

La planificación urbana y la estructura comercial de la ciudad de Puebla

GUADALUPE MARÍA MILIAN ÁVILA*

Urban planning and commercial structure in the city of Puebla

Abstract. *This paper analyzes the modernization experienced in the relation between commercial functions and urban structure in the city of Puebla. A historical study is made of the development of the city and the spatial distribution of its commercial functions, considering the process that gave rise to the commercial modernization of Puebla in the eighties and emphasizing the participation of the state and other social agents.*

The conclusions emphasize the necessity of a systematic approach to the study of urban problems, which allows to explore, rescue, and devise ways of social organization and integration.

Introducción

Este artículo tiene como antecedente la investigación presentada para obtener el grado de Doctor en Urbanismo, en la Facultad de Arquitectura de la UNAM, en junio de 1993. Analiza la incidencia de la planificación en los cambios experimentados por la estructura del espacio comercial en la ciudad de Puebla, así como algunos de los efectos sociales desencadenados por la modernización urbana. Pretende contribuir en la formulación de nuevos enfoques que, al priorizar la participación social, den paso a un acceso más equitativo de los satisfactores urbanos.

I. El periodo colonial y la modernización porfiriana

En Puebla, durante la Colonia, el espacio comercial se encontraba localizado fundamentalmente en la parte central de la ciudad. Al *tianguiz* indígena, denominación utilizada para nombrar a la plaza principal en sus primeros años de existencia, se agregaron, progresivamente, los portales, la planta baja de

algunas casonas situadas en las calles más céntricas de la ciudad y las plazuelas de algunas iglesias, que en forma alternada fungieron como centros de abasto para la población.

Esta estructura básicamente monocéntrica constituía un espacio de concurrencia e integración multi-social; en la plaza central, primero como tianguis y después como mercado, se realizaba una intensa actividad comercial. No obstante, a lo largo de la Colonia surgieron conflictos que muestran la continua disputa entre sectores comerciales por esa zona. A principios del siglo XVII se prohíbe la entrada a "fruteros españoles en la plaza", reafirmando la exclusividad de venta otorgada a los indígenas.

En 1764, el gobernador manda quitar las sombras de petate para instalar en su lugar cajones de madera, buscando transformar la apariencia indígena del mercado; a principios del siglo XIX se inicia la tentativa de eliminar la actividad comercial de la plaza (Leicht, 1986: 471), y se dictan nuevos reglamentos para enfrentar el dominio que habían adquirido ciertos comerciantes (regatones) (Téllez, 1987: 157). Finalmente, en 1854 el mercado es trasladado a la huerta de Santo Domingo, sitio designado desde entonces como La Plaza (Leicht, 1986: 471).

En las postrimerías del Porfiriato, las autoridades, en el marco de un conjunto de obras de modernización urbana, consolidan esa ubicación con la construcción de un edificio de acuerdo con los modelos en boga: el mercado de La Victoria (1908-1914). Este equipamiento, junto con la instalación de los grandes almacenes de origen europeo, escinden el monocentrismo colonial determinando dos áreas principales: una central, constituida por el comercio extranjero, ubicado en los portales y calles inmediatas, orientado a los consumidores de mayores recur-

* Circuito Sur # 40, Unidad Guadalupe. Puebla, Puebla. Tel. 91 (22) 44 47 68. Tel./Fax oficinas 91 (22) 33 17 50.



sos, y otra periférica, conformada por los mercados La Victoria, El Parían y sus inmediaciones, dirigida al consumo popular (ver plano 1).

II. La restauración monocéntrica

Durante la primera mitad de nuestro siglo concurre un conjunto de procesos restauradores del monocentrismo y el carácter polisocial del espacio destinado al comercio: la ciudad extiende su perímetro determinando la ampliación del centro, dentro del cual queda comprendido todo tipo de comercio. Los sectores comercial e inmobiliario no se modernizan y, por lo tanto, no se opera una desconcentración significativa; las formas políticas e ideológicas conservadoras se afianzan inhibiendo el desarrollo económico y social de la entidad (González, s/f). Por su parte, el tianguis resurge ahora bajo la forma de ambulante, ocupando calles céntricas y atrios de iglesias.

