



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Filosofía y Letras

Colegio de Geografía

“Análisis de Conectividad, Accesibilidad y Movilidad en el Espacio Público de las Colonias San Juan Tlihuaca y Clavería de la Alcaldía Azcapotzalco. Una Mirada a las Personas Con Discapacidad Motriz y Adultos Mayores”

Trabajo de tesis para obtener el Título de

Licenciado en Geografía

Presenta:

Correa Campos José Manuel

Asesor: Dr. Fabián González Luna

Sínodo:

Mtro. Federico José Saracho López

Dra. Guibrunet Louise

Mtro. Uriel Martínez Ramírez

Mtra. Flavia Tudela Rivadeneyra

Ciudad Universitaria, CDMX, septiembre de 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Este trabajo está dedicado a mi madre Sandra, a mi padre Víctor y a mi hermanita Diana, ya que sin ustedes todo esto que he conseguido no sería posible. También me gustaría hacer mención especial a mis abuelos ya que ellos fueron la inspiración principal para llevar a cabo este trabajo, independientemente de eso les mando un fuerte abrazo hasta el cielo y me gustaría que pudieran estar aquí presenciando lo que he logrado gracias a ustedes, nuevamente muchas gracias por todo lo que hicieron por mí, sin ustedes no sería quien soy hoy en día.

También me gustaría agradecer a mis tíos, primos y amigos, ya que a pesar de todo este tiempo estuvieron aquí siempre para darme ánimos y decirme que sí se podía.

De la misma manera, me gustaría agradecer a todos mis maestros y a la misma escuela por todo lo que me han brindado a lo largo de estos años. En especial a el Dr. Fabián González Luna por toda la paciencia y el tiempo que me brindaste a lo largo de este proceso, que si bien fue un tanto tardado, si se pudo, este trabajo no hubiera sido posible sin tus consejos y aportaciones.

I. Introducción

- 1. La percepción del espacio público**
 - 1.1 La discapacidad, su evolución y su relación con el espacio público**
 - 1.2 El espacio público idóneo en términos de movilidad**
 - 1.2.2 Desde la mirada teórica**
 - 1.2.3 Desde la mirada técnica**
 - 1.2.3.1 El Manual de la ciudad de México**
 - 1.2.3.2 El Manual de Bogotá**
 - 1.2.3.3 El Manual de Madrid**
 - 1.2.3.4 Interpretación y constantes en los manuales**
 - 1.3 La importancia de un espacio público accesible**

- 2. Determinación de barreras en el espacio público**
 - 2.1 ¿Qué son las barreras? ¿Cuáles barreras existen?**
 - 2.2 Los tipos de barreras que afectan la movilidad**
 - 2.2.1 Las barreras físicas y actitudinales**
 - 2.2.2 El modelo de movilidad como una gran barrera**
 - 2.3 Barreras en el día a día**
 - 2.4 La condición de las personas con movilidad reducida ante la presencia de barreras en el espacio público**

- 3. Caracterización del área de estudio con base a movilidad diferenciada**
 - 3.1 Características generales de la alcaldía**
 - 3.1.1 Azcapotzalco y su relación con la Ciudad de México**
 - 3.1.2 Azcapotzalco y su relación al interior**
 - 3.2 Características del entorno urbano de acuerdo con el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano**
 - 3.2.1 Las áreas de actuación de acuerdo con el PDDU**
 - 3.3 Contexto histórico de las colonias**
 - 3.3.1 Clavería**
 - 3.3.2 San Juan Tlihuaca**
 - 3.4 Condición del espacio público en San Juan Tlihuaca y Clavería**
 - 3.4.1 Condición del espacio público en Clavería**
 - 3.4.2 Condición del espacio público en San Juan Tlihuaca**

- 4. Análisis de accesibilidad en función de movilidad en Clavería y San Juan Tlihuaca**
 - 4.1 Objetivo del trabajo de campo**
 - 4.2 Resultados del trabajo de campo**
 - 4.2.1 Fichas urbanas**
 - 4.2.2 Encuestas**
 - 4.3 Interpretaciones a partir de los resultados y las visitas a las colonias**

II. Conclusiones

III. Bibliografía

IV. Anexos

I. Introducción

Este trabajo viene de la experiencia vivida en mi día a día hace unos años, en donde tenía que acompañar a mis abuelos en momentos donde para ellos era muy difícil caminar, por lo que optábamos por salir en silla de ruedas. En estos trayectos que llevábamos a cabo me percaté de las dificultades que conllevaba circular en silla de ruedas en esta ciudad. Con el avance del tiempo, las clases y la adquisición de conocimiento a lo largo de la carrera, me quedé con la idea de que la ciudad no está hecha para todos; en este caso me pregunté si la ciudad cuenta con la infraestructura suficiente para que las personas con alguna discapacidad o dificultad para moverse puedan circular y disfrutar de los espacios públicos, por otra parte, también me comenzó a interesar si los demás ciudadanos también se percataban de esta falta de infraestructura, si les era indiferente, o si simplemente no se percataban de ello.

