultado directo de su pasado industrial, de su consolidación urbana temprana y de los procesos recientes de transformación y reconversión funcional.

Entre las actividades más relevantes destaca la presencia de manufacturas vinculadas históricamente al sector textil, particularmente aquellas de escala mediana, las cuales se concentran principalmente en el centro y oriente del polígono de estudio, sobre las colonias Resurgimiento, Humboldt y El Cristo. Junto a estas, se identifican pequeñas manufacturas de otros sectores industriales, muchas de las cuales se encuentran estrechamente vinculadas a la dinámica urbana barrial, como panaderías, tortillerías, talleres mecánicos y de servicios especializados, que atienden necesidades locales y generan empleo de proximidad.

De manera paralela, las actividades comerciales y de servicios se presentan de forma numerosa y con una distribución relativamente homogénea en la zona de estudio. No obstante, también se aprecia una concentración de comercios de mayor escala y servicios especializados sobre las vialidades primarias, en particular sobre la Avenida 14 Oriente y la Avenida 24 Norte, en

cuyos trazos se configuran dinámicas propias de corredores urbanos con flujos peatonales y vehiculares mayores que en las vialidades locales. En contraste, al interior de las colonias que presentan usos de suelo predominantemente habitacional, los comercios y servicios corresponden principalmente a aquellos asociados con la satisfacción de necesidades básicas de la población, como el abasto de productos de primera necesidad y servicios cotidianos.

Resulta relevante destacar la existencia de espacios con dinámicas urbanas particulares, asociadas a la localización de equipamientos urbanos de alcance municipal, así como a la presencia de comercios y servicios que generan una atracción significativa de viajes. Entre estos nodos destaca la dinámica generada por la Facultad de Lenguas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), ubicada en la intersección del Boulevard Xonaca y la Avenida 24 Norte; el Club Alpha 3, localizado sobre la Calle 20 Oriente; así como el Mercado Municipal Morelos, que, si bien, este último se localiza fuera del polígono de estudio, ejerce una influencia directa sobre vialidades de la zona como la Calle 20 Oriente y la Calle 42 Norte. A estos se suma el Seminario Palafoxiano, también externo al área de estudio, pero con impactos claros sobre la dinámica urbana de la Calle 42 Norte y el Boulevard Vicente Suárez.

A partir de lo anterior, se reconoce que la zona de estudio presenta dinámicas urbanas diferenciadas en las que coexisten actividades propias de zonas habitacionales consolidadas, con comercio y servicios de barrio, áreas con dinámica industrial y de almacenamiento asociadas a la operación de

manufacturas y bodegas, y espacios con alta concentración de personas y flujos, vinculados a equipamientos urbanos de alcance municipal y a corredores comerciales y de servicios.

Así, se observa que la mayor intensidad de actividad urbana en las distintas áreas del polígono de estudio, y en particular en los centros atractores de viaje y corredores urbanos, se concentra predominantemente en horarios diurnos, con picos de actividad en el periodo matutino, entre las 8:00 y las 10:00 horas, así como en horarios vespertinos, entre las 14:00 y 15:00 horas, y nuevamente hacia las 18:00 a 20:00 horas. Estos patrones temporales reflejan la superposición de actividades laborales, educativas, comerciales y de servicios que caracterizan a la zona y que deberán ser considerados en la formulación de estrategias de redensificación y mejoramiento urbano.

Tabla 2. Unidades económicas por actividad en la zona de estudio, 2025.

Actividad	Unidades económicas
Servicios	712
Comercio	495
Industria manufacturera	146
Construcción	4
Energía y agua	2
Agricultura	1
Total	1,360

Fuente: Elaboración propia a partir de información de INEGI (2025).

II.2. Condiciones urbanas, arquitectónicas y sociales

La zona de estudio conformada por las colonias Resurgimiento y América Sur forma parte de un espacio urbano de transición particularmente relevante en la estructura territorial de la ciudad de Puebla. Su localización intermedia entre el centro histórico y las áreas de urbanización más reciente del oriente del municipio —donde actualmente se concentra una proporción significativa de la población municipal— le confiere un papel estratégico tanto en términos de conectividad como de potencial para procesos de redensificación habitacional. Esta condición de transición se explica por su origen como parte del primer anillo industrial histórico de la ciudad, el cual, a lo largo del siglo XX, fue integrándose de manera progresiva con colonias populares de carácter habitacional, dando lugar a un tejido urbano mixto, complejo y altamente consolidado.

Desde la perspectiva urbana, la zona de estudio representa un territorio con un elevado grado de consolidación, especialmente si se compara con las áreas periféricas del municipio. Esta consolidación se traduce en un alto nivel de acceso a bienes y servicios urbanos, infraestructura básica completa y una integración funcional con el resto de la ciudad. A diferencia de las zonas de expansión reciente, donde persisten rezagos significativos en servicios e infraestructura, la zona de estudio cuenta con pavimentación en la totalidad de sus vialidades, cobertura prácticamente total de agua potable, drenaje sanitario y energía eléctrica, así como acceso inmediato a transporte público, equipamientos y actividades económicas diversas.

La traza vial de la zona, aunque ya no responde plenamente al patrón ortogonal característico del centro histórico, permite una conectividad eficiente tanto interna como externa. La estructura vial facilita los desplazamientos cotidianos y la articulación con otras áreas del municipio, particularmente con el centro histórico, al cual se conecta de manera directa a través de vialidades primarias como el Boulevard Xonaca, las avenidas 12 y 14 Oriente, la Avenida 2 Oriente y la Avenida Juan de Palafox y Mendoza, esta última con una conexión directa al Zócalo de la Ciudad de Puebla. Esta relación directa con el núcleo histórico y administrativo de la ciudad refuerza el valor estratégico del área como espacio de residencia potencial para población que busca cercanía a servicios especializados y fuentes de empleo.

De igual forma, la zona de estudio mantiene una vinculación eficiente con el oriente del municipio, particularmente hacia áreas de alta densidad poblacional como Amalucan y Bosques de San Sebastián, mediante corredores como la Avenida 14 Oriente y el Boulevard Vicente Suárez. Estas vialidades permiten la integración de la zona con uno de los sectores más dinámicos en términos demográficos de la ciudad, manifestando su papel como espacio de paso y de articulación urbana. Hacia el sur, la conectividad también es favorable, al enlazarse con colonias de gran relevancia urbana como El Mirador —de carácter residencial—, Bella Vista e Ignacio Zaragoza, así como con el Parque Ecológico Revolución Mexicana, uno de los parques urbanos más extensos e importantes de Puebla. Esta conexión se refuerza a través de vialidades como la Calle 24 Norte, la Calle 18 Norte y nuevamente el Boulevard Vicente Suárez, que permiten una relación directa con zonas de

equipamientos metropolitanos como Jardines de San Manuel y la Ciudad Universitaria de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Otro elemento central de las condiciones urbanas es el acceso al transporte público, el cual se distribuye de manera abundante sobre las vialidades primarias que atraviesan la zona. Esta característica responde tanto a la antigüedad de las colonias como a su función histórica como corredor de paso entre el oriente y el centro de la ciudad. No obstante, a pesar de esta amplia cobertura de transporte concesionado, la zona carece de infraestructura del sistema RUTA (BRT), lo que limita el acceso a modos de transporte de mayor capacidad y eficiencia operativa.

En cuanto al equipamiento urbano, la zona de estudio cuenta con una dotación básica dentro de su delimitación, principalmente en el ámbito educativo, con la presencia de escuelas de nivel básico y medio superior, así como la Facultad de Lenguas de la BUAP, que constituye un equipamiento educativo de alcance municipal. Sin embargo, uno de los rasgos más relevantes es que, debido a su alta integración al tejido urbano consolidado de la ciudad, la zona se encuentra dentro del área de influencia directa de equipamientos urbanos especializados que, aunque no se localizan estrictamente dentro del polígono, son fácilmente accesibles desde éste. Destacan, en el ámbito de la salud, el Hospital Regional de Especialidades IMSS San José y la Clínica No. 2 del IMSS al poniente, el Hospital La Margarita al sur y la Unidad Hospitalaria IMSS Amalucan al oriente, todos ellos nodos de atención médica de alta relevancia para la población de la ciudad.

En materia educativa, además de la oferta interna, la zona se encuentra cercana a instituciones de educación superior como el Instituto Tecnológico de Puebla y la Universidad Tecnológica de Puebla al norte, así como a la Ciudad Universitaria de la BUAP al sur, lo que amplía significativamente las opciones educativas para la población residente. A ello se suma la proximidad a equipamientos de abasto de gran importancia, como el Mercado Municipal Morelos al nororiente y los mercados municipales La Acocota y El Alto al poniente, los cuales abastecen tanto a la población local como a colonias circundantes.

Dentro de estas condiciones urbanas, es necesario subrayar nuevamente la presencia de numerosas instalaciones industriales y bodegas, elemento distintivo del paisaje urbano de la zona. Muchas de estas instalaciones se encuentran actualmente en desuso o subutilización, coexistiendo con colonias populares de vivienda autoconstruida cuyo origen se remonta a mediados del siglo pasado. En los últimos años, sin embargo, ha comenzado a destacar el surgimiento de grandes desarrollos habitacionales de vivienda popular, implantados precisamente sobre antiguos predios industriales, lo que está modificando de manera acelerada la condición urbana del área y generando nuevas dinámicas poblacionales, de movilidad y de demanda de servicios.

Desde el punto de vista arquitectónico, la zona de estudio se caracteriza por un tejido edificado predominantemente homogéneo y de baja altura. La mayor parte de las construcciones datan de mediados del siglo XX y de las décadas de 1960, 1970 y 1980, correspondiendo principalmente a viviendas

autoconstruidas en colonias populares, que en general no superan los dos niveles de edificación. A estas se suman las instalaciones industriales y bodegas, que suelen presentar grandes claros y cubiertas ligeras, pero que rara vez superan los seis metros de altura, lo que refuerza la percepción de un perfil urbano bajo y horizontal.

Los materiales predominantes en las edificaciones habitacionales son el block de concreto, estructuras de concreto armado y losas macizas, mientras que en las edificaciones industriales es común el uso de lámina galvanizada y estructuras metálicas. Como resultado de esta configuración constructiva, la zona no presenta una abundancia de edificaciones arquitectónicamente relevantes ni un patrimonio cultural material destacado en términos de arquitectura histórica, más allá de algunos inmuebles puntuales. Este rasgo, si bien limita el valor patrimonial del área, amplía el margen de maniobra para procesos de reconversión y redensificación sin restricciones severas de conservación.

Un elemento relevante en el análisis arquitectónico es la dimensión de los predios. En el uso habitacional, los lotes suelen ser reducidos, reflejo del alto grado de consolidación urbana y de procesos históricos de subdivisión. En contraste, las instalaciones industriales y bodegas ocupan predios de gran superficie, lo que, particularmente en los casos de desuso, los convierte en espacios estratégicos para la introducción de nuevos usos de suelo, como vivienda, equipamientos o usos mixtos. En general, las áreas libres al interior de

los predios son escasas, lo que refuerza la necesidad de estrategias de diseño urbano que optimicen el uso del suelo disponible.

En el ámbito social, la zona de estudio forma parte de los espacios urbanos que han experimentado dinámicas de despoblamiento y deshabitación, fenómenos comunes en el centro histórico de la ciudad y en su anillo circundante. Esta pérdida de población ha tenido efectos directos en la reducción de la vida barrial, la disminución del uso cotidiano del espacio público y una menor vigilancia natural de las calles, con excepción de aquellos puntos donde se localizan equipamientos urbanos, grandes comercios o corredores viales con alta intensidad de tránsito. No obstante, estas dinámicas no se asocian a condiciones de marginación severa.

Por el contrario, la zona presenta bajos niveles de marginación urbana, derivados de su elevado acceso a infraestructura básica, servicios públicos, equipamientos y servicios al interior de la vivienda. Esta condición la hace poco susceptible de recibir inversiones públicas prioritarias de mejoramiento urbano, en comparación con las zonas periféricas del municipio que enfrentan rezagos estructurales mucho más profundos. Sin embargo, esta misma característica posiciona a la zona de estudio como un territorio altamente apto para estrategias de redensificación habitacional orientadas a aprovechar la infraestructura existente, reactivar la dinámica urbana y revertir las tendencias de despoblamiento.

II.3. Imagen urbana

La imagen urbana de la zona de estudio, se encuentra definida por un proceso histórico de ocupación urbana vinculado al desarrollo industrial de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XX, seguido de un periodo de transformación funcional que actualmente incorpora procesos de redensificación habitacional. En términos generales, el paisaje urbano está dominado por viviendas autoconstruidas propias de colonias populares y obreras, edificadas principalmente entre las décadas de 1950 y 1980, las cuales constituyen el tejido base de casi todas las colonias del polígono. Estas viviendas conviven con instalaciones industriales, bodegas, equipamientos urbanos y, más recientemente, con fraccionamientos habitacionales verticales de interés social, generando un escenario urbano heterogéneo y en transición.

El análisis de la imagen urbana se sustenta en el marco conceptual propuesto Lynch (1960), el cual plantea que la percepción urbana se estructura a partir de elementos básicos entre los que se encuentran sendas, nodos, hitos, bordes y barrios. Bajo este enfoque, la zona de estudio presenta una estructura perceptiva clara, aunque con niveles variables de calidad urbana y coherencia visual, resultado de su evolución histórica y de la superposición de funciones urbanas.

Sendas

En relación con los elementos de la imagen urbana definidos por Kevin Lynch (1960), en la zona de estudio se identifican **seis sendas principales**, las cuales,

además de constituir ejes de desplazamiento, destacan como **estructuradores de la traza vial y de la organización funcional del territorio**, debido a su carácter de vialidades primarias. Estas sendas no sólo articulan la movilidad interna del polígono, sino que también establecen vínculos directos con otras zonas estratégicas del municipio, influyendo de manera importante en la percepción espacial y en la dinámica urbana del área.

Entre estas, destaca el Boulevard Xonaca, el cual delimita el límite norte de la zona de estudio y representa una de las principales conexiones del nororiente del municipio con el centro histórico de la ciudad. Se trata de una vialidad de sección amplia, con recubrimiento vial en buenas condiciones, que cuenta con camellón central con arbolado consolidado y ciclo vía bidireccional. Asimismo, dispone de banquetas en condiciones funcionales, señalización horizontal y vertical, semaforización y alumbrado público. No obstante, se observa la presencia de postes y cableado eléctrico y telefónico en condiciones de desorden, lo que genera contaminación visual. Debido a su carácter de corredor urbano, a lo largo de su recorrido se concentran locales comerciales, establecimientos de servicios, usos habitacionales y espacios públicos relevantes, como el Deportivo Xonaca y el Skate Plaza Xonaca. Aunque la imagen urbana de esta senda puede considerarse relativamente favorable y ha sido objeto de intervenciones de mejoramiento en años recientes, en diversos tramos aún persisten elementos de desorden visual que limitan una lectura paisajística integral.

Se incorpora también la Avenida 14 Oriente, la cual constituye la principal vía de conexión entre el centro de la ciudad y el oriente del municipio, particularmente hacia las zonas de Amalucan y Bosques de San Sebastián, por lo que el flujo vehicular es elevado durante la mayor parte del día. Esta vialidad cruza la zona de estudio en sentido oriente–poniente, consolidándose como uno de los ejes estructuradores del territorio. Cuenta con recubrimiento vial en buen estado, banquetas relativamente amplias, ciclovía unidireccional, alumbrado público y semaforización. Sin embargo, presenta deficiencias en materia de arbolado urbano, lo que reduce su calidad ambiental y paisajística. Asimismo, la dotación de señalización horizontal y vertical es irregular, ya que en varias intersecciones estos elementos no se encuentran presentes o presentan deterioro. Debido a su condición de corredor urbano y vialidad primaria, en esta avenida se concentra una mezcla de usos de suelo y actividades, con predominio de comercios, servicios y equipamientos urbanos, y en menor medida usos habitacionales. Aunado a lo anterior, el cableado eléctrico y telefónico, así como la disposición de postes, presentan condiciones de desorden, lo que incide negativamente en la imagen urbana del corredor.

Se identifica también como senda la Avenida 2 Oriente, la cual recorre la zona de estudio en sentido oriente–poniente y constituye otra de las principales vialidades que la vinculan con el centro histórico. Esta vialidad presenta pavimentación de adoquín en buen estado en la mayor parte de su trazo dentro del área de estudio. Sin embargo, las banquetas son particularmente angostas y en varios tramos presentan deterioro físico. La vialidad carece prácticamente de arbolado urbano, y la señalización horizontal y vertical es

limitada. Aunque cuenta con alumbrado público y semaforización, la presencia de cableado eléctrico y telefónico desordenado, sumada al deterioro visible en diversas fachadas de edificaciones habitacionales, comerciales y de servicios, genera una percepción urbana fragmentada y visualmente desordenada.

Por su parte, la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza destaca como una de las vialidades más emblemáticas, no sólo dentro de la zona de estudio, sino en el contexto urbano de la ciudad, debido a su conexión directa con el centro histórico y el Zócalo de la ciudad. Esta vialidad presenta pavimentación de adoquín en buen estado; sin embargo, las banquetas existentes son particularmente angostas y presentan deterioro físico, lo que además de afectar la imagen urbana representa un obstáculo para el tránsito peatonal seguro y cómodo. Cuenta con alumbrado público y semaforización, aunque presenta ausencia casi total de arbolado urbano, con excepción del tramo donde se localiza el Parque de las Letras. No se observa señalización horizontal ni vertical, y existe carencia de mobiliario urbano. La presencia de cableado aéreo eléctrico y telefónico en condiciones de desorden, sumada al deterioro visible en fachadas de comercios, servicios y viviendas, contribuye al deterioro general de la imagen urbana de este corredor.

En el caso de la Avenida 24 Norte, esta vialidad cruza la zona de estudio en sentido norte-sur y permite su conexión con el Parque Ecológico Revolución Mexicana, así como con colonias relevantes del sur de la ciudad, como El Mirador y Jardines de San Manuel. Se trata de una vialidad de sección amplia,

con recubrimiento vial en buen estado de operación. Las banquetas presentan deterioro en algunos puntos, aunque en la mayor parte del recorrido mantienen condiciones aceptables de caminabilidad. Cuenta con alumbrado público y semaforización; sin embargo, presenta escasez de arbolado urbano y señalización horizontal y vertical limitada. Debido a su condición de corredor urbano y vialidad primaria, a lo largo de su trazo se concentran usos comerciales y de servicios que conviven con usos habitacionales. La imagen urbana se ve afectada por el desorden del cableado aéreo eléctrico y telefónico, la localización inadecuada de postes y el deterioro visible en algunas fachadas de edificaciones habitacionales.

Finalmente, se identifica como senda el Boulevard Vicente Suárez, el cual delimita el extremo oriente de la zona de estudio. Corresponde a una vialidad primaria de sección amplia, con cuatro carriles de circulación vehicular, camellón central con arbolado urbano y alumbrado público. No obstante, carece de banquetas en la mayor parte de su trazo, lo que limita significativamente la movilidad peatonal y lo especializa como un corredor predominantemente vehicular. Su recubrimiento vial se encuentra en buenas condiciones y presenta bajo nivel de cableado aéreo visible. Sin embargo, carece de señalización horizontal y vertical suficiente. Debido a su función como acceso y delimitación de la XXV Zona Militar, no existen edificaciones a lo largo de gran parte de su recorrido, hasta su confluencia con la Avenida 14 Oriente en el límite nororiente de la zona de estudio. Si bien su imagen urbana puede considerarse ordenada y visualmente favorable debido a la presencia

de arbolado, su diseño urbano resulta excluyente para formas de movilidad distintas al automóvil.

Nodos

En relación con los nodos urbanos, en la zona de estudio se identifican únicamente tres puntos que cumplen con esta condición, entendidos como los espacios estratégicos hacia los cuales converge la experiencia urbana del observador, generalmente asociados a confluencias de sendas o a concentraciones relevantes de actividades, funciones urbanas o elementos visuales distintivos. Si bien existen diversas intersecciones entre las vialidades principales del polígono, solamente en algunos puntos se generan condiciones urbanas suficientemente significativas en términos de intensidad de uso, centralidad funcional y relevancia visual como para ser considerados nodos dentro de la estructura de la imagen urbana.

En este sentido, destaca la intersección del Boulevard Xonaca con la Calle 24 Norte, donde se localizan las instalaciones de la **Facultad de Lenguas de la BUAP** y el Parque 2 de Octubre. Este punto concentra una infraestructura urbana relativamente completa, que incluye banquetas funcionales, semáforos vehiculares, señalamiento horizontal de pasos peatonales con incorporación de bolardos y cruces a nivel, señalización vertical, arbolado urbano, alumbrado público, paradas de transporte público, botes papeleros, cámaras de videovigilancia, una caseta telefónica y un puesto de periódicos. En términos de usos de suelo, se identifican comercios de escala local, equipamientos urbanos, destacando la Facultad de Lenguas, así como

espacios públicos recreativos, siendo estos últimos los elementos que estructuran la dinámica cotidiana del sitio. No obstante, a pesar de la presencia de estos elementos, la percepción del paisaje urbano presenta cierto nivel de desorden, derivado principalmente del mantenimiento insuficiente del arbolado, de la infraestructura y del mobiliario urbano, así como del desorden en el cableado aéreo eléctrico y telefónico y la disposición irregular de los postes.

A este punto se suma la intersección del Boulevard Xonaca (Calle 20 Oriente) con la Calle 42 Norte, donde destaca la proximidad del **Mercado Municipal Morelos** y del Mercado La Victoria, lo que genera una elevada concentración de transeúntes, actividades comerciales, servicios y presencia habitacional en su entorno inmediato. El paisaje urbano en este punto está fuertemente dominado por las edificaciones del Mercado Morelos y del Mercado La Victoria, las cuales destacan visualmente y definen el perfil urbano del sector. En esta intersección se cuenta con banquetas amplias, señalamiento horizontal para cruces peatonales con bolardos de protección, señalización vertical, semáforos vehiculares y peatonales, cámaras de videovigilancia, alumbrado público, paradas de transporte público y mobiliario urbano complementario. Sin embargo, la imagen urbana presenta deterioro visual derivado del desorden en el cableado aéreo y en la ubicación de postes, la invasión del espacio peatonal por puestos comerciales en algunos tramos, la presencia de grafiti y publicidad colocada sin orden, el mantenimiento deficiente del arbolado urbano y la ocupación de banquetas por estacionamiento vehicular frente al mercado. Este nodo representa el punto de mayor intensidad de

actividad urbana dentro de la zona de estudio, debido a la concentración simultánea de actividades comerciales, de servicios y habitacionales.

Finalmente, se identifica como nodo la intersección del Boulevard Vicente Suárez con la Avenida 14 Oriente, la cual funciona como punto de convergencia de desplazamientos provenientes del oriente y suroriente de la ciudad. La dinámica urbana en este punto está definida principalmente por la presencia de actividades comerciales, servicios y equipamiento religioso, destacando la presencia de la **Parroquia de la Divina Providencia Puebla**, así como de un centro comercial y una estación de servicio. En este punto se dispone de banquetas, bolardos, señalamiento horizontal de pasos peatonales, semáforos vehiculares y peatonales, señalización vertical, alumbrado público y cámaras de videovigilancia. Sin embargo, presenta carencias en arbolado urbano, paradas formales de transporte público y mobiliario urbano complementario. El perfil urbano del entorno inmediato también se encuentra influenciado por la presencia de la **Parroquia de La Concepción Puebla** y por fachadas de antiguas edificaciones industriales, lo que genera un contraste morfológico relevante. En términos funcionales, predominan los usos comerciales y de servicios, con escasa presencia de vivienda. La imagen urbana del nodo presenta cierto nivel de deterioro, asociado principalmente al desorden del cableado aéreo, al deterioro físico de algunas edificaciones y a la presencia de grafiti.

Hitos

Los hitos urbanos se refieren a aquellos puntos de referencia que son percibidos como elementos externos al observador y que funcionan como anclas espaciales dentro de la estructura mental del territorio. De acuerdo con Kevin Lynch (1960), estos constituyen elementos físicos identificables que pueden variar considerablemente en escala, pero cuya característica esencial es la singularidad, es decir, la capacidad de diferenciarse claramente dentro del contexto urbano inmediato y de convertirse en referencias memorables dentro del paisaje. Bajo este enfoque, en la zona de estudio se identifican diversos hitos que destacan como referentes visuales, simbólicos y funcionales para la población, contribuyendo a estructurar la imagen urbana general del polígono.

Entre los elementos más relevantes sobresale el edificio de la **Facultad de Lenguas de la BUAP**, localizado sobre la Avenida 24 Norte. Este inmueble se distingue claramente dentro de un entorno conformado mayoritariamente por vivienda popular, comercios y servicios de escala barrial, principalmente debido a su volumen edificado, su configuración arquitectónica institucional y su lenguaje funcionalista contemporáneo. Su presencia genera un punto de referencia espacial fácilmente identificable, además de constituir un nodo cotidiano de concentración de población estudiantil y actividad urbana.

De igual forma, destacan las instalaciones del **Club Alpha 3 Puebla**, las cuales, por su extensión territorial, especialización funcional y continuidad volumétrica, configuran un referente urbano de gran escala sobre el Boulevard Xonaca,

influyendo de manera importante en la lectura espacial de este corredor urbano.

También resulta relevante la presencia del **Mercado Municipal Morelos**, que, si bien se localiza técnicamente fuera del polígono de estudio, se encuentra en su límite inmediato y ejerce una influencia directa sobre la dinámica urbana del extremo nororiente del área. Sus naves comerciales de gran escala, caracterizadas por cubiertas metálicas de lámina, destacan dentro del paisaje urbano circundante y funcionan como referente territorial y funcional para la población local y de colonias aledañas.

Asimismo, se reconoce como hito urbano a la Escuela Secundaria Federal No. 1, ubicada sobre la Calle 28 Norte, la cual constituye un referente comunitario dentro de la colonia Resurgimiento Norte, particularmente por su función educativa y su relación cotidiana con la vida barrial.

En el ámbito religioso y simbólico, sobresale la **Parroquia Nuestra Señora de Ocotlán Puebla**, ubicada sobre la Calle 30 Norte, la cual destaca dentro del paisaje urbano por la altura de su volumen edificado y por la singularidad de su fachada, inscrita en un lenguaje de arquitectura religiosa moderna del siglo XX con rasgos expresionistas. Este inmueble funciona como un referente visual y simbólico dentro del sector.

De igual manera, se incorpora como elemento significativo la **Parroquia de La Concepción Puebla**, localizada sobre la Avenida 14 Oriente. Este templo, de arquitectura religiosa tradicional de origen colonial, contribuye a caracterizar el límite oriente del polígono de estudio, particularmente por su localización en

la intersección de corredores urbanos relevantes, lo que refuerza su papel como referencia territorial.

Otro elemento relevante dentro de la estructura de hitos corresponde al **Parque Ecológico Revolución Mexicana**, localizado sobre la Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza, el cual sobresale como uno de los principales equipamientos recreativos y deportivos del sector, debido a la amplitud de sus áreas verdes, la presencia de arbolado consolidado y su función ambiental y social dentro del contexto urbano.

Finalmente, es importante considerar como hitos urbanos emergentes a las edificaciones de los nuevos fraccionamientos habitacionales verticales de interés social, particularmente los desarrollos Centenario y Cosmos, los cuales han modificado de manera significativa el perfil urbano histórico de sectores de las colonias Humboldt Sur y El Cristo. Estos desarrollos, caracterizados por edificaciones de mayor altura respecto al contexto predominante de vivienda de uno y dos niveles, comienzan a consolidarse como nuevos puntos de referencia visual dentro del paisaje urbano contemporáneo del área de estudio.

En conjunto, estos hitos configuran un sistema de referencias espaciales que facilita la orientación territorial, fortalece la identidad urbana del sector y permite comprender los procesos de transformación que experimenta la zona, particularmente en el contexto de transición entre un territorio históricamente industrial y un espacio urbano en proceso de redensificación habitacional.

Barrios

De acuerdo con Kevin Lynch (1960), en el análisis de la imagen urbana los barrios se entienden como zonas urbanas relativamente extensas en las que el observador puede ingresar mentalmente y que poseen características comunes que permiten reconocerlas desde su interior, e incluso utilizarlas como referencias espaciales desde el exterior. Bajo este marco conceptual, los barrios no sólo representan delimitaciones físicas, sino también unidades perceptivas, funcionales y sociales que contribuyen a estructurar la identidad territorial. En este sentido, dentro de la zona de estudio es posible reconocer cuatro grandes ámbitos barriales que, en conjunto, configuran la imagen urbana predominante del polígono y reflejan su proceso histórico de conformación y transformación funcional.

El primer ámbito corresponde a una zona de concentración de equipamientos educativos, administrativos y de servicios públicos, que conviven con vivienda popular, localizada hacia el extremo norponiente del área de estudio, principalmente sobre las colonias Xonaca y Resurgimiento Norte. En este sector destaca la presencia de la **Facultad de Lenguas de la BUAP**, la cual constituye el principal referente institucional y generador de dinámica urbana cotidiana. A este equipamiento se suman la **Escuela Secundaria Federal No. 1 Puebla**, la **Escuela Primaria Jesús González Ortega Puebla**, la **Escuela Primaria Bosques de Chapultepec Puebla** y el **Preescolar Motolinía Puebla**, los cuales consolidan un corredor educativo de escala barrial y sectorial. Asimismo, se localizan oficinas gubernamentales como la **Secretaría de Bienestar del**

Estado de Puebla, la Secretaría de Desarrollo Rural Puebla y la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural México, que refuerzan el carácter institucional del sector. Este ámbito presenta una dinámica urbana activa durante el horario diurno, asociada a flujos escolares, administrativos y de servicios, generando una mezcla funcional que favorece la presencia constante de población y actividad en el espacio público.

El segundo ámbito corresponde a una zona caracterizada por la concentración de instalaciones industriales y bodegas, las cuales coexisten con vivienda popular en sectores de las colonias Resurgimiento Norte, El Cristo, Santa Bárbara y El Porvenir. En este sector predominan naves industriales de gran volumen, con muros de altura considerable y cubiertas de lámina metálica, elementos que configuran un perfil urbano robusto y poco permeable visual y funcionalmente. Esta morfología urbana condiciona la dinámica social y espacial del entorno, limitando la actividad peatonal, reduciendo la vitalidad del espacio público y generando frentes urbanos con baja interacción social. No obstante, este sector también representa un área estratégica dentro del proceso de transformación urbana, debido a la presencia de inmuebles industriales en proceso de desuso, los cuales constituyen reservas potenciales para procesos de reconversión funcional y redensificación habitacional.