III. La estructura sociocomercial concéntrica

Entre 1960 y 1986 se desarrolla un conjunto de elementos cuya articulación determina, al finalizar la década de los ochenta, una nueva estructura comercial. Por su medio se establece una *sui generis* diferenciación social del espacio dedicado al comercio,

en forma de anillos concéntricos. Los elementos principales son:

a) Un núcleo central, en el interior de la traza colonial, constituido por edificaciones históricas refuncionalizadas para el comercio, destinado prioritariamente al turismo (según los planes oficiales).

b) Un subsistema intermedio, localizado en el pericentro, sobre el circuito vial interior. Está conformado por equipamientos comerciales modernos: las plazas o galerías. Esta tipología es representativa de los consumidores de medianos y altos recursos económico, así como de la asociación del capital comercial, inmobiliario y financiero que las promueve.

c) El subsistema periférico, situado sobre las áreas que delimitan el perímetro de la ciudad, está constituido por los equipamientos establecidos como parte del Programa Municipal de Desconcentración Comercial de 1986: los centros comerciales populares (CCP) y mercados de apoyo (MA), conjuntamente con la central de abasto y los variados espacios comerciales que rodean a la Central de Autobuses de Puebla (CAPU). Este sistema está conformado por tipologías expresamente comerciales bajo el criterio urbanístico de subcentro urbano. A diferencia del subsistema intermedio, los sectores comerciales contenidos en estos espacios forman un espectro que incluye desde el minicomerciante semifijo, con nivel económico de subsistencia, hasta el capital comercial

PLANO 1. LA EXPANSIÓN URBANA, LA VIALIDAD Y LA ESTRUCTURA COMERCIAL AL FINALIZAR EL PORFIRIATO



○ Mercado La Victoria
 □ Mercado El Parían
 — Expansión hasta 1910

con posibilidades de incluirse en instalaciones como las plazas. Por lo que respecta a la afluencia de consumidores, predominan los grupos sociales de medianos y escasos recursos.

Los ejes fundamentales de esta transformación son el desarrollo del sector comercial, propiamente capitalista, y la intervención del Estado a través de la Estrategia de Desconcentración Comercial de 1986-1987. Mediante este programa municipal se construyó un conjunto de equipamientos para reubicar el comercio semifijo y ambulante en la periferia de la ciudad; ese programa también comprendió la clausura temporal por siete años del tradicional mercado La Victoria.

La apropiación del centro histórico y de la zona inmediata que lo rodea, por parte del gran comercio, se manifiesta en forma importante desde los años sesenta: sustitución de algunas construcciones históricas por edificaciones funcionalistas y designación del viejo centro como "distrito comercial y de negocios"; surgen, asimismo, los corredores comerciales en las principales vías de la ciudad. Durante los setenta se inauguran las grandes tiendas de autoservicio y al finalizar la década se inicia la implantación de las plazas modernas. Entre 1979 y 1982 se construyeron quince plazas; durante 1990 y 1991, nueve.