Considero que la deficiencia de infraestructura para las personas con movilidad reducida en el espacio público ante los ojos de la población en general (que se encuentra en condiciones favorables) es invisible, y no es hasta el punto de que tenemos que asistir a un familiar o un amigo, donde se hace posible identificar esta poca accesibilidad que hay en el espacio público para dicho sector de la población. De acuerdo con el Consejo Nacional Para Prevenir la Discriminación (2021) los adultos mayores y las personas con discapacidad son grupos en situación de discriminación y ésta puede ser por parte de la sociedad, de las políticas públicas y de la gestión del espacio público por parte de las autoridades.. Ya lo mencionaremos más adelante, pero varios autores nos proponen que la

discapacidad se genera a partir de la interacción con el entorno, por ende, si bien nosotros percibimos al espacio público como un recurso aprovechable, el hecho de que este no cuente con la infraestructura y tampoco contemple las necesidades de las personas con movilidad reducida puede hacer una transformación del espacio público como un recurso a un obstáculo para este sector de la población. Por tanto, nos adentramos en la discusión en la que cuestionamos si el espacio público en la discusión si el espacio público realmente puede ser utilizado por todos de igual manera y en condiciones seguras, por lo que consideramos pertinente hacer este análisis para conocer la condición del espacio público y determinar si son accesibles o no.

En este sentido, tal cual como lo indica el título, estaremos haciendo un análisis de accesibilidad en función de la movilidad en el espacio público. La importancia de esto radica en saber si el estado actual del espacio público contempla las necesidades de las personas con discapacidad (en este caso motriz) para hacer uso de este recurso, el cual es dado y gestionado por el Estado.

Inclusive en la propia “Constitución Política de la Ciudad de México” en el artículo 12 se plantea el derecho a la ciudad en donde la ciudad y por tanto el espacio público debe ser de uso equitativo y aprovechable por todos los ciudadanos de igual manera. Pero aquí es donde entra la problemática ya que debido a la falta de infraestructura no es posible que todos los ciudadanos puedan hacer uso igual de este espacio, si bien no es que se les prohíba usar el espacio público, sí se está condicionando la forma en que hacen uso de este, resultando en una supeditación de cómo llevar a cabo sus actividades y sus vidas.

Nuestro objetivo principal es: Evaluar las condiciones en torno al acceso y movilidad de las personas vulnerables (adultos mayores y personas con discapacidad motriz) en el espacio público de las colonias Clavería y San Juan Tlihuaca de la alcaldía Azcapotzalco. En su realización tuvimos que caracterizar el área de estudio con base a la movilidad diferenciada e interpretar las características en función de movilidad en torno a estos lugares. El resultado es la identificación de riesgos y de impactos que surgen de no tener un espacio público en condiciones para la población vulnerable con respecto a movilidad.

Para llevar a cabo esta investigación desde un principio se trazó la idea de realizar trabajo de campo, esto debido a que es más fácil conocer las problemáticas relacionadas al espacio público estando en el lugar y para esto tuvimos que recorrer gran parte de las colonias para conocer su contexto y una vez más adelantada la investigación seleccionamos ciertos lugares que tuvieran una importancia para hacer este análisis de accesibilidad. En primera instancia únicamente íbamos a llevar a cabo las “fichas urbanas” ya que era lo más directo y recuperaba nuestra perspectiva, sin embargo, decidimos realizar encuestas con la finalidad de conocer por parte de los habitantes y usuarios de los espacios evaluados su percepción sobre la existencia o no de las barreras en la movilidad.