El tercer ámbito corresponde a una zona de desarrollos habitacionales recientes de interés social, localizada principalmente en el centro del polígono, en sectores de las colonias Humboldt Sur y El Cristo. En esta área, la imagen

urbana está definida por la presencia de conjuntos habitacionales de tipología vertical o semi-vertical, con organización interna planificada, áreas comunes y espacios abiertos. Estos desarrollos han incrementado la altura promedio del perfil urbano histórico, tradicionalmente dominado por vivienda de uno y dos niveles, generando nuevos referentes volumétricos dentro del paisaje urbano. Asimismo, estos fraccionamientos introducen nuevas dinámicas de movilidad, mayor densidad poblacional y cambios en la demanda de servicios urbanos, lo que contribuye a la transformación progresiva de la estructura urbana del sector.

El cuarto ámbito corresponde a las extensas áreas de vivienda popular tradicional que se distribuyen en la mayor parte del territorio del polígono de estudio. Estas zonas se caracterizan por la coexistencia de vivienda autoconstruida con comercios y servicios de barrio, así como con pequeños equipamientos urbanos de escala local. En estos sectores aún se conservan dinámicas barriales tradicionales, con presencia de actividades cotidianas en el espacio público, interacción vecinal y funcionamiento de economías locales de proximidad. La morfología urbana está compuesta predominantemente por vivienda de baja altura, con lotes de dimensiones reducidas y escasos espacios libres intra prediales, lo que refuerza el carácter compacto del tejido urbano.

En términos generales, la coexistencia de estos cuatro ámbitos barriales evidencia el carácter heterogéneo de la imagen urbana de la zona de estudio. Esta heterogeneidad no sólo responde a su proceso histórico de ocupación y

transformación funcional, sino que también representa una condición estratégica para procesos de reconversión urbana y redensificación habitacional. La diversidad morfológica, funcional y social del territorio genera múltiples oportunidades de intervención diferenciada, permitiendo orientar estrategias específicas de mejoramiento urbano, reutilización de suelo y fortalecimiento de la habitabilidad en función de las características particulares de cada ámbito barrial.

En conclusión, la imagen urbana del polígono Resurgimiento–América Sur es el resultado de una superposición de etapas históricas, modelos arquitectónicos y transformaciones económicas que han dado como resultado un paisaje urbano diverso y heterogéneo. Las colonias Humboldt y América, por ejemplo, conservan una imagen urbana armónica, producto de una traza planificada y de la permanencia de viviendas con estilos arquitectónicos distintivos. Los jardines, fachadas ornamentadas y una infraestructura pública relativamente bien conservada generan un ambiente urbano de calidad y una percepción de identidad comunitaria consolidada.

En las colonias Resurgimiento Norte y Sur la imagen es más funcional, marcada por viviendas sencillas, comercios locales y la presencia de antiguas naves industriales que en algunos casos se encuentran en proceso de reconversión. Este carácter híbrido refleja la historia industrial del área, así como las nuevas dinámicas urbanas que promueven la transformación de antiguos predios fabriles en desarrollos habitacionales.

Las colonias tradicionales como América Norte, América Sur o La Gloria presentan un ambiente tranquilo, con viviendas bien conservadas y un tejido urbano que combina actividades residenciales con comercio de barrio y equipamientos de escala local. La infraestructura básica se encuentra generalmente en buenas condiciones, aunque existen tramos con señalización vial insuficiente o mobiliario urbano deteriorado.

En barrios de origen histórico, como Xonaca y Los Remedios, la imagen urbana conserva características tradicionales. Las calles estrechas, las fachadas antiguas, los colores intensos y los elementos patrimoniales visibles remiten a una etapa previa de la expansión urbana de Puebla. Estos barrios representan una memoria urbana viva que se integra de manera peculiar a un contexto donde coexisten usos contemporáneos y estructuras modernas.

Finalmente, las colonias más recientes o de consolidación contemporánea, como Vista Hermosa, Diez de Mayo y El Porvenir, muestran una imagen urbana más simple y funcional. Predominan las viviendas de baja ornamentación y los comercios pequeños, mientras que la infraestructura, como pavimentos, banquetas, ciclovías y alumbrado público, se encuentra en buen estado. Estas colonias son representativas de un modelo urbano más reciente, donde la prioridad ha sido la habitabilidad y la disponibilidad de servicios básicos.

II.4. Infraestructura Vial

Inventario de vialidades

El área de estudio —localizada en una zona urbana consolidada del nororiente de la ciudad de Puebla— se encuentra articulada por una red vial que, si bien conserva la traza irregular heredada de los procesos históricos de urbanización del siglo XX, funciona como un sistema que asegura la accesibilidad y conectividad interna y externa de las colonias que la integran. A diferencia de la retícula ortogonal característica del centro histórico, esta zona se consolidó con un patrón más fragmentado debido a la presencia de antiguas fábricas, predios industriales y grandes lotes que condicionaron la forma urbana. A pesar de ello, el inventario vial refleja una estructura suficientemente robusta para absorber la movilidad cotidiana y las interacciones socioeconómicas que se desarrollan en el territorio.

El sistema vial del polígono cuenta con aproximadamente 54.39 kilómetros lineales de calles y avenidas que cumplen funciones diferenciadas dentro de la jerarquía vial municipal. Estas vialidades no sólo permiten el acceso a viviendas, servicios y comercios, sino que canalizan una parte significativa de los desplazamientos que conectan al centro de la ciudad con las zonas de crecimiento hacia el oriente y el nororiente del municipio. En este sentido, la red vial ejerce un función dual, por un lado, sostiene la movilidad interna de las colonias Resurgimiento, América, Humboldt, El Cristo y otras, y por otro, sirve como espacio de tránsito para flujos vehiculares que cruzan la zona con destinos más lejanos.

Tabla 4. Inventario de vialidades en zona de estudio por categoría en la zona de estudio.

No.	Nombre de la vialidad	Tipo vial	No.	Nombre de la vialidad	Tipo vial	No.	Nombre de la vialidad	Tipo vial
1	10 Oriente	Calle	45	38 Norte	Privada	89	De Río	Privada
2	10 Oriente	Privada	46	38 Norte	Calle	90	Don Juan de Palafox y Mendoza	Avenida
3	10 Oriente	Avenida	47	4 Oriente	Avenida	91	General Maximino Ávila Camacho	Diagonal
4	12 Oriente	Avenida	48	4 Oriente	Privada	92	Guatemala	Calle
5	14 Oriente	Avenida	49	4 Oriente	Calle	93	Habana	Calle
6	14 Oriente	Privada	50	40 Norte	Calle	94	Humboldt	Avenida
7	14 Oriente	Avenida	51	42 Norte	Calle	95	Lima	Calle
8	14 Oriente	Prolongación	52	44 Norte	Calle	96	Managua	Calle
9	16 Oriente	Avenida	53	6 A Oriente	Privada	97	Manuel Ávila Camacho	Calle
10	18 A Norte	Privada	54	6 A Oriente	Cerrada	98	México	Avenida
11	18 Norte	Calle	55	6 A Oriente	Privada	99	Miguel Hidalgo	Avenida
12	18 Oriente	Avenida	56	6 B Oriente	Privada	100	Montevideo	Calle
13	18 Oriente	Privada	57	6 Oriente	Calle	101	Panamá	Calle
14	2 Oriente	Avenida	58	6 Oriente	Privada	102	Parque Habana	Calle
15	20 Norte	Calle	59	6 Oriente	Andador	103	Perú	Calle
16	20 Norte	Privada	60	6 Oriente	Avenida	104	Praxedix Guerrero	Avenida
17	20 Norte	Calle	61	6 Oriente A	Privada	105	Primera 10 Oriente	Cerrada
18	20 Oriente	Avenida	62	6 Oriente B	Calle	106	Primera de la 32 Norte	Cerrada
19	20 Oriente	Prolongación	63	8 A Oriente	Privada	107	Primera de la 8 Oriente	Privada
20	22 A Norte	Privada	64	8 Oriente	Avenida	108	Privada 14 Oriente	Privada
21	22 Norte	Calle	65	8 Oriente	Calle	109	Privada de la 10 Oriente	Privada
22	24 Norte	Calle	66	8 Oriente	Prolongación	110	Privada de la 30 Sur	Privada
23	24 Sur	Calle	67	8 Oriente	Avenida	111	Privada de la 6 Oriente	Privada
24	26 Norte	Calle	68	8 Oriente	Calle	112	Privada de las Américas	Privada
25	26 Norte	Privada	69	Asunción	Calle	113	Profesor Fritz Theiss	Calle
26	26 Sur	Calle	70	Avenida de las Américas	Avenida	114	Prolongación 10 Oriente	Calle
27	28 Norte	Calle	71	Avenida del Cristo	Avenida	115	Puerto Rico	Calle
28	28 Norte	Privada	72	B de la 6 Oriente	Privada	116	Puerto Vallarta	Privada
29	30 Norte	Calle	73	Benito Juárez	Privada	117	Punto Alvarado	Privada
30	30 Norte	Privada	74	Brasil	Calle	118	Punto Ensenada	Privada

31	30 Norte	Cerrada	75	Buenos Aires	Calle	119	Rancho de la Rosa	Prolongación
32	30 Sur	Calle	76	Calle de Bogotá	Calle	120	Rancho de la Rosa	Privada
33	32 A Norte	Privada	77	Calle de Chile	Calle	121	Río de Janeiro	Calle
34	32 Norte	Calle	78	Calle de Colombia	Calle	122	Rotonda de la 18 Oriente	Calle
35	32 Norte	Cerrada	79	Calle de Ecuador	Calle	123	San Salvador	Calle
36	32 Norte	Privada	80	Calle de Uruguay	Calle	124	Santiago de Chile	Calle
37	32 Norte Bis	Calle	81	Calle de Venezuela	Calle	125	Santo Domingo	Privada
38	32 Norte Bis	Privada	82	Callejón de las Américas	Callejón	126	Segunda 14 Oriente	Privada
39	34 Norte	Privada	83	Caracas	Calle	127	Segunda de la 32 Norte	Cerrada
40	34 Norte	Calle	84	Carrillo Puerto	Calle	128	Segunda de la 8 Oriente	Privada
41	34 Norte	Cerrada	85	Cerrada de la 38 Norte	Cerrada	129	Tercera 32 Norte	Privada
42	34 Norte	Privada	86	Cerrada de la Rosa	Cerrada	130	Venezuela	Cerrada
43	36 Norte	Calle	87	Circuito del Centenario	Privada	131	Xóchitl	Calle
44	36 Norte	Privada	88	Claveles	Calle	132	Xonaca	Boulevard

Fuente. Elaboración propia.

Jerarquía vial y vías primarias

Dentro del polígono destaca un conjunto de vialidades que funcionan como ejes estructurantes. Entre ellas, la Avenida 14 Oriente constituye uno de los corredores más relevantes, al conectar de manera directa el centro histórico de Puebla con colonias ubicadas en los límites con Amozoc y, posteriormente, con los accesos hacia la Carretera Federal Puebla–Tehuacán. Su función es de carácter metropolitano, ya que moviliza rutas de transporte público urbano y suburbano, además de vehículos particulares que utilizan este eje como vía de enlace regional.

Tabla 5. Longitud de vialidades por jerarquía.

Jerarquía	Longitud en metros
Vía Primaria	14,194.97
Vía Secundaria	21,834.74
Vía Terciaria	10,247.64
Vía de Cuarto Orden	8,071.97
Total	54,349.32

Fuente. Elaboración propia.

Otra vialidad de importancia es la Avenida 20 Oriente, que en su tramo más consolidado opera como Bulevar Xonaca. A diferencia de la 14 Oriente, esta vía articula una zona más amplia de colonias con patrones de consolidación diversos y con una mezcla de usos del suelo más intensa. Su área de influencia inmediata alcanza aproximadamente medio kilómetro y beneficia a más de treinta colonias, desde Xonaca y Joaquín Colombres hasta Satélite Magisterial y La Resurrección. Esta característica convierte al bulevar en un eje de movilidad fundamental tanto para la actividad comercial de proximidad como para los desplazamientos interurbanos.

Asimismo, las avenidas 2 Oriente y Don Juan de Palafox y Mendoza atraviesan de oriente a poniente la parte sur del polígono. Aunque sus secciones transversales y su capacidad operativa son menores respecto a los corredores antes mencionados, ambas vialidades desempeñan una función esencial en la distribución del tráfico local y en la conexión con otras zonas internas del municipio. En un radio de quinientos metros influyen directamente en colonias históricas y tradicionales como La Acocota, Analco, Azcárate y Santa Bárbara,

permitiendo una integración funcional entre áreas consolidadas y áreas que actualmente se encuentran en transformación.

Vías secundarias

En lo que refiere a las vialidades consideradas de nivel secundario dentro de la zona de estudio, se identifican alrededor de 25 vialidades, destacando: 4, 6, 8, 10, 12, 18 y 20 oriente; 18, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 42, 44 y 46 norte; además avenida del Cristo, calle Carrillo Puerto, avenida Humboldt, avenida Miguel Hidalgo, avenida Práxedes Guerrero y calle Profesor Theiss; estas vialidades conectan con los ejes viales primarios dentro de la zona de estudio y en su mayoría sus tramos no tienen enlace con colonias o zonas de otra parte de la ciudad, por lo que su nivel de servicio se reduce sólo a enlazar los predios de la zona de estudio a las vías principales. Las vialidades terciarias en la zona de estudio tienen prácticamente la misma funcionalidad que las vías consideradas como secundarias con la diferencia de que su longitud es mucho más corta quedando su nivel de servicio a nivel colonia.

Tabla 6. Vialidades primarias y secundarias en la zona de estudio.

Tipo de vialidad	Nombre de vialidad
Primaria	Avenida 14 oriente
	Avenida 2 oriente
	Calle 20 oriente o bulevar Xonaca
	Calle 24 norte
	Calle 44 norte
	Avenida Don Juan de Palafox y Mendoza
Secundaria	Avenida 10 oriente
	Avenida 12 oriente
	Calle 20 oriente
	Calle 18 norte

	Calle 26 norte
	Calle 28 norte
	Calle 30 norte
	Calle 32 norte
	Calle 34 norte
	Calle 36 norte
	Calle 38 norte
	Avenida 4 oriente
	Calle 42 norte
	Calle 44 norte
	Calle 46 norte
	Avenida 6 oriente
	Avenida 8 oriente
	Avenida del Cristo
	Calle Carrillo Puerto
	Calle Habana
	Avenida Humboldt
	Avenida Miguel Hidalgo o 16 oriente
	Avenida Miguel Hidalgo (Morelos)
	Avenida Práxedes de Guerrero
	Calle Profesor Fritz Theiss

Fuente. Elaboración propia.

Vías de cuarto orden

De las vías de cuarto orden se contabilizaron alrededor de 78 calles con esta categoría ya que corresponden a privadas y cerradas, en manzanas dentro de la zona de estudio donde predomina el uso de suelo habitacional, la mayoría de estas vías conectadas a las vialidades de tipo secundario y terciario.

II.5. Infraestructura ciclista y peatonal

La presencia de ciclovías ha adquirido una importancia creciente en los últimos años. En el polígono se contabilizan alrededor de 9.6 kilómetros de infraestructura ciclista que se desarrolló principalmente sobre dos de los

corredores antes mencionados: la ciclo vía de la 14 Oriente, con 2.7 kilómetros de longitud, y la del Bulevar Xonaca, que incorpora más de 6.8 kilómetros distribuidos entre tramos confinados y tramos de prioridad ciclista. Esta infraestructura ha favorecido la diversificación modal y un mayor equilibrio en el uso del espacio vial, especialmente en sectores donde la densificación habitacional reciente ha incrementado la demanda de movilidad local.

En cuanto al desplazamiento peatonal, el área de estudio dispone de más de 83 kilómetros lineales de banquetas, calculados con base en los frentes de manzana del Marco Geoestadístico del INEGI. Aunque la cobertura es prácticamente total en todas las colonias, las condiciones de las banquetas son heterogéneas: existen tramos amplios y con pavimentos en buen estado en colonias de consolidación media, mientras que en sectores con presencia de antiguos predios industriales se observan banquetas estrechas, discontinuas o con obstrucciones que limitan la accesibilidad universal. Esta diversidad refleja la historia del tejido urbano y evidencia la necesidad de fortalecer la infraestructura peatonal como parte de una estrategia de movilidad más integral.

Tabla 7. Inventario de infraestructura ciclista

Proyecto	Tipo	Dirección	Sentidos	Calle	Longitud	Uso
14 oriente	Ciclo vía	Unidireccional	1	14 oriente	2,783.41	Permanente
Xonaca	Ciclo vía	Unidireccional	1	Blvd. Xonaca	4,931.23	Emergente
Xonaca	Prioridad ciclista	Unidireccional	1	Blvd. Xonaca	1,958.28	Emergente
				Total	9,672.92	

Fuente: Secretaría de Infraestructura y Movilidad del Municipio de Puebla, 2022.

II.6. Caracterización de inmuebles

La zona de estudio presenta una configuración arquitectónica diversa que refleja la evolución histórica de la ciudad de Puebla durante el último siglo. En ella predominan viviendas unifamiliares de uno y dos niveles, inmuebles de uso mixto y edificaciones de carácter industrial que coexistieron con barrios obreros y colonias de trabajadores durante décadas. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020, existen 6,825 viviendas, de las cuales 6,608 son particulares. Un porcentaje significativo —cercano al 14.5%— se encuentra deshabitado, especialmente en áreas centrales del polígono donde se identifican manzanas con entre nueve y dieciocho viviendas sin ocupación. Este fenómeno es coherente con el abandono industrial ocurrido desde finales del siglo XX y con los procesos de despoblamiento asociados.

Las colonias que integran el polígono muestran características arquitectónicas particulares. En la colonia Humboldt, por ejemplo, el origen del asentamiento se remonta a la década de 1910, cuando inmigrantes alemanes fundaron un núcleo residencial que incorporó estilos europeos, incluyendo elementos neoclásicos, Art Nouveau y tipologías inspiradas en chalets centroeuropeos. Esta colonia conserva jardines frontales, terrazas, chimeneas y edificaciones de baja altura que imprimen una identidad arquitectónica singular.

En contraste, las colonias América Norte y América Sur, cuya fundación ocurrió en los años treinta, revelan una arquitectura ecléctica con transición hacia los principios del racionalismo moderno. Las viviendas presentan fachadas sobrias, materiales tradicionales y una composición que se vincula

estrechamente con la vida barrial y el comercio de pequeña escala. La traza urbana de ambas colonias, más regular y homogénea que la de Humboldt, les confiere un carácter residencial bien definido.

Las colonias Resurgimiento Norte y Resurgimiento Sur representan un caso distinto. Surgieron hacia 1923 en torno a barrios obreros vinculados a actividades industriales y a la antigua Hacienda El Mayorazgo. Actualmente se observa una mezcla de viviendas tradicionales, comercios locales y naves industriales dispersas que han quedado en desuso o han sido reconvertidas para nuevas actividades. Esta coexistencia de usos y tipologías genera una imagen urbana heterogénea, donde la funcionalidad ha prevalecido sobre la estética arquitectónica.

La colonia El Cristo, por su parte, constituye el asentamiento de mayor antigüedad dentro del polígono. Su origen se encuentra en estructuras históricas del siglo XVIII, incluyendo restos de la Hacienda El Cristo, entre ellos un acueducto, una torre de molino y una capilla. Aunque en la actualidad se observan viviendas contemporáneas y conjuntos habitacionales recientes, los vestigios arquitectónicos siguen otorgándole un valor histórico y patrimonial significativo.

En colonias como La Gloria, Miguel Alemán, Del Telefonista o Cristóbal Colón, la arquitectura predominante corresponde a viviendas de baja altura construidas entre las décadas de 1940 y 1970. Se trata de zonas homogéneas en imagen urbana, funcionales y con escasa ornamentación, donde la prioridad ha sido la habitabilidad y la cercanía a servicios cotidianos. Por otro

lado, los barrios históricos de Los Remedios y Xonaca presentan calles estrechas, edificaciones antiguas y elementos de valor patrimonial que remiten a la conformación de estos asentamientos durante los siglos XIX y principios del XX.

De acuerdo con registros del INAH y del INBAL, en el área de estudio se han identificado 120 inmuebles con valor arquitectónico o artístico. Entre ellos destacan edificaciones religiosas, instituciones educativas y viviendas con características históricas, lo que reafirma la relevancia cultural y patrimonial de esta parte de la ciudad.

II.7. Equipamiento urbano

La zona cuenta con una oferta diversificada de equipamiento urbano, cuya distribución responde tanto a su origen histórico como a las necesidades contemporáneas de la población. El subsistema educativo es uno de los más presentes, con 26 escuelas privadas y 10 planteles adicionales que cubren distintos niveles escolares. En conjunto, esta infraestructura atiende a una matrícula superior a los dos mil setecientos alumnos, con una capacidad instalada amplia y suficiente para absorber la demanda local. Durante los últimos años, sin embargo, se ha observado una ligera disminución en la matrícula, lo cual es consistente con la dinámica demográfica de las colonias tradicionales.

En materia de salud pública, el área presenta una cobertura limitada. La infraestructura disponible se concentra principalmente en servicios de consulta y laboratorios privados. El único equipamiento público significativo es

la Unidad de Medicina Familiar del ISSSTEP, cuya atención está dirigida exclusivamente a trabajadores del gobierno estatal, lo cual deja sin cobertura a la población residente. Esta situación sugiere la necesidad de fortalecer la presencia de servicios públicos de salud que atiendan directamente a los habitantes de la zona.

Tabla 8. Equipamientos urbanos en la zona de estudio.

Elemento	Cantidad
Administración pública	1
Asistencia Social	1
Deporte	1
Educación	10
Salud	1
Servicios Urbanos	4
Total	18

Fuente. Elaboración propia.

El equipamiento deportivo presenta mejores condiciones. El Polideportivo Xonaca II, ubicado dentro del polígono, ofrece canchas de fútbol, espacios para usos múltiples, áreas verdes y gimnasios al aire libre que son ampliamente utilizados por la población. De acuerdo con los criterios del Sistema Normativo de SEDESOL, la capacidad instalada de este polideportivo es suficiente para satisfacer la demanda del área de estudio e incluso ofrece un margen de disponibilidad mayor al esperado.

También se encuentran equipamientos administrativos —como las oficinas de la Secretaría de Bienestar del Estado— así como una estancia infantil pública,

gasolineras y otros establecimientos que cumplen funciones complementarias para la atención de la población.

II.8. Aspectos económicos

La actividad económica en la zona es intensa y está dominada por unidades económicas de pequeña escala, orientadas principalmente al comercio minorista y los servicios personales. De acuerdo con el DENUE 2024, se han identificado 1,327 unidades económicas activas. Los giros predominantes incluyen tiendas de abarrotes, misceláneas, salones de belleza, puestos de comida rápida, antojitos y talleres mecánicos. En su mayoría, estos establecimientos cuentan con cinco o menos personas empleadas, lo que confirma su carácter local y su importancia en la economía de proximidad.

Las empresas de mayor tamaño se encuentran representadas principalmente por oficinas administrativas del Gobierno del Estado, que concentran una plantilla laboral considerable en un solo inmueble. La actividad industrial, que en décadas pasadas fue el motor económico de esta zona, ha disminuido de manera significativa y hoy se limita a un grupo reducido de once unidades medianas. Este cambio evidencia un proceso de reconversión funcional del territorio, en el cual los usos industriales han cedido espacio a actividades comerciales, de servicios y, recientemente, a proyectos habitacionales de densificación.

La población económicamente activa asciende a 9,368 personas. La tasa de ocupación es alta, cercana al 98%, lo cual refleja la presencia de empleos formales e informales dentro de los propios barrios y colonias. La distribución

por sexo es equilibrada, con una participación ligeramente mayor de los hombres, aunque en los comercios de servicios la presencia femenina es predominante.

III. Principales elementos del tránsito vial

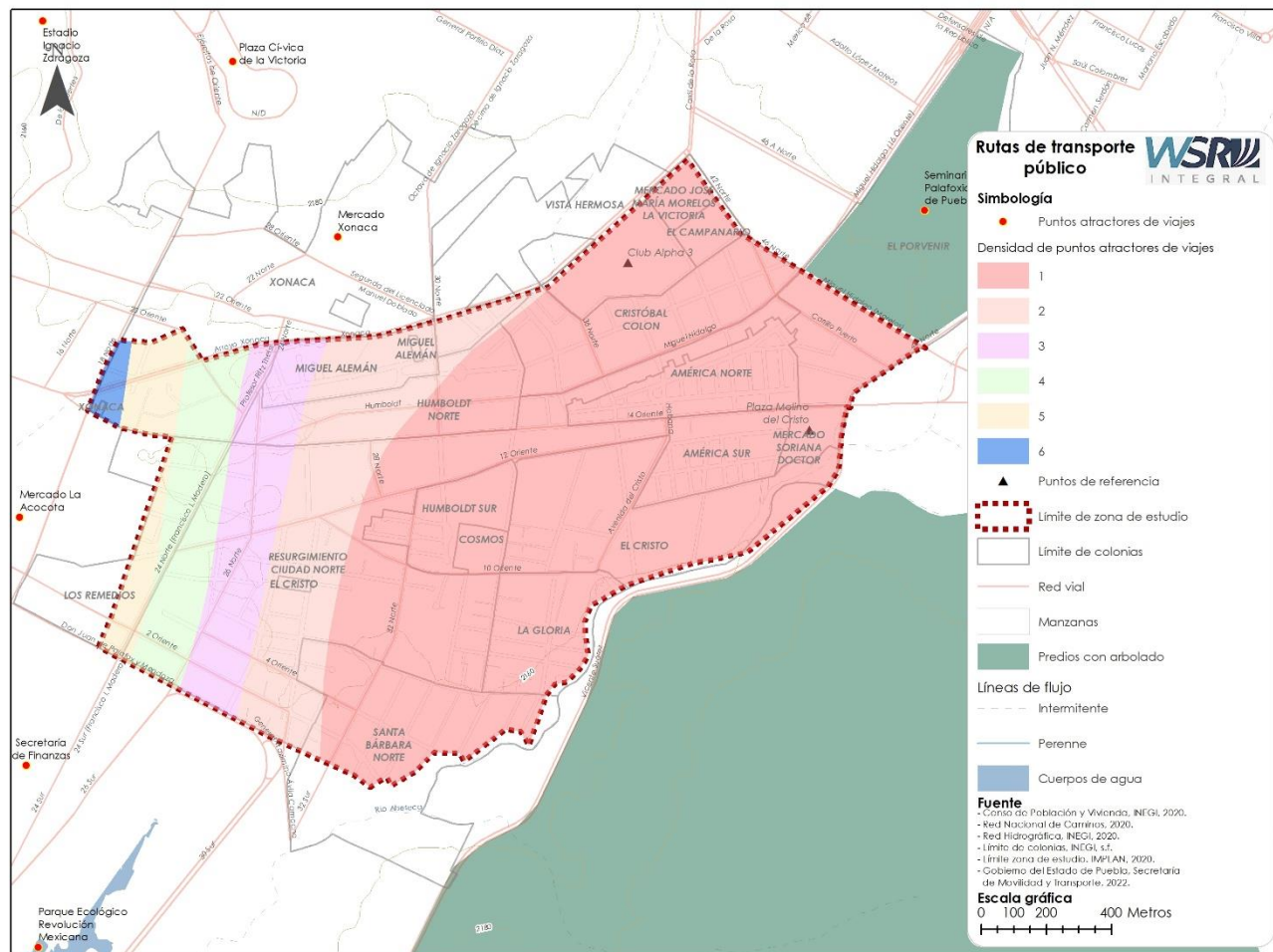
III.1. Centros atractores de viaje

La identificación de los centros atractores de viajes constituye un elemento fundamental para comprender la dinámica del tránsito vial y los patrones de movilidad que se presentan en la zona de estudio Resurgimiento–América Sur, particularmente en un contexto de reconversión y redensificación urbana. Estos centros, entendidos como equipamientos, actividades o nodos urbanos que generan desplazamientos recurrentes de personas y vehículos, permiten explicar la intensidad, direccionalidad y temporalidad de los flujos viales, así como su relación con el uso del suelo y la localización de actividades urbanas.

De acuerdo con la información contenida en el **Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla 2017**, y considerando la condición histórica de la zona de estudio como un sector urbano subutilizado y con pérdida de funciones productivas y residenciales durante varias décadas, en el ámbito inmediato de las colonias Resurgimiento y América Sur no se identifican centros atractores de viajes de relevancia a escala municipal. Esta ausencia de nodos urbanos de alta jerarquía explica, en parte, la baja intensidad de viajes con destino específico dentro de la zona y su papel predominante como área de paso en la estructura vial de la ciudad,

especialmente en las vialidades principales que conectan el centro histórico con la periferia oriente.

Mapa 2. Densidad de puntos atractores de viaje.



Fuente. Elaboración propia.

No obstante, en el entorno cercano a la zona de estudio se localizan algunos centros atractores de importancia que influyen indirectamente en los flujos de movilidad. Al norte se encuentra el **Mercado Municipal Morelos**, que concentra viajes de carácter cotidiano asociados al abasto, el comercio minorista y

actividades laborales. Hacia el poniente se localiza el **Mercado Municipal La Acocota**, otro nodo relevante de atracción de viajes, tanto por su función comercial como por su articulación con rutas de transporte público. Al sur de la zona de estudio se ubican las **oficinas de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado**, las cuales generan flujos diarios de trabajadores y usuarios que se desplazan principalmente en horarios concentrados, lo que incide en la carga vehicular de las vialidades colindantes.

Dentro de la propia zona Resurgimiento–América Sur, si bien no se identifican centros atractores de jerarquía metropolitana o municipal, sí se reconocen equipamientos y servicios que generan una dinámica local de atracción de viajes. Destacan, en particular, las instalaciones de la **Facultad de Lenguas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP)** y las oficinas de la **Secretaría de Bienestar del Gobierno del Estado**, las cuales concentran desplazamientos diarios de estudiantes, personal administrativo y usuarios. A estos equipamientos se suma la presencia de una **tienda de autoservicio Bodega Aurrera**, que funciona como un nodo de atracción para la población residente y para colonias aledañas, principalmente en horarios vespertinos y fines de semana. La concentración de estos elementos en el extremo norponiente de la zona de estudio genera una mayor intensidad de viajes peatonales, ciclistas y vehiculares, configurando un subcentro local de movilidad.

Adicionalmente, la dinámica de movilidad de la zona de estudio comienza a experimentar transformaciones relevantes asociadas a la construcción y

ocupación reciente de los fraccionamientos **Cosmos**, **Auge 1** y **Auge 2**, localizados en el área central del polígono analizado. Estos desarrollos habitacionales han incrementado de manera progresiva la población residente y, con ello, la generación de viajes con origen en la zona, particularmente en horas pico matutinas y vespertinas. Si bien estos fraccionamientos no constituyen por sí mismos centros atractores de viajes, sí modifican de forma sustantiva la relación entre oferta vial, demanda de movilidad y uso del automóvil particular, intensificando la presión sobre las vialidades existentes.

