

Turismo, Desarrollo y Buen Vivir  
REVISTA DE INVESTIGACIÓN DE LA CIENCIA TURÍSTICA



**ISSN: 1390-6305**  
**ISSN -e: 2588-0861**

## **Turismo de Paso en Ciudades Patrimonio: impacto de la Infraestructura y los Atractivos Turísticos en Puebla, México**

## **Transit Tourism in World Heritage Cities: The Impact of Infrastructure and Tourist Attractions in Puebla, Mexico<sup>1</sup>**

Ramón Sebastián Acle Mena

<http://orcid.org/0000-0002-7313-3723>  
raclemx@yahoo.com.mx<sup>2</sup>

Melvin Cuautli Martinez

<https://orcid.org/0009-0008-8213-7444>  
martinezmelvin112@gmail.com<sup>3</sup>

Maret Guadalupe Sánchez Carrillo

<https://orcid.org/0009-0006-7984-0337>  
maretcarrillo3@gmail.com<sup>4</sup>

**Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México**

<sup>1</sup> Manuscrito recibido el 10 de junio del 2025 y aceptado tras revisión editorial y de pares doble ciego el 13 de noviembre de 2025. Turismo, desarrollo y buen vivir. Revista de Investigación de la Ciencia Turística- RICIT. no. 19 (2025) Publicación anual. ISSN: 1390-6305 ISSN-e: 2588-0861.

<sup>2</sup> Doctor en Administración Gerencial, adscrito a la Facultad de Administración en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México.

<sup>3</sup> Licenciado en Administración de Empresas en la Facultad de Administración en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México.

<sup>4</sup> Licenciada en Administración de Empresas en la Facultad de Administración en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México.

## Resumen

La presente investigación se enfoca en el sector del turismo en la ciudad de Puebla, México, con la problemática de que a pesar de ocupar el cuarto lugar en turismo nacional sigue siendo catalogada como ciudad de paso, pese a sus atractivos culturales. El objetivo fue determinar la infraestructura y los atractivos turísticos y su relación con el turismo de paso en la ciudad de Puebla. La metodología adoptada se enmarcó dentro de un enfoque cuantitativo de carácter interpretativo y exploratorio, utilizando el coeficiente de correlación de Pearson y el coeficiente de determinación. Los resultados muestran que la variable independiente que más influencia tiene es la de infraestructura turística con un coeficiente de determinación de 43% de la variación en la ciudad de Puebla como turismo de paso y un coeficiente de correlación muy alto y con un valor ( $r=0.66$ ) por lo que se comprueba la hipótesis causal al existir una correlación positiva y directa.

**Palabras clave:** ciudad de paso; atractivos e infraestructura turística; ciudad de Puebla.

## Abstract

This research focuses on the tourism sector in the city of Puebla, Mexico, addressing the issue that, despite ranking fourth in national tourism, it continues to be classified as a transit city, even with its cultural attractions. The objective was to determine the relationship between tourism infrastructure, tourist attractions, and the characterization of Puebla as a transit destination. The methodology employed was quantitative, interpretive, and exploratory in nature, utilizing Pearson's correlation coefficient and the coefficient of determination. The results show that the independent variable with the greatest influence is tourism infrastructure, accounting for 43% of the variance in Puebla being considered a transit destination, with a very high correlation coefficient ( $r = 0.66$ ). This confirms the causal hypothesis, as a positive and direct correlation exists.

**Keywords:** Transit city; tourist attractions, and infrastructure; the city of Puebla.

## Introducción

El turismo representa un sector estratégico para la economía de México, no solo por su capacidad de atracción de divisas, sino también por su impacto directo en múltiples áreas del desarrollo nacional. La derrama económica generada por los viajeros a través del hospedaje, transporte y consumo de bienes y servicios contribuye significativamente al Producto Interno Bruto (PIB), con una participación promedio del 8.7% en los últimos años.

Además, este sector es una fuente relevante de empleo, tanto directo como indirecto, abarcando desde personal hotelero y restaurantero hasta emprendedores locales que ofertan experiencias turísticas. El crecimiento del turismo impulsa una cadena de valor que requiere recursos humanos desde las etapas de infraestructura hasta la prestación de servicios, generando así un efecto multiplicador en el desarrollo regional.

Finalmente, el turismo también cumple una función simbólica y cultural, al proyectar una imagen positiva del país en el ámbito internacional. La calidad en la atención al visitante influye directamente en la promoción del destino, fomentando la fidelización del turista y elevando el prestigio global de México como destino hospitalario (Universidad Latina, 2024).

Por otra parte, Puebla constituye uno de los destinos turísticos más relevantes de México, tanto por su riqueza histórica como por su diversidad cultural. Reconocida como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO desde 1987, destacando por su legado arquitectónico, gastronómico y artístico, lo que la convierte en un punto de interés constante para visitantes nacionales e internacionales (UNESCO, 2025).

Su arquitectura colonial es uno de los principales atractivos, con más de 2,600 monumentos históricos que reflejan una fusión de estilos europeos e indígenas, desde el barroco novohispano hasta elementos góticos presentes en edificaciones como la catedral. Este acervo arquitectónico no solo contribuye al valor estético de la ciudad, sino también a su identidad cultural y turística.

Asimismo, posee una oferta museística robusta, con más de 70 espacios culturales que permiten al visitante explorar desde el arte virreinal hasta expresiones contemporáneas. Instituciones como el Museo Amparo, el Museo Internacional del Barroco y el Museo de la Evolución configuran un circuito cultural que fortalece la experiencia turística y el posicionamiento de la ciudad como un centro de difusión artística. La ciudad de Puebla actualmente cuenta con 38 museos según el Sistema de Información Cultural, conformando pilares fundamentales para la preservación y difusión de su rica historia, cultura y tradiciones, además de contribuir significativamente al desarrollo cultural, educativo y turístico de la ciudad.

El turismo se ha consolidado como uno de los sectores estratégicos para el desarrollo económico de Puebla, destacándose por su capacidad de generación de empleo y su articulación con otros sectores productivos.