El trabajo se estructura de una forma en que en un primer momento pudiéramos comprender el concepto del espacio público desde varias perspectivas, entre estas tenemos las propuestas por los reglamentos, manuales, guías y leyes, por otra parte, también abordamos las perspectivas e ideas de varios autores respecto al espacio público, y con este abordaje logramos identificar las características

deseadas que debería tener, pero también pudimos encontrar cuales son las deficiencias y problemáticas principales que existen. Una vez hecho esto, también abordamos el concepto de discapacidad y su evolución con el paso del tiempo, lo que permitió identificar que esto no sólo refiere a las condiciones físicas de las personas, sino que también hay que considerar como se genera a partir de la interacción con el medio. Posteriormente nos apoyamos en los manuales de la ciudad de México, Madrid y Bogotá para buscar las características de un espacio público accesible, el cual contemple las necesidades de las personas con discapacidad. Con lo anterior buscamos responder a la pregunta de ¿cuál es la importancia del espacio público accesible en términos de movilidad?

En el capítulo dos abordamos la determinación de qué es una barrera en el espacio público, ya que “evitan la participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.” (ONU, 2006, p. 1). Para desarrollar el tema de las barreras recuperamos el texto de Serrano *et al* (2013) en donde se abarca el impacto de las barreras en diversas situaciones de la vida cotidiana, como lo puede ser:

- A) Actividad Física
- B) Actividad Laboral
- C) Educación (escuela)
- D) Actividad Social

De todas esas actividades en la vida cotidiana resultó una constante, las barreras en la movilidad. Estamos planteando que toda movilidad tiene un sentido, ya sea para trabajo, escuela o recreación, el hecho de desplazarse conlleva un “objetivo”

y en esta movilidad tenemos dos barreras principales las físicas y las actitudinales, por ende, decidimos trabajar sobre esas dos para esta investigación ya que son las más representativas y las más visibles a la hora de hacer este análisis. Consideramos que varias barreras están asociadas, también percibimos muy importantes las “Barreras políticas” y las barreras generadas a partir de la “sustitución del modelo de movilidad” siendo este la movilidad automotriz y su impacto en la movilidad peatonal.

En el capítulo tres se desarrolló la construcción de nuestro caso de estudio. En este capítulo buscamos caracterizar nuestra zona de estudio en función de la movilidad diferenciada y para esto tuvimos que rescatar que es lo que propone el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano de Azcapotzalco (2008) respecto al espacio público, en donde se nos habla de un espacio público el cual debe permitir la circulación de todos de una manera fácil y segura. Sin embargo, al momento de llevar la investigación en las colonias de estudio, San Juan Tlihuaca y Clavería pudimos visualizar algunas de las problemáticas que se presentaban referentes al espacio público y la accesibilidad.

Por último, tenemos el análisis de accesibilidad, en donde comenzamos a visualizar, por medio del trabajo de campo, los lugares específicos de estudio, el método y el diseño de las herramientas de campo, que en conjunto generaron los resultados obtenidos de esta investigación. Para esto decidimos apoyarnos en el método propuesto por Simian-Fernández (2014), el cual establece procesos de evaluación del espacio público en función de la accesibilidad con enfoque a la movilidad, tarea que se llevó a cabo con la aplicación de “fichas urbanas”. La

finalidad de estas fichas era determinar qué tan accesibles son los espacios que decidimos trabajar. Posterior a esto hicimos unas encuestas con las que buscábamos conocer la opinión de los usuarios con respecto a los lugares de estudio, esto para conocer cuál era su concepción de los espacios acerca de la movilidad y si es que ellos percibían barreras las cuales nosotros no pudiéramos identificar.

De toda esta investigación, podemos resaltar que por parte de la ciudadanía hace falta una conciencia sobre cuáles son las complicaciones y barreras presentes en el espacio público para que las personas con alguna discapacidad pudieran llevar a cabo sus vidas. El espacio público a veces solo es percibido desde la perspectiva de uno mismo, dejando en un segundo plano las necesidades de los otros. En este punto el papel del Estado es fundamental para otorgar un espacio público integrador y que realmente pueda ser aprovechado por todos de igual manera.

En lo que respecta a retos y desafíos al momento de llevar a cabo esta investigación, podemos decir que el hecho de trabajar en medio de una pandemia fue complejo porque hubo un cambio en la forma en que fue vivida la ciudad, hubo momentos donde los espacios públicos tuvieron un “abandono” y por otra parte también experimentaron una resignificación, inclusive todavía hay huellas heredadas de la pandemia, como lo puede ser la apropiación de banquetas por parte de algunos restaurantes, en donde podríamos entrar en una discusión de apropiación. Por otra parte un desafío constante fue el de cómo realizar una “evaluación” del espacio público que no se restringiera a los manuales y guías de

diseño, es por esto que decidimos y diseñamos los instrumentos de campo, si bien utilizamos métricas para este trabajo, fue más una evaluación que incluyera aspectos cualitativos desde una perspectiva propia, con la finalidad de determinar la accesibilidad a partir de lo que aprendimos a lo largo de esta investigación.