En conjunto, la zona Resurgimiento–América Sur se caracteriza actualmente por una limitada presencia de centros atractores de viajes de alta jerarquía, combinada con la emergencia de nodos locales y un incremento gradual de viajes asociados a la redensificación habitacional. Esta condición refuerza la necesidad de anticipar los efectos que la consolidación de nuevos desarrollos urbanos tendrá sobre la movilidad, a fin de orientar estrategias que permitan mejorar la accesibilidad, reducir conflictos viales y fortalecer un modelo de movilidad más equilibrado y sustentable en el marco del proceso de reconversión urbana que atraviesa la zona.

III.2. Condiciones de la infraestructura vial

El análisis de las condiciones de la infraestructura vial en la zona de estudio Resurgimiento–América Sur permite identificar el grado de consolidación urbana alcanzado, así como las fortalezas y limitaciones que inciden directamente en la funcionalidad del sistema de movilidad y en la calidad del

espacio público. De acuerdo con el **Anteproyecto de Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Puebla 2023**, el polígono de estudio se encuentra articulado por una red vial jerarquizada que incluye **cinco vialidades primarias**: el **Boulevard Xonaca**, el **Boulevard Vicente Suárez**, la **Avenida 14 Oriente**, la **Avenida Juan de Palafox y Mendoza** y la **Avenida 22 Norte**. Estas vialidades estructuran los principales flujos de tránsito y conectan de manera directa la zona con otras áreas estratégicas del municipio, particularmente con el centro de la ciudad, consolidando su papel como un espacio urbano bien integrado a la estructura vial general de Puebla.

A esta red primaria se suma la presencia de **seis vialidades secundarias**, que permiten la distribución del tránsito a escala local y facilitan la accesibilidad interna a las colonias que integran la zona de estudio. En conjunto, esta configuración vial otorga a Resurgimiento–América Sur un **alto grado de conectividad**, tanto en términos de accesos como de continuidad de recorridos, condición que resulta relevante en el contexto actual de reconversión y redensificación urbana, al ofrecer una base física adecuada para absorber incrementos en la demanda de movilidad.

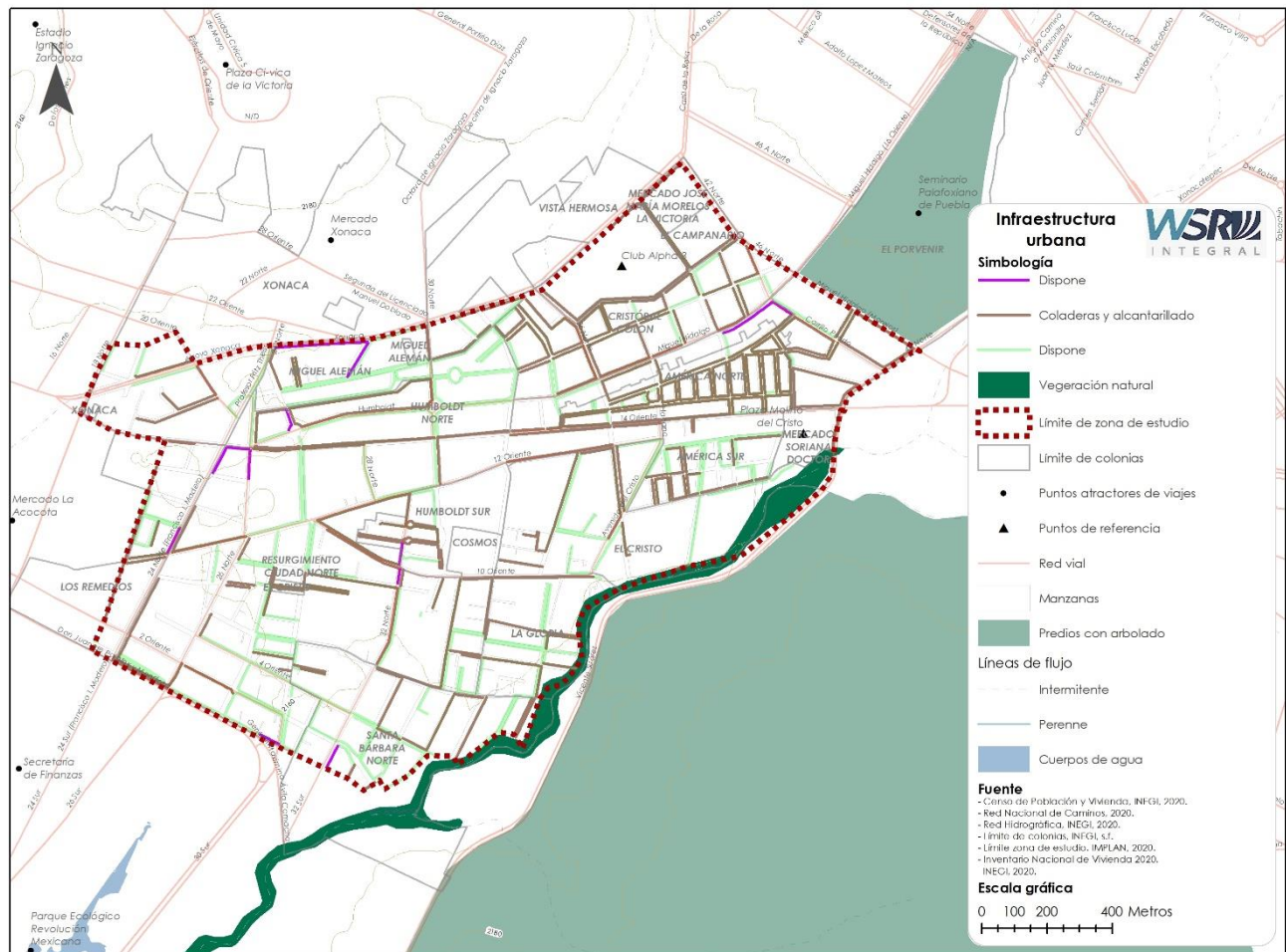
En cuanto al estado físico de la infraestructura vial, se observa que la **totalidad de las vialidades cuenta con pavimentación**, lo que evidencia un nivel avanzado de urbanización y una cobertura prácticamente total de infraestructura básica. De igual forma, la mayoría de las calles dispone de **banquetas**, lo que contribuye a la movilidad peatonal y a la delimitación del espacio público. No obstante, se identifican **algunos tramos sin banquetas**,

principalmente hacia el norte y el oriente de la zona de estudio, lo que introduce discontinuidades en los recorridos peatonales y limita las condiciones de accesibilidad universal. A pesar de estas deficiencias puntuales, la presencia generalizada de pavimentos y banquetas confirma el carácter consolidado del área y su potencial para ser objeto de intervenciones de mejoramiento urbano.

En relación con la **infraestructura ciclista**, la zona de estudio cuenta con **dos ciclovías**, localizadas sobre la **Avenida 14 Oriente** y el **Boulevard Xonaca**. Estas vialidades forman parte de corredores ciclistas de mediano itinerario que conectan el oriente del municipio con la zona centro, lo que posiciona a la zona Resurgimiento–América Sur como un espacio de paso relevante dentro de la red ciclista municipal. Sin embargo, la cobertura de esta infraestructura se limita a los ejes mencionados, sin una red complementaria que permita la conectividad ciclista interna entre las distintas colonias y los equipamientos locales, lo que restringe su uso como modo de transporte cotidiano para desplazamientos de corta distancia.

Respecto al **alumbrado público**, se identifica una **alta dotación de luminarias** a lo largo de la red vial, lo que en términos cuantitativos representa una fortaleza de la infraestructura existente.

Mapa 3. Infraestructura urbana 1.

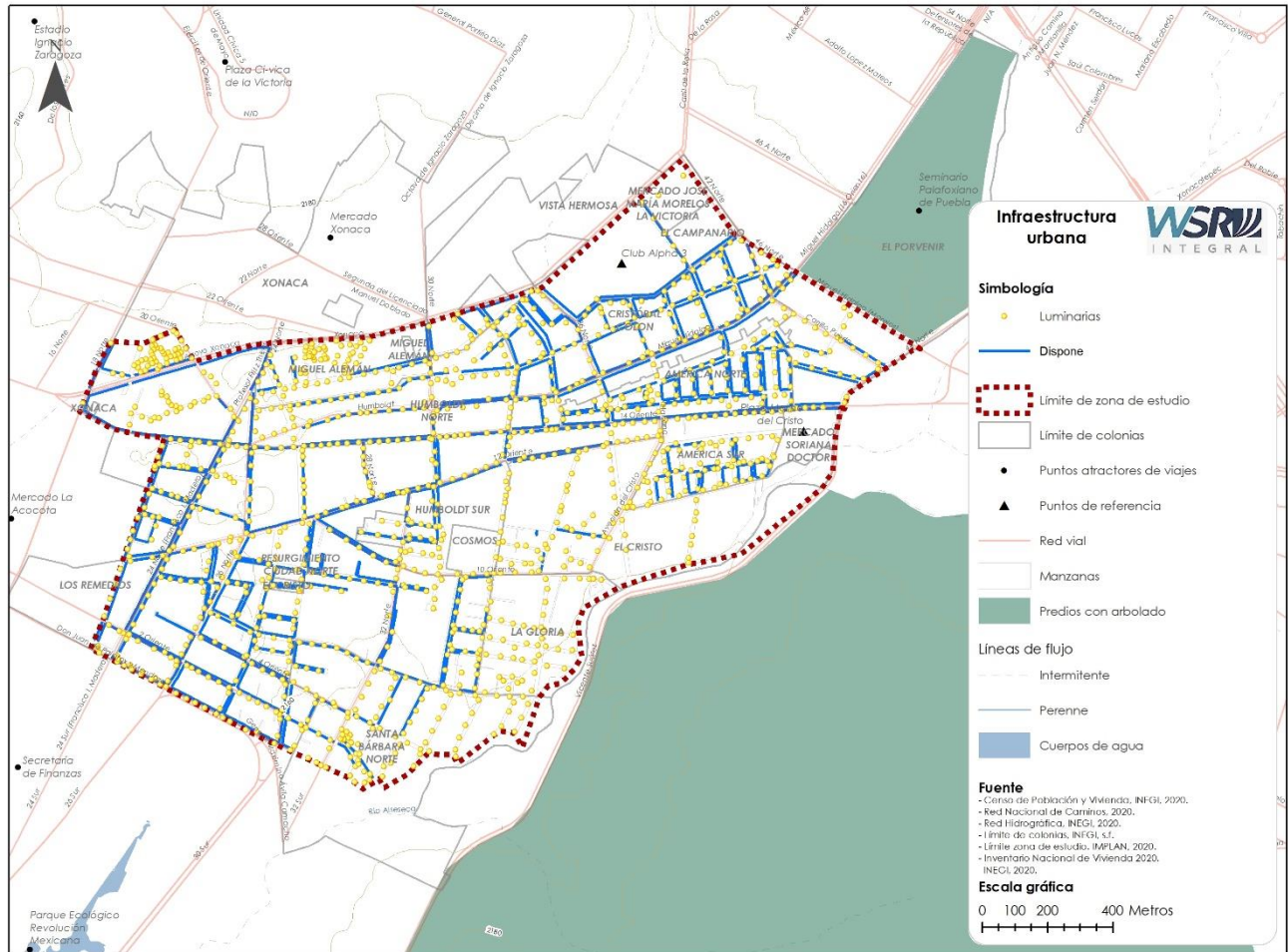


Fuente. Elaboración propia.

No obstante, durante los recorridos de campo se aprecia que en diversos puntos la **iluminación resulta insuficiente**, ya sea por luminarias fuera de funcionamiento, niveles bajos de intensidad lumínica o una distribución inadecuada del mobiliario. Esta situación incide negativamente en la percepción de seguridad y en el uso nocturno del espacio público,

especialmente en calles con frentes urbanos inactivos o colindantes con inmuebles subutilizados.

Mapa 4. Infraestructura urbana 2.



El **arbolado urbano** constituye otro de los elementos de la infraestructura vial que presenta limitaciones significativas. En la mayor parte de las vialidades de la zona de estudio, la presencia de árboles es **escasa o inexistente**, lo que reduce las condiciones de confort ambiental para peatones y ciclistas, y limita

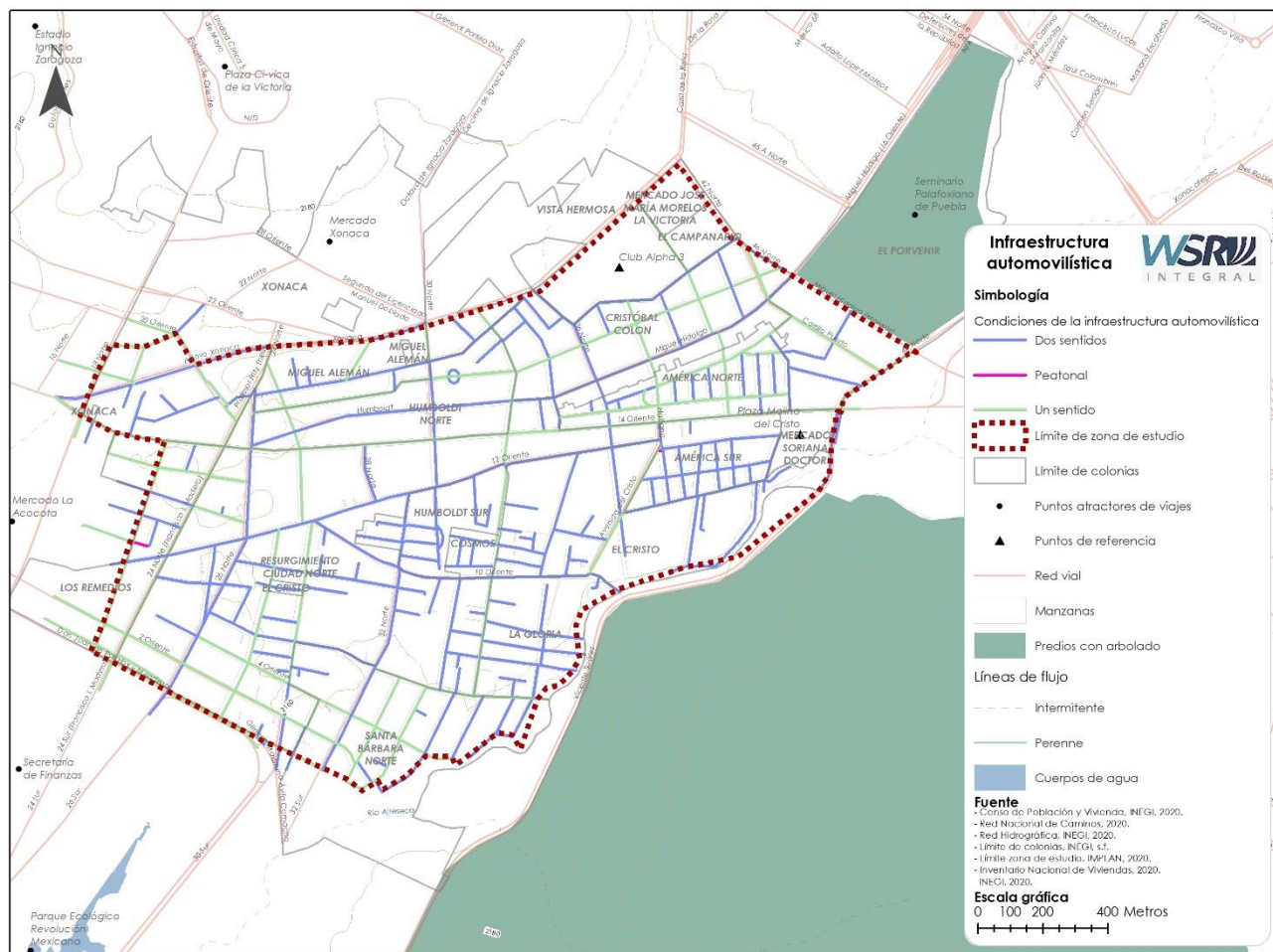
la contribución del espacio vial a la mitigación de efectos climáticos como el calor urbano. Las excepciones se concentran en algunas vialidades de las colonias **América Norte** y **Humboldt**, donde se observa una mayor presencia de arbolado, aunque de manera fragmentada y sin conformar corredores verdes continuos.

En cuanto a la **infraestructura de accesibilidad universal**, se identifica un **rezago importante en la dotación de rampas peatonales**, las cuales son prácticamente inexistentes en la mayor parte de la zona de estudio. Únicamente se registran algunas rampas en las inmediaciones de la **Facultad de Lenguas de la BUAP**, asociadas a la presencia de un equipamiento educativo de relevancia. Esta carencia representa una limitación para la movilidad de personas con discapacidad, adultos mayores y usuarios con carriolas, y evidencia la necesidad de incorporar criterios de accesibilidad en futuras intervenciones de mejoramiento urbano.

Finalmente, en lo relativo a los **señalamientos viales**, la zona presenta una **dotación media**, con presencia de señalización horizontal y vertical en los principales ejes viales. Sin embargo, se aprecia un **rezago significativo hacia el sur y oriente del polígono**, particularmente en las colonias **El Cristo** y **Humboldt Sur**, donde la señalización es insuficiente o se encuentra deteriorada. Esta situación afecta la claridad de los recorridos, la seguridad vial y la correcta jerarquización del tránsito, especialmente en un contexto de incremento gradual de flujos vehiculares asociado a la redensificación habitacional.

En conjunto, las condiciones de la infraestructura vial de la zona Resurgimiento–América Sur reflejan un alto grado de consolidación urbana y una conectividad favorable, pero también ponen de manifiesto la necesidad de intervenciones focalizadas orientadas a mejorar la calidad del espacio público, fortalecer la movilidad no motorizada y garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad y funcionalidad acordes con el proceso de transformación urbana que atraviesa la zona.

Mapa 5. Infraestructura automovilística.



Fuente. Elaboración propia.

III.3. Condiciones funcionales de la movilidad urbana

El análisis de las condiciones funcionales de la movilidad urbana en la zona de estudio Resurgimiento–América Sur permite identificar un territorio con un desempeño operativo favorable en términos de desplazamiento, particularmente en lo que respecta al transporte público y al tránsito vehicular.

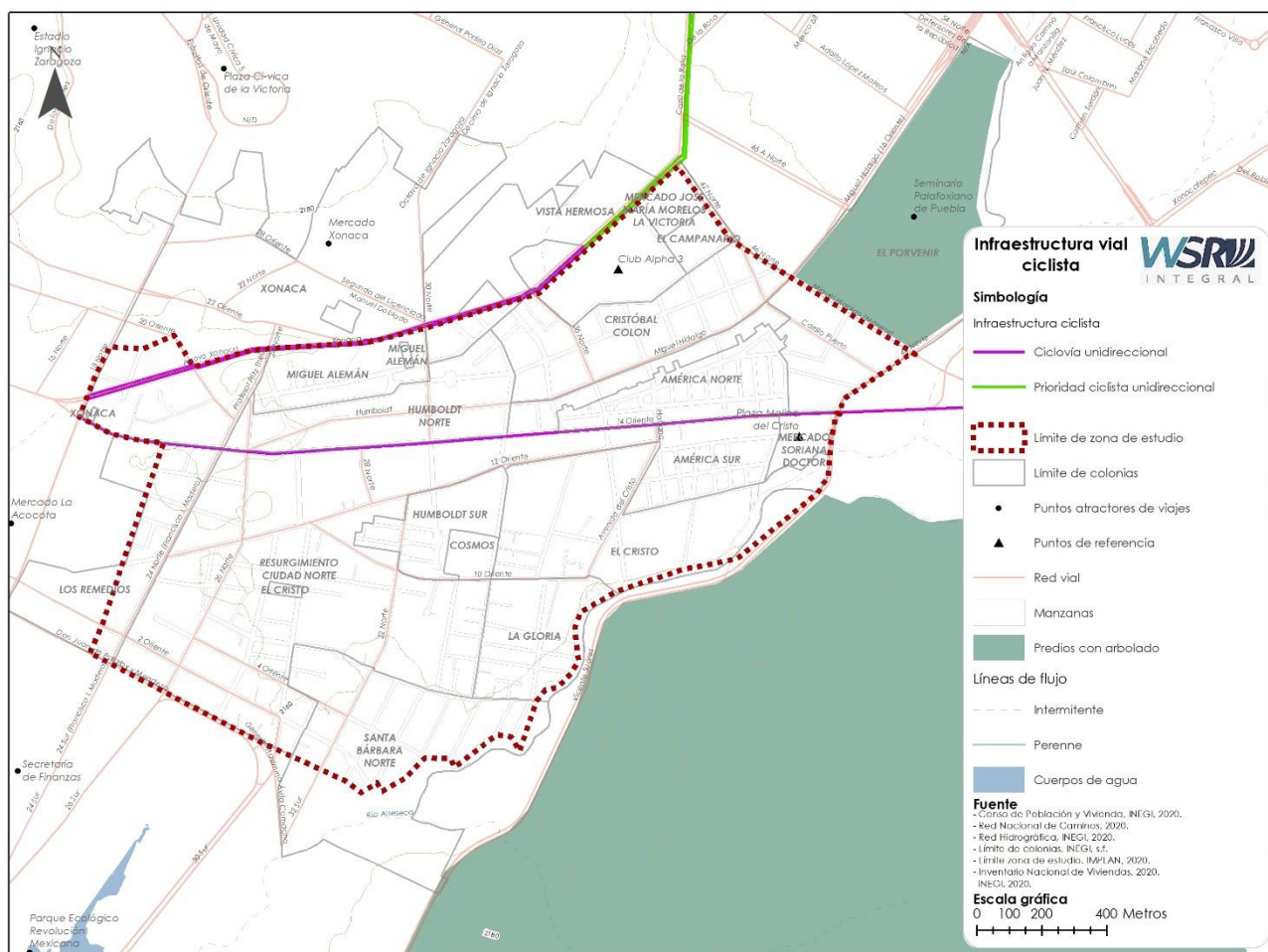
Esta situación se explica, en buena medida, por la **alta consolidación urbana** de las colonias que integran el polígono, su carácter histórico dentro de la estructura de la ciudad de Puebla y su **función como espacio de paso** para los desplazamientos cotidianos de la población que se moviliza desde el oriente del municipio hacia el centro urbano y viceversa.

En este contexto, la zona de estudio dispone de una **abundante dotación de transporte público**, que alcanza **hasta 84 rutas** entre servicios urbanos y suburbanos. Esta elevada cobertura responde a la antigüedad de los asentamientos, a la densidad poblacional existente y a la presencia de vialidades estructurantes que históricamente han concentrado los recorridos del transporte colectivo. La amplia oferta de rutas garantiza, en términos generales, una adecuada accesibilidad a distintas áreas de la ciudad, así como una alta frecuencia de paso, lo que reduce los tiempos de espera para los usuarios.

Destaca de manera particular la **concentración de transporte público sobre el Boulevard Xonaca**, eje vial por el cual transitan **hasta 30 líneas de transporte**, consolidándolo como uno de los corredores más importantes de movilidad colectiva en la zona nororiental de la ciudad. De forma complementaria, la **Avenida 14 Oriente** registra el paso de **17 rutas**, reforzando su papel como vialidad primaria de conexión entre el centro histórico y los sectores orientales del municipio. Estas dos vialidades concentran la mayor parte de la oferta de transporte público de la zona de estudio y funcionan como ejes de articulación entre los desplazamientos locales y metropolitanos.

No obstante, a pesar de esta elevada cobertura, es pertinente señalar que **la zona de estudio no cuenta con una línea del sistema RUTA (Red Urbana de Transporte Articulado)**. La ausencia de este sistema de transporte masivo implica que la movilidad colectiva depende casi en su totalidad de unidades convencionales, lo que, si bien garantiza capilaridad y cobertura territorial, también limita la eficiencia, la regularidad de los tiempos de traslado y la calidad del servicio en comparación con sistemas de mayor capacidad y ordenamiento operativo.

Mapa 6. Infraestructura vial ciclista.

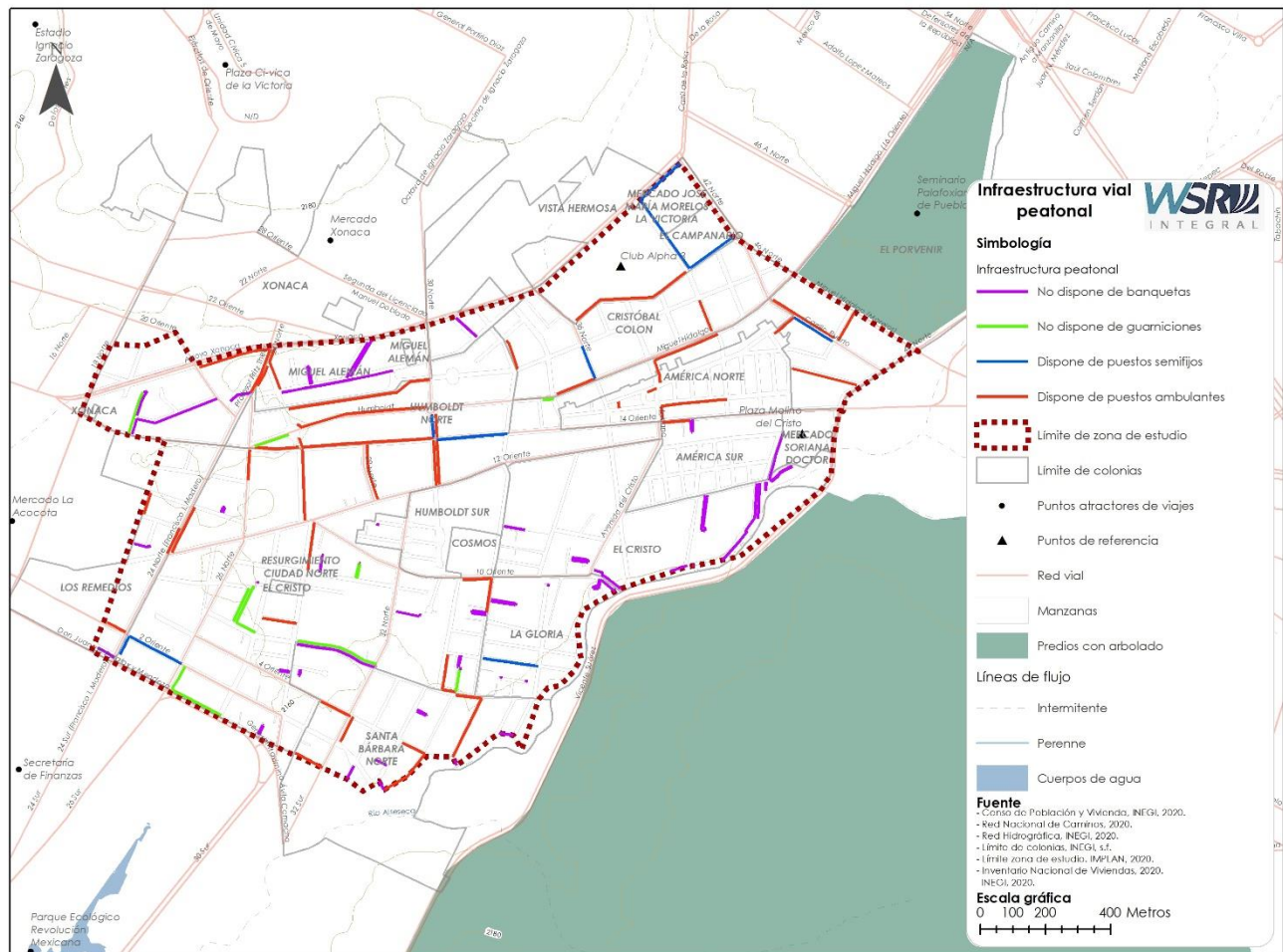


Fuente. Elaboración propia.

En materia de **tránsito vial**, de manera general no se observan **condiciones de saturación significativa** en la mayor parte de la red vial de la zona de estudio. Los flujos vehiculares se mantienen, en términos generales, dentro de niveles aceptables de operación, lo que permite una circulación relativamente continua tanto para vehículos particulares como para transporte público. Sin embargo, se identifican **puntos específicos de conflicto vial** asociados a

actividades comerciales y a la concentración de viajes en horarios de máxima demanda.

Mapa 7. Infraestructura vial peatonal.



Fuente. Elaboración propia.

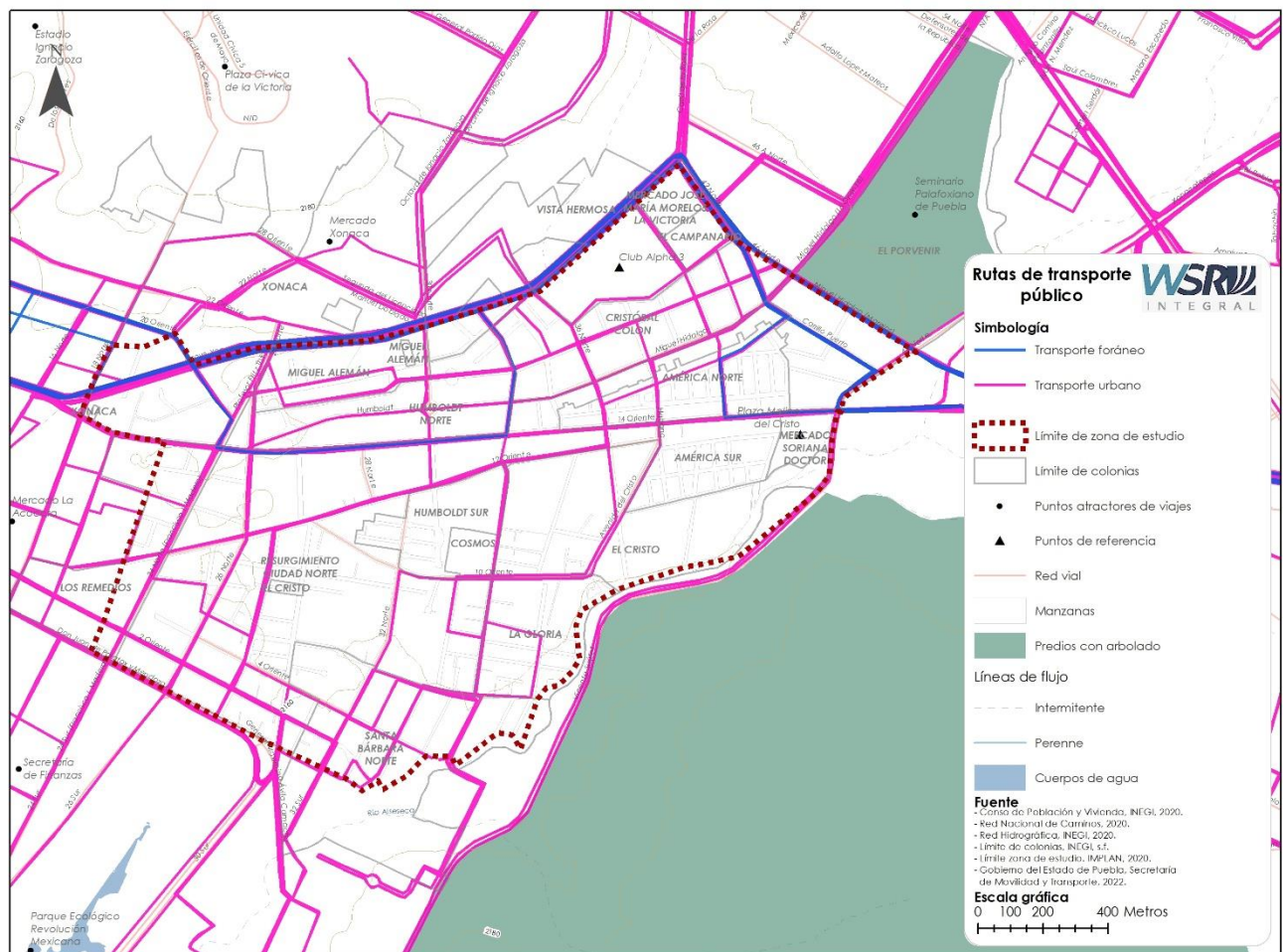
En particular, la **intersección de las calles 20 Oriente y 42 Norte**, en las inmediaciones del **Mercado Municipal Morelos**, presenta episodios recurrentes de congestión durante las **horas pico matutinas y vespertinas**, derivados del arribo de compradores, proveedores y transporte de carga ligera, así como del ascenso y descenso de pasajeros del transporte público. De igual forma, la **intersección de la Avenida 14 Oriente con el Boulevard Vicente Suárez**, en las inmediaciones del **Seminario Palafoxiano**, registra incrementos en la carga vehicular en horarios específicos, asociados tanto a flujos de paso como a actividades institucionales y educativas del entorno.