Esta actividad ha dejado de ser una función complementaria para convertirse en un pilar económico fundamental, representando el 8.9% del Producto Interno Bruto (PIB) turístico del estado (Anahuac, 2024).

Previo a la crisis sanitaria por COVID-19, el turismo en Puebla experimentaba un crecimiento sostenido del 4% anual. A pesar del impacto generado por la pandemia, los datos más recientes muestran una recuperación del 90% respecto a los niveles alcanzados en 2019, lo que evidencia la resiliencia del sector y su potencial para seguir siendo un motor económico relevante a nivel estatal (Observatorio Turístico de Puebla, 2024).

El estado de Puebla presenta una amplia diversidad de tipologías turísticas, resultado de su heterogeneidad geográfica, cultural y social. Destacan modalidades como el turismo cultural, gastronómico, religioso, recreativo, de aventura, arqueológico, deportivo, de reuniones, médico y de negocios, entre otros, lo que posiciona al estado como un destino integral y competitivo a nivel nacional. El Centro Histórico de Puebla concentra una importante oferta cultural, con instituciones emblemáticas como el Museo Amparo y la Biblioteca Palafoxiana, así como espacios regionales de relevancia como el Museo Regional de Cholula y el Museo de Sitio de Cantona.

Finalmente, el enfoque tradicional del turismo en Puebla, históricamente centrado en segmentos culturales y religiosos, aunque constituye una fortaleza, también representa una limitación estructural. La dependencia de estos productos turísticos puede restringir el crecimiento del sector y su capacidad de adaptación a nuevas tendencias de demanda. Lo que genera que aun la ciudad de Puebla a lo largo de muchos años siga siendo un turismo de corta estancia y ciudad de paso, actualmente la estadía promedio de 1.88 días haciendo que esta ciudad siga siendo estigmatizada bajo este contexto (Entelequia, 2024).

Por otra parte, la presente investigación tiene como objetivo determinar si la infraestructura y los atractivos turísticos tienen una relación directa con el turismo de paso en la ciudad de Puebla, bajo la hipótesis causal de que existe una relación positiva entre la infraestructura y los atractivos turísticos con el turismo de paso de la ciudad de Puebla.

## Marco Teórico

### 1. Ciudad de Paso

En el bando y dinámico mundo del turismo algunas ciudades no se destacan solo por sus monumentos icónicos sus cálidas playas, o sus paisajes impresionantes, si no por ser puntos estratégicos en los itinerarios de los viajes. Estas ciudades, conocidas como “ciudades de paso”, desempeñan un papel crucial en la experiencia de viaje, sirviendo como nexos entre destinos principales y facilitando la movilidad de los turistas (PAN, ciudad de México, 2022).

Históricamente, las ciudades de paso han surgido en torno a rutas terrestres y fluviales asociadas al comercio regional e interregional. Un ejemplo destacado es la ciudad de Ur, en la antigua Mesopotamia, cuya ubicación estratégica entre los ríos Tigris y Éufrates la convirtió en un nodo clave para el transporte fluvial y el intercambio de bienes como lana, metales preciosos y artículos de lujo, además de desempeñar funciones administrativas regionales (Amunátegui & Carvajal, 2016).

De forma similar, Menfis, en el antiguo Egipto, se consolidó como ciudad de paso al conectar el sur del país con el delta del Nilo, facilitando el tránsito de mercancías a través del río y

reforzando su papel como centro redistributivo y administrativo. En un contexto más amplio, la Ruta de la Seda articuló una red de ciudades estratégicamente situadas que sirvieron como puntos de intercambio entre Asia y Europa, desempeñando un rol esencial en la transferencia de mercancías y en la logística comercial a larga distancia (Frankopan, 2015).

En América Latina, también se observa el fenómeno de las ciudades de paso. Cusco, como capital del Imperio Inca, fue un nodo estratégico en la red de caminos incaicos y facilitó el tránsito administrativo, religioso y comercial dentro del imperio (Municipalidad del Cusco, 2015). Buenos Aires, por su ubicación sobre el Río de la Plata, funcionó como un centro portuario clave entre el interior sudamericano y el Atlántico durante la colonia (Aristizábal, 2018). En Mesoamérica, ciudades como Cholula, Teotihuacán, Xochicalco, Tula, Cacaxtla, Zempoala, Mitla, Tamohi y Tlatelolco actuaron como centros de conexión entre diversas regiones y rutas comerciales. Con el avance del transporte en el siglo XX, muchas de estas ciudades se transformaron en puntos turísticos en tránsito, ofreciendo servicios e infraestructura para viajeros. A partir de los años 1980 y 1990, comenzaron a promoverse como destinos breves, y en el siglo XXI, algunas han evolucionado hacia destinos turísticos consolidados.

La historia de la fundación de Puebla se remonta al siglo XVI, cuando se estableció por orden del rey Felipe II de España en 1531. La ciudad se ubicó estratégicamente en el cruce de las rutas comerciales entre la Ciudad de México y Veracruz, convirtiéndose en un importante centro comercial y cultural. Sin embargo, la elección del lugar consideró principalmente un sitio estratégico, que fomentara el comercio y la convergencia de diversas culturas (Anahuac, 2024). Puebla fue fundada como una ciudad colonial estratégicamente planificada para ejercer control político y económico, funcionando como centro de explotación de recursos, poblamiento y administración española (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2019).

De acuerdo con Castells (1997), define una ciudad de paso como un espacio urbano que actúa como un nodo de tránsito en las redes globales de comunicación y transporte. Asimismo, Castells menciona que estas ciudades son cruciales para la economía global, ya que facilitan el movimiento de personas, bienes e información.

Auge (1995), en su concepto de “no-lugares”, describe las ciudades de paso como espacios transitorios donde las personas no establecen relaciones duraderas. Estos lugares, como aeropuertos y estaciones de tren, son característicos de la sobre modernidad y reflejan la movilidad constante de la sociedad contemporánea.