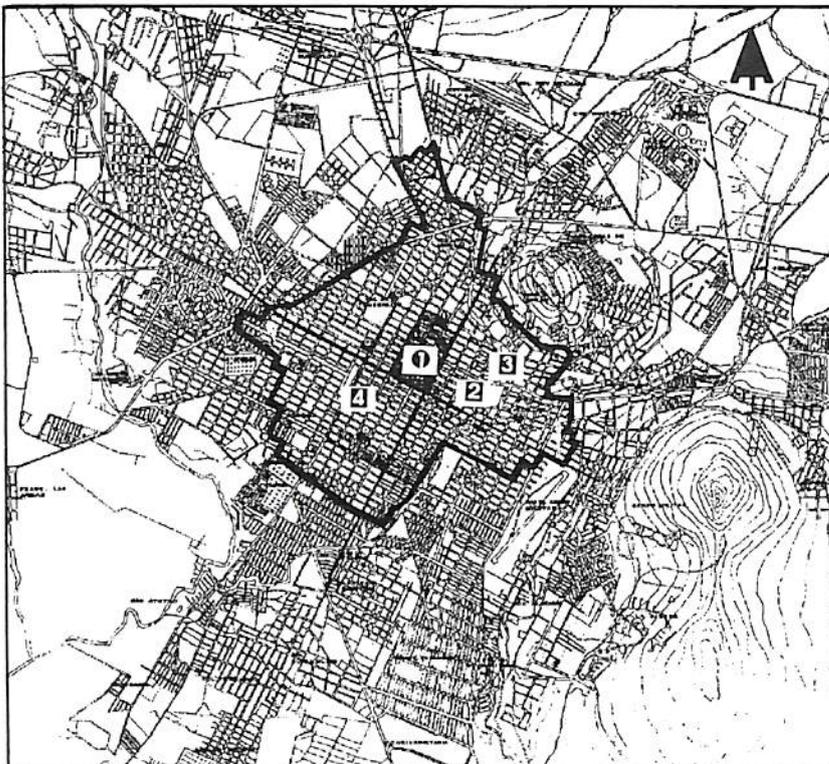
Las plazas o galerías constituyen las formas representativas de la nueva modernidad comercial. Desde

la perspectiva económica, a diferencia de las grandes tiendas de autoservicio representativas de una empresa o firma, la plaza agrupa, bajo régimen de condominio, diversos tipos de capitales: grandes, medianos, locales, nacionales y transnacionales. De manera similar al caso de los fraccionamientos habitacionales, las inmobiliarias asociadas al capital comercial y financiero encontraron en las plazas un medio de circulación y valorización de su capital. El producto –un espacio comercial habilitado, ofertado a otro capital– constituye una nueva modalidad de inversión y de acumulación.

En la dimensión urbanística y arquitectónica las plazas o galerías representan una verdadera innovación: una monumental edificación, ignorante de la traza urbana y las tipologías presentes en el sitio, en cuyo interior se distribuyen, mediante calles y pequeñas plazas, una multiplicidad de locales comerciales. Además, en su diseño tienen cabida servicios bancarios, salas cinematográficas, restaurantes y amplios estacionamientos. En su entorno, actúan como polos de desarrollo urbano atrayendo otras instalaciones.

La nueva forma de producir espacio comercial, por su capacidad de generar simultáneamente un conjunto de establecimientos y por su respaldo económico, ha ejercido una influencia determinante en la definición de la estructura comercial poblana. Las plazas se localizan a lo largo del anillo vial primario de la

PLANO 2. LA EXPANSIÓN URBANA, LA VIALIDAD Y LA ESTRUCTURA COMERCIAL DE LA CIUDAD DE PUEBLA EN 1950



- ① Mercado La Victoria
- ② Mercado El Parián
- ③ Mercado Del Alto
- ④ Mercado El Parral
- Expansión hasta 1950

ciudad, demarcando un cinturón urbano de exclusividad social. El programa de desconcentración comercial elaborado por el municipio respetará este sector, instalando los equipamientos populares en la extrema periferia.

Paralelamente al proceso anterior, se experimenta un crecimiento cuantitativo del comercio semifijo en el centro poblano. Así, de 418 ambulantes registrados en 1962, se pasa a 2,735 en 1979 (Victoria, 1980); al inicio de los setenta se transforma en un movimiento popular organizado que, al calor de la crisis de los ochenta, logra aglutinar a 7,000 personas en 1984 (Castillo, 1984: 2), y en el momento de la reubicación, 12,000. La Unión Popular de Vendedores Ambulantes 28 de Octubre alcanza una fuerza política importante, que fortalece temporalmente la ocupación del centro. Este proceso reactiva la pugna estructural entre estos dos tipos de comercio, presente en la historia poblana desde su fundación; los organismos empresariales, así como los diversos estratos del comercio formal y los servicios, presionan sobre el Estado para sacar hacia la periferia al comercio popular.