En términos generales, puede afirmarse que la zona de estudio presenta **condiciones funcionales de movilidad adecuadas**, con un sistema de transporte público robusto y una red vial que, salvo puntos localizados, opera sin niveles críticos de saturación. No obstante, persisten **rezagos importantes en materia de accesibilidad peatonal**, derivados de la discontinuidad de banquetas, la ausencia de rampas y la calidad variable del espacio público. Asimismo, la **infraestructura ciclista es limitada**, concentrándose únicamente en dos ejes principales y sin una red interna que favorezca los desplazamientos no motorizados de corta distancia.

En este sentido, la funcionalidad actual de la movilidad urbana en Resurgimiento–América Sur se sustenta principalmente en el transporte público y en el tránsito vehicular, mientras que los modos activos presentan condiciones desfavorables. Esta situación resulta relevante para el estudio de redensificación urbana, ya que cualquier incremento en la intensidad de uso

del suelo deberá acompañarse de estrategias que fortalezcan la movilidad peatonal y ciclista, mejoren la accesibilidad universal y optimicen la operación del transporte público existente, a fin de mantener y elevar los niveles de funcionalidad del sistema de movilidad en su conjunto.

Mapa 8. Rutas de transporte público.



Fuente. Elaboración propia.

IV. Equipamiento urbano

Desarrollo Urbano, el artículo 3, fracción XVIII, define el equipamiento urbano como el conjunto de edificios, instalaciones, construcciones y mobiliario destinados a brindar servicios urbanos a la población, facilitando actividades económicas, sociales, culturales, deportivas, educativas, de movilidad y de abasto. Asimismo, en la fracción XXXIII se establece que los servicios urbanos comprenden las acciones y servicios públicos proporcionados por autoridades competentes o concesionadas para cubrir necesidades colectivas en los centros de población.

Además, el 23 de agosto de 2022 se aprobó la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SEDATU-2022, que establece definiciones, clasificaciones y jerarquías del equipamiento público y privado para su uso obligatorio en la planeación municipal.

En este contexto, el apartado comienza con un análisis del equipamiento urbano público del municipio, con el objetivo de evaluar su situación actual en los subsistemas de comercio y abasto, salud y asistencia social, educación y cultura, administración pública, servicios urbanos, comunicaciones, transporte

y deporte, siguiendo los lineamientos del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL (1999).

Dentro del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de 1992 se identifican los criterios para la dotación de equipamiento, así como de su capacidad instalada de acuerdo con el tipo de asentamiento humano y la cantidad de población existente. En este sentido, la estructura del sistema normativo se compone de doce subsistemas que abarcan a todos los tipos de inmuebles que otorgan algún servicio público:

- Educación
- Cultura
- Salud
- Asistencia Social
- Comercio
- Abasto
- Comunicaciones
- Transporte
- Recreación
- Deporte
- Administración Pública
- Servicios Urbanos

Dentro de estos doce subsistemas se incluyen 125 elementos de equipamiento que son la base del mismo sistema, estos elementos como jardín de niños, biblioteca, panteón, centro de salud o rastro municipal entre otros, cuentan con criterios para su medición, dotación y funcionamiento adecuado. Bajo este

orden de ideas, el equipamiento identificado anteriormente en la zona de estudio presenta diversos grados de cumplimiento en lo relativo al propio sistema normativo.

Dentro del polígono de estudio identificado como Resurgimiento-América Sur, se localizaron 29 elementos de equipamiento urbano con administración pública, siendo los siguientes:

Tabla 9. Número de equipamientos urbanos por tipo.

Elemento	Total
Administración pública	3
Asistencia Social	1
Comercio	2
Deporte	3
Educación	16
Salud	2
Servicios Urbanos	4

Fuente. Elaboración propia.

Grado de cumplimiento de los principios y criterios técnicos

Educación

De acuerdo con la información del Censo de Población y Vivienda 2020, en la zona de estudio habitan 19,480 personas en total. A partir de este dato se estima, por nivel educativo, el grado de cumplimiento con la normativa vigente.

En el caso del nivel preescolar, el sistema normativo de SEDESOL establece que aproximadamente el 5.3% de la población debería encontrarse en este grado académico, y que los planteles deben organizarse con 35 alumnos por aula en

cada turno (matutino y vespertino). Según el total de habitantes, en el área de estudio se estima que hay 593 personas de 3 a 5 años —edad correspondiente al jardín de niños—, lo que representa el 3.4%, porcentaje inferior al establecido por la norma.

En la zona se identificaron tres jardines de niños, cuya matrícula conjunta suma 272 alumnos, de acuerdo con la información disponible en el Sistema de Información y Gestión Educativa (SIGED). Esta cifra equivale al 1.4% de la población total del polígono, por lo que se infiere que el equipamiento educativo para este nivel es suficiente para cubrir la demanda local.

Es importante señalar que este cálculo no es exacto, ya que no es posible identificar el lugar de residencia de todos los alumnos; es razonable asumir que no todos viven dentro del área de estudio, sin embargo, los datos disponibles permiten concluir que la dotación de equipamiento educativo en el nivel preescolar es adecuada, suficiente y cumple con los criterios del sistema normativo.

Para el nivel de primaria, el sistema normativo establece que el 18% de la población total debería asistir a este grado académico. En la zona de estudio se calcula que habitan 1,301 personas de 6 a 11 años —edad correspondiente a la educación primaria—, lo que equivale al 6.68% de la población total, un porcentaje considerablemente menor al establecido por la norma. Se identificaron seis planteles de educación primaria que, en conjunto, atienden a 1,583 alumnos. Este dato resulta relevante, pues supera en 282 estudiantes la población registrada en el Censo para ese rango de edad. Ello sugiere que los

planteles educativos brindan servicio a colonias circundantes al área de estudio. No obstante, incluso con esta matrícula ampliada, el porcentaje sigue siendo inferior al normativo, alcanzando solo el 8.12%. Aun así, la capacidad instalada se considera adecuada para la matrícula existente.

En cuanto al nivel de secundaria, se localizaron dos planteles, uno de ellos con dos turnos de operación. En conjunto, la matrícula asciende a 1,305 alumnos, equivalente al 6.70% de la población total. Según los datos censales, en el área habitan 648 personas de 12 a 15 años, lo que representa el 3.33% de la población. El sistema normativo establece que el 4.55% de la población debe asistir a este nivel educativo. A partir de ello, pueden señalarse dos aspectos: primero, la matrícula registrada supera el porcentaje normativo, lo que indica que los planteles reciben estudiantes provenientes de colonias fuera del polígono de estudio; segundo, la población residente en la zona es menor que la proporción definida por la norma SEDESOL.

Considerando la capacidad de los planteles —que en conjunto disponen de 39 aulas— y la población beneficiada según la norma (1,760 habitantes por aula y 80 alumnos por aula), se estima que solo se requieren 12 aulas para atender a la matrícula actual. En consecuencia, el servicio educativo resulta suficiente para la demanda existente y aún cuenta con capacidad para incrementar la matrícula.

Finalmente, en el nivel bachillerato se identificaron dos planteles educativos de administración privada; sin embargo, no fue posible realizar el cálculo correspondiente, ya que el SIGED no proporciona datos sobre la población

estudiantil ni sobre la cantidad de aulas. Por ello, se recurrió a los criterios de la norma SEDESOL, los cuales establecen que un aula beneficia a 7 760 personas. Con base en la población total, se estima que para atender adecuadamente a esta cantidad de habitantes se requieren tres aulas (con una capacidad de 40 alumnos por turno). En consecuencia, se concluye que la oferta educativa en este nivel es suficiente para cubrir la demanda tanto dentro como fuera del área de estudio.

Salud

En cuanto al equipamiento de salud, se identificó en primer lugar la Unidad de Medicina Familiar No. 1 del ISSSTEP, la cual cuenta con 27 consultorios que atienden a 28,773 personas. De acuerdo con la norma de SEDESOL, este tipo de servicio debería atender aproximadamente al 11% de la población total del área de estudio, lo que equivale a 2,143 personas. Esta cifra es considerablemente menor que la atendida en la realidad. Sin embargo, es importante considerar que la UMF No. 1 opera como un servicio de nivel intermedio y posiblemente con cobertura estatal o regional, ya que forma parte de una red de equipamiento urbano destinada a zonas con alta densidad poblacional y elevada demanda de servicios médicos.

Además, se identificó la Clínica Santa Bárbara, de administración privada. No se obtuvo información sobre el número de consultorios ni sobre la cantidad de personas atendidas. Esta clínica ofrece diversos servicios especializados, como oftalmología, medicina general y odontología. Debido a su carácter multifuncional, la norma de SEDESOL establece que no es posible realizar una

cuantificación precisa de este tipo de equipamiento, dado que su oferta no se limita a un solo nivel o categoría de servicio.

Comercio

Dentro de la zona de estudio se localizan dos mercados públicos: el Mercado La Victoria y la Plaza El Campanario. Sin embargo, no se obtuvo información precisa sobre la cantidad de locales comerciales existentes, por lo que se realizó una estimación con base en la norma de SEDESOL, la cual establece un rango de entre 83 y 413 locales. A partir de este rango se calculó un promedio de 248 locales, con 121 personas beneficiadas por cada uno para cubrir al 100% de la población de la zona.

Con estos datos, se estima que se requieren 161 locales, cifra menor al promedio calculado. Por lo tanto, y considerando que los mercados brindan servicio a toda la población sin distinción de lugar de residencia, se concluye que la oferta actual de locales es suficiente. No obstante, ambos mercados carecen de condiciones óptimas y del mantenimiento adecuado para garantizar su correcto funcionamiento.

En cuanto a la Plaza El Campanario, la norma de SEDESOL no contempla este tipo de equipamiento, por lo que no es posible realizar un cálculo o cuantificación que determine su cobertura, nivel de servicio o población beneficiada. En sus inicios, la plaza funcionó como un centro de entretenimiento y comercio, con cine, zona de comida, juegos mecánicos, boutiques y un foro para espectáculos. Se estima que originalmente albergaba

alrededor de 200 locales distribuidos en dos niveles; sin embargo, en la actualidad solo cerca del 25% permanece en operación.

Debido a su ubicación, la plaza presenta una marcada percepción de inseguridad, atribuida principalmente a su cercanía con el Mercado Morelos y al deterioro visible de sus instalaciones. Estos factores han provocado su abandono tanto por parte de locatarios como de usuarios.

Deporte

Para el análisis del equipamiento deportivo se identificaron tres elementos principales: el polideportivo Xonaca II, un conjunto de canchas deportivas y el Club Alpha 3. Este último, sin embargo, es de administración privada y requiere membresía y el pago de una cuota para utilizar sus instalaciones; por ello, no se considera dentro del equipamiento urbano.

Respecto a los dos elementos restantes, la norma de SEDESOL clasifica al polideportivo Xonaca II como un módulo deportivo de nivel de servicio medio, de acuerdo con el rango de población atendida (de 10,001 a 50,000 habitantes). Este tipo de equipamiento puede evaluarse según la superficie disponible. Se estima que el polideportivo cuenta con aproximadamente 9,716 metros cuadrados. Considerando que cada metro cuadrado beneficia a cuatro personas, serían necesarios alrededor de 4,870 metros cuadrados para satisfacer la demanda de la población del polígono de estudio. Esto representa cerca de la mitad de la superficie actualmente existente.

Cabe mencionar que la norma SEDESOL recomienda para este nivel de servicio el Módulo B, con una superficie mínima de 8,396 metros cuadrados solo para

canchas, además de áreas complementarias destinadas a pista, áreas verdes, juegos infantiles y otros usos. Es importante señalar que, aunque el cálculo se basa en la población que habita dentro del polígono analizado, el polideportivo ofrece servicio también a colonias cercanas, con un radio de atención estimado entre 750 y 1,000 metros, equivalente a 10 a 15 minutos caminando.

Por último, se localizaron dos canchas deportivas aisladas, es decir que no cuentan con otros elementos complementarios para poder calificar como un elemento del subsistema de la norma SEDESOL, por lo tanto, se concluye que no cumplen con los criterios establecidos para su correcto funcionamiento al público.

Servicios Urbanos

El área de estudio cuenta con cuatro gasolineras, consideradas dentro de este subsistema como estaciones de servicio, las cuales se cuantifican según el número de pistolas despachadoras por isla. En función de la población, estas estaciones se clasificarían como de tipo B, con un estimado de 28 pistolas despachadoras (considerando cuatro por isla). No obstante, ninguna de las estaciones identificadas cumple con este criterio: dos de ellas cuentan con 8 pistolas, otra con 12 y la última con 16. Esta última cumple con los requerimientos de una estación de servicio tipo C, aunque dicha categoría no corresponde a la población que debería atender.

Como se ha señalado previamente, las estaciones de servicio brindan atención no solo a los habitantes del área, sino también a las colonias circundantes y a los usuarios en tránsito. Por ello, no es posible determinar con

precisión si la cobertura es adecuada. Además, las gasolineras dejaron de ser exclusivas de PEMEX, ya que la apertura del mercado permitió la entrada de nuevas empresas, lo que introduce factores de competencia y preferencia del consumidor entre una estación y otra.

Administración Pública

En este rubro se identificaron tres elementos de equipamiento, dos de los cuales corresponden al gobierno federal y uno al gobierno estatal. En el caso del gobierno estatal, se encuentran la Secretaría de Bienestar y las oficinas de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), las cuales ofrecen diversos servicios a la población en general, así como operan en el marco de sus funciones sustantivas. Por otro lado, se identificó una oficina de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), que también forma parte de este equipamiento.

Sin embargo, no es posible cuantificar ni evaluar el grado de cumplimiento con la norma de SEDESOL, ya que dicha normativa no contempla criterios específicos para este tipo de instalaciones, las cuales son relativamente nuevas.

Asistencia Social

En este rubro solo se identificó una Estancia Infantil con cinco aulas. Sin embargo, su población usuaria está limitada a personas con derechohabencia a algún servicio de salud pública. Por ello, no es posible estimar si su cobertura es adecuada para la población de la zona de estudio,

ya que no se dispone de información sobre la cantidad de derechohabientes que habitan en el área.

Por otro lado, en lo que respecta a la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SEDATU-2022, la cual solo aborda exclusivamente la terminología y clasificación de los elementos del equipamiento y que posteriormente se expedirá una serie de lineamientos para calcular la dosificación, localización, dimensiones y cobertura, por lo que no se realizarán los cálculos mencionados, sin embargo, se clasificarán los elementos de equipamiento conforme a lo establecido en la norma mencionada, es pertinente aclarar que, a diferencia de la norma de SEDESOL, en esta NOM se añade el concepto de equipamiento privado que atiende a un segmento del mercado específico y su lógica es la recuperación de la inversión más una tasa de ganancia mínima esperada.

Para clasificar el equipamiento de la zona de estudio se presenta una tabla con los subsistemas de equipamiento especificados en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y que la NOM retoma:

Tabla 10. Clasificación del equipamiento.

Actividades	Subsistema de equipamiento	Equipamiento
Económicas	Comercio	Mercado La Victoria Plaza El Campanario
Sociales	Asistencia Social	Estancia Infantil
	Administración Pública	Secretaría de Bienestar SAGARPA CFE
	Salud pública y privada	UMF No. 1 ISSSTEP Clínica Santa Bárbara
Deportivas	Deporte	Polideportivo Xonaca II Club Alpha 3 Canchas deportivas
Educativas	Educación pública y privada	Escuela Primaria Prof. Raúl Isidro Burgos Jardín de niños Federal "Hacienda del Cristo" Esc. Prim. Miguel Hidalgo Jardín de niños Fantasía Esc. Prim. Jesús González Ortega/ Sec. Oficial Verpertina Lic. Luis Cabrera Escuela Secundaria Federal N. 1 Jardín de niños Simón Bolívar Esc. Prim. Motolinía Escuela Primaria Grupo de la Amistad/Esc. Prim. Vesp. Carmen Serdán Facultad de Lenguas BUAP Bachillerato Colegio Mexicano Bachillerato IFEP Escuela Primaria Simón Bolívar Universitario Cristóbal Colon Colegio Unión Instituto de Artes Macuil Xóchitl A.C.

Fuente. Elaboración propia.

V. Identificación de usos de suelo actual

La zona de estudio Resurgimiento–América Sur presenta una configuración de usos de suelo heterogénea, estrechamente vinculada a su origen industrial y a su proceso reciente de transformación urbana. Se trata de un territorio que, históricamente, concentró instalaciones industriales y bodegas asociadas a actividades manufactureras, y que en la actualidad experimenta un proceso gradual de reconversión funcional. Como resultado, en el área de estudio coexisten de manera simultánea usos habitacionales, industriales, bodegas en operación y en desuso, comercios, servicios, equipamientos urbanos y predios baldíos, lo que configura una dinámica urbana compleja y en transición.

El uso de suelo habitacional es el predominante en términos de superficie y número de predios, principalmente bajo la modalidad de vivienda unifamiliar de ocupación propia, característica de colonias consolidadas que se desarrollaron a lo largo de la segunda mitad del siglo XX. No obstante, hacia la zona central del polígono de estudio, en los últimos años se ha observado la construcción de nuevos fraccionamientos de vivienda popular, los cuales se han asentado, en su mayoría, sobre antiguos predios industriales o bodegas en desuso. Este proceso comienza a modificar de manera significativa la

dinámica urbana local, al incrementar la densidad poblacional, diversificar los perfiles socioeconómicos de los habitantes y generar nuevas demandas de infraestructura, servicios y movilidad.

A pesar de esta tendencia hacia la redensificación habitacional, persisten usos de suelo industrial y semiindustrial, particularmente en sectores de las colonias América Norte, América Sur y El Cristo, donde aún operan fábricas, almacenes y naves de manufactura. En estas áreas, la dinámica urbana continúa estando fuertemente influenciada por la actividad productiva, lo que se traduce en la presencia de tránsito de camiones de carga, horarios laborales específicos y una ocupación del espacio público más funcional que residencial. De forma paralela, se identifican numerosas bodegas sin uso o subutilizadas, las cuales representan vestigios del pasado industrial de la zona y, al mismo tiempo, áreas con alto potencial para procesos de reutilización y reconversión urbana.

En cuanto a los equipamientos urbanos, estos se concentran principalmente hacia el centro y el norte de la zona de estudio, destacando la Facultad de Lenguas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), el Polideportivo Xonaca, así como diversas escuelas de nivel básico. Estos equipamientos funcionan como nodos de actividad cotidiana y generan flujos peatonales y vehiculares relevantes en su entorno inmediato. Sin embargo, su distribución es desigual, ya que amplias áreas del polígono carecen de equipamientos urbanos suficientes, lo que obliga a la población a desplazarse hacia otros sectores de la ciudad para acceder a determinados servicios educativos, recreativos o administrativos.

De manera complementaria, se identifican numerosos establecimientos de servicios de alcance barrial, tales como talleres, consultorios, servicios personales y pequeños negocios, los cuales se distribuyen de forma relativamente homogénea en casi todas las vialidades, aunque con una mayor concentración sobre las vialidades primarias, en particular la Avenida 14 Oriente y el Boulevard Xonaca. Asimismo, se registra la presencia de comercios de barrio, como tiendas de abarrotes y locales de venta al por menor, aunque en menor proporción que los servicios. Estos comercios tienden a localizarse sobre vialidades principales y en las inmediaciones de los equipamientos urbanos, aprovechando los flujos constantes de población.

En relación con los espacios públicos, la dotación es limitada dentro de la delimitación de la zona de estudio. Únicamente se identifican el Skate Park del Boulevard Xonaca y algunos parques de barrio de pequeña escala, los cuales resultan insuficientes para atender las necesidades recreativas y de convivencia social de una población que se encuentra en proceso de crecimiento. Esta carencia adquiere especial relevancia en el contexto de la redensificación habitacional en curso.

Finalmente, se reconoce la existencia de predios baldíos, principalmente en el centro y sur de la zona de estudio, los cuales representan espacios estratégicos para futuros procesos de desarrollo urbano, ya sea mediante la incorporación de vivienda, equipamientos, áreas verdes o usos mixtos. En conjunto, la dinámica urbana de Resurgimiento-América Sur se caracteriza por la superposición de usos industriales persistentes, bodegas en desuso y

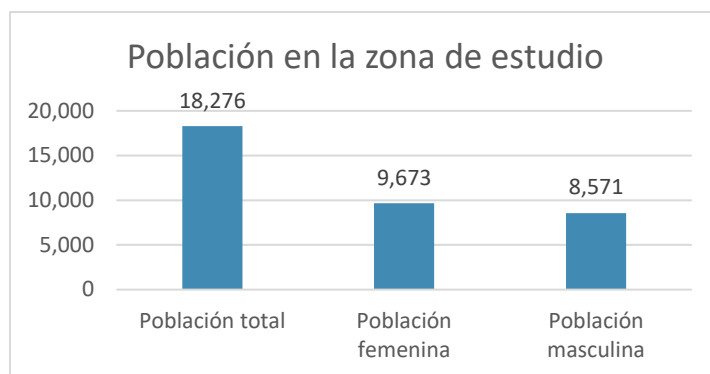
nuevos desarrollos habitacionales, configurando un territorio en transición que requiere de una planeación integral para orientar su transformación hacia condiciones de mayor habitabilidad, funcionalidad urbana y equilibrio en el uso del suelo.

VI. Dinámica Urbano-Social de la Zona

VI.1. Características demográficas y de vivienda

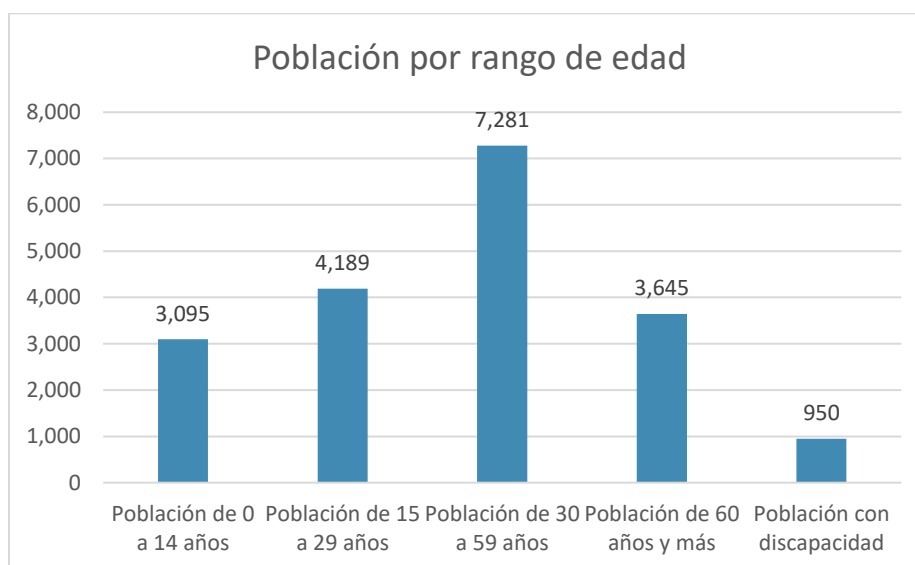
El análisis demográfico del área, basado en cifras del INEGI (2020), revela una densidad poblacional distribuida en 175 manzanas con 18,276 habitantes. La composición por género muestra una ligera predominancia femenina (9,673 mujeres frente a 8,571 hombres). Un hallazgo clave para la redensificación es el envejecimiento demográfico, ya que 2 de cada 10 habitantes son adultos mayores (20%). No obstante, el segmento mayoritario es la población en edad productiva (30-59 años) con casi el 40%, seguida por un 23% de jóvenes. El diagnóstico también subraya que un 5.20% de la población vive con alguna discapacidad, lo que condiciona las necesidades de infraestructura, diseño universal y equipamiento urbano en el sector.

Gráfica 1. Población al 2020 en la Zona de Estudio



Fuente: Inventario Nacional de Viviendas, INEGI, 2020.

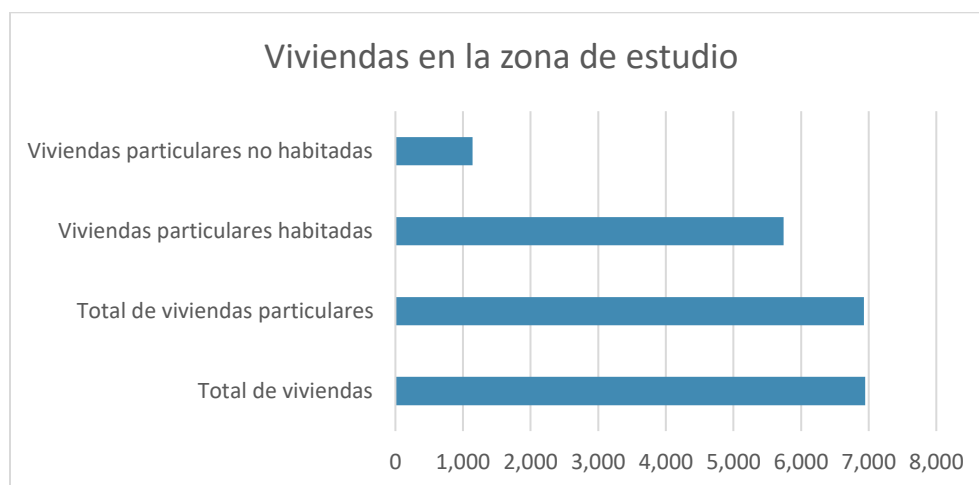
Gráfica 2. Rangos de edad al 2020 en la Zona de Estudio



Fuente: Inventario Nacional de Viviendas, INEGI, 2020.

En lo referente a la infraestructura habitacional, el censo de 2020 registró un total de 6,950 viviendas en el polígono, de las cuales el 16.4% (1,140 unidades) se encuentran deshabitadas. Este índice de desocupación, sumado a un promedio de apenas 3 habitantes por vivienda, revela una marcada subocupación del parque habitacional en comparación con otras zonas de la ciudad. La baja densidad interna se confirma al observar que solo el 0.40% de los hogares presenta condiciones de hacinamiento, mientras que la mayoría mantiene un ratio de un ocupante por habitación.

Gráfica 3. Número de viviendas al 2020

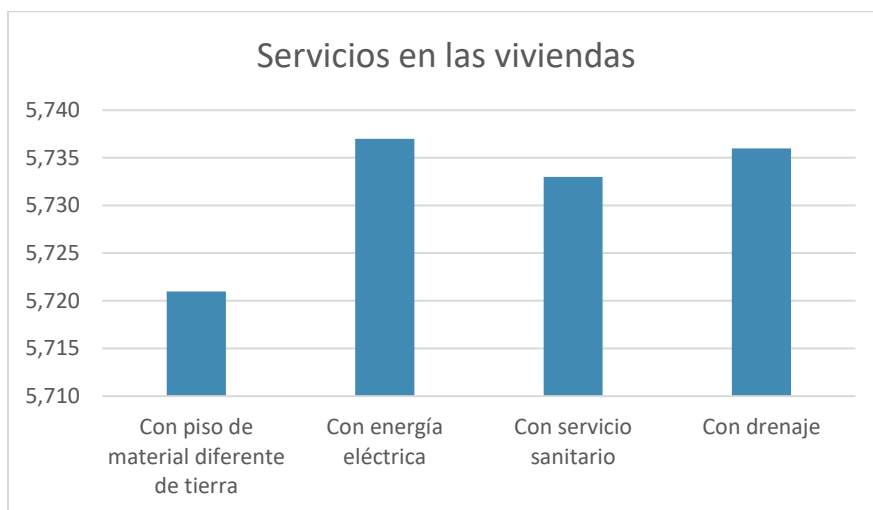


Fuente: Inventario Nacional de Viviendas, INEGI, 2020.

En cuanto a la cobertura de servicios básicos, la zona muestra una consolidación urbana casi total, con indicadores superiores al 99.8% en electrificación, drenaje y servicios sanitarios. Estos datos sugieren que el área cuenta con una infraestructura madura y capacidad instalada subutilizada, lo

que la posiciona como un escenario idóneo para proyectos de redensificación habitacional.

Gráfica 4. Infraestructura de Servicios Básicos en las Viviendas



Fuente: Inventario Nacional de Viviendas, INEGI, 2020.