Por otra parte, una ciudad de paso es mucho más que una simple escala en el camino, es un microcosmos que refleja la conexión entre cultura la logística del viaje y la experiencia del tránsito (Judd, 2003). Desde un acogedor café en una estancia colonial, hasta una vibrante escena cultural, las ciudades de paso tienen el potencial de capturar la atención e interés de los viajeros que se encuentran en tránsito.

Las ciudades de paso se definen por su ubicación estratégica en rutas que conectan grandes centros urbanos o turísticos, facilitando el tránsito de viajeros (Catalano, 2019). Estas ciudades han orientado su infraestructura económica hacia el visitante temporal mediante servicios como hoteles, restaurantes y áreas de descanso (Andreu, 2004). Y han desarrollado atracciones diseñadas para visitas breves, como centros comerciales o museos temáticos (Talavera & Moreno, 2021). Históricamente relevantes como puntos de intercambio cultural y comercial, su modernización ha sido impulsada por nuevas redes de transporte terrestre y aéreo (Gobierno de Mexico, 2022). Algunas han reforzado su promoción turística para posicionarse como destinos en sí mismos, destacando su oferta cultural y gastronómica, incluso en contextos como aeropuertos internacionales, donde ofrecen servicios específicos para viajeros en escalas largas (Castillo & Castaño, 2015).

Para Fernández (2006), las ciudades de paso se caracterizan por ser puntos de tránsito para viajeros que se dirigen a un destino principal, aunque no siempre son el destino final. Estas ciudades cuentan con una infraestructura de transporte diversa, como carreteras, estaciones de tren, aeropuertos y servicios de alquiler de vehículos (González, 2007). Su oferta de servicios está orientada a estadías cortas, proporcionando hoteles, restaurantes de comida rápida y tiendas de conveniencia para satisfacer las necesidades rápidas de los viajeros (Pírez, 2013). Algunas de estas ciudades pueden evolucionar para convertirse en destinos secundarios, aprovechando sus características únicas o paisajes naturales para atraer a los turistas (Riquelme, Lazo, & Oyarce, 2021). Además, aunque no sean destinos primarios, las ciudades de paso ofrecen experiencias locales únicas, como mercados tradicionales, platillos típicos y pequeñas atracciones culturales o naturales (Carballo, Moreno, Leon, & Brent, 2015).

En cuanto al caso de estudio de la ciudad de Puebla como ciudad de paso, se justifica que desde sus inicios en la época colonial funcionaba como punto de encuentro entre estas ciudades, además de ser considerada como lugar fundamental para el dominio militar, debido a su ubicación estratégica en el trayecto que conecta la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz, situado al este, en el Golfo de México. Por lo que viajeros y comerciantes procedentes de dichos destinos se detenían a descansar (García, 2022). Desde los años 1540 la mayor parte de tráfico de viajeros con destino al sureste del país transitaba por la ciudad de Puebla, en donde los españoles encontraban mejor abasto y mejores posadas (Rees, 1976). Evidentemente, esto la convirtió con el paso de los años en un punto importante de intercambio comercial y cultural.

Actualmente, la ciudad de Puebla se consolida como un importante centro económico, cultural y educativo en México. Su centro histórico, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1987, destaca por su arquitectura colonial y barroca, así como por su riqueza artesanal y su activa vida turística (Cabrera & Pérez, 2023). En 2024, Puebla contaba con una población de 1,692,181 habitantes, lo que la posiciona como la quinta ciudad más poblada del país (Gobierno del Estado de México, 2024). A nivel económico, ocupa el onceavo lugar nacional en producto interno bruto (INEGI, 2023) y se distingue como el segundo mayor productor automotriz de

México (Secretaría de Economía, 2024). Por último, en el ámbito educativo, Puebla es el tercer polo educativo del país gracias a su alta concentración de instituciones de educación superior (Sistema de Información Cultural, 2024). Además, es uno de los destinos turísticos más visitados, ocupando el cuarto lugar nacional en ocupación hotelera (Sectur Puebla, 2024).

Esta combinación de factores históricos y contemporáneos refuerza su papel como símbolo de la integración entre tradición y modernidad, posicionándola como un referente para el análisis del desarrollo urbano, económico, cultural y sostenible de México.

## 2. Atractivos Turísticos

Para Navarro (2015), los atractivos turísticos, definidos como espacios, eventos o recursos con valor estético, histórico, cultural o recreativo, desempeñan un papel clave en la atracción de visitantes al ofrecer experiencias únicas. Por su parte él (Gobierno de Mexico, 2025), lo define como valores propios existentes, natural, cultural o de sitio, que motivan la concurrencia de una población foránea susceptible a ser dispuesto y/o acondicionadas específicamente para su adquisición y/o usufructo recreacional directo.

Se destacan en Puebla como parte de sus atractivos turísticos los siguientes:

### a) Iglesias y conventos

La ciudad de Puebla es conocida por su rica herencia colonial, destacan sus numerosas iglesias y conventos, muchos de ellos de gran importancia histórica y arquitectónica. La ciudad cuenta aproximadamente con alrededor de 70 iglesias y 25 conventos.

El Centro Histórico de Puebla, constituye uno de los conjuntos coloniales mejor conservados de México, destacando por su valor histórico, arquitectónico y cultural. Su traza urbana original y la fusión de estilos renacentista, barroco y neoclásico con elementos indígenas lo posicionan como un referente de la arquitectura colonial mexicana (Gobierno de Puebla, 2024).