Por su parte, el comercio semifijo, constituido en movimiento y eje de un amplio arco de fuerzas sociales populares y de izquierda, opositoras al gobierno, presiona y con su resistencia da la medida de los esfuerzos que el programa instaurado por el Estado necesitó desplegar: se construyeron 118,621 metros

cuadrados de equipamiento comercial (Ayuntamiento, 1986: 108).

En la determinación de la estructura concéntrica socialmente cualificada incidieron también: la expansión de la ciudad liderada por el sector inmobiliario (de 2,500 hectáreas en 1960 pasa a 7,000 en 1980) y el consiguiente carácter popular de la periferia.

La insuficiencia, ineficiencia y postergación de la intervención estatal en torno a los problemas del abasto popular: la acción municipal hasta la década de los ochentas puede caracterizarse como un malabarismo político consistente en un *dejar hacer* con respecto al comercio formal, y en la ejecución alternada de planificación precaria, tolerancia temporal y represión contra el comercio informal.

En un nivel menos inmediato también intervinieron en el proceso: la incapacidad de la estructura productiva de la entidad poblana para absorber el crecimiento natural de la fuerza de trabajo y, en consecuencia, el incremento del ambulatismo; la crisis de legitimidad y gobernabilidad, así como la crisis económica general que desde 1982 aqueja a todo el país, lo cual acrecentó el desempleo y el malestar social.

Aunque para la configuración de lo que hemos llamado subsistemas comerciales concéntricos confluyeron diversas acciones y procesos, el papel de la intervención estatal es crucial. Esa estrategia logró

PLANO 3. LA EXPANSIÓN URBANA, LA VIALIDAD Y LA ESTRUCTURA COMERCIAL DE LA CIUDAD DE PUEBLA EN 1965



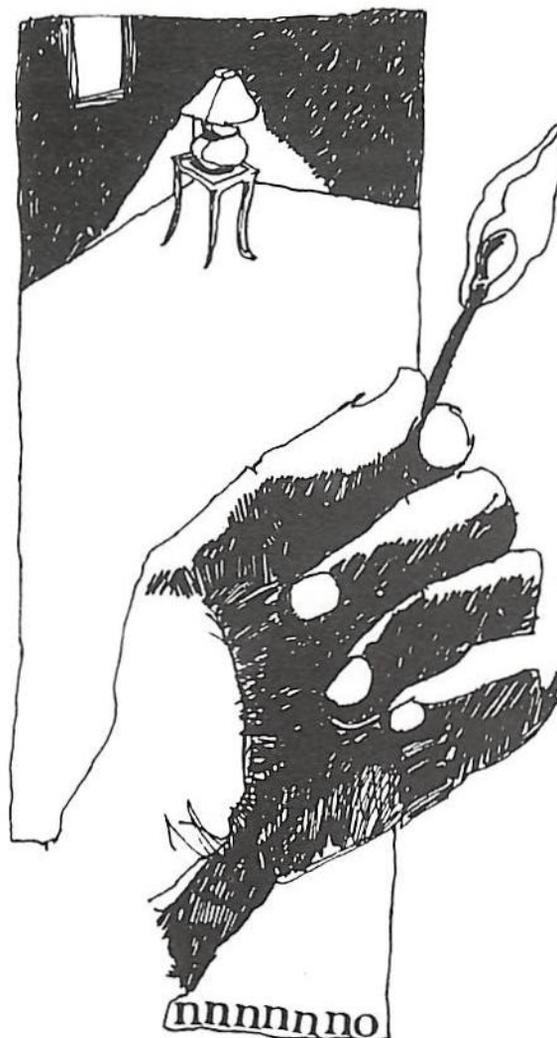
○ Mercado La Victoria
 ■ Mercados Principales
 — Expansión hasta 1965

la reubicación de los ambulantes en la extrema periferia, así como la cancelación del centro su zona circundante para el comercio popular. El centro y la inmediata periferia quedaron liberadas para el accionar del comercio formal en los subsistemas comerciales central e intermedio, respectivamente. Es decir, la intervención estatal da lugar tanto a la configuración del subsistema periférico como al allanamiento, reforzamiento, consolidación y articulación de las diversas acciones espontáneas que configuran los otros dos subsistemas: central e intermedio.