De las características del entorno, también de acuerdo con datos del Inventario Nacional de Viviendas de INEGI, 2020, se tienen los siguientes datos de acuerdo al número de manzanas de la zona de estudio que cuentan con algún elemento del entorno urbano:

Tabla 11. Elementos del Entorno Urbano en manzanas de la zona de estudio

Características del entorno urbano	Número de manzanas			
Nombre del indicador	En todas	En alguna	En ninguna	No especificado
Recubrimiento de la calle	149	20	0	1
Rampa para silla de ruedas	0	10	159	1
Paso peatonal	28	27	114	1
Banqueta	137	32	0	1
Guarnición	134	35	0	1
Ciclovía	0	0	169	1
Ciclocarril	0	0	169	1
Alumbrado público	17	145	7	1
Letrero con nombre de la calle	27	111	31	1
Teléfono público	0	47	122	1
Árboles y palmeras	18	119	32	1
Semáforo para peatón	0	2	167	1
Semáforo auditivo	0	0	169	1
Parada de transporte colectivo	0	7	162	1
Estación para bicicleta	0	0	169	1
Alcantarilla de drenaje pluvial	16	109	44	1
Transporte colectivo	14	124	31	1
Sin restricción del paso a peatones	0	13	156	1
Sin restricción del paso a automóviles	0	14	155	1
Puesto semifijo	0	7	162	1
Puesto ambulante	0	38	131	1

Fuente: Inventario Nacional de Viviendas, INEGI, 2020.

Con los datos anteriores puede apreciarse que la mayor parte de las manzanas cuenta con recubrimiento de calles, banquetas y guarniciones, aunque aún se aprecia un rezago en la zona de los elementos de las calles que garantizan la accesibilidad universal, como las rampas y semáforos auditivos.

VI.2 Asentamientos Humanos en la Zona de Estudio

El polígono de estudio, denominado Zona Resurgimiento-América Sur, que abarca una superficie de 258.82 hectáreas, se integra por 21 asentamientos humanos. Esta delimitación se fundamenta en el marco geoestadístico 2023 del INEGI, resultado de un esfuerzo coordinado entre el Instituto y el Gobierno Municipal de Puebla. La composición del área presenta una notable diversidad tipológica: se identifican 1 barrio, 11 colonias, 3 conjuntos habitacionales, una ex-hacienda y 2 fraccionamientos. Adicionalmente, destacan 3 núcleos que, si bien administrativamente son clasificados como asentamientos, operan bajo una vocación predominantemente comercial dentro de la estructura urbana actual.

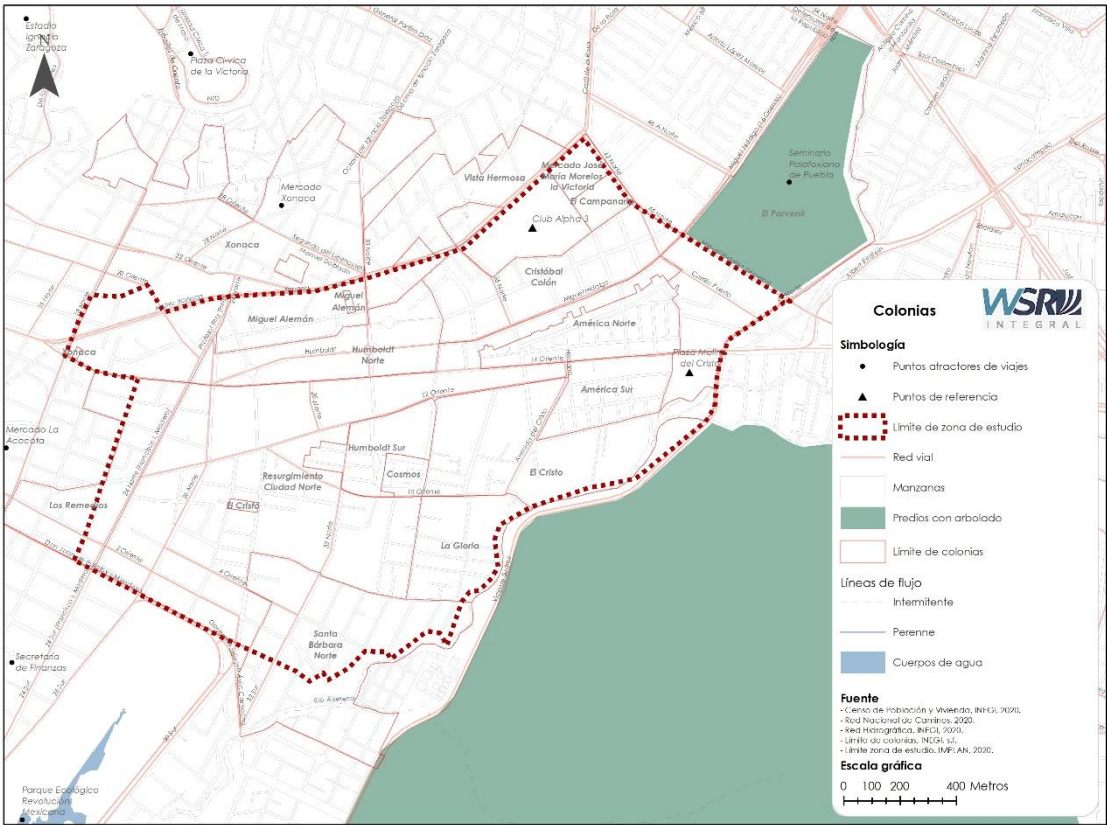
A pesar de esta diversidad, el área mantiene de forma generalizada bajas densidades poblacionales y habitacionales, lo que evidencia un potencial de aprovechamiento subutilizado. No obstante, existen hitos de transición hacia modelos de mayor densidad, siendo el Conjunto Habitacional COSMOS (desarrollado por Inmobiliaria AUGÉ en 2016) el referente más claro. Ubicado estratégicamente entre la 10 y 12 Oriente, este proyecto representa un precedente de redensificación vertical que marcó el inicio de la transformación urbana en el sector hace aproximadamente una década.

Tabla 12. Colonias que integran la zona de estudio

Clave de asentamiento INEGI	Nombre de Asentamiento o Colonia	Tipo
0018	América Norte	Colonia
0019	América Sur	Colonia
0120	Cristóbal Colón	Colonia
0138	El Cristo	Ex Hacienda
0161	La Gloria	Colonia
0193	Humboldt Norte	Colonia
0194	Humboldt Sur	Colonia
0296	Miguel Alemán	Colonia
0345	El Porvenir	Colonia
0369	Los Remedios	Colonia
0380	Resurgimiento Ciudad Norte	Colonia
0453	Santa Bárbara Norte	Colonia
0548	Vista Hermosa	Fraccionamiento
0557	Xonaca	Barrio
0730	Miguel Alemán	Conjunto Habitacional
1110	Cosmos	Conjunto Habitacional
1117	El Campanario	Ninguno
1122	El Cristo	Fraccionamiento
1237	Mercado José María Morelos La Victoria	Ninguno
1240	Mercado Soriana Doctor	Ninguno
1430	Xonaca	Conjunto Habitacional

Fuente: Delimitación de colonias y otros asentamientos humanos, 2023, INEGI

Mapa 9: Límite de Colonias en la Zona de Estudio



Fuente: Delimitación de colonias y otros asentamientos humanos, 2023, INEGI

VI.3 Antecedentes Históricos de los Asentamientos Humanos de la Zona de Estudio

La delimitación territorial de la zona de estudio desde el punto de vista urbanístico y que se ubica principalmente en el sector nororiente de la ciudad de Puebla, forma un arco que conecta el centro histórico con las zonas de expansión industrial y comercial de mediados del siglo XX.

Para el análisis de redensificación, es vital entender que estas colonias no son un bloque homogéneo; representan distintas etapas del crecimiento de Puebla, desde barrios virreinales hasta unidades habitacionales modernas.

A continuación, se presenta un desglose histórico y tipológico de la zona:

1. El Núcleo Histórico y Tradicional: Xonaca, El Cristo y Los Remedios

Estas zonas representan la transición entre la traza fundacional de la ciudad y los antiguos barrios indígenas y de trabajadores.

Xonaca: Es uno de los barrios más antiguos. Su nombre significa "lugar de cebollas" en náhuatl. Históricamente era una zona de huertas y suministros. Su arquitectura es mixta, con casonas de finales del XIX y vecindades que ya muestran procesos de deterioro, lo que representa una oportunidad alta para la redensificación.

El Cristo: Surgió alrededor del antiguo templo del mismo nombre. Es una zona de traza irregular que consolidó su carácter popular y obrero durante la primera mitad del siglo XX.

Los Remedios: Vinculada históricamente al Cerro de Loreto y Guadalupe. Su valor patrimonial es alto por su cercanía a la zona de los fuertes, pero su topografía ha condicionado su crecimiento.

2. La Influencia Europea y el Porfiriato: Humboldt Norte y Sur

A finales del siglo XIX y principios del XX, Puebla experimentó una influencia alemana y europea notable.

Colonia Humboldt: Nombrada en honor a Alexander Von Humboldt, fue planeada originalmente para albergar a la creciente comunidad alemana (vinculada al Colegio Alemán). Se caracteriza por lotes más amplios y una traza ortogonal más generosa que los barrios antiguos.

Potencial: Hoy es una zona mixta (residencial/comercial) con infraestructuras sólidas que soportarían bien un aumento en la densidad habitacional.

3. La Expansión Industrial y de Clase Media (1940 - 1960)

Este grupo de colonias (América, Resurgimiento, Miguel Alemán, Vista Hermosa, La Gloria) nace del auge industrial de Puebla tras la Segunda Guerra Mundial.

Colonia Resurgimiento y América (Norte y Sur): Fueron diseñadas bajo un modelo de ciudad moderna, con calles más anchas y servicios planificados. La colonia América, en particular, servía para alojar a familias de trabajadores calificados y empleados administrativos.

Miguel Alemán y Vista Hermosa: Representan el optimismo de la época. Vista Hermosa, por su ubicación elevada, se consolidó como una zona aspiracional con vistas privilegiadas de la ciudad.

Santa Bárbara y El Porvenir: Zonas que servían de transición hacia la periferia este, consolidándose con vivienda autoconstruida y pequeños talleres.

4. El Impulso Comercial y Social: Mercado Morelos, La Victoria, El Campanario

Entorno Mercado Morelos: El mercado (inaugurado en la década de los 60) transformó el uso de suelo de habitacional a comercial intenso. La zona presenta retos de movilidad y seguridad, pero es un nodo logístico clave.

La Victoria: A menudo confundida con el mercado del centro, la colonia La Victoria en esta zona es un asentamiento que consolidó la mancha urbana hacia el norte, con una densidad ya considerable pero con servicios que requieren actualización.

La Plaza Comercial (Plaza El Campanario): Es efectivamente un nodo comercial muy importante ubicado sobre la 42 Norte y la 18 Oriente. Es un punto de referencia (anclado por supermercados y servicios) que da servicio a todo el sector nororiente.

5. La Vivienda Colectiva: COSMOS y El Campanario

Conjunto Habitacional COSMOS: Representa el modelo de "unidad habitacional" de los años 70 y 80, diseñado para maximizar el uso del suelo mediante edificios de departamentos, este Conjunto Habitacional, inició su

construcción en 2016 sobre predios subutilizados que albergaban vestigios de antigua industrias.

VI.4 Análisis de los Asentamiento Humanos en términos de potencial de redensificación

En el marco del estudio de redensificación urbana, el polígono delimitado como Zona Resurgimiento-América Sur de la Ciudad de Puebla y que como ya se comentó comprende las colonias América Norte, América Sur, Cristóbal Colón, El Cristo, La Gloria, Humboldt Norte, Humboldt Sur, Miguel Alemán, El Porvenir, Los Remedios, Resurgimiento Ciudad Norte, Santa Bárbara Norte, Vista Hermosa, Xonaca, el Conjunto Habitacional COSMOS, El Campanario, así como el entorno del Mercado José María Morelos y La Victoria y cuya selección de esta zona responde a criterios de localización estratégica, conectividad vial, disponibilidad de infraestructura y servicios urbanos, así como a la presencia de espacios vacíos y de inmuebles subutilizados con potencial de aprovechamiento; como puede observarse presenta condiciones favorables para el desarrollo de procesos de redensificación habitacional, al tratarse de un área consolidada dentro de la estructura urbana de la ciudad, con acceso a transporte público, equipamiento urbano y servicios básicos.

Es importante comentar que para la evaluación de la capacidad urbana de la zona de estudio se deben considerar estos tres ejes:

Infraestructura Hidráulica: Gran parte de estas colonias (especialmente Xonaca, El Cristo y Humboldt) cuentan con tuberías de más de 60 años. La

redensificación requerirá una inversión masiva en la sustitución de redes de agua y drenaje.

Conectividad: Esta zona está privilegiada por ejes como el Bulevar 5 de Mayo, la Diagonal Defensores de la República y la cercanía al sistema RUTA. Esto la hace ideal para el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Vacíos Urbanos: La colonia América y Resurgimiento aún cuentan con bodegas industriales en desuso que son "joyas" para proyectos de vivienda vertical.

El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Puebla clasifica a varias de estas zonas como áreas de "consolidación", lo que facilita legalmente los permisos para aumentar el Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS).

VI.5 Análisis de la Dinámica Urbana de la Zona

La zona de estudio se compone de 175 manzanas urbanas y de acuerdo con el Inventario Nacional de Viviendas del INEGI (2020), alberga una población de 18,276 habitantes, de los cuales 9,673 son mujeres y 8,571 hombres. Esta distribución refleja una estructura demográfica relativamente equilibrada, propia de áreas urbanas consolidadas. En términos habitacionales, se registran 6,950 viviendas y 5,366 predios urbanos, lo que evidencia una ocupación significativa del suelo, aunque no necesariamente óptima, considerando la presencia de inmuebles subutilizados y predios baldíos.

Desde el punto de vista funcional, la zona presenta una diversidad relevante de equipamiento urbano, que incluye instalaciones de educación, salud,

administración pública, asistencia social, servicios urbanos, comercio y deporte. Destaca particularmente la presencia de equipamiento educativo de alcance municipal y metropolitano, como la Facultad de Lenguas de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), así como la Escuela Secundaria Federal No. 1, la Escuela Motolinía y diversos planteles de nivel básico, tanto públicos como privados. Este conjunto de equipamientos genera una dinámica cotidiana intensa, asociada a flujos de población estudiantil, laboral y de servicios, lo que refuerza el carácter central y estratégico del área dentro de la estructura urbana de la ciudad.

En cuanto a los espacios públicos, se identifican al menos siete predios con esta función, entre los que destacan el Parque La Habana, en la colonia América Norte, y el Parque Santa Bárbara. Si bien estos espacios representan un activo urbano relevante, su número y distribución sugieren oportunidades para fortalecer la red de espacios públicos en el marco de futuros procesos de regeneración y redensificación.

Respecto al uso del suelo, se observa la presencia de 101 predios con uso industrial, lo que indica una persistencia de actividades productivas en un entorno predominantemente urbano y habitacional. Este patrón es característico de zonas centrales consolidadas que han experimentado procesos de cambio funcional, y abre la posibilidad de evaluar la reconversión gradual de algunos de estos predios hacia usos habitacionales o mixtos, en función de su nivel de actividad, compatibilidad urbana y estado de conservación.

Un elemento clave en la dinámica urbana de la zona es la existencia de 27 predios subutilizados, que incluyen inmuebles con locales comerciales parcialmente ocupados, viviendas abandonadas, viviendas en venta o renta sin ocupación efectiva, antiguos predios industriales con vestigios de uso previo y predios destinados a servicios —como gasolineras— actualmente sin actividad. A ello se suman nueve predios baldíos, correspondientes a terrenos abandonados o a predios donde existieron edificaciones que fueron demolidas. Estos espacios representan una oportunidad estratégica para la redensificación urbana, al permitir el aprovechamiento del suelo intraurbano sin necesidad de expansión hacia la periferia.

En conjunto, la dinámica urbana de la zona se caracteriza por una alta disponibilidad de infraestructura, servicios y equipamiento, combinada con la presencia de vacíos urbanos y de inmuebles subutilizados. Esta condición la posiciona como un territorio con alto potencial para procesos de redensificación habitacional y regeneración urbana, siempre que se implementen estrategias de planeación integral que garanticen la adecuada integración de nuevos desarrollos, el equilibrio en la dotación de servicios y la mejora de la calidad urbana y habitacional del entorno.

A continuación, se presenta el análisis de 38 inmuebles con actividad estratégica y representativa, distribuidos en la zona de estudio, los cuales corresponden a usos habitacional, de equipamiento, administrativo, comercial e industrial. El análisis se realizó mediante trabajo de campo, lo que permitió identificar las actividades sociales relevantes que se desarrollan en estos

inmuebles, así como los días y horarios de funcionamiento, elementos que inciden directamente en la dinámica urbana actual de la zona.

Los inmuebles analizados son los siguientes:

Tabla 13. Inmuebles analizados y tipo de actividad

No.	Nombre del lugar	Tipo de lugar
1	Plaza el campanario	Centro o plaza comercial
2	Mercado La Victoria	Centro o plaza comercial
3	Unidad de medicina familiar I ISSSTEP	Equipamiento de salud
4	Clínica Santa Barbara	Equipamiento de salud
5	Polideportivo Xonaca II	Equipamiento deportivo o recreativo
6	Club Alpha 3	
7	Canchas deportivas	
8	Escuela primaria Raúl Isidro Burgos	Equipamiento educativo
9	Jardín de niños federal hacienda del Cristo	
10	Escuela primaria Miguel Hidalgo	
11	Jardín de niños Fantasía	
12	Escuela primaria Jesús González Ortega y secundaria oficial vespertina Luis Cabrera	
13	Escuela secundaria federal número 1	
14	Jardín de niños Simón Bolívar	
15	Escuela primaria Motolinia	
16	Escuela primaria grupo de la amistad y escuela primaria vespertina Carmen Serdán	
17	Facultad de lenguas BUAP	
18	Estancia infantil Mondí Bambino	
19	Bachillerato colegio mexicano	
20	Bachillerato IFEP	
21	Escuela primaria Simón Bolívar	
22	Universitario Cristóbal Colón	
23	Colegio Unión	
24	Instituto de artes Macuil Xochitl	

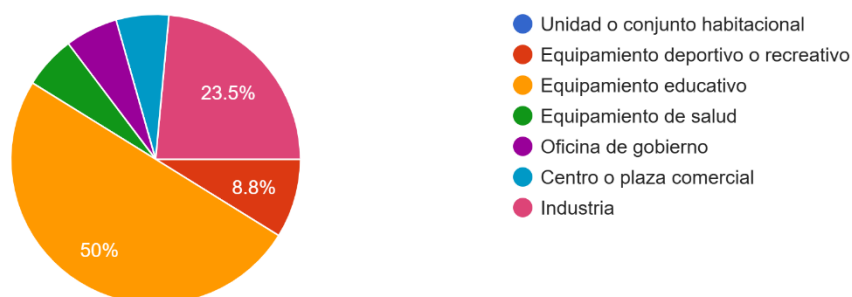
25	CFE zona de distribución Puebla Oriente	Industria
26	Grupo comercial AIX	
27	Hilos policolor s.a.	
28	La paloma compañía de metales sa de cv	
29	Comercio al por mayor de hilos y productos textiles	
30	Tecniquimia Mexicana	
31	Calcetina Mex. SA de CV.	
32	Franelas de México sa de cv	
33	Secretaría de bienestar del gobierno del estado de Puebla	Oficina de gobierno
34	SAGARPA delegación Puebla	
35	Gasolinera o estación de servicio	Comercio/servicio
36	Gasolinera o estación de servicio	
37	Gasolinera o estación de servicio	
38	Gasolinera o estación de servicio	

Fuente: Elaboración propia con datos de levantamiento de campo por parte de WSR.

De los inmuebles analizados, el mayor porcentaje corresponde a equipamiento educativo, con un 50%, lo que define de manera significativa la dinámica urbana del área, particularmente en términos de movilidad peatonal, uso del transporte público y circulación vehicular particular. Estos inmuebles funcionan como polos atractores de viajes, debido a que concentran oferta educativa tanto pública como privada y abarcan todos los niveles educativos. En segundo término, el 23.5% de los inmuebles presenta actividad industrial, destacando industrias textiles y metalmecánicas, las cuales constituyen una fuente relevante de empleo a escala local y regional. Asimismo, se identifican inmuebles de equipamiento deportivo y recreativo que representan el 8.8%, principalmente parques ubicados en las colonias América Norte, el Barrio de Xonaca y Santa Bárbara. Finalmente, el 5.9%

corresponde a equipamiento de salud de carácter privado, que complementa la oferta de servicios urbanos en la zona.

Gráfica 5. Principales inmuebles y su actividad en la zona de estudio

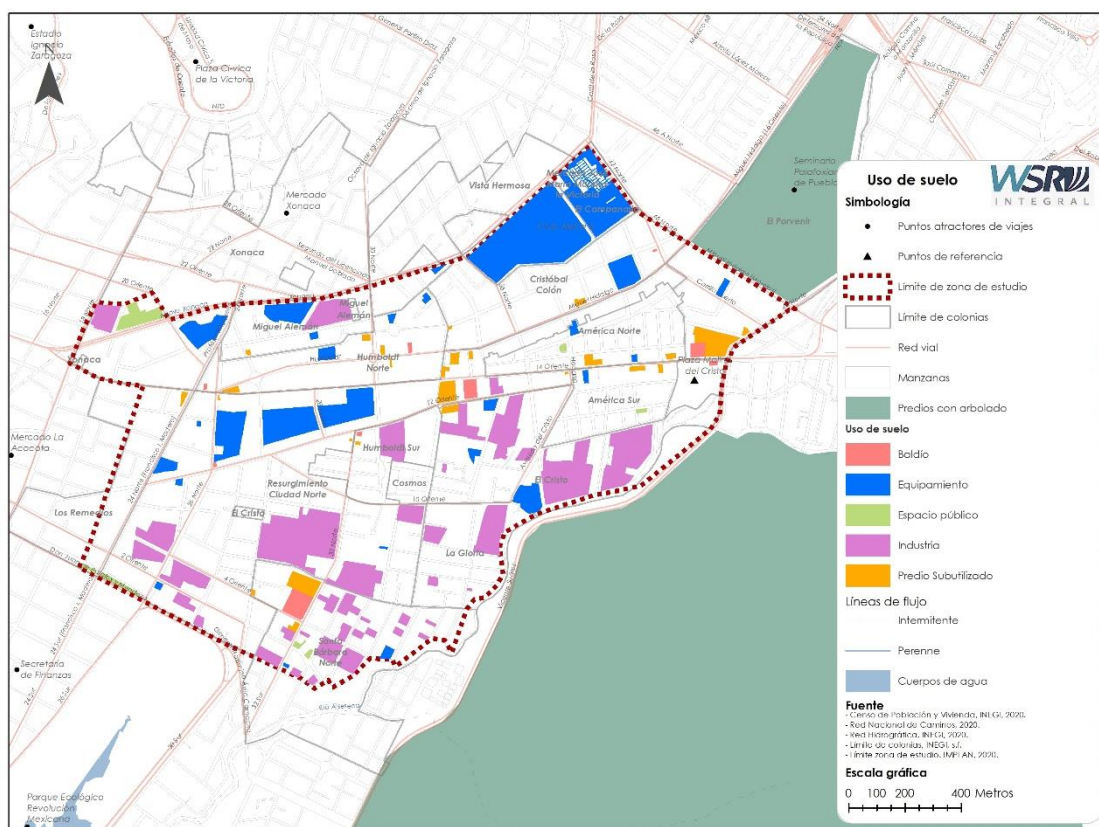


Fuente: Generación propia a partir de levantamiento de información en campo

Desde el punto de vista espacial, el equipamiento urbano en la zona de estudio se concentra principalmente en el sector norte, mientras que en el sector sur predominan los inmuebles con actividad industrial. Esta diferenciación territorial se refleja de manera directa en la dinámica urbano-social del área, la cual presenta comportamientos contrastantes. En el sector norte —que comprende las colonias América Norte y Sur, Humboldt Norte y Sur, Miguel Alemán, Vista Hermosa y Cristóbal Colón— se observa una dinámica más activa de lunes a viernes, particularmente durante los horarios pico, asociada a la presencia de equipamiento educativo que atrae población proveniente de otras zonas del municipio, principalmente estudiantes, personal docente y administrativo.

En contraste, el sector sur, integrado por las colonias El Cristo, La Gloria y Santa Bárbara Norte, concentra extensas superficies de predios con uso industrial, lo que genera una menor intensidad de movimiento peatonal y vehicular cotidiano. No obstante, en esta área se identifica la presencia constante de transporte asociado al traslado de mercancías, lo cual define una dinámica funcional distinta, más vinculada a actividades productivas y logísticas que a la movilidad cotidiana de servicios y equipamiento.

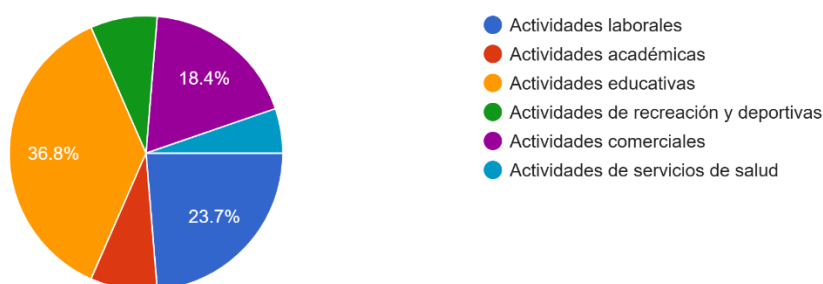
Mapa 10. Uso de Suelo en la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, IMPLAN, y levantamiento de información en campo de WSR.

El uso del suelo incide de manera directa en las actividades sociales que se desarrollan en la zona de estudio. De acuerdo con el análisis de los inmuebles evaluados, las actividades educativas representan el 36.8% del total, consolidándose como la función predominante y uno de los principales factores que estructuran la dinámica urbana del área. En segundo término se ubican las actividades laborales, con un 23.7%, asociadas principalmente a los usos industrial y administrativo, mientras que las actividades comerciales concentran el 18.4%. Estas tres actividades constituyen las funciones más representativas de la zona y generan patrones diferenciados de movilidad, uso del espacio público y demanda de servicios urbanos, elementos clave a considerar en los procesos de redensificación habitacional.

Gráfica 6. Principales actividades en la zona de estudio

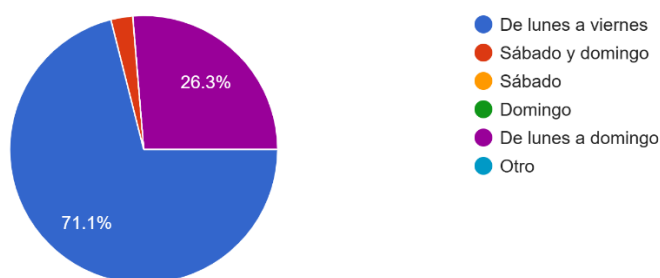


Fuente: Generación propia a partir de levantamiento de información en campo

En cuanto a los días y horarios de mayor actividad en la zona de estudio, se observa que el 71.1% de las actividades se desarrolla entre semana, específicamente de lunes a viernes, periodo en el que la dinámica urbano-

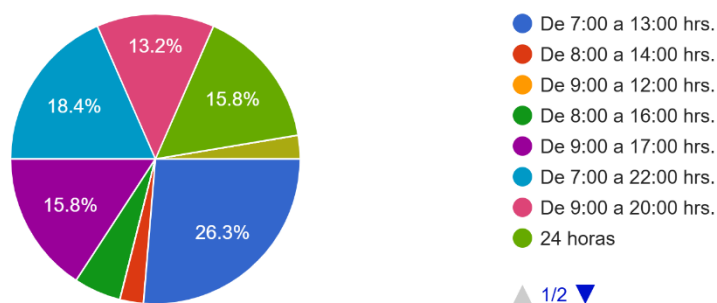
social es más intensa. El rango horario con mayor concentración de actividades se ubica entre las 7:00 y las 13:00 horas, lo cual se encuentra directamente relacionado con el uso de suelo predominante en la zona. Después del uso habitacional, el equipamiento —principalmente educativo— constituye el uso más relevante, lo que explica la concentración de flujos peatonales y vehiculares durante las primeras horas del día.

Gráfica 7. Horarios de mayor actividad en la zona de estudio



Fuente: Generación propia a partir de levantamiento de información en campo

Gráfica 8. Horarios de mayor actividad en la zona de estudio



Fuente: Generación propia a partir de levantamiento de información en campo

VI. 6 Impactos de la dinámica urbana en la movilidad y el uso de suelo

La distribución y tipología de los usos de suelo identificados en la zona de estudio inciden de manera directa en los patrones de movilidad y en la configuración funcional del territorio. El predominio del equipamiento educativo, que concentra más de un tercio de las actividades sociales registradas y el 50% de los inmuebles analizados, genera una dinámica de movilidad claramente diferenciada, caracterizada por flujos intensivos de personas y vehículos durante los días hábiles y en horarios matutinos. Este comportamiento se traduce en una alta demanda de transporte público, así como en incrementos puntuales del tránsito vehicular particular y de la movilidad peatonal en los entornos inmediatos a los centros educativos.

Desde la perspectiva espacial, la concentración del equipamiento en el sector norte de la zona de estudio refuerza su papel como área atractora de viajes, al recibir población proveniente de otras colonias del municipio. Esta condición genera presiones específicas sobre la infraestructura vial y el espacio público, particularmente en horarios pico, pero al mismo tiempo representa una oportunidad para impulsar esquemas de redensificación habitacional cercanos a estos polos de actividad, que permitan reducir desplazamientos, fomentar la proximidad entre vivienda, servicios y equipamiento, y promover patrones de movilidad más sostenibles.