### b) Centro Histórico

Entre los principales espacios patrimoniales del Centro Histórico de Puebla destacan el Palacio Municipal, edificio neoclásico ubicado en el Zócalo, símbolo del gobierno local y testigo de importantes eventos históricos. Sus murales interiores reflejan momentos clave de la historia de la ciudad. Rodeando la Plaza Principal se encuentran los Portales, arcos coloniales que conforman un centro de actividad social y comercial con cafeterías, restaurantes y tiendas. El Zócalo, núcleo urbano y cultural, es un espacio vibrante que reúne arquitectura, vida cotidiana y expresiones culturales (Valencia, 2010).

c) Museos

Puebla se consolida como un destacado destino cultural en México al contar con más de 20 museos que abarcan una amplia diversidad temática, desde el arte prehispánico hasta el contemporáneo, así como aspectos históricos, arquitectónicos y científicos (Acle, Santos, Claudio, & Herrera, 2017). Entre los más representativos se encuentra el Museo Amparo, con una notable colección de arte y patrimonio cultural mexicano; el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, que documenta la relevancia del ferrocarril en la historia nacional; y el Museo del Fuerte de Loreto y Guadalupe, dedicado a la histórica Batalla del 5 de mayo. También destacan el Museo Casa de Alfeñique, que preserva el arte y las tradiciones coloniales de Puebla, y el Museo de los Hermanos Serdán, centrado en el papel de esta familia en el inicio de la Revolución Mexicana (Ochoa, 2021).

d) Centros y lugares de recreación

La ciudad de Puebla cuenta con una amplia variedad de espacios recreativos y culturales para todo tipo de visitantes, que van desde parques temáticos hasta centros científicos y culturales, enriqueciendo su atractivo turístico. Entre los lugares más destacados se encuentran Africam Safari, el Planetario de Puebla, el Acuario Michin, el Centro de Exposiciones y Convenciones, la Rueda de la Estrella, el Auditorio Metropolitano y el Auditorio del Complejo Cultural Universitario.

e) Parques

Los parques de Puebla son espacios fundamentales para el bienestar social y ambiental de la ciudad, ya que fomentan la recreación, el deporte, la cultura y la convivencia comunitaria en entornos naturales que también atraen a turistas (Cabrera & Rodríguez, 2024). Entre los más destacados se encuentran el Parque Ecológico Revolución Mexicana, el Parque de los Sapos, el Parque Juárez, el Cerro de La Paz, el Parque Lineal y el Parque del Arte.

*3. Infraestructura Turística*

La infraestructura turística abarca las estructuras, servicios y elementos esenciales para el desarrollo del turismo, incluyendo desde vías de transporte hasta servicios culturales, de salud y alojamiento, lo que impulsa la economía local mediante la atracción de visitantes, el incremento del consumo y la generación de empleo (Mur & Sanagustín, 2021).

La infraestructura de restaurantes y bares en la ciudad es diversa y refleja tanto la tradición culinaria local como influencias internacionales, destacándose por ofrecer platillos típicos como el mole poblano, las chalupas y las cemitas en una amplia gama de establecimientos (Acle & Domínguez, 2024). La infraestructura está bien equipada para recibir tanto a locales como a turistas, con opciones para todos los gustos y presupuestos. La ciudad de Puebla es accesible para turistas nacionales e internacionales gracias a diversas opciones de transporte, destacando el Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán, con vuelos directos desde Estados Unidos y conexiones nacionales, ubicado a 30 minutos del centro (INEGI, 2014).

Puebla es un destino accesible por transporte terrestre gracias a terminales como la CAPU, con rutas nacionales e internacionales, así como otras líneas como ADO y Estrella Roja que conectan con ciudades cercanas. Dentro de la ciudad, los turistas cuentan con una amplia red de autobuses urbanos y estaciones del sistema de transporte articulado, que enlazan zonas clave como el Centro Histórico y Cholula (Red Urbana de Transporte Articulado, 2024). Además, se dispone de taxis convencionales y servicios de transporte privado por aplicaciones como Uber y Didi, que ofrecen mayor comodidad y tarifas claras (Bedolla, 2023).

## Metodología

La metodología adoptó un enfoque cuantitativo y de carácter interpretativo y exploratorio, con el objetivo de correlación de variables para medir y describir el grado de relación en medida y cambios. Para medir esta correlación se utilizó el coeficiente de correlación de Pearson. Para medir la fuerza y la dirección de la relación lineal entre dos variables cuantitativas.

En cuanto a los métodos aplicados, se empleó un enfoque deductivo, para extraer conclusiones específicas a partir de principios generales, el método analítico para descomponer un todo en sus partes individuales con el objetivo de estudiar cada una de ellas de manera independiente, permitiendo comprender mejor la naturaleza, causas y efectos del fenómeno completo y por último el método sintético que permitió reconstruir un todo a partir de sus partes, formando un resumen conciso y comprensivo del fenómeno de estudio.

Se emplearon técnicas de investigación como; la encuesta y la entrevista cara a cara, utilizando un muestreo no probabilístico por conveniencia que permitió una interacción flexible con los turistas entrevistados.

Para realizar la encuesta se utilizaron 5 encuestadores estudiantes de la carrera de Administración Turística de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), con conocimientos previos en el contexto turístico y metodológico, que les permitió realizar la encuesta, la cual se aplicó durante un puente vacacional en el periodo comprendido del jueves 01 de mayo al lunes 05 de mayo del 2025, correspondientes al festejo 01 de mayo (día del trabajo) y 05 de mayo (Batalla de Puebla), fechas importantes por la afluencia de turistas que visitaron la ciudad de Puebla.

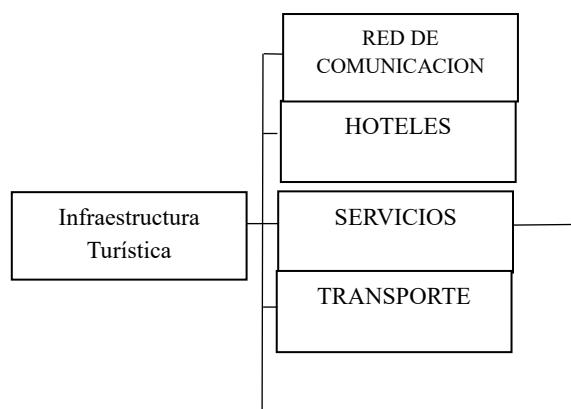
Se utilizó un cuestionario como instrumento de medición conformado por 36 ítems con escala Likert de cinco puntos: (5) totalmente de acuerdo, (4) de acuerdo, (3) ni de acuerdo ni en desacuerdo, (2) desacuerdo y (1) totalmente en desacuerdo). La confiabilidad del cuestionario fue evaluada por el coeficiente Alpha de Cronbach, obteniendo un valor de 0.81, considerado como bueno, a su vez fue respaldada la validez de su contenido por el juicio de tres expertos profesores en el área de turismo adscritos de la BUAP.