Dentro de este mismo análisis, resulta de sumo interés el carácter de los paradigmas urbanísticos utilizados por los planificadores en el caso del programa municipal. Se trata de un enfoque unilateral y simplista que reduce la compleja problemática urbana a cuestiones de funcionalidad espacial, primordialmente cuantitativas. La acción consistió en destinar, sobre un plano de la ciudad, siete puntos equidistantes del centro, que cubrieran equilibradamente las necesidades de abasto de la periferia de acuerdo con lo prescrito por la normativa oficial. Cuatro de éstos se diseñaron bajo la idea de subcentro urbano; a las áreas de tianguis y mercado se incorporó una construcción denominada "centro comercial" para dar cabida a todo tipo de comercio y a algunos servicios como oficinas de correos, telégrafos, bancos y cines, entre otros.

La trayectoria experimentada por cada una de las instalaciones, considerada en la investigación, muestra la necesidad de una planificación que asuma a la realidad con mayor complejidad. Por ejemplo, los "centros comerciales" nunca fueron ocupados por que carecieron de las medidas específicas que hubiesen permitido la concurrencia de los otros actores e instancias oficiales, por lo cual permanecen a la fecha abandonados y en creciente estado de deterioro. Respecto a los mercados, el Hidalgo y el Morelos gozan de la concurrencia regular y cotidiana de consumidores; los otros, en diverso grado, permanecen a la espera de tiempos mejores. Así, la idea de regionalizar en forma equilibrada el abasto al interior de la ciudad, constituyendo sectores de población autosuficientes, que disminuya los flujos cruzados de personas, no se concretó de acuerdo con la planificación.

Del planteamiento quedaron excluidos los interrogantes referidos a las características particulares, condiciones y recursos de los sectores sociales implicados consecuentemente, también se hizo abstracción de los costos sociales que implican los programas elaborados bajo esta perspectiva. En este caso particular, una participación social era factible: los



ambulantes organizados contaban con propuestas elaboradas con la asesoría de especialistas. Sin embargo, el Estado adjudicó a las organizaciones populares el rol de "clientes" negándoles con ello una participación real en la definición del programa de desconcentración. Su intervención se tradujo en negociaciones, mediante las cuales los pequeños comerciantes aceptaron la reubicación en las nuevas instalaciones periféricas a cambio de concesiones que finalmente sólo quedaron como letra muerta en los convenios que se firmaron para el caso.

De esta forma, los conceptos de "zonificación", de "subsistemas urbanos", como el comercial, y normativa, quedaron expuestos a ser un medio que facilitó —legitimando por medio de una racionalidad técnica— la funcionalización de intereses económicos y políticos: el desalojo del comercio popular del lugar central.

IV. Las consecuencias urbanas y sociales

La intervención del Estado en la problemática de la comercialización era, sin duda, una acción impostergable. Por medio del programa municipal se extendió considerablemente el espacio destinado al comercio, cubriendo zonas anteriormente desatendi-

das. Asimismo, con la reubicación de ambulantes, se crearon las condiciones para la renovación del centro poblano, declarado por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad en 1988. Sin embargo, dio lugar a otras consecuencias que conviene tener en cuenta.

El espacio comercial se encuentra estructurado en tres subsistemas concéntricos, diferenciados en términos tipológicos, de localización y sociales.