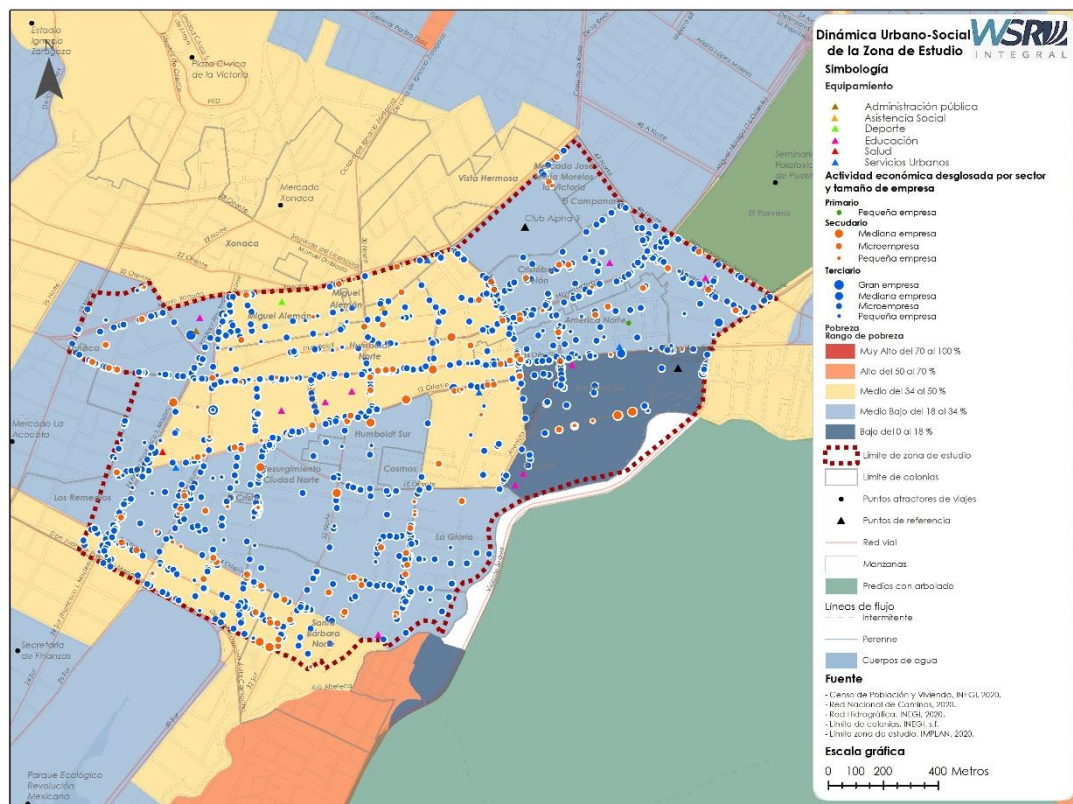
Por otro lado, la presencia de actividades industriales en el sector sur define una dinámica de movilidad distinta, con menor intensidad de flujos peatonales

y de viajes cotidianos de corta duración, pero con una presencia constante de transporte de carga y logística. Esta coexistencia de usos industriales y habitacionales plantea retos de compatibilidad de usos de suelo, pero también oportunidades para procesos de reconversión gradual o de introducción de usos mixtos, particularmente en predios subutilizados o con baja intensidad de actividad, siempre que se garantice la mitigación de impactos y la adecuada dotación de infraestructura.

Asimismo, la identificación de inmuebles subutilizados y predios baldíos en una zona con alta accesibilidad y disponibilidad de servicios refuerza el potencial del área para procesos de redensificación orientados al aprovechamiento del suelo intraurbano. La incorporación de nuevos desarrollos habitacionales en estos espacios permitiría optimizar el uso de la infraestructura existente, fortalecer la vitalidad urbana fuera de los horarios laborales y educativos, y equilibrar la dinámica diaria del territorio, reduciendo la dependencia de desplazamientos largos hacia otras zonas de la ciudad.

En conjunto, el análisis evidencia que la dinámica actual de movilidad y uso de suelo en la zona de estudio ofrece condiciones favorables para la implementación de estrategias de redensificación urbana, siempre que estas se articulen con políticas de movilidad sostenible, gestión del uso del suelo y fortalecimiento del espacio público, orientadas a consolidar un entorno urbano más compacto, funcional y equilibrado.

Mapa 11. Dinámica Urbano-Social de la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, IMPLAN, y levantamiento de información en campo de WSR.

VI. 7 Recomendaciones de redensificación vinculadas a la movilidad urbana

Derivado de la concentración de equipamiento educativo y de servicios en la zona de estudio, particularmente en el sector norte, se identifica una oportunidad estratégica para orientar los procesos de redensificación habitacional bajo un enfoque de proximidad y movilidad sostenible. La localización de vivienda cercana a polos atractores de viajes permitiría reducir la necesidad de desplazamientos largos, fomentar recorridos peatonales y en bicicleta, y disminuir la presión sobre el transporte público y la infraestructura vial en horarios pico.

Se recomienda priorizar esquemas de redensificación en corredores con buena accesibilidad y cercanía a rutas de transporte público, así como en entornos inmediatos a equipamientos educativos, de salud y comerciales. Estos proyectos deberán incorporar criterios de uso mixto, permitiendo la integración de vivienda con comercio de barrio y servicios de apoyo, lo que contribuirá a diversificar la actividad urbana a lo largo del día y a fortalecer la vitalidad del espacio público fuera de los horarios escolares y laborales.

Asimismo, es necesario acompañar los procesos de redensificación con mejoras en la infraestructura peatonal y ciclista, ordenamiento del estacionamiento y estrategias de gestión de la movilidad, con el fin de evitar impactos negativos derivados del incremento de densidad y asegurar una movilidad segura, accesible y eficiente para los distintos usuarios del espacio urbano.

VI.8 Análisis de compatibilidad de usos de suelo

La zona de estudio presenta una coexistencia de usos habitacionales, de equipamiento, comerciales e industriales, característica de áreas urbanas consolidadas que han experimentado procesos de transformación funcional. En este contexto, la redensificación urbana debe considerar criterios de compatibilidad de usos de suelo que permitan minimizar conflictos y potenciar sinergias entre actividades.

En el sector norte, donde predomina el equipamiento educativo y los servicios, existe una alta compatibilidad con el uso habitacional y con usos mixtos de baja y media intensidad, lo que favorece la incorporación de vivienda en esquemas de densificación moderada. En contraste, en el sector sur, donde se concentran actividades industriales, será necesario evaluar de manera diferenciada la viabilidad de la redensificación, priorizando predios subutilizados, industrias en proceso de abandono o reconversión, y estableciendo medidas de transición de usos que mitiguen impactos ambientales, acústicos y de tráfico.

La identificación de inmuebles subutilizados y predios baldíos representa una oportunidad clave para introducir nuevos desarrollos habitacionales sin afectar la operación de actividades productivas consolidadas. La reconversión gradual de estos espacios hacia usos habitacionales o mixtos permitiría optimizar el uso del suelo urbano, fortalecer la cohesión territorial y avanzar hacia un modelo de ciudad más compacta, eficiente y sostenible.

Conclusiones

El análisis urbano realizado en la zona de estudio del municipio de Puebla permite identificar un territorio con condiciones favorables para la implementación de estrategias de redensificación habitacional, al tratarse de un área urbana consolidada que cuenta con infraestructura vial, servicios públicos y equipamiento urbano suficientes. La presencia de una población significativa, así como de una diversidad de usos de suelo, evidencia una dinámica urbana activa y estructurada, que puede ser fortalecida mediante un aprovechamiento más eficiente del suelo intraurbano.

La concentración de equipamiento educativo y de servicios, particularmente en el sector norte de la zona, define patrones claros de movilidad y actividad urbana, caracterizados por flujos intensivos de personas y vehículos durante los días hábiles y en horarios matutinos. Esta condición, si bien genera presiones puntuales sobre la infraestructura urbana, representa una oportunidad estratégica para promover esquemas de redensificación orientados a la proximidad entre vivienda, equipamiento y servicios, contribuyendo a la reducción de desplazamientos y al fomento de una movilidad más sostenible.

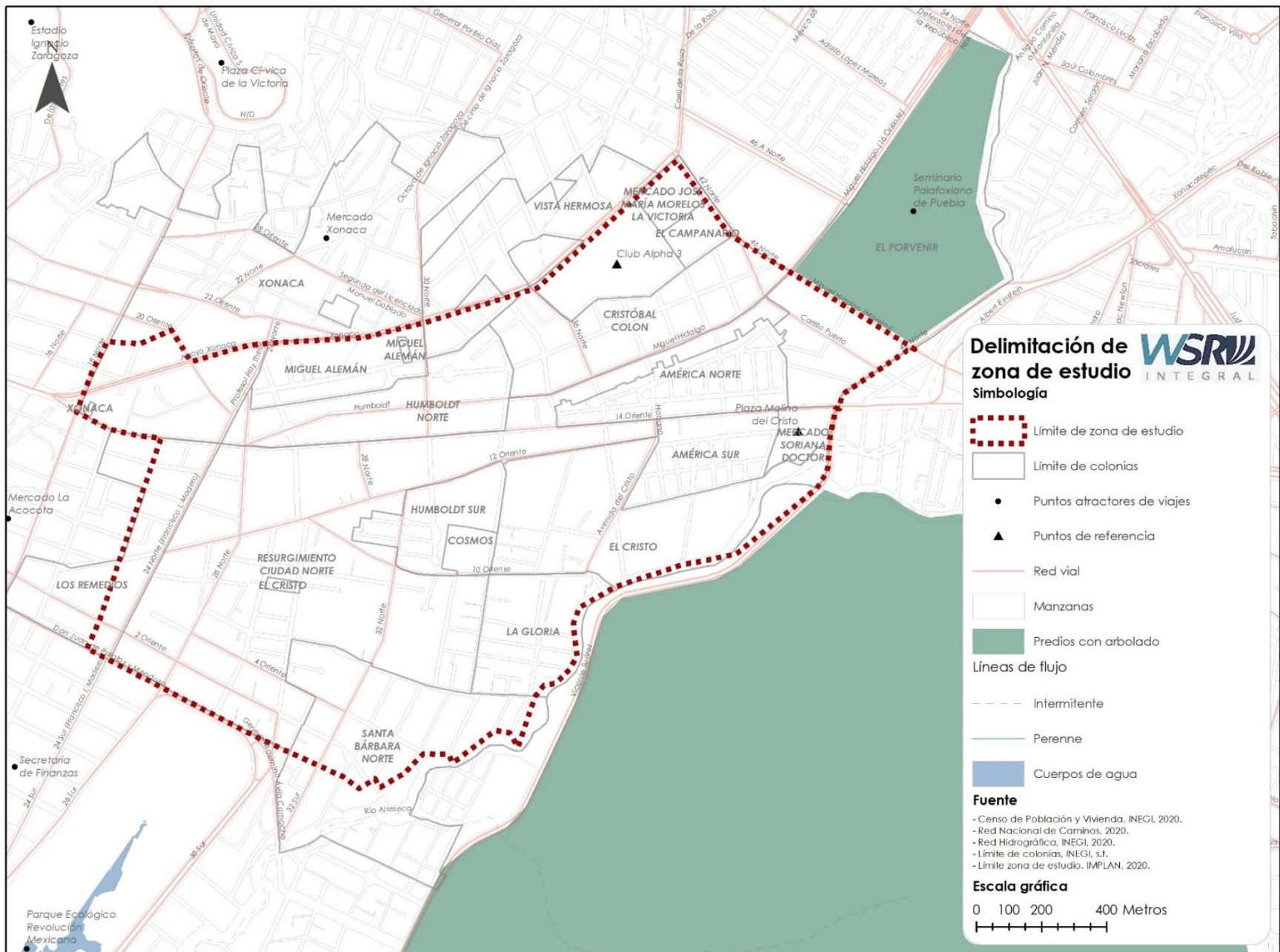
Por otro lado, la presencia de actividades industriales en el sector sur configura una dinámica urbana diferenciada, con menor intensidad de movimiento peatonal, pero con flujos constantes de transporte de mercancías. Este patrón plantea retos en términos de compatibilidad de usos de suelo; no obstante, la identificación de predios subutilizados, inmuebles con bajo nivel de ocupación

y predios baldíos abre la posibilidad de procesos graduales de regeneración urbana y reconversión funcional, siempre que se establezcan criterios claros de mitigación de impactos y transición de usos.

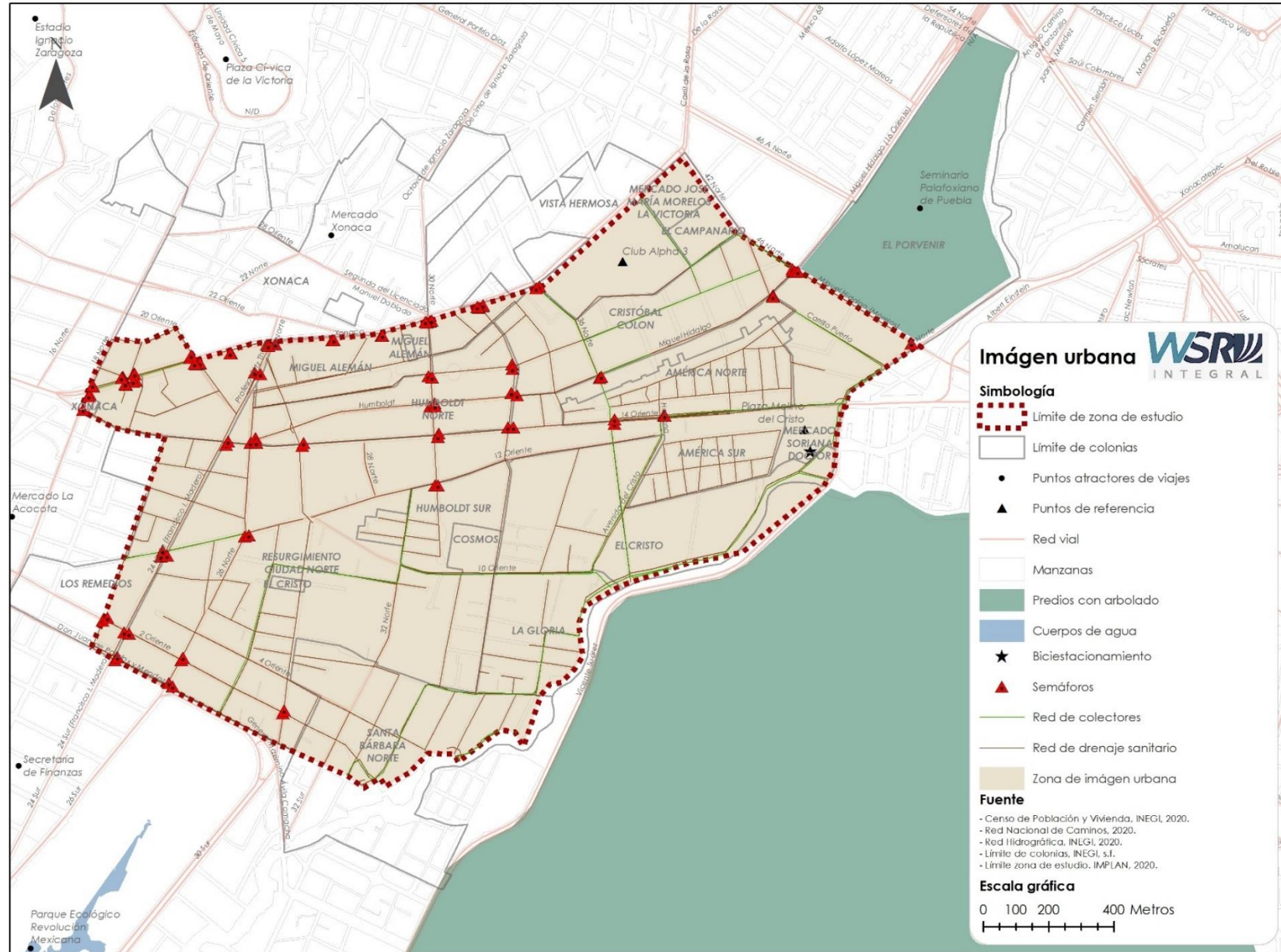
La existencia de inmuebles subutilizados y vacíos urbanos dentro de una zona con alta accesibilidad y dotación de servicios refuerza la pertinencia de impulsar la redensificación como una estrategia para optimizar la infraestructura existente, mejorar la imagen urbana y reactivar áreas con signos de deterioro. Asimismo, la incorporación de nuevos desarrollos habitacionales permitiría diversificar la actividad urbana a lo largo del día, fortalecer la cohesión social y generar un entorno urbano más equilibrado y dinámico.

En conjunto, el diagnóstico evidencia que la zona de estudio cuenta con el potencial necesario para albergar procesos de redensificación habitacional bajo un enfoque sustentable, siempre que estos se articulen con una planeación integral que considere la capacidad urbana, la compatibilidad de usos de suelo, la movilidad, el espacio público y la calidad del entorno construido. La implementación de estas estrategias contribuirá a consolidar un modelo de ciudad más compacta, eficiente e inclusiva, alineado con los principios de desarrollo urbano sostenible y con los instrumentos de planeación vigentes.

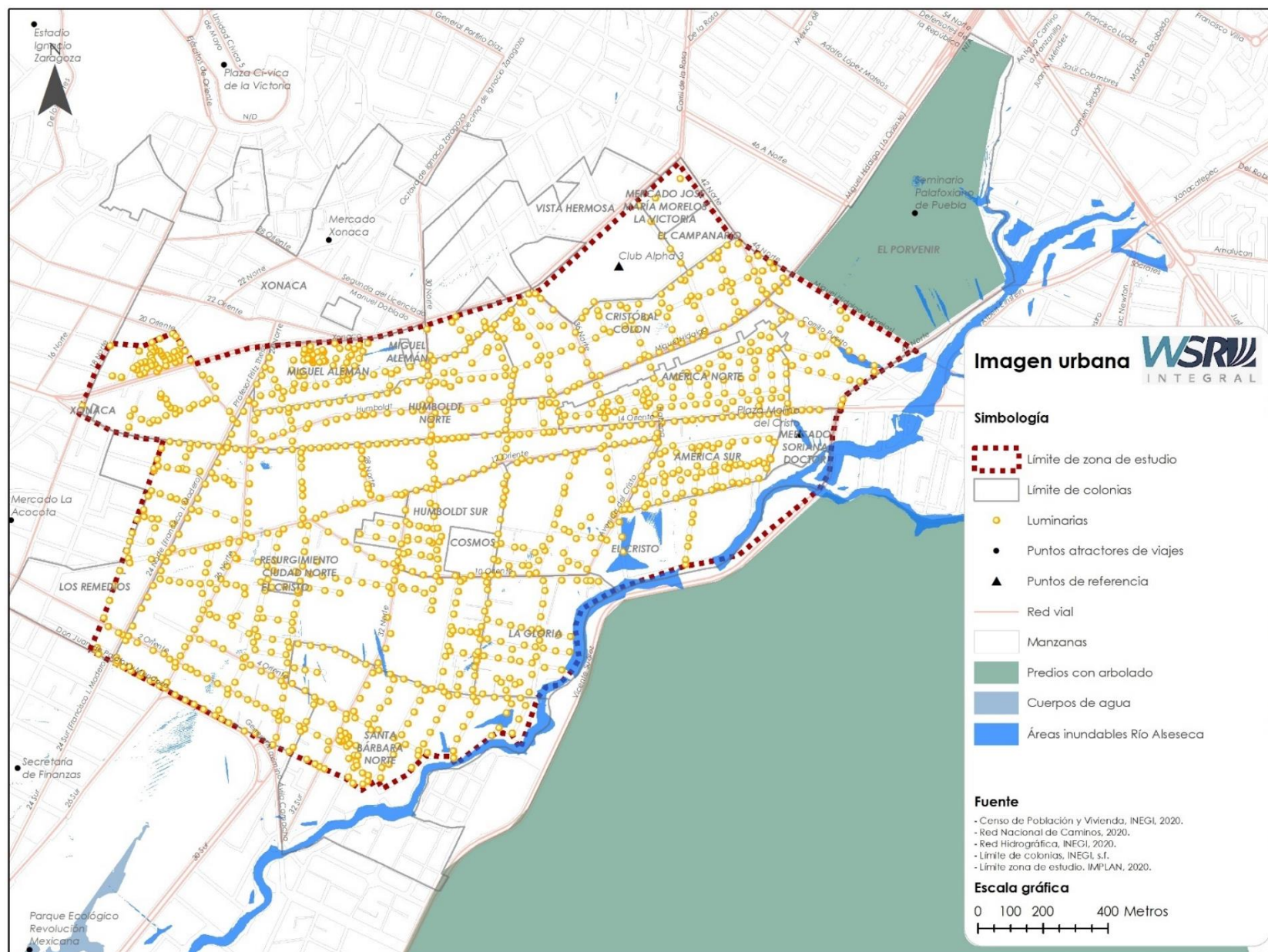
Anexos



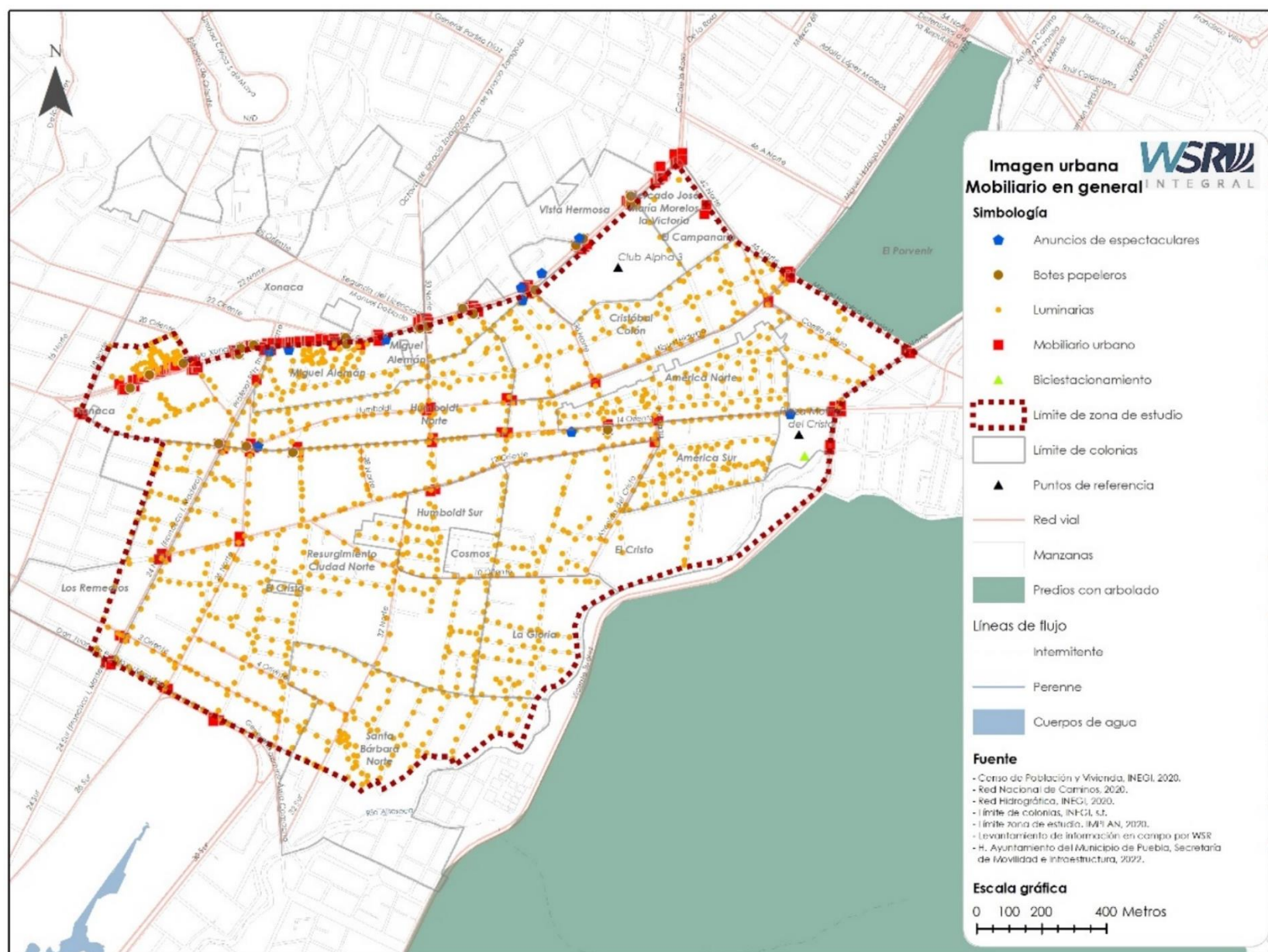
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



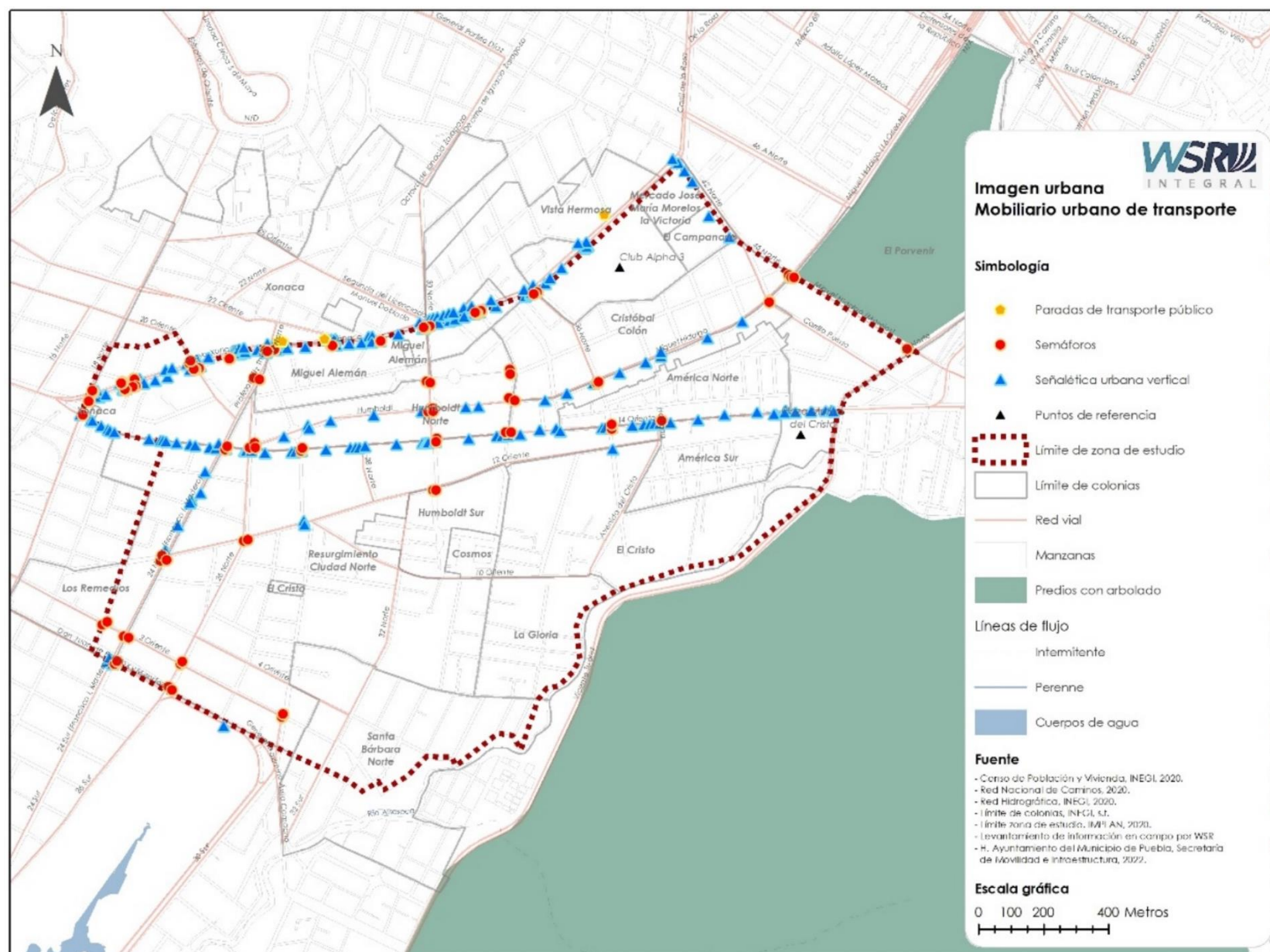
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



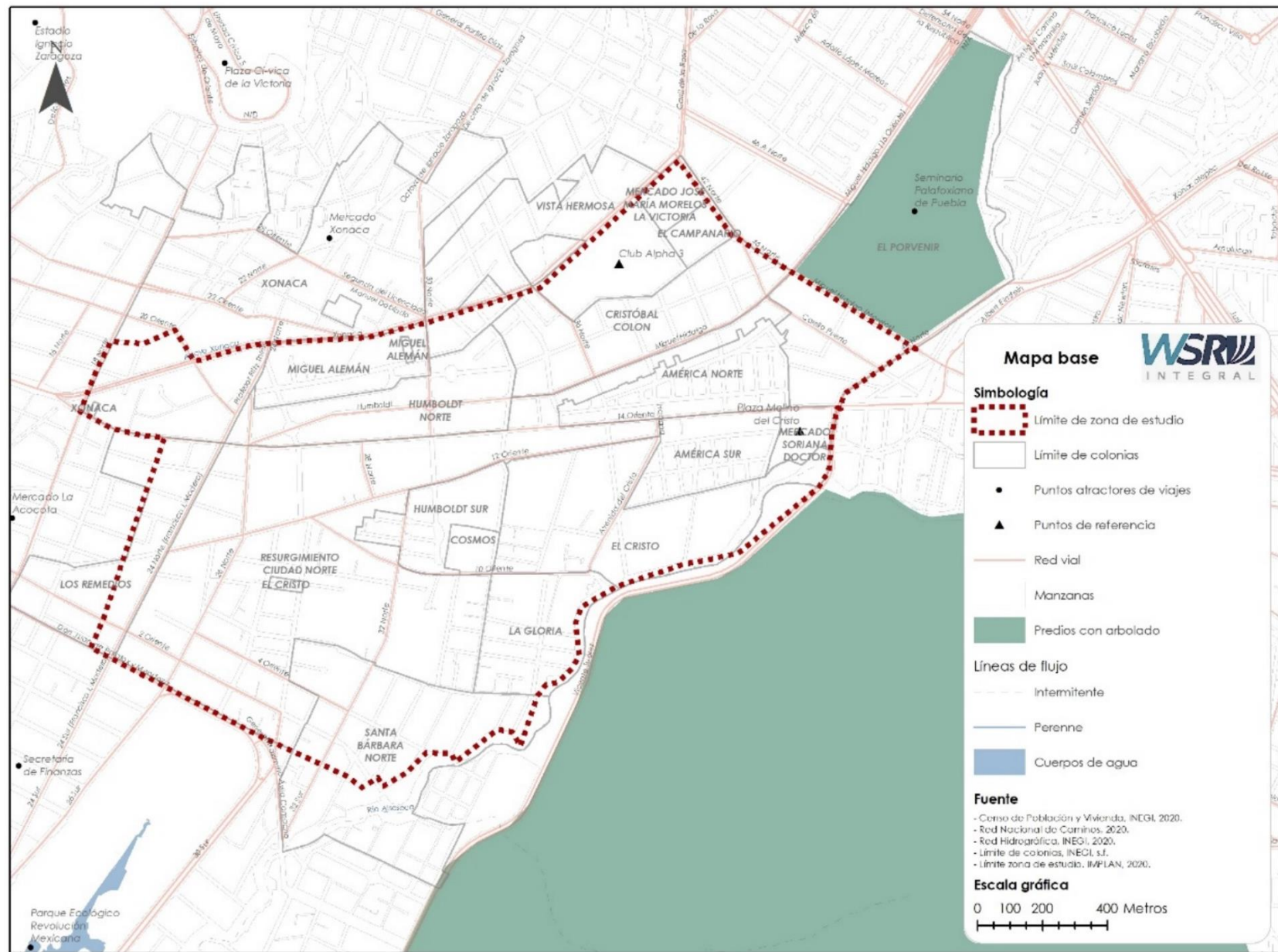
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