Capítulo 1. La percepción del espacio público

De acuerdo con varios autores como Jordi Borja (2012), Alcívar & Arteaga (2018), Berrotea & Vidal (2012) y Patricia Ramírez (2015), y considerando los documentos oficiales de la ciudad, existen distintas perspectivas de lo que es el espacio público y cuáles son las principales problemáticas que este representa para las personas con movilidad reducida. Por tanto, aquí rescataremos algunos de estos distintos puntos de vista acerca del espacio público.

En primera instancia, retomamos lo que se propone en la “Constitución Política de la Ciudad de México”, ya que podríamos considerarla como la perspectiva oficial de lo que debería ser el espacio público en la Ciudad de México y para esto podemos rescatar 3 artículos: el Artículo 12 donde se plantea el uso y usufructo pleno y equitativo de la ciudad. Por otra parte, en el Artículo 13 se nos plantea al espacio público como bien común, en donde las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos. Mientras que el Artículo 16 hace mención del diseño de los espacios públicos, los cuales estarán diseñados en función de las necesidades de la población, además que las autoridades tendrán como obligación garantizar la accesibilidad y diseño universal, seguridad, sanidad y funcionalidad para su pleno disfrute (Asamblea Constituyente de la Ciudad de México, 2017).

Podemos resumir estos tres artículos en: uso equitativo de la ciudad, aprovechamiento de todos los espacios públicos y garantizar la accesibilidad de este. Pero como lo hemos mencionado anteriormente, el espacio público de la ciudad parece no contar con las condiciones para garantizar el uso equitativo de

este. Podría ser derivado de su mal mantenimiento, de la falta de planeación o de las limitantes en su apropiación.

Recuperando a Jordi Borja con su texto “Espacio Público y Derecho a la Ciudad” (2012), plantea que el espacio público como “la ciudad es ante todo espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos.” (2012, p.1). En este mismo sentido la Constitución Política de la Ciudad de México deja entrever que en realidad el espacio público “refleja” la condición, expresión de la ciudadanía y de los derechos ciudadanos.

Por su parte, Berrotea & Vidal (2012) nos proponen tres visiones del espacio público:

A) la clásica: Toma como referencia a la “polis” griegas y nos habla del ámbito público como un espacio de la comunidad política, en estos espacios son usados como lugares de participación política en la toma decisiones. Cabe recalcar que para los autores este espacio es visto como algo elitista, ya que las minorías no podían participar, siendo un espacio homogéneo, monofuncional y restringido.

B) la moderna: esta visión es una creación de la ilustración ligada a la industrialidad europea, coincidiendo con la trama de calles y plazas los cuales funcionan como espacios de convivencia colectiva aquí recalcamos el papel intervencionista del Estado con respecto a la administración de los bienes de los ciudadanos.

C) la contemporánea: toma como escenario las ciudades del siglo XXI en el que se nos menciona un espacio público en donde ocurre “separación entre los actores políticos, los grupos de poder y los ciudadanos comunes. Hay un desequilibrio entre los distintos grupos de interés [...] y el espacio de la ciudad se segrega, controla y homogeniza.” (p. 14)

Siendo esta última la más cercana a nosotros. Esto nos evoca principalmente a los grupos de interés y el desequilibrio que hay entre estos, en nuestro caso el de las personas con discapacidad física, ya que con todo lo que observamos, las necesidades de estos grupos para circular y llevar a cabo sus vidas no se ven satisfechas, siendo que este espacio “segrega, controla y homogeniza” (Berrotea & Vidal, 2012, p.14), lo que se traduce en que las personas con discapacidad también sufran segregación, control, y homogeneización de sus necesidades.