La población fue de 278,311 visitantes en el mes de marzo del 2024 (Gobierno del Estado de Puebla , 2024) y el tamaño de la muestra obtenida de 384 turistas utilizando la fórmula en donde: el nivel de confianza es del 95%, margen de error del 5% y 50% de probabilidad a favor y 50% de probabilidad en contra. Las unidades de análisis fueron hoteles, restaurantes, atractivos turísticos, casetas de peaje, y los sujetos de estudio fueron los turistas que tuvieron una estancia corta y de paso en esta ciudad.

Las pruebas y técnicas utilizadas en el análisis de los datos fueron; coeficiente de correlación de Pearson, coeficiente de determinación, Alpha de Cronbach y los softwares estadísticos utilizados fueron SPSS y Excel.

El modelo teórico causal desarrollado en este estudio se basó en la identificación de atractivos turísticos, incluyendo iglesias, conventos, el centro histórico, museos y espacios recreativos como parques y atracciones. Asimismo, contempla la infraestructura turística, evaluada mediante la oferta de hospedaje y alimentos, la accesibilidad, el transporte interno y los servicios dirigidos al turista. Este enfoque se apoya en estudios previos que demuestran que tanto los atractivos del destino como la calidad de los servicios turísticos influyen significativamente en la motivación del visitante y en su intención de permanencia (ver figura 1).

<b>Variable Independiente</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Variable dependiente</b>	<b>Dimensión</b>
-------------------------------	------------------	-----------------------------	------------------



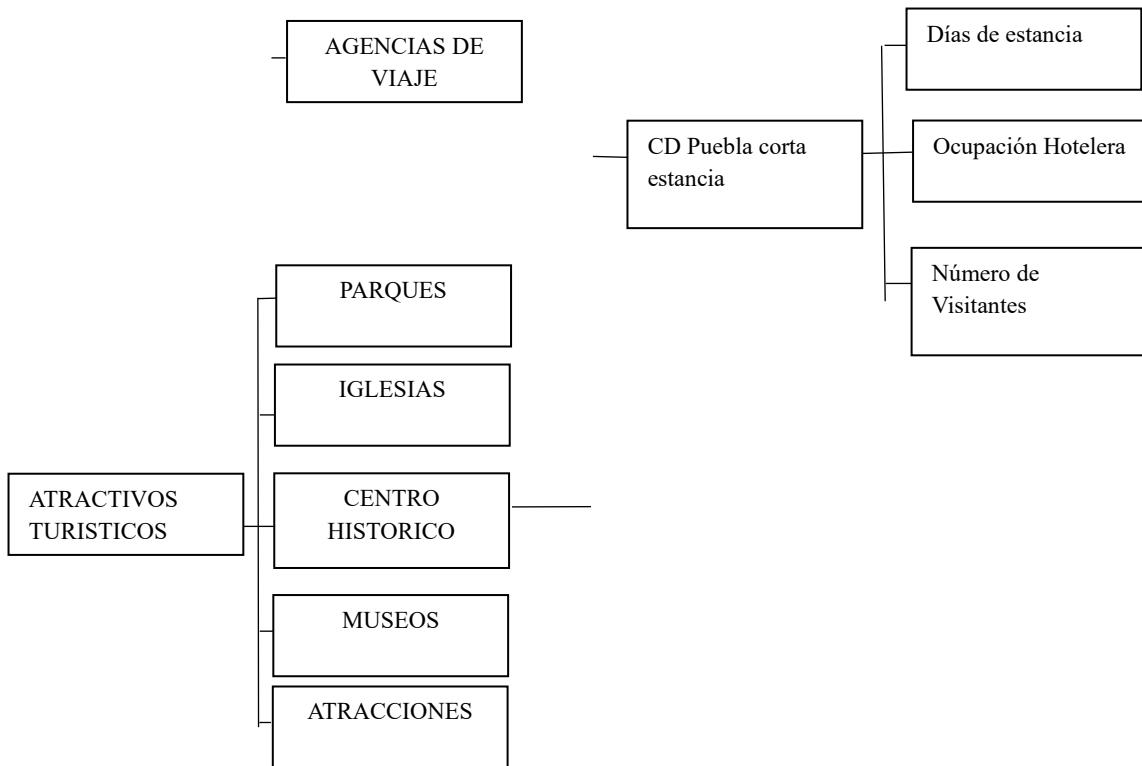


Figura 1. Modelo de Infraestructura y atractivos turísticos. Elaboración propia, 2025.

## Resultados

En la tabla 1 se muestran los resultados cuantitativo-correlacional mostrando sus objetivos e hipótesis de trabajo, los valores cuantitativos del coeficiente de Pearson y el coeficiente de determinación para posteriormente ser interpretados y validados.

**Tabla 1.** Interpretación de resultados

Objetivos e hipótesis	Resultados	Comentarios
O1: Determinar la relación entre la infraestructura turística y la cd. de Puebla como turismo de paso. H1: La infraestructura turística tiene una relación directa y positiva para el turismo de paso en la cd. de Puebla	Coeficiente de correlación de Pearson igual a ( $r=0.66$ ) y el coeficiente de Determinación igual a ( $r^2 = 0.4356$ )	La infraestructura turística explica el 43% de la variación de la cd. de Puebla como turismo de paso. La correlación entre las variables es positiva alta y, por tanto, se acepta H1, con lo que demuestra una relación de causalidad, en la que la infraestructura turística incide de forma directa y positiva en la cd. de Puebla como turismo de paso.