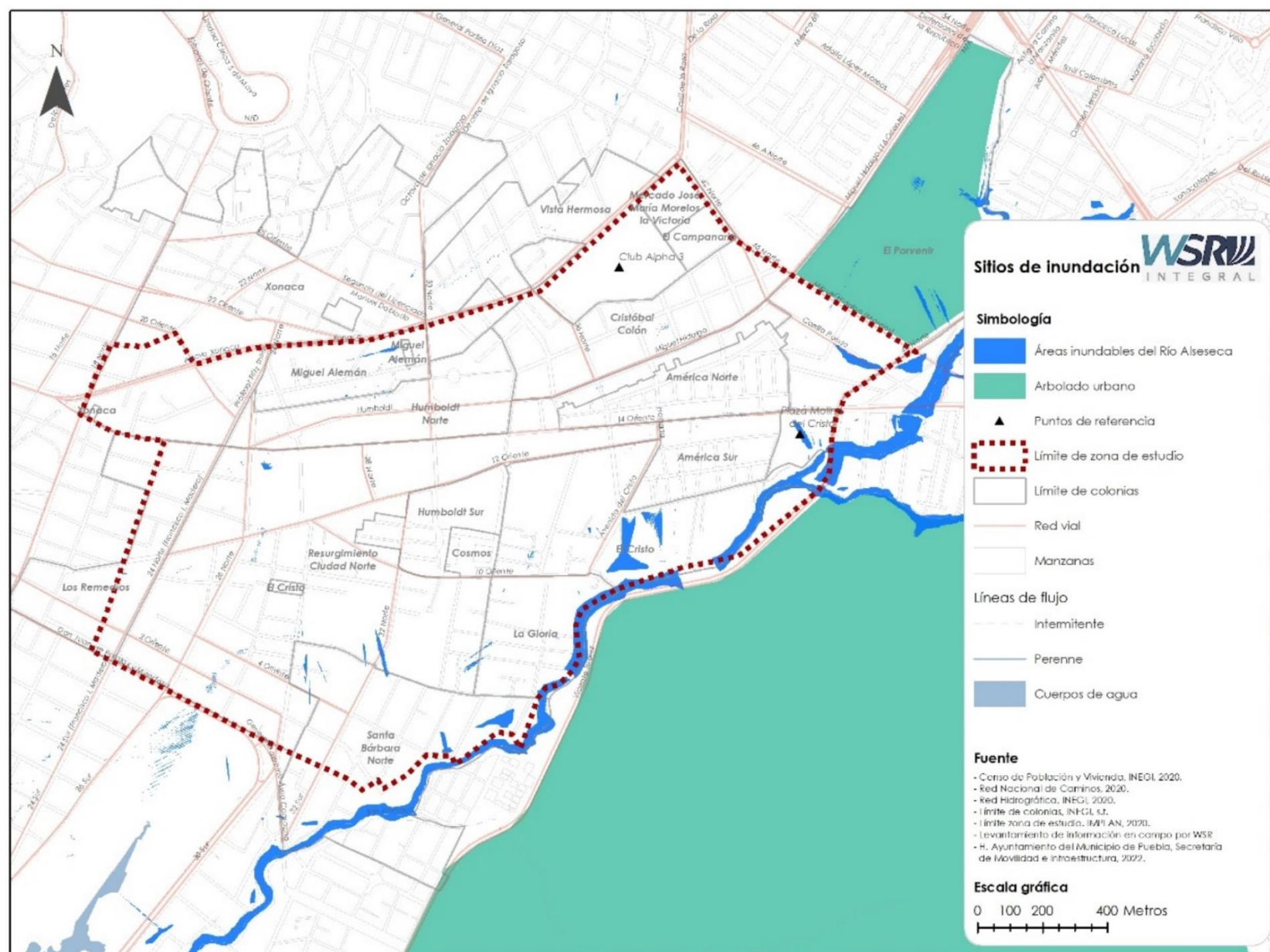
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



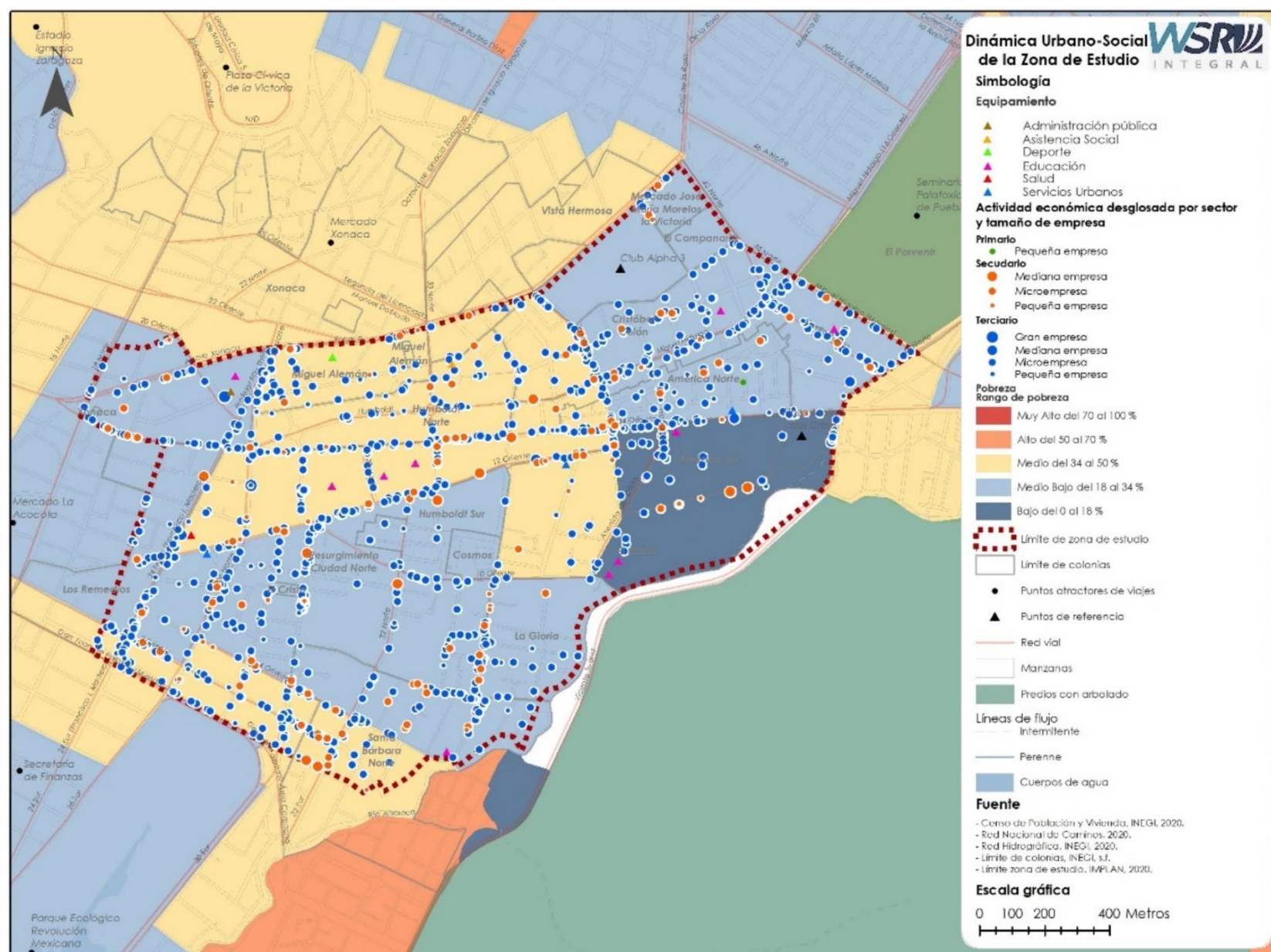
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



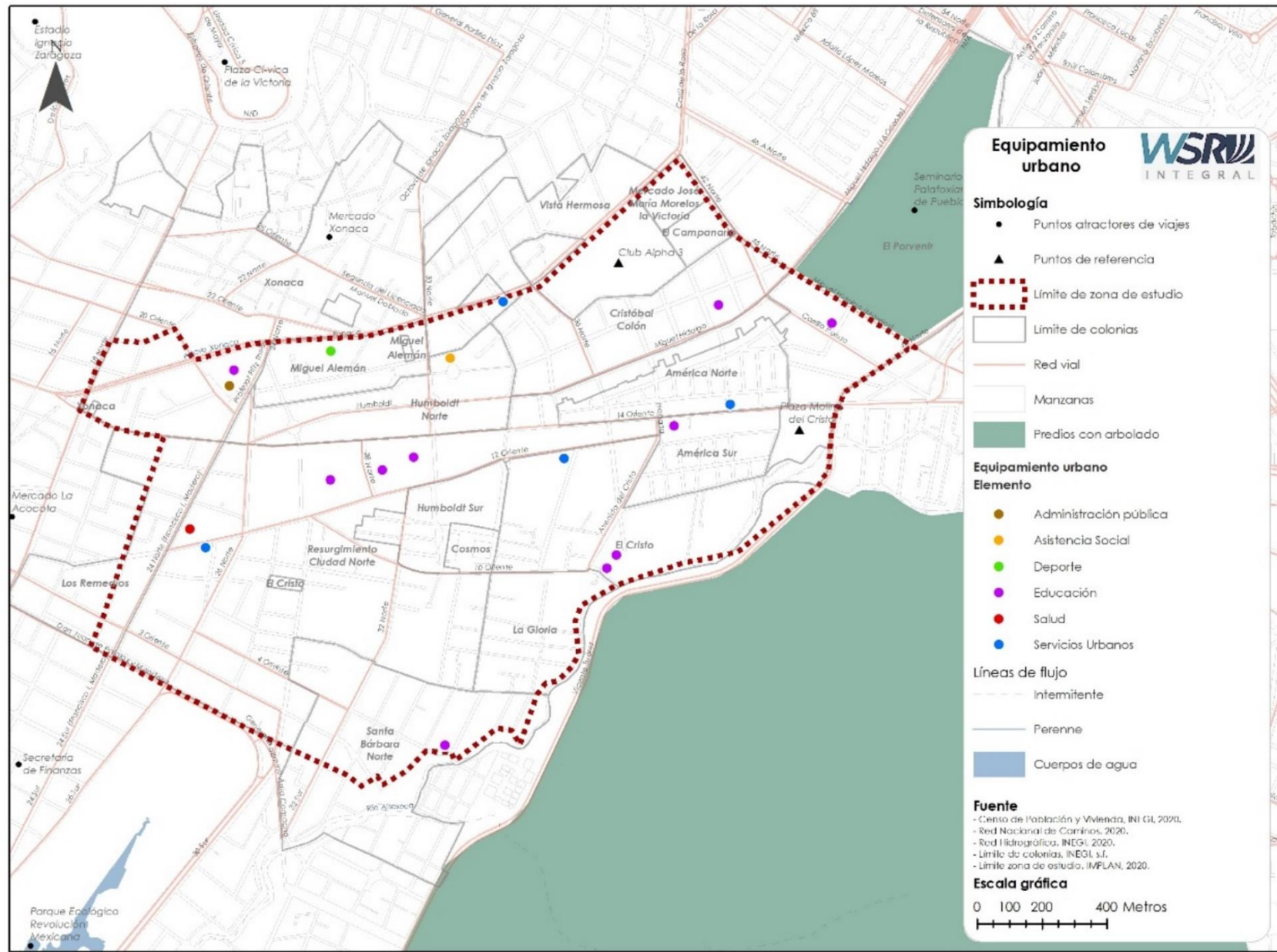
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



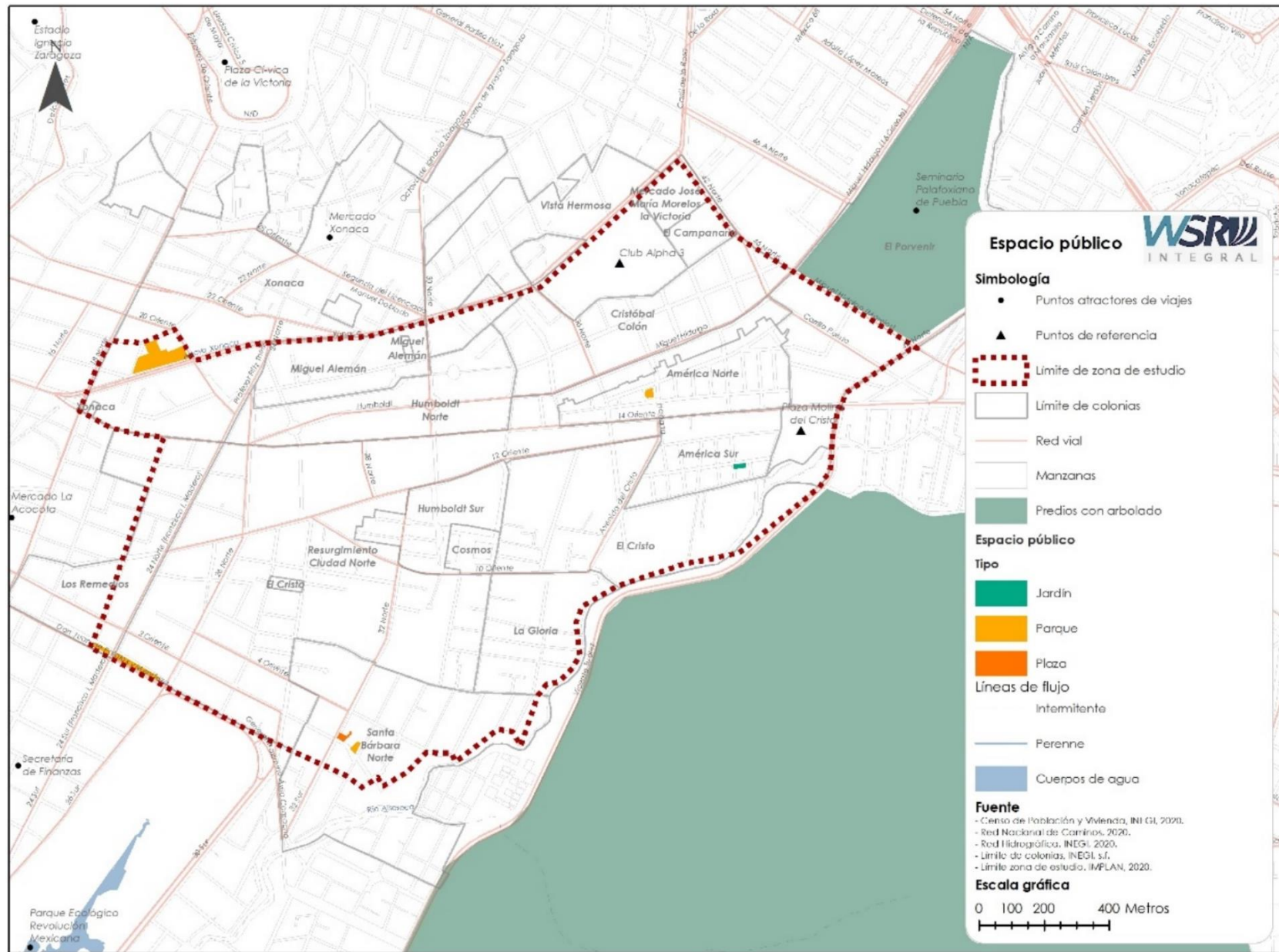
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



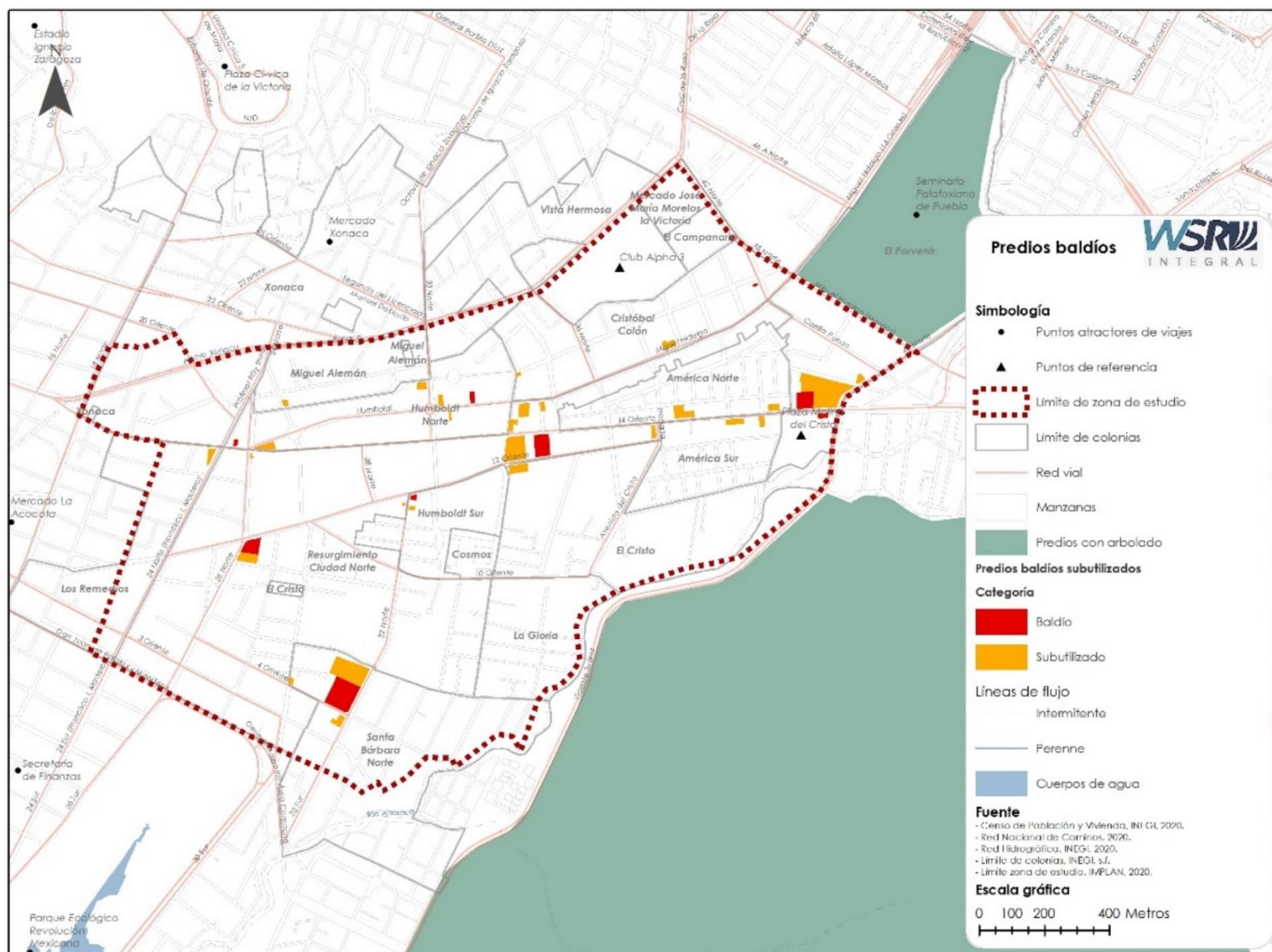
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



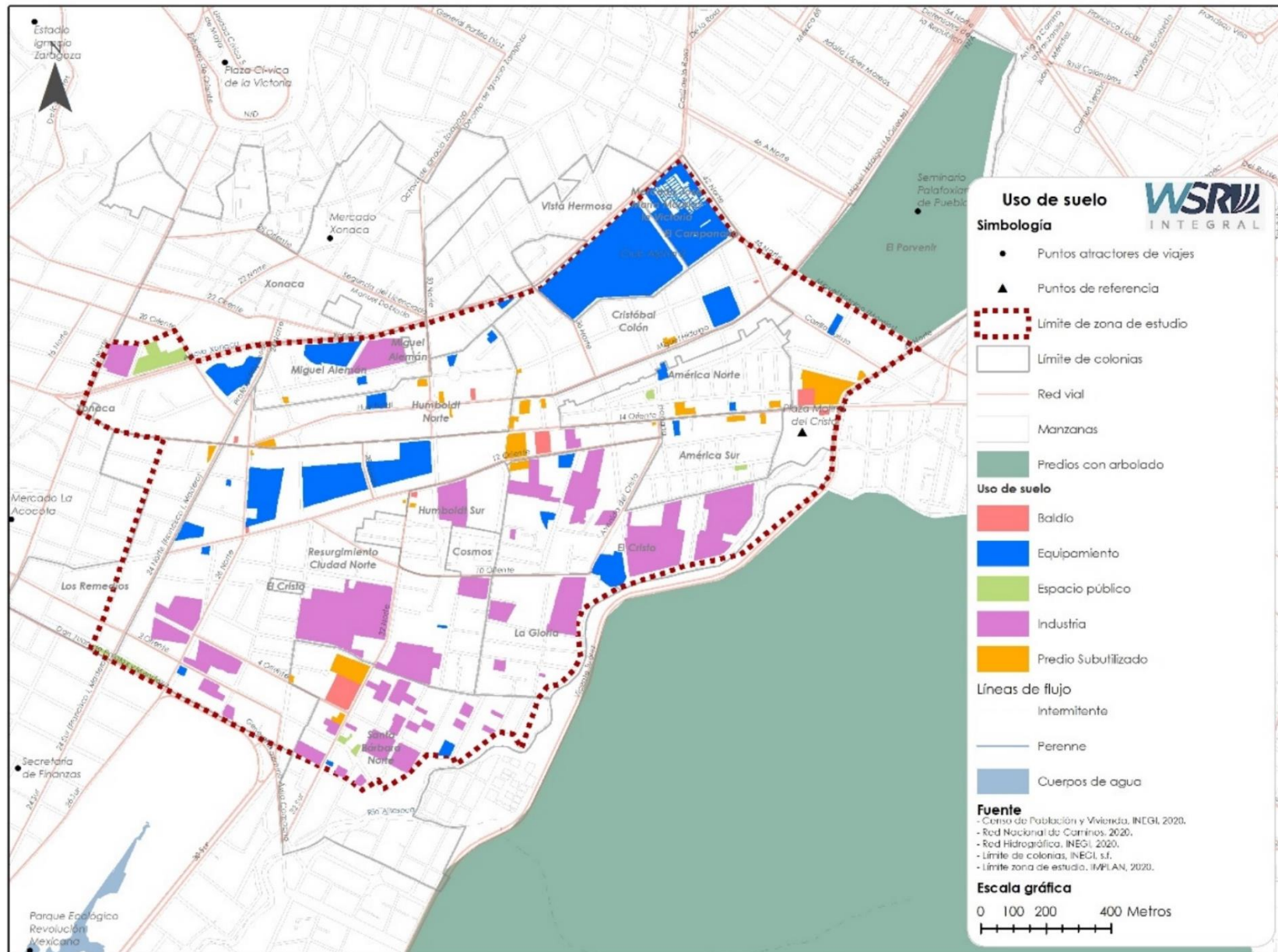
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



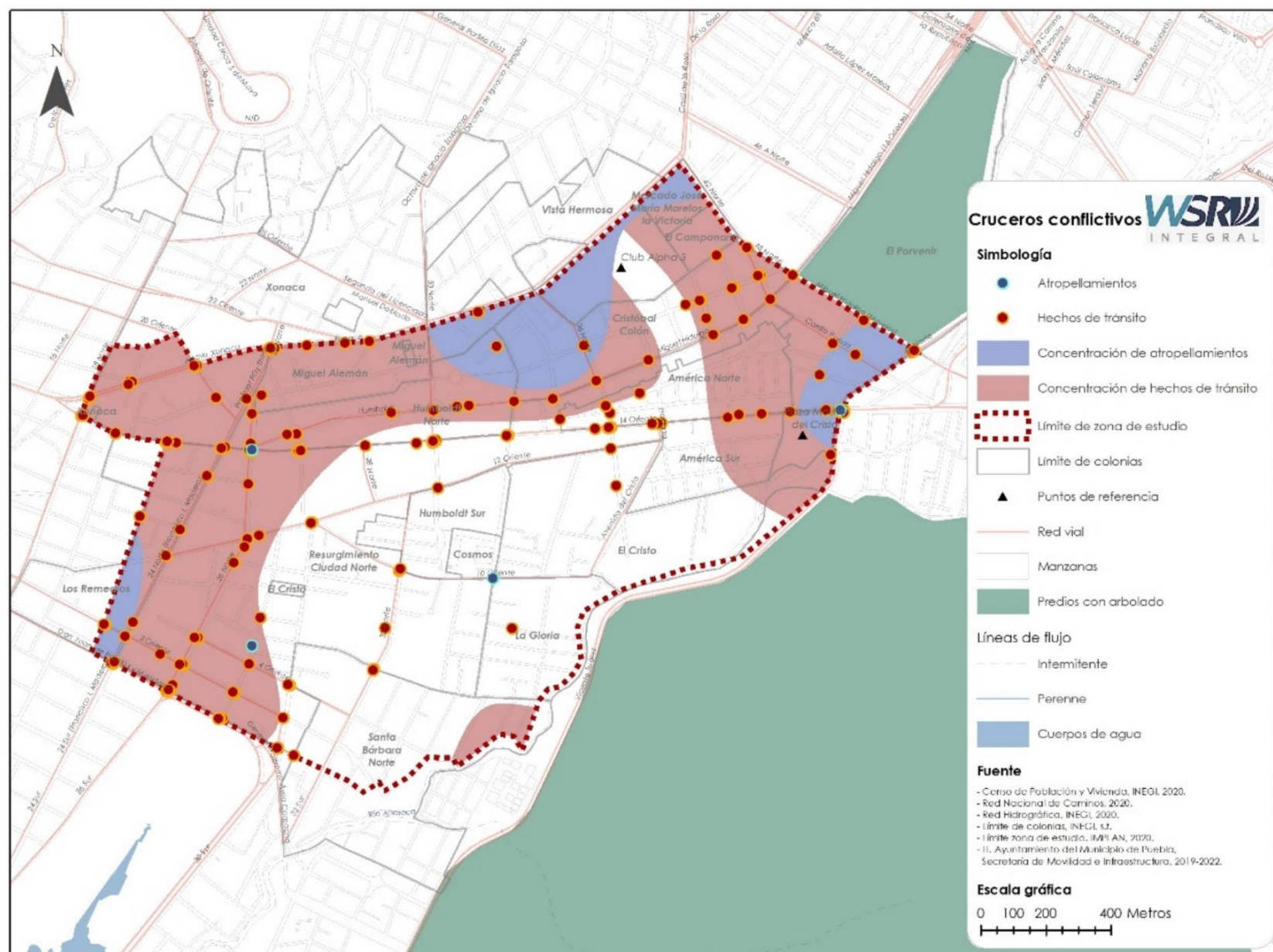
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



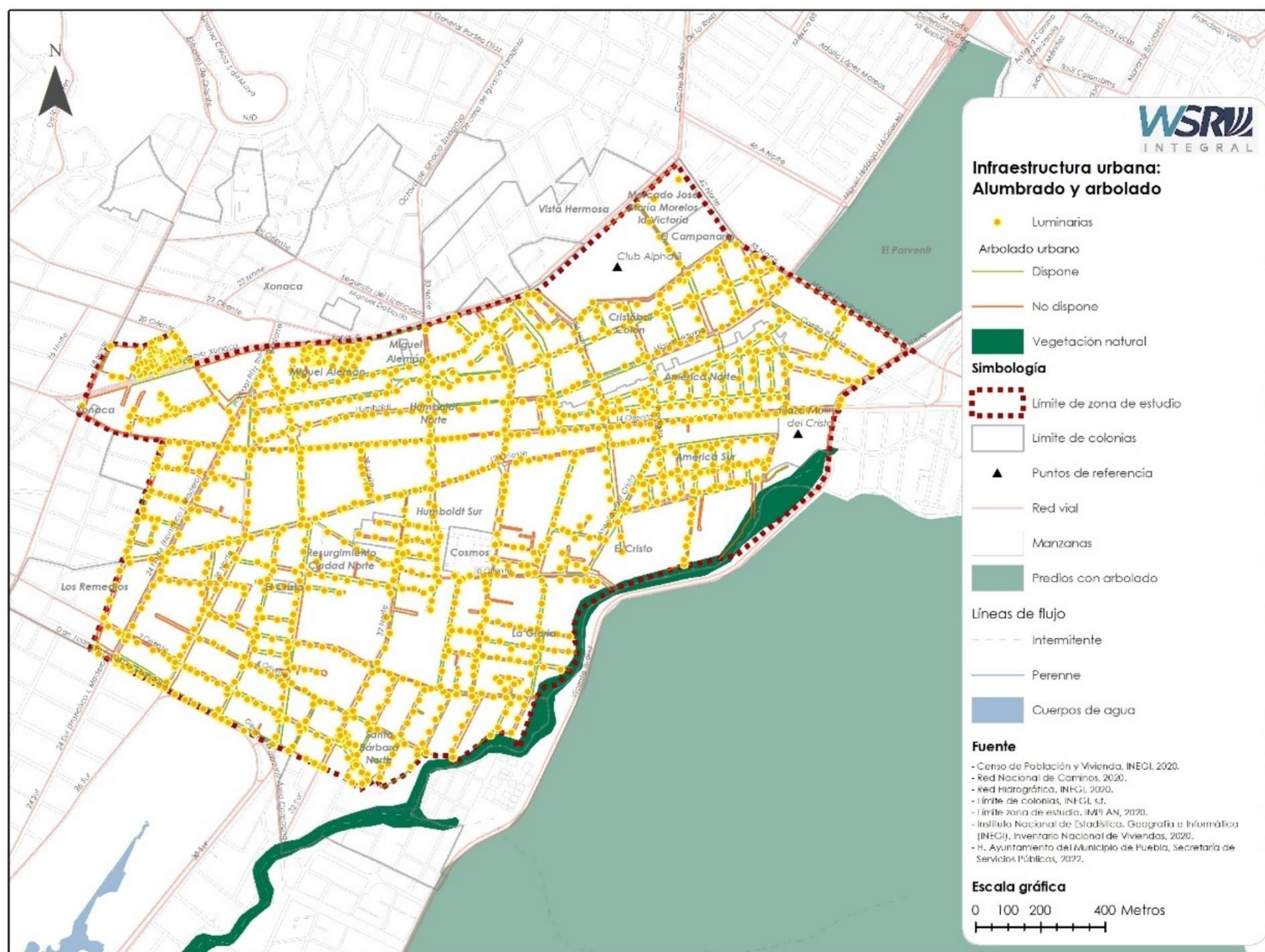
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