Si bien no se les está negando el uso y disfrute del espacio público a las personas con movilidad reducida, de cierta forma se les condicionan estos derechos al no contar con las condiciones necesarias para poder hacer uso de este. Siendo que el espacio público es “el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o deberían) sentirse como tales, libres e iguales” (Borja, 2012, p.1). La ciudad que era considerada como elemento integrador ahora tiende a la exclusión. Si hablásemos de una sociedad homogénea la condición del espacio público no tendría que ser tan variada, pero la realidad es que tenemos una sociedad diversa con distintas necesidades para llevar a cabo sus vidas, por lo que es de suma importancia que no se especialice, que sea excluyente o separador. En cambio, hay que promover la polivalencia del espacio público. Por ende, estamos hablando que el espacio

público es uno de los componentes más importantes de la ciudad. Tal como nos es propuesto por Borja (2012) “la ciudad es ante todo espacio público” y es que este espacio es el escenario de la vida urbana, además que es considerado como un elemento de cohesión social.

Retomando la idea de la exclusión en el espacio público podemos rescatar el texto de Duhau & Giglia (2008, p. 48 – 64) en donde se nos habla de la crisis del espacio público, donde podemos estar haciendo mención que esta crisis surge en el periodo moderno, en primera instancia porque las ciudades modernas han estado marcada por las desigualdades sociales y la segregación espacial, a esto podemos sumarle la priorización de la movilidad en automóvil, dicho proceso de crisis se acrecentó en el periodo posmoderno con la postmetrópolis. A raíz del surgimiento de la postmetrópolis se habla de una evanescencia del espacio y esta “se expresa en el surgimiento de una ciudad sin geografía (...) lo que equivale a una no ciudad, o peor a una anticiudad” (Duhau & Giglia, 2008, p. 58) Con esto podríamos llegar a que la ciudad creció verticalmente, priorizando los rascacielos y grande avenidas, los cuales urbanísticamente reflejan globalización, mientras que la escala más pequeña que podríamos denominar como “local” fue desplazada, dejando un espacio público en abandono, el cual los autores menciona que está envuelto en procesos de crisis, privatización y hasta desaparición. El espacio público se dejó de disfrutar y únicamente llegó a ser utilizado como un medio de circulación entre dos puntos.

Hay que entender al espacio público como un recurso de la ciudadanía, en el cual a partir de este llevamos a cabo gran parte de nuestra movilidad. Por tanto, es de

vital importancia que toda la ciudadanía a pesar de sus diversas condiciones pueda acceder y hacer uso de este recurso sin complicaciones, ya que un espacio público mal gestionado puede transformarse en un obstáculo para los ciudadanos, podríamos estar haciendo énfasis que el espacio público en malas condiciones puede ser una barrera para los ciudadanos con movilidad reducida.

1.1 La discapacidad, su evolución y su relación con el espacio público

Este sentimiento de “igualdad” e “integrador” de la ciudad planteado anteriormente por los autores se ve obstaculizado con la falta de condiciones en el espacio público y esto es mencionado por varios especialistas como Alcívar y Arteaga (2018), Serrano, et al (2013) y Hurtado, et al (2012). Los cuales abordan el término de discapacidad, su evolución y como es que esta condición (de discapacidad) es provocada por la interacción con el entorno.

Antes de adéntranos más en esta interacción de la discapacidad con el entorno, considero bastante importante rescatar el término de la discapacidad desde la perspectiva médica, social y cultural. Por tanto, rescataremos el texto de Cuesta & Meléndez (2019) En el cual rescatan estas tres perspectivas ya mencionadas:

A) Médica: “en esta perspectiva se alude a la discapacidad como una enfermedad y se considera que la persona con discapacidad puede aportar a la sociedad siempre y cuando sean rehabilitadas” (Hernández, 2015, p.48)

B) Social: “considera que la discapacidad no es un atributo de la persona sino del resultado de las relaciones sociales” (Hernández, 2015, p.49) Siendo que la

misma sociedad puede poder barreras para la participación de las personas con discapacidad.

C) Cultural: “en esta perspectiva la discapacidad es un concepto cultural vinculado (...) a la normalidad. Donde a través de ese parámetro (de la normalidad) se establece quien es normal y quién no” (Cuesta & Meléndez, 2019, p. 74)

Como podemos ver el término de la discapacidad tiene distintas perspectivas y este ha evolucionado con el tiempo, esto es reflejado en otros textos que hemos revisado como los de Serrano, et al (2013) y Hurtado, et al (2012), ya que de acuerdo con ellos y con la publicación de la “Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud” (OMS, 2001) el término de la discapacidad evolucionó de una condición de las personas a algo más bio-psico-social, con esto se refieren a que la posibilidad de participación de las personas queda bajo la influencia de los factores contextuales, donde se puede dificultar la interacción del individuo y el entorno. En resumen, no es que la persona no tenga la capacidad para interactuar con el entorno, sino que el entorno no tiene las condiciones para la participación del sujeto a todo esto podemos sumar las barreras generadas por la misma sociedad.