O2: Determinar la relación entre los atractivos turísticos y la cd. de Puebla como turismo de paso.  H2: Los atractivos turísticos tienen una relación directa y positiva para el turismo de paso en la cd. de Puebla	Coeficiente de Pearson igual a ( $r=0.34$ ) y el coeficiente de Determinación igual a ( $r^2 = 0.1156$ )	Los atractivos turísticos explican el 11% de la variación enfocada a la cd. de Puebla como turismo de paso. La correlación es positiva baja y, por lo tanto, se acepta H2, lo que demuestra una relación de causalidad, en la que los atractivos turísticos inciden en su relación directa y positiva para el turismo de paso en la cd. de Puebla.
---	--	--

Elaboración propia, en base a los resultados del software SPSS

### *Discusiones*

Este estudio aporta al conocimiento científico al analizar los factores que influyen en las estancias de paso en la ciudad de Puebla, enfocándose en el papel de la infraestructura y los atractivos turísticos. Sus hallazgos son relevantes tanto para el ámbito académico como para los profesionales del sector turístico, al abordar un tema poco explorado y contribuir a subsanar las limitaciones actuales en la literatura especializada.

En cuanto al objetivo planteado de determinar si la infraestructura y los atractivos turísticos tienen una relación con Puebla como ciudad de paso, se comenta que este se logra al encontrar una relación positiva. La hipótesis causal se comprueba ya que “La infraestructura turística y los atractivos turísticos influyen de manera positiva y directa con el turismo de paso en la ciudad de Puebla.”

Por otra parte, los resultados obtenidos y en contraste con la literatura citada afirma que la ciudad de Puebla es considerada como ciudad de paso, debido a que está situada estratégicamente desde su fundación por los españoles ya que era el cruce de las rutas comerciales entre la ciudad de México y Veracruz convirtiéndose en un importante centro comercial y cultural (Anahuac, 2024), planificada inicialmente para ejercer control político y económico de explotación de recursos, poblamiento y administración española (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2019), convirtiéndola como un nodo de conexión de las rutas más transitadas del país.

Tal y como lo afirma García (2022), su localización geográfica no solo favoreció el tránsito de personas y mercancías, sino que también consolidó su papel como punto de descanso obligado. Esta condición ha perdurado en el tiempo, y comprenderla es esencial para analizar los patrones de movilidad turística actual, ya que la infraestructura y los servicios deben responder a las necesidades específicas de quienes transitan por la ciudad sin que esta sea su destino final.

Además de confirmar que la infraestructura turística es la que más influye para que esta ciudad sea considerada de paso, y de acuerdo con Auge (1995), en su concepto de “no-lugares”, define a las ciudades de paso como espacios transitorios propios de la sobre modernidad, donde predomina la movilidad constante y las personas no generan vínculos duraderos, como ocurre en aeropuertos o estaciones de tren, y confirma que la ciudad de Puebla actualmente tiene una

infraestructura de movilidad moderna donde destacan su aeropuerto internacional “Hermanos Serdán” que opera 5 vuelos nacionales y 3 internacionales, una red ferroviaria con una longitud de 750.9 km la cual permite comunicar a la capital estatal con la del país, así como con importantes centros industriales y comerciales del Golfo de México y de la costa del Pacífico, una central de autobuses que conecta prácticamente con la mayor parte del territorio mexicano operando con 20 líneas comerciales, y destaca principalmente la autopista de cobro México- Puebla, convirtiendo a Puebla un importante nodo carretero para seguir transitando hacia el sureste del país con la autopista Puebla- Córdoba y con los estados de Veracruz, Oaxaca, Morelos, Tlaxcala, Guerrero, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo confirmando la entrada de la puerta del suroeste a turistas, comerciantes y transportistas, esta localización estratégica favorece que numerosos turistas hagan únicamente una parada breve en la ciudad de Puebla, tal y como lo menciona Catalano (2019) quien define que una ciudad de paso tiene una ubicación estratégica con rutas que conectan grandes centros urbanos o turísticos.

La ciudad de Puebla tiene el potencial de capturar la atención de los viajeros que se encuentran en tránsito debido a que pueden visitar por espacios cortos sus museos, iglesias, centro histórico, disfrutar de sus edificios de arquitectura colonial favoreciendo al turismo histórico-cultural y religioso como se confirma (Domínguez, 2005), además algunos turistas afirman comprar durante su paso una variedad de productos, incluyendo: dulces tradicionales, artículos de talavera, ropa artesanal, así como recuerdos y artesanías y destaca la compra y consumo de la gastronomía local como: el mole poblano, cemitas, chalupas, molotes y los chiles en nogada, en algunos casos solo compran para llevar a familiares y amigos de otros lugares de la República Mexicana, coincidiendo con Andreu (2004), que este tipo de ciudades han orientado su infraestructura económica hacia el visitante temporal mediante servicios como hoteles, restaurantes y áreas de descanso.

De acuerdo con los resultados obtenidos de la investigación se sugiere plantear estrategias para diversificar la oferta del destino más allá de la actual, las cuales se mencionan a continuación:

La diversificación de la oferta turística en la ciudad de Puebla requiere una estrategia integral que combine la creación de circuitos ecoturísticos y de aventura en áreas periurbanas, orientados al turismo activo y de naturaleza; el desarrollo de experiencias temáticas nocturnas en el centro histórico, como recorridos escenificados, espectáculos de presentaciones audiovisuales (*mapping*) y festivales gastronómicos, que amplíen la oferta más allá del horario diurno; y la implementación de productos vinculados a la economía creativa, mediante sitios de encuentros sociales y culturales (*hubs*), talleres de artesanía en vivo y residencias artísticas, que articulen el potencial educativo y cultural de la ciudad con la experiencia del visitante. En conjunto, estas acciones permitirían prolongar la estancia promedio, diversificar la tipología de turistas y reducir la dependencia del segmento histórico-cultural que actualmente predomina en el destino.

## Conclusiones

En este contexto, la ciudad de Puebla, a pesar de su riqueza histórica y cultural, continúa considerándose un destino de paso y de corta estancia, con un promedio de 1.79 noches por turista en 2024 (Sistema Estatal de Información, 2024).

Por otra parte, su proximidad con la ciudad de México y otras entidades como Tlaxcala, Oaxaca y Veracruz facilita la movilidad de los turistas para conectarse con otros destinos del sureste debido a su situación geográfica, considerándose ciudad de paso obligado sobre todo para destinos de ciudades del sureste de México ya sea en el ámbito turístico, comercial o de transporte de mercancías.