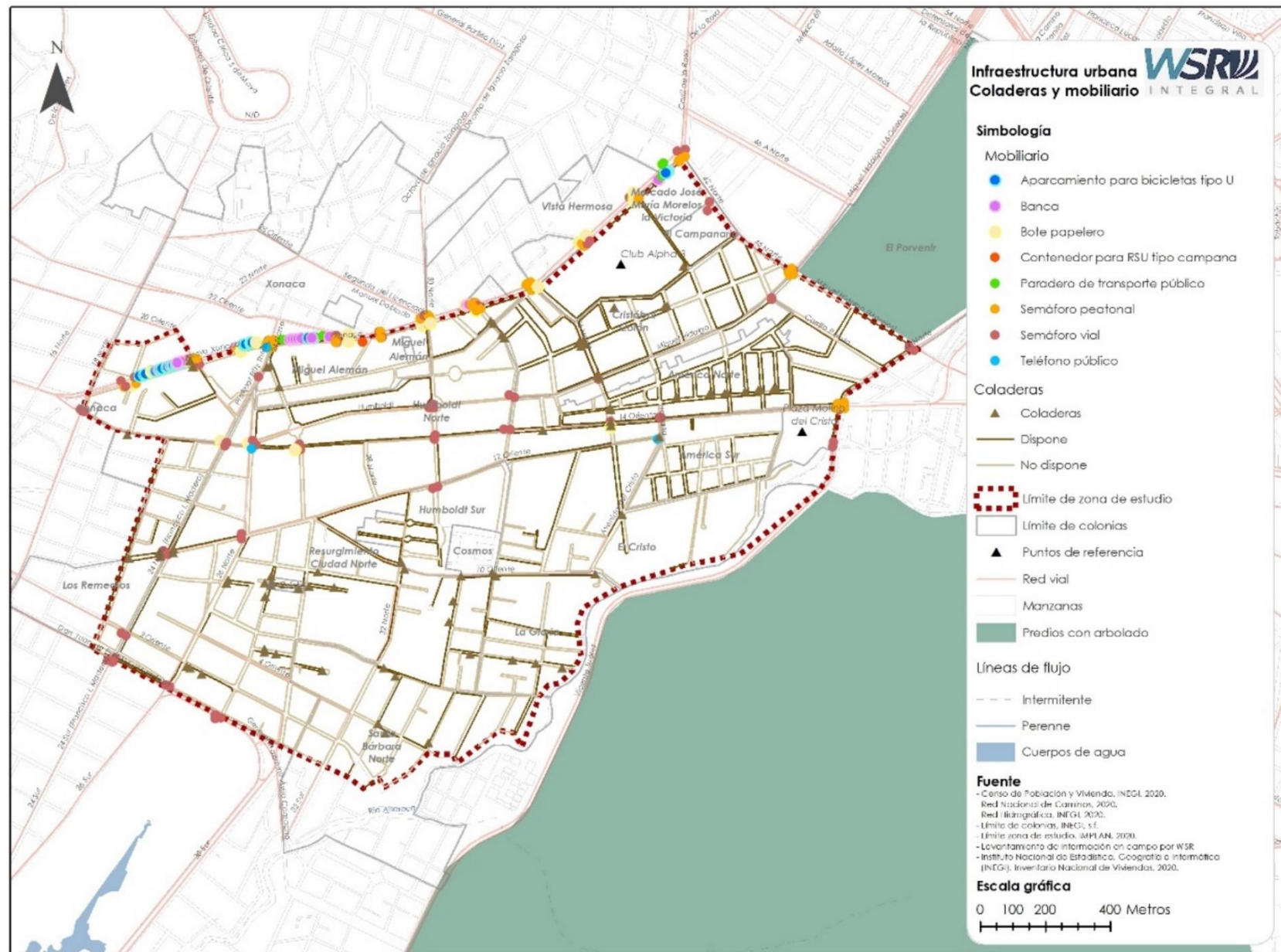
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano
de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



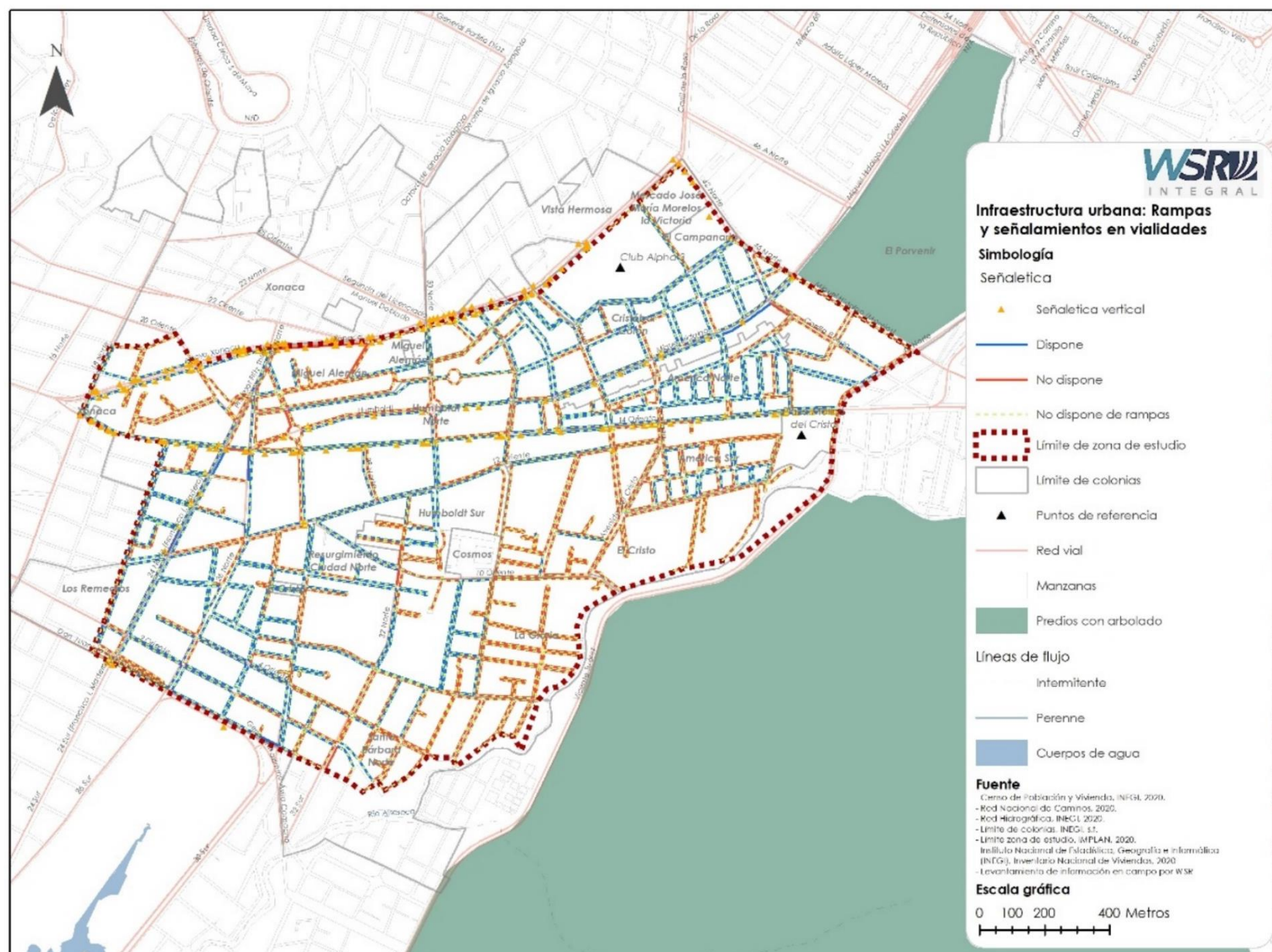
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



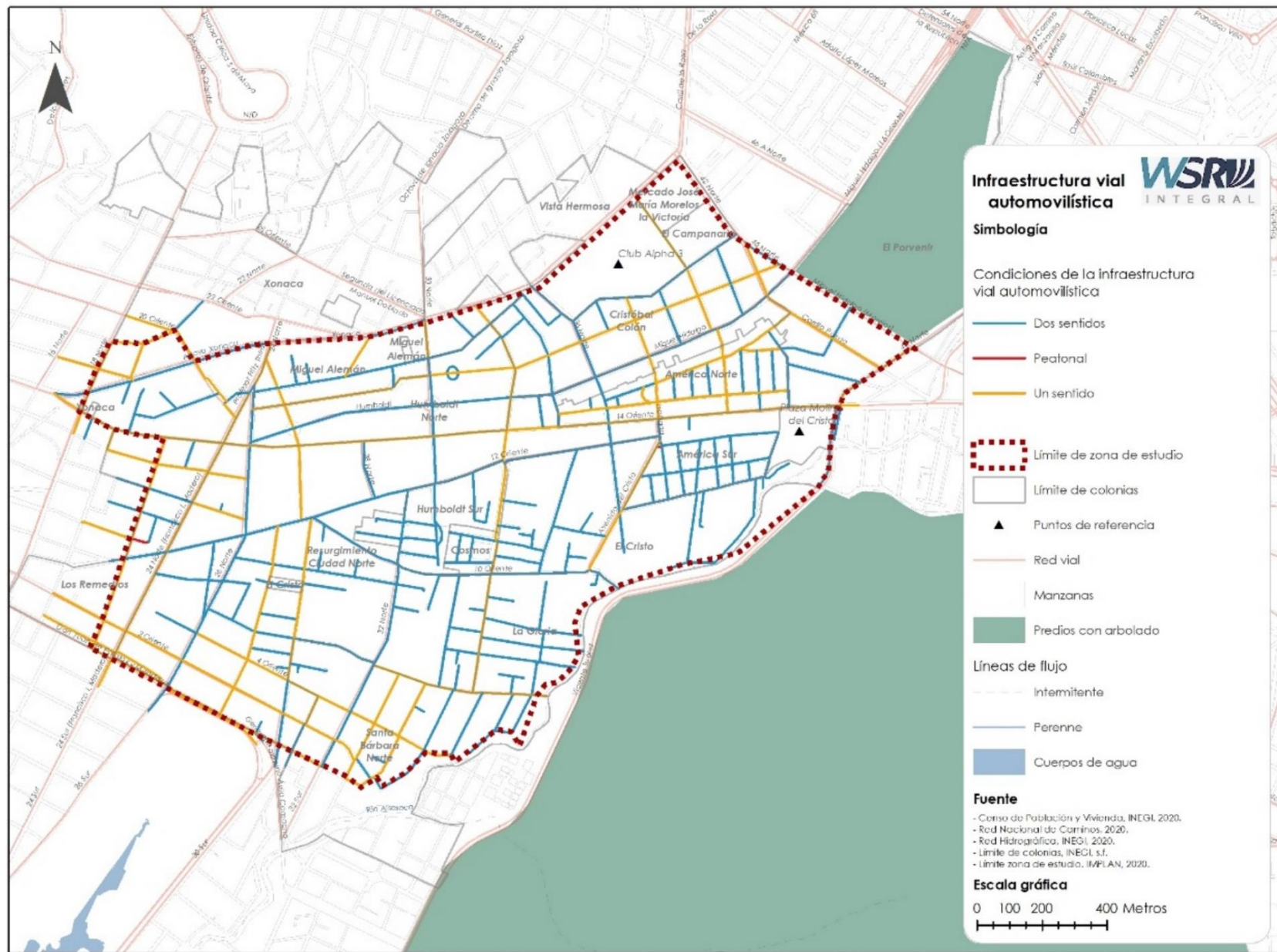
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



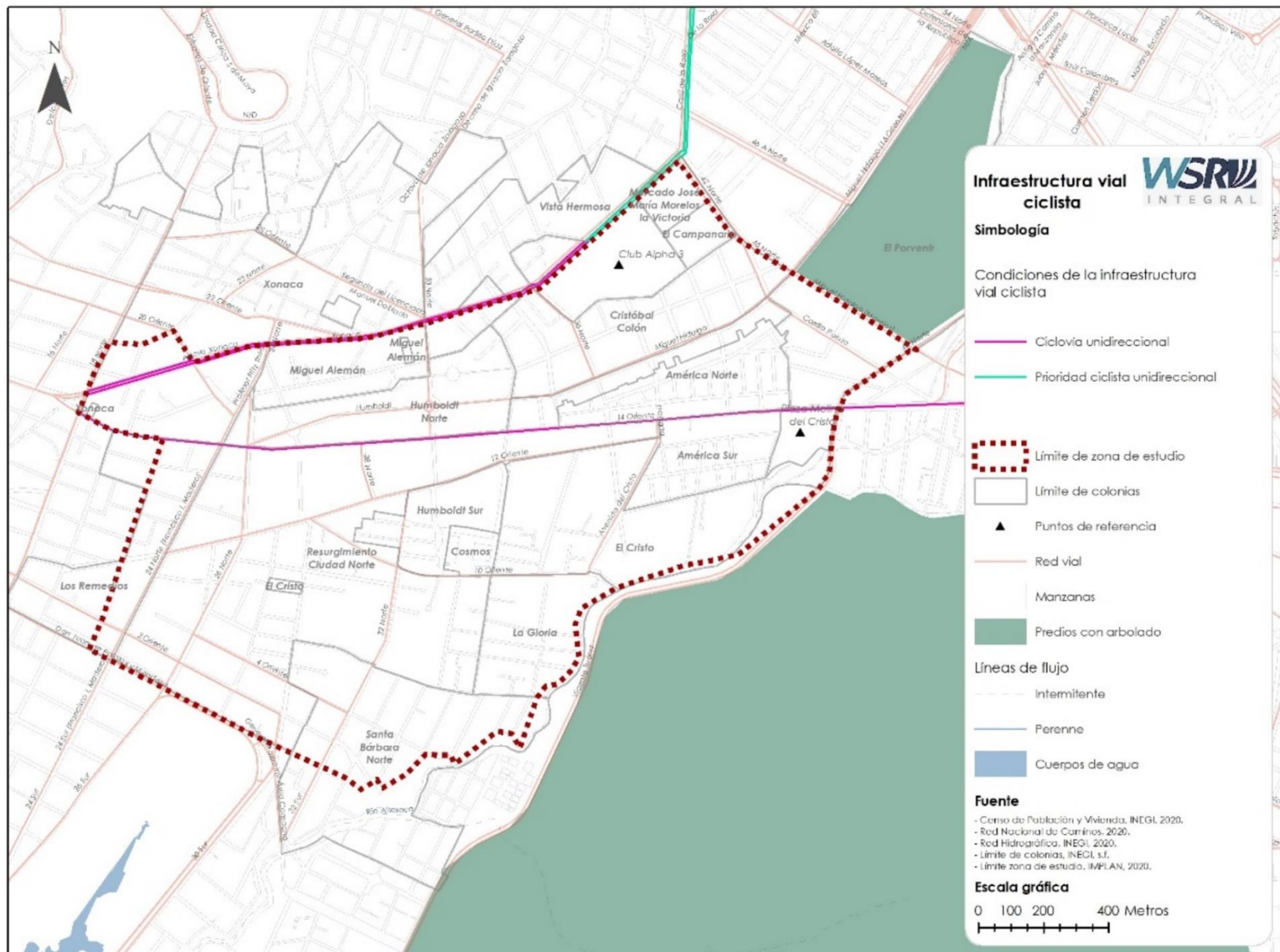
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



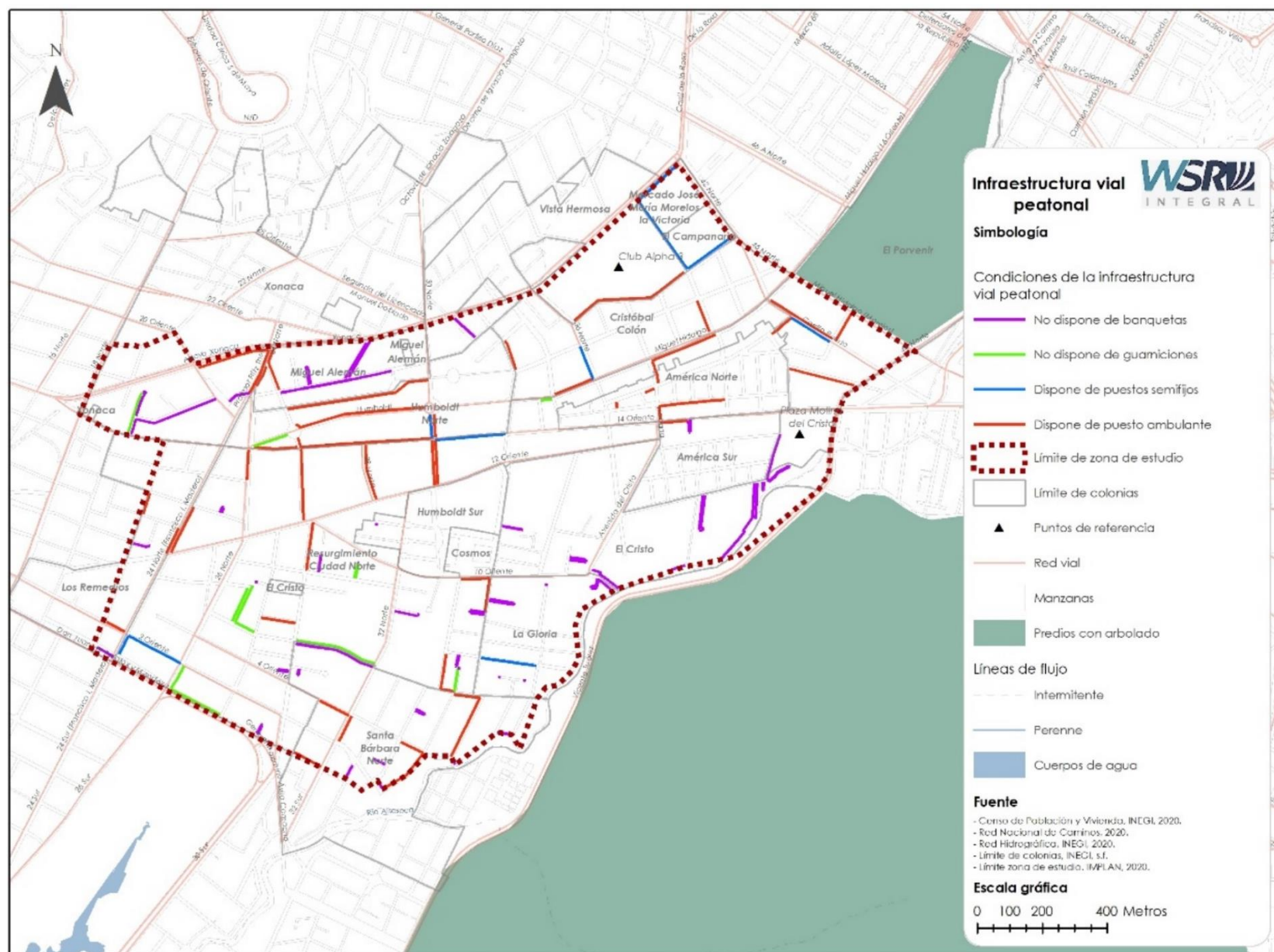
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



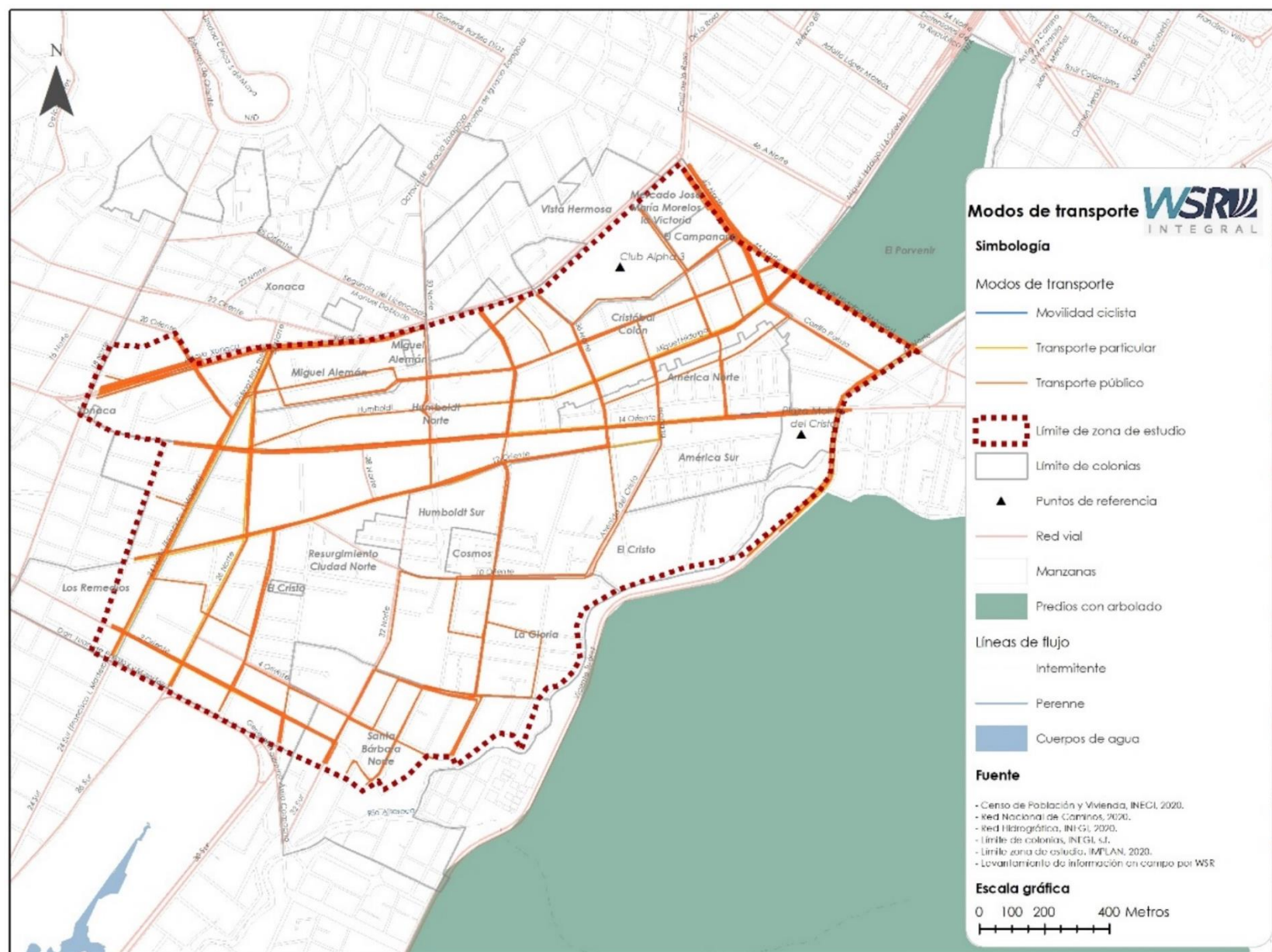
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



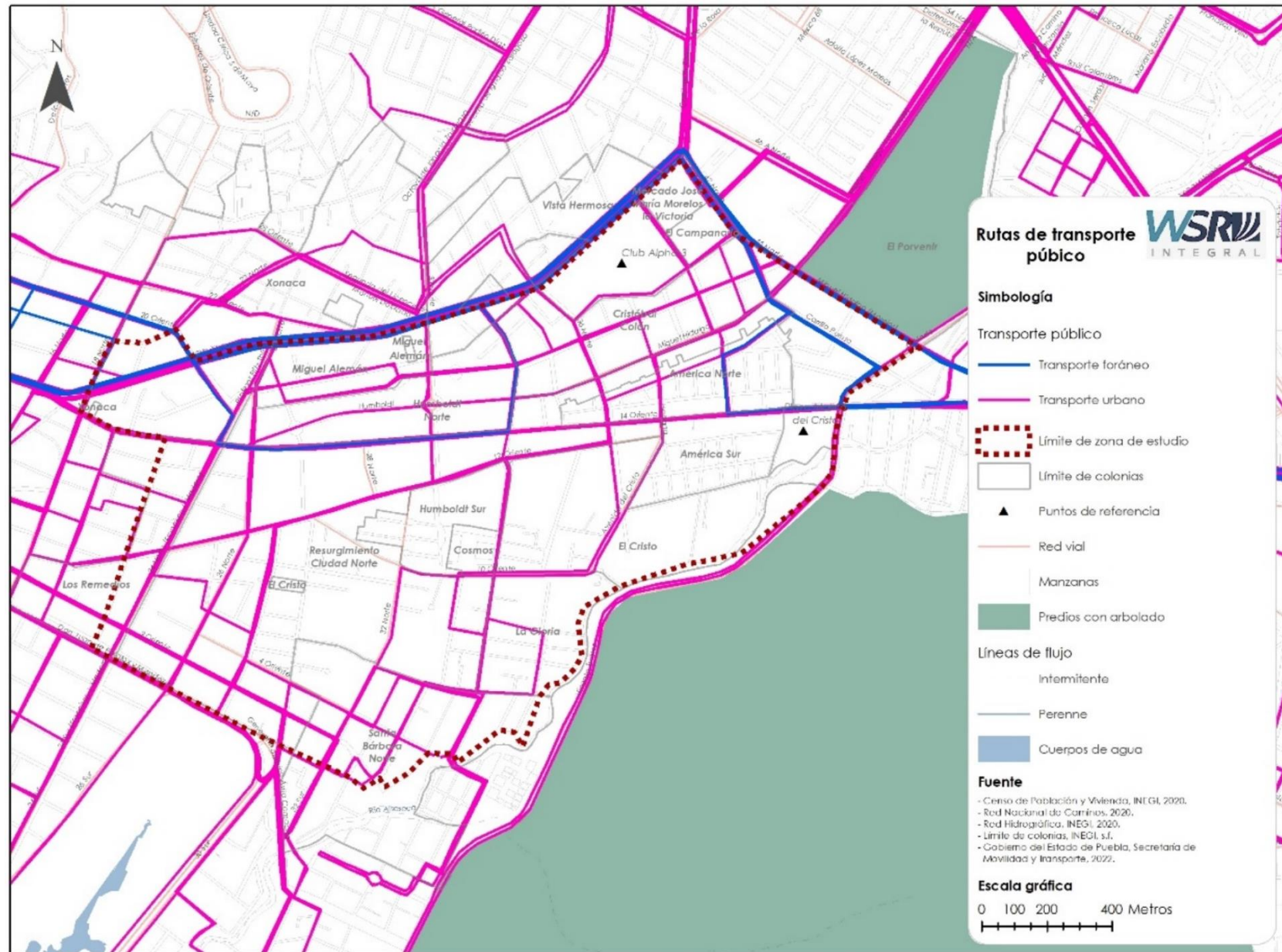
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



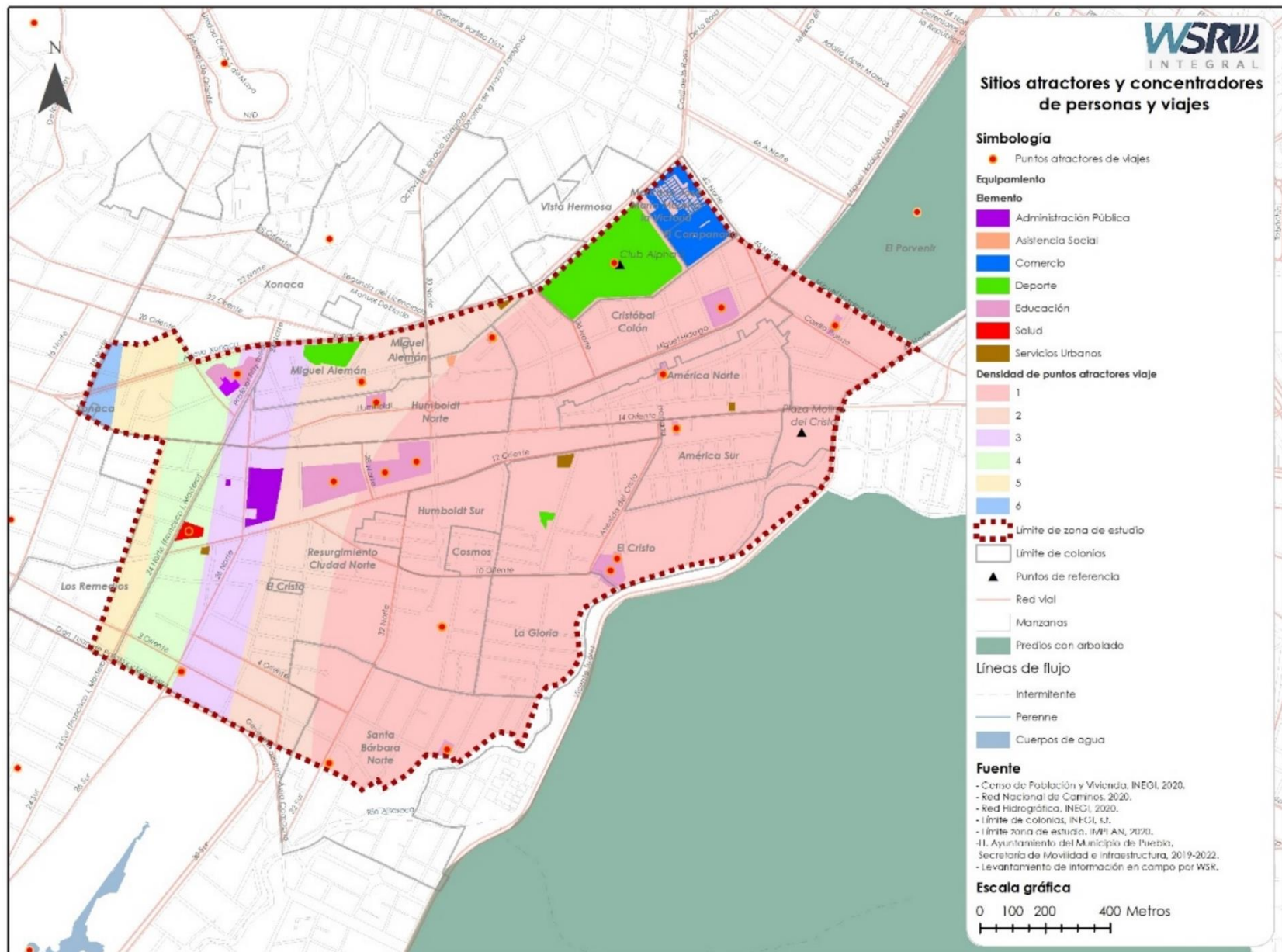
Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla



Identificación de Potencial de Aprovechamiento Óptimo del Suelo y Mejoramiento Urbano de la Zona Resurgimiento-América Sur del Municipio de Puebla

Bibliografía

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2009). Carta topográfica. E14B43e escala 1:20,000.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Información Topográfica E14B43 Heroica Puebla de Zaragoza escala 1:50 000.
- Secretaría de Infraestructura y Movilidad del Municipio de Puebla (2022). Inventario de infraestructura ciclista.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Delimitación de colonias y otros asentamientos humanos.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Inventario Nacional de Viviendas.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Marco Geoestadístico Nacional.
- WSR Integral S.A de C.V. Levantamiento de Información de campo. Noviembre 2025.