Es importante abordar el término de la discapacidad y como es que este es asociado con la ciudad y la participación de la población. Como nos es mencionado anteriormente podemos ir visualizando un punto importante, y es que el hecho de que la discapacidad se acreciente a partir de la interacción con el entorno nos arroja de cierta manera que una ciudad y en nuestro caso que un espacio público el cual no cuente con las condiciones necesarias para que la

población con discapacidad y movilidad reducida pueda llevar a cabo sus vidas de una manera segura y sin obstáculos es lo que está generando que la “discapacidad” sea más perceptible. Más adelante recuperamos esto, ya que las barreras son obstáculos los cuales también dificultan la participación y la realización de actividades por parte de personas con discapacidad y movilidad reducida, en donde estas actividades pueden ir desde lo laboral hasta el esparcimiento.

1.2 El espacio público idóneo en términos de movilidad

Conforme esto podríamos hablar de cómo debería ser el espacio público idóneo en términos de movilidad con base en las propuestas teóricas y por sus características y funciones técnicas, para lo cual se retoman los manuales de accesibilidad de tres ciudades en diversos países (Ciudad de México, México; Bogotá, Colombia; y Madrid, España) para poder compararlos e identificar diferencias y similitudes.

Antes de adentrarnos en lo idóneo, considero fundamental definir lo que es la movilidad y qué es lo que consideraremos movilidad nosotros en este trabajo. Ya que es fundamental para nuestra investigación. Si bien pareciera más que evidente lo que es la movilidad, en este caso nosotros la vemos como la acción del desplazamiento de las personas, siendo que este desplazamiento puede ser por cuenta propia o mediante transportes y que dicho desplazamiento podrá ser con la finalidad de satisfacer las necesidades y acceder a los bienes que proporciona la ciudad. Para este caso de acuerdo con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014) nos hablan de la movilidad como un derecho para todas

las personas y que el objeto de la movilidad será la persona. Por ende, nos proponen una pirámide jerárquica en la cual se establece la prioridad de utilización del espacio vial y la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con dicha jerarquía.