Los atractivos turísticos se caracterizan principalmente por su riqueza histórica y cultural, evidenciada en su centro histórico, museos, iglesias, parques y otros sitios patrimoniales. Sin embargo, esta concentración temática representa una limitante para prolongar la estancia de los visitantes, quienes en su mayoría están poco tiempo o van de paso. Esta situación se explica por la escasa diversificación de la oferta turística local, especialmente frente a otros destinos que integran experiencias complementarias como naturaleza, turismo de aventura y vida nocturna. En consecuencia, Puebla se mantiene como un destino de paso debido a su situación geográfica privilegiada y a su infraestructura turística que hace que sea considerada como un nodo pues se interceptan diferentes flujos de turistas, comerciantes y medios de transportes al actuar como un punto de conexión o transbordo (Ramírez, Reyes, & Calderón, 2020).

Por lo que se concluye que la infraestructura turística influye de manera determinante en que Puebla sea considerada una ciudad de paso, ya que facilita la experiencia del turista en términos de accesibilidad, transporte, logística, comodidad y oferta de servicios en comparación con los atractivos turísticos en menor grado.

## Referencias

- Acle, R., & Domínguez, M. (2024). Las fondas y sus alimentos artesanales como fuente de atracción turístico gastronómico en la ciudad de Puebla. *Kalpana*, 28-42.
- Acle, R., Santos, J., Claudio, A., & Herrera, S. (2017). Los museos como potencial turístico cultural en Puebla. (B. U. Puebla, Ed.) *Revista Internacional Administración & Finanzas*, 10(2), 79
- Amunátegui, C., & Carvajal, P. (2016). Hacia una protohistoria del comercio en el creciente fértil y su conexión con el derecho. Revista XXXVIII, 38, 37-45. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=173847571001>
- Anahuac. (25 de Marzo de 2024). *Descubre Puebla a lo Gen Z: Conéctate con una ciudad histórica*. Obtenido de <https://puebla.anahuac.mx/licenciaturas/blog/descubre-puebla-gen-z-identidad->

ciudad-

historica#:~:text=La%20historia%20de%20su%20fundaci%C3%B3n,importante%20centro%20comercial%20y%20cultural.

Andreu, M. (2004). Evaluación de la Infraestructura y Servicios Turísticos en áreas protegidas . (E. d. Rovira, Ed.) *Documentos Especiales*, 13, 347-363.

Aristizábal, C. (2018). Comerciantes de Buenos Aires y sus redes de comercio con el norte de Alemania, 1796-1810. (A. Universidad de Hamburgo, Ed.) (49), 11-46.

Auge, M. (1995 ). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Londres: Verso.

Bedolla, E. (2023). *Repositorio Institucional*. Obtenido de Movilidad en el espacio público:: <https://repositorio.iberopuebla.mx/bitstream/handle/20.500.11777/5631/Bedolla%20Grac%EDa,%20Elvira%202.pdf?sequence=1>

Cabrera, G., & Rodríguez, V. (13 de Noviembre de 2024). Parques y jardines del municipio de Puebla. *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portuga*, 51-55.

Cabrera, L., & Perez , A. (2023). La mercantilización del Centro Histórico de Puebla. *Memória em Rede*, 47-51.

Carballo, R., Moreno, S., Leon, C., & Brent, J. (2015). La creación y promoción de experiencias en un destino turístico. Un análisis de la investigación y necesidades de actuación. (U. d. Murcia, Ed.) *Cuadernos de Turismo*(35 ), 71-94.

Castells, M. (1997). *The Information Age: Economy, Society and Culture* (Vol. 1). Massachussets: Blackwell Publishers Inc., Cambridge, Massachussets.

Castillo, M., & Castaño, V. (2015). La Promoción Turística a través de técnicas tradicionales y nuevas. (A. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos Buenos Aires, Ed.) *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 24(3), 737-757.

Catalano, B. (2019). Movilidad turística e integración: teoría y métodos para su abordaje. (U. M. Argentina., Ed.) *Revista del área de estudios urbanos del instituto de investigaciones de Gino Germani de la facultad de ciencias sociales (UBA)*, 16(11), 259-280.

Domínguez, P. (2005). Vinculación de la ciudad histórica turística de Puebla a través de itinerarios culturales. *Revista XVIII*, 19, 596-615. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11101906>

Entelequia. (2 de Octubre de 2024). *Puebla capital recibió más de 7.7 millones de turistas en los últimos 3 años... Contenido copiado de entelequiamx.com*. Recuperado el 14 de marzo de 2024, de [https://entelequiamx.com/contenido/8652/puebla-capital-recibio-mas-de-77-millones-de-turistas-en-los-ultimos-3-anos?utm\\_source=chatgpt.com](https://entelequiamx.com/contenido/8652/puebla-capital-recibio-mas-de-77-millones-de-turistas-en-los-ultimos-3-anos?utm_source=chatgpt.com)

Fernandez, J. (2006). *Planificación estratégica de ciudades*. Mexico: Reverté, S.A.

Frankopan, P. (2015). *Las rutas de la seda*. Mexico: Editorial Planeta S.A.

García, E. (16 de Abril de 2022). *Cinco datos históricos para entender la fundación de Puebla*. Obtenido de <https://www.e-consulta.com/nota/2022-04-16/cultura/cinco-datos-historicos-para-entender-la-fundacion-de-puebla>

Gobierno de Mexico. (2022). AIFA fortalecerá la conectividad aérea y la actividad turística de México . (S. d. Turismo, Ed.) *Revista digital 4turismo*(10).

Gobierno de Mexico. (22 de Enero de 2025). *Secretaría de turismo*. Recuperado el 20 de Febrero de 2025, de <https://datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx#:~:text=%E2%80%8BValores%20propios%20existentes%2C%20natural,y/o%20usufructo%20recreacional%20directo>.