La sobreconcentración de flujos vehiculares y humanos, la congestión ambiental y el deterioro de la imagen urbana (problemas característicos del centro y principal preocupación del programa) no fueron erradicados, surgieron en las nuevas áreas de comercialización en forma más radical. El caso de la CAPU/Hidalgo no tiene precedentes: durante los primeros años de su existencia fue el sitio de más alta concentración de ambulantes y presentó los más altos índices de contaminación; aliviar la conflictividad de tránsito vehicular y peatonal, que se desencadenó en la zona implicó la construcción posterior de pasos a desnivel.

La actividad comercial, en su conjunto, se desarticuló causando desconcierto en la población y descenso general de las ventas. Para los ambulantes implicados, la reubicación permitió su paso a la legalidad (actualmente son propietarios de su local), pero también se tradujo en pérdidas económicas y materiales cuantiosas, presentándose casos de quiebra total. El ambulantismo, en cambio, sólo ha podi-

do ser contenido mediante la vigilancia policiaca y el constante uso de la fuerza.

El carácter policlasista del espacio comercial que caracterizó especialmente al centro histórico ha sido fragmentado, limitando la posibilidad de que esta actividad contribuya a la cohesión e identidad colectiva. Cada uno de los subsistemas comerciales, si bien es representativo de la Puebla actual, resulta un elemento de identificación y cohesión sólo para el grupo social que hace uso del mismo. En este sentido, el caso del mercado La Victoria, por el valor histórico y cultural que representa es, sin duda, el ejemplo extremo.

V. Nuevas tendencias

La puesta en marcha del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis a partir de 1993 constituye un nuevo parteaguas en el desarrollo de la ciudad de Puebla. Como es sabido, se trata de un ambicioso programa. Entre otras, comprende acciones relativas a los servicios de agua y drenaje; proyectos de vialidad y reestructuración del transporte, promoción a los sectores industriales y del comercio. Dedicó especial atención al impulso turístico en el centro histórico: el proyecto del río San Francisco.

Con relación al espacio comercial, cabe destacar tres aspectos en operación:

PLANO 4. LA EXPANSION URBANA, LA VIALIDAD Y LA ESTRUCTURA COMERCIAL DE LA CIUDAD DE PUEBLA EN 1980



- ⓪ Mercado La Victoria
- Mercados Principales
- ▨ Tiendas de Autoservicio
- ⊙ Plazas Comerciales
- Principales Vialidades

1. *La política del ayuntamiento relativa al ambulante.* Ha sido prohibido todo tipo de comercio en la vía pública para el conjunto de la ciudad, y se han realizado diversas concertaciones para su reubicación en los mercados existentes o en predios situados en diversos puntos de la ciudad. En este último caso, la búsqueda del predio y la negociación de los precios del suelo han sido gestionadas directamente por los ambulantes, aunque con el apoyo de las autoridades correspondientes.

2. *Está en proceso de construcción una "macroplaza" que albergará empresas nacionales y transnacionales.* Su localización se encuentra hacia el sur de la ciudad, en una zona destinada a desarrollo urbano de primer nivel: desarrollo Atlixcáyotl-Solidaridad.

3. *Por último, en noviembre de 1994 se inauguró la plaza comercial La Victoria en lo que fuera el antiguo mercado popular.* Como dijimos, éste, en medio de fuertes protestas, fue clausurado en 1987 como parte de las acciones del programa de desconcentración municipal. En 1992 fue entregado en como dato (por 90 años) a la Fundación Amparo, en mayo de 1993 se anuncia su otorgamiento a la cadena empresarial Suburbia y en diciembre de 1994 se inaugura la tienda departamental.