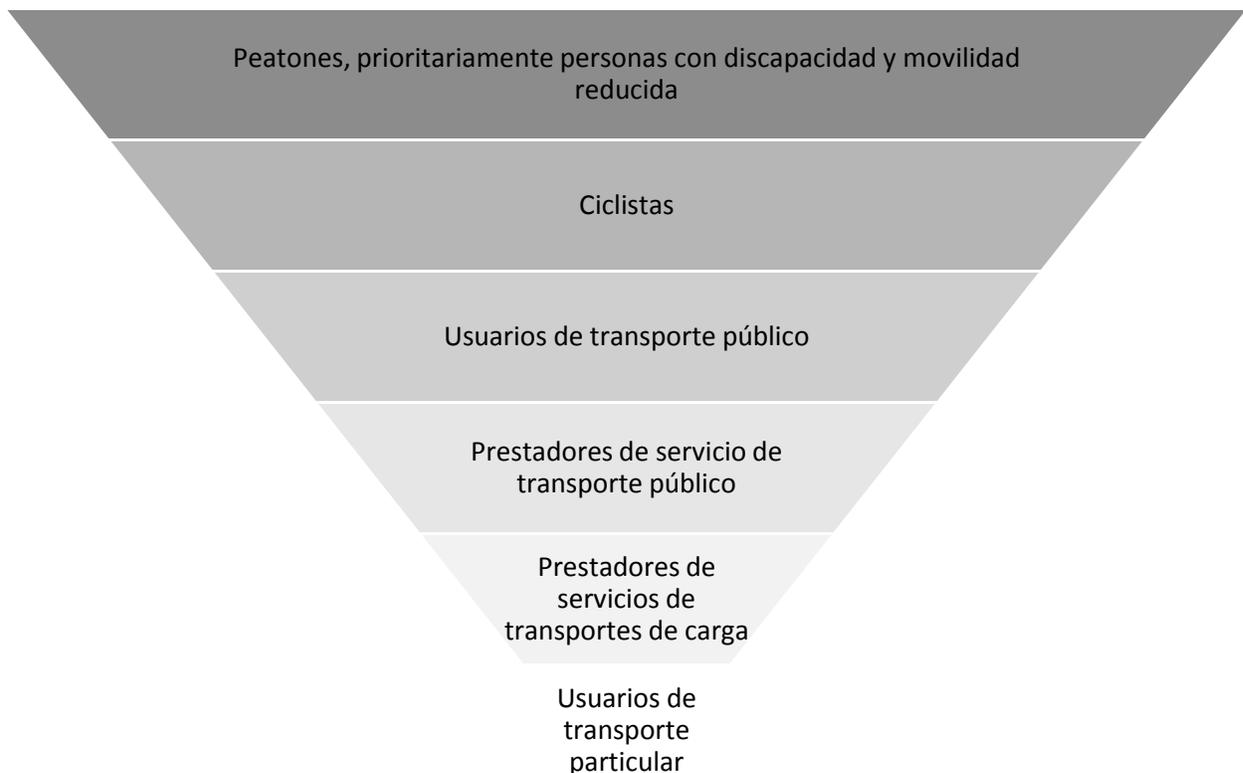


Figura 1. Jerarquía de movilidad. Elaboración propia con datos de Gaceta Oficial de la Ciudad de México 2014

Como podemos observar aquellos que tienen la prioridad de utilización del espacio vial son los peatones y con mayor énfasis aquellos que tienen una discapacidad o una movilidad reducida. Por otra parte, se nos habla de la distribución de recursos en función del posicionamiento en la jerarquía, pero con respecto en lo que proponemos en esta investigación desde nuestra perspectiva parece ser que dicha

inversión no es suficiente y no se ha invertido de igual manera en la ciudad, con esto nos referimos a que hay espacios con infraestructura suficiente, pero por otra parte tenemos espacios que no llegan ni a ser transitables para peatones en condiciones de movilidad favorables.

1.2.2 Desde la mirada teórica

Lo antes señalado se puede resumir en cómo se construye la noción de espacio público a través de teorías que lo colocan desde una condición ideal. Por lo tanto, se nos está proponiendo un espacio público en el cual todas las personas tengan derecho a utilizar, disfrutar y aprovechar de manera igual. También este espacio público debe estar diseñado en función de las diversas necesidades que tenga la población y por tanto debe ser un espacio el cual represente los derechos de los ciudadanos. Como lo menciona Borja el espacio público es o debería ser “el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o deberían) sentirse como tales, libres e iguales” (Borja, 2012, p.1). Resultando en que si se contase con un espacio público que cumpla todas las necesidades de la población no sería tan notable la condición de la discapacidad, lo que resultaría en esa sensación de igualdad que menciona Borja.

Por último, Patricia Ramírez (2015, p. 9) nos propone al espacio público como “un lugar de encuentro entre grupos sociales complejos y diferenciados, que exhibe la condición sociocultural de la vida urbana.” Siendo que en este espacio observamos como los habitantes usan y acceden a los recursos sociales y la interacción con los individuos, la ciudad y las instituciones. Pero lo que recalcamos

es que se nos proponen grupos sociales complejos y diferenciados y es que la planeación y administración del espacio público debería contemplar estas condiciones de pluralidad para que todos puedan disfrutar de este recurso de una manera equitativa.

1.2.3 Desde la mirada técnica

En este apartado se realizará una comparativa de los manuales de accesibilidad de tres países para encontrar similitudes y diferencias con el objetivo de “proponer” una noción de espacio público idóneo con base a la dimensión teórica y técnica de los manuales. Para esto consultamos los manuales de tres diferentes ciudades de los siguientes países: México, Colombia y España. Por tanto, haremos referencia del “Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad” (Ciudad de México, 2016), “Guía Práctica de Accesibilidad” (Bogotá, 2019) y “Manual de Accesibilidad para Espacios Públicos Urbanizados del Ayuntamiento de Madrid” (Madrid, 2016).

En la revisión de los manuales, principalmente en el aparato de espacio público podemos encontrar ciertas similitudes en la distribución de los apartados y en las soluciones técnicas que ofrecen. Hablando concretamente de los manuales podemos decir que el más completo es el de Madrid, ya que cuenta con diversos apartados que integran el tema de espacio público, mientras que el de ciudad de México y el de Bogotá hacen principal énfasis en las calles y edificios, pero este último al ser una guía es más breve y didáctico, al contar con un mejor diseño para comunicar el mensaje a la ciudadanía. En esta guía es interesante que se proponen tres tipos de barreras; las físicas, las comunicativas y actitudinales.