Gobierno de Puebla. (14 de Noviembre de 2024). *gob.mx*. (G. d. historico, Ed.) Recuperado el 10 de Enero de 2025, de [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/585249/Presentacion\\_Ayuntamiento\\_de\\_Puebla.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/585249/Presentacion_Ayuntamiento_de_Puebla.pdf)

Gobierno Del Estado de Mexico. (11 de 09 de 2024). *Atlas cibernetico*. Recuperado el 15 de enero de 2025, de Situación Demográfica en México: [https://edomex.gob.mx/dia-mundial-poblacion#:~:text=De%202010%20a%202020%2C%20la,\)%20y%20Puebla%20\(6%2C583%2C278\)](https://edomex.gob.mx/dia-mundial-poblacion#:~:text=De%202010%20a%202020%2C%20la,)%20y%20Puebla%20(6%2C583%2C278)).

Gobierno Municipal de Puebla. (2024). Demografía y social. *IMPLAN: INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACION PUEBLA*, 1-1.

González, M. (2007). *Los medios de transporte en la ciudad. Análisis comparativo*. Madrid, España: Ecologistas en Acción.

INEGI. (Febrero de 2014). *Red nacional de carreteras*. Obtenido de [https://antares.inegi.org.mx/analisis/red\\_hidro/documentosSeg/Metodologia\\_Red\\_de\\_Carreteras\\_Base\\_INEGI\\_SCT\\_Nuevas\\_Precisiones\\_2014\\_02\\_13.pdf](https://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/documentosSeg/Metodologia_Red_de_Carreteras_Base_INEGI_SCT_Nuevas_Precisiones_2014_02_13.pdf)

INEGI. (11 de septiembre de 2023). *Comunicado de prensa no. 734/22*. Obtenido de Producto Interno Bruto por entidad federativa: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2022/PIBEF/PIBEF.pdf>

Judd, D. (2003). El turismo urbano y la geografía de la ciudad. (*Eure*, Ed.) *Eure*, 29(87).

Melé, P. (1994). *Puebla urbanización y políticas urbanas*. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla y Universidad Autónoma Metropolitana.

Municipalidad del Cusco. (2015). *El urbanismo Inca del Cusco, nuevas aportaciones*. Cusco, Peru: Universitat Rovira i Virgili.

Mur, M., & Sanagustín, M. (2021). *El turismo desde una perspectiva sostenible y el riesgo de la covid-19*. Madrid: Ediciones AKAL S.A.

Navarro, D. (Junio de 2015). *Recursos turísticos y atractivos turísticos: conceptualización, clasificación y valoración*. Recuperado el 16 de abril de 2024, de <http://redalyc.org/comocitar.oa?id=39838701014>

- Observatorio Turístico de Puebla. (02 de Octubre de 2024). *El Observatorio turístico del Estado de Puebla.*, Recuperado el 07 de enero de 2025, de El Observatorio turístico del Estado de Puebla,: <https://www.uv.mx/cuo/files/2024/10/2.-OBSERVATORIO-TURISTICO-DE-PUEBLA.pdf>
- Ochoa, P. A. (10 de Febrero de 2021). *Admagazine*. Recuperado el 08 de Febrero de 2025, de 7 increíbles museos que no puedes dejar de visitar en Puebla: <https://www.admagazine.com/cultura/increibles-museos-que-no-puedes-dejar-de-visitar-en-puebla-20210210-8106-articulos>
- Pírez, P. (2013). La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina. (SciELO, Ed.) *SciELO Analytics*, 10(22), 45-67.
- PAN, Ciudad de México. (2022). *La capital como ciudad de paso de las caravanas migrantes*. <https://bibliotecapacancdmx.org.mx/wp-content/uploads/2022/11/La-capital-como-ciudad-de-paso-de-las-caravanas-migrantes.pdf>
- Ramírez, N., Reyes, J., & Calderón, B. (2020). El turismo y su impacto en el patrimonio cultural del centro histórico de Puebla. Revista VI, 12, 129-154. <https://www.redalyc.org/articulo.ox?id=723878162006>
- Red Urbana de Transporte Articulado. (2024). *Gobierno de Puebla*. Obtenido de <http://ruta.puebla.gob.mx/nosotros>
- Rees, P. (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: SEP, Dirección General de Divulgación.
- Riquelme, H., Lazo, A., & Oyarce, F. (2021). *El turismo en el desarrollo de las ciudades Reflexiones dentro del contexto Latinoamericano*. Chile: Universidad Autonoma de Chile.
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2025). *Comunicaciones*. <https://elmirador.sct.gob.mx/manos-a-la-obra/los-caminos-en-mexico-un-recorrido-historico>
- Sectur Puebla. (22 de Febrero de 2024). *Secretaría de Turismo Puebla*. Recuperado el 14 de Marzo de 2024, de <https://sectur.puebla.gob.mx/noticias/sector-turistico-fortalecido-y-posicionando-a-puebla-a-nivel-nacional-e-internacional#:~:text=Muestra%20de%20ello%C2%20detall%C3%B3n%C2%20en,lugar%20nacional%20en%20ocupaci%C3%B3n%20hotelera>
- Sistema Estatal de Información. (2024). *Turismo*. Recuperado el 04 de enero de 2024, de Boletín primer trimestre 2024, Observatorio Turístico: <https://ceigep.puebla.gob.mx/docs/boletines/turismo-2024-1.pdf>
- Talavera, A., & Moreno, H. (2021). Turismo: simbiosis entre el museo local y el Turismo: simbiosis entre el museo local y el. (U. d. Laguna, & /Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Edits.) *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Colección PASOS*(29).
- UNESCO, 2025. (14 de marzo de 2024). *Centro histórico de Puebla*. Recuperado el 23 de Enero de 2025, de <https://whc.unesco.org/es/list/416>

Universidad Latina. (25 de Enero de 2024). *Importancia del turismo en México: ¿por qué elegirlo como carrera?* (UNILA, Editor) Recuperado el 10 de Febrero de 2025, de <https://www.unila.edu.mx/importancia-del-turismo-en-mexico/>

Valencia, L. (2010). El zócalo de la ciudad de Puebla. Actores y apropiación social del espacio. *Investigaciones geográficas*, 171.