Aunque por ahora resulta prematuro, con base en lo anterior, es factible formular con precisión un

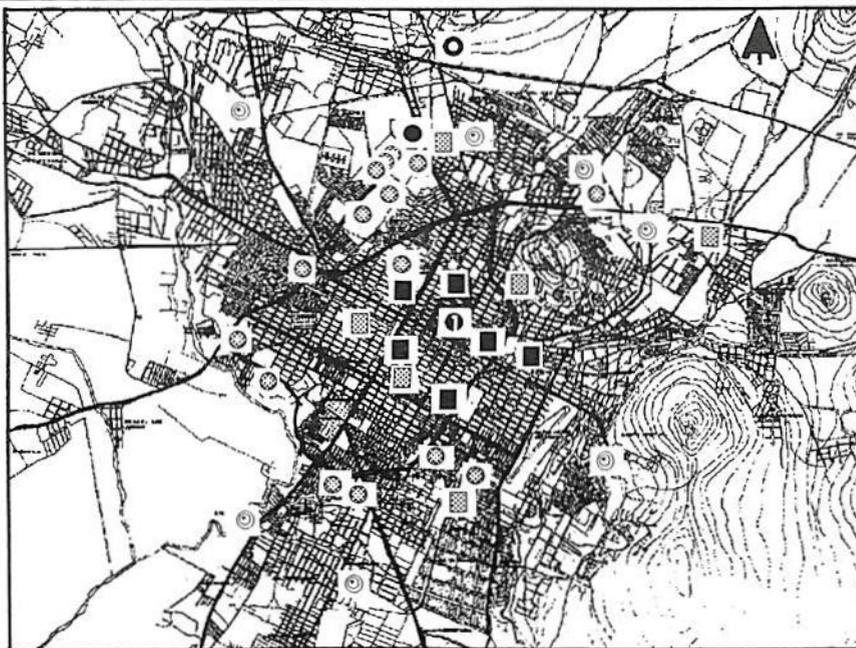
nuevo orden del espacio comercial, apuntar ciertas tendencias de desarrollo y anticipar ciertos efectos sociales.

Se prevé, a corto plazo, la consolidación de la estructura concéntrica y socialmente diferenciada, surgida en 1987. Para un periodo más extenso, resulta de alta probabilidad la conformación de un nuevo subsistema comercial en los márgenes del anillo vial "ecológico", obra principal del programa de vialidad cuya conclusión se espera hacia finales de 1996.

Conclusión

La diferenciación social manifiesta que el uso del espacio urbano es, sin duda, un proceso característico de las ciudades contemporáneas. En su determinación juega un papel central la búsqueda de altos rendimientos monetarios, protagonizada por las diversas modalidades del subsistema económico. Frente a estos procesos se han levantado protestas y materializado acciones de resistencia de diverso grado, por parte de los sectores directamente afectados. En algunos casos, han logrado constituir movimientos sociales de gran fuerza política y revertir, hasta cierto punto, los embates de la racionalidad económica sobre los intereses sociales. Tal es el caso de los ambulantes independientes, y de la ocupación de espacios altamente productivos que estas organiza-

PLANO 5. LA EXPANSIÓN URBANA, LA VIALIDAD Y LA ESTRUCTURA COMERCIAL DE LA CIUDAD DE PUEBLA EN 1990



- ① Mercado La Victoria
- Mercados Principales
- ▨ Tiendas de Autoservicio
- ⊙ Plazas Comerciales
- Principales Vialidades
- ⊙ Centros Comerciales Populares
- Central Camionera
- Central de Abasto

ciones han protagonizado. Por su parte, la planificación estatal ha tendido a consolidar los procesos de valorización del capital, profundizando la polarización social.

Revertir esta tendencia requiere dos medidas concurrentes: ampliar el concepto de lo urbano y establecer nuevas relaciones sociales.

En efecto, la solución a la problemática actual no se encuentra en el recurso exclusivo de una racionalidad técnica, como se ha venido entendiendo. La colonización que los subsistemas económico y político imponen sobre el espacio urbano, y la resistencia que los grupos sociales oponen de diversas maneras hace que lo urbano desdibuje su especificidad y se presente como una realidad compleja.

En consecuencia, los fenómenos derivados de este entrelazamiento de procesos no pueden ser problematizados, ni enfrentados mediante enfoques reductivos que encubren las causalidades estructurales. Estas soluciones lejos de apuntar hacia la disminución de los problemas, favorecen la satisfacción de intereses que rebasan la especificidad de lo urbano.

Es necesario, por lo tanto, un replanteamiento general del abordamiento de los problemas. El punto de partida es la consideración de lo urbano como un campo *problemático múltiplemente determinado* para cuya comprensión hace falta la integración de diversos saberes y una mentalidad fecunda, dispuesta a explorar creativamente la realidad. También un cambio en el tipo de preocupaciones de las cuales se desprenden las preguntas a las que se intenta dar respuesta. En este sentido, ordenar el espacio o proveer un servicio tendría como objetivo fundamental proporcionar un mejoramiento real de las condiciones de vida de la población. En torno a este objetivo central especificado para casos concretos, a partir de una perspectiva amplia, se irá definiendo cada uno de los elementos que intervienen en su funcionamiento, así como su grado de relevancia. Las propuestas alternativas incorporarán a la variable tecnológica las condiciones particulares (económicas y culturales) de los actores implicados, de tal manera que lo social deje de ser una cantidad abstracta. Dichas propuestas contarán, a su vez, con la formulación de estrategias concretas y combinaciones de acciones que abarquen políticas de precios y tarifas, sistemas crediticios, incentivos fiscales, subsidios selectivos y las modalidades de administración y gestión que aseguren su viabilidad.

Se trata, en suma, de construir sistemas complejos (García, 1986: 45), explicativos y propositivos, estructurados en función de necesidades sociales que permitan establecer las interrelaciones causales entre sus elementos, distinguir los diversos niveles de in-

tegración de los procesos, e identificar aquellos aspectos en los cuales valdría la pena intervenir en la perspectiva de un mejoramiento de la calidad de vida (Tudela, 1991: 41).

Además, es necesario que las instancias gubernamentales generen un nuevo tipo de consenso: el que se construye a través de la coincidencia de las opiniones o de la discusión fundamentada en razones de orden técnico, sí, pero también moral y cultural. Especialmente en los últimos años, los grupos sociales han dado muestras de sus posibilidades y deseo de intervenir en la definición de su ciudad.

Lo anterior no significa que se considere a la planificación como la panacea de todos los problemas, la resolución de muchos de ellos, como es el caso del comercio informal, no se encuentra en sentido estricto en el ámbito espacial. La generación de empleos, el mejoramiento de los salarios, el acceso a la educación, en fin, la reestructuración hacia un sistema económico/social más justo es, sin duda, la determinante de primer orden. No obstante, para la generación y normativa de los espacios vitales se hace ineludible un cambio como el que proponemos. ♦

BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Puebla (1986). *Informe del gobierno municipal*.
- Castillo, J. (1984). "La lucha de los vendedores ambulantes", en *Cuadernos de debate sobre problemas urbanos*. No. 9-10. DIAU-ICUAP.
- García, R. (1986). "Conceptos básicos para el estudio de sistemas complejos", en Leff, E. *Los problemas del conocimiento y la perspectiva ambiental del desarrollo*. Siglo XXI.
- González, V. (s/f). "Los años treinta en Puebla: momento propicio a un desarrollo de la industria manufacturera", en *Boletín de investigación del movimiento obrero*, año V, No. 8. ICUAP. Puebla.
- Leicht, H. (1986). *Las calles de Puebla*. Junta de mejoramiento moral, cívico y material del municipio de Puebla. Puebla.
- Téllez, F. (1987). "La harina de trigo y el depósito de maíz en Puebla, 1820-1840", en varios autores, *Puebla de la Colonia a la Revolución*. Estudios de historia regional. CIHS-ICUAP, Puebla.
- Tudela, F. (1991). "El laberinto de la complejidad. Hacia un enfoque sistémico del medio ambiente y la gestión de los servicios urbanos en América latina", en Schteingart, M. *Servicios urbanos, gestión local y medio ambiente*. Colmex.
- Victoria, R. (1980). *Análisis del ambulante en Puebla y sus posibles soluciones*. Ayuntamiento de Puebla. Puebla.