1.2.3.1 Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad (Ciudad de México)

La razón de elección de este manual es más que evidente y es que el hecho de tener como escenario principal colonias de la Ciudad de México fue el motivo por el cual decidimos revisar este manual y comprender que es lo que se propone y cómo es que debería ser la estructura del espacio público. Para comprender mejor el contexto consideramos vital rescatar algunos datos sobre discapacidad en la Ciudad de México. Siendo que el total de personas con algún tipo de discapacidad es de 493,589 personas, lo que representa el 5,4% de la población total de la Ciudad de México, otro aspecto a retomar es que existen 370,714 personas con limitación en la actividad para caminar o moverse (INEGI, 2020). Por otra parte también es importante como es que se propone al espacio público en dicho manual, por tanto se comprende al espacio público como: “Área delimitada por construcciones o por elementos naturales, que permite la circulación peatonal y vehicular, así como la recreación y reunión de los habitantes, tales como, calles, plazas, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques, parques públicos y demás de naturaleza análoga.” (SEDUVI, 2016, p. 13)

Propone las “rutas accesibles”, las cuales deben permitir el acceso y uso de toda área común. Por tanto, se compondrá de elementos que se van conectando entre sí para hacer uso de los espacios (SEDUVI, 2016). Entre estos elementos encontramos banquetas, cruces peatonales, calles peatonales, pasos a desnivel, andaderos, senderos y rampas. Por ende, el ancho de las banquetas dependerá del flujo de personas de la zona, el cual puede variar de 120, 150 o 200 cm. En el caso de las banquetas inferiores a los 150 cm de ancho, estas deberán permitir

que las personas usuarias de silla de ruedas cambien de sentido en los extremos, en intervalos no mayores a los 30 metros. En cuanto a las pendientes la longitudinal no debe ser mayor al 4%, mientras que la transversal debe ser máximo de 2% para favorecer el drenaje pluvial.

Los materiales de superficie deben permitir el desplazamiento de las personas usuarias de sillas de ruedas, así como de personas con muletas o bastón en condiciones de superficie seca y húmeda. El acabado de las superficies debe ser firme, continuo, nivelado y antideslizante.

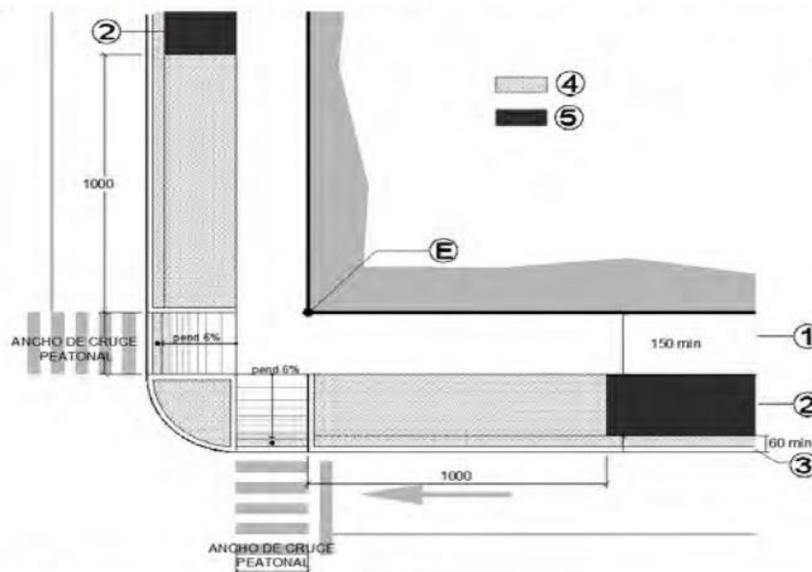
Tenemos que aclarar que las banquetas están constituidas de cuatro franjas: la de circulación peatonal, la de mobiliario urbano y vegetación, la de guarnición y la de fachada. Lo mínimo con lo que se debería contar es con la franja de circulación peatonal y la de guarnición, mientras que las demás franjas se irán agregando en función del uso y volumen peatonal del entorno urbano.

En lo que respecta al mobiliario, en banquetas inferiores a los 120 cm de ancho no se deberá colocar mobiliario, exceptuando el alumbrado público, señalización vial y nomenclatura.

Para esto tenemos que la franja de circulación peatonal, como ya lo mencionamos, debe tener un ancho mínimo de 150 cm, mientras que las banquetas ya existentes deberán ser de 120 cm mínimo. “En caso de que la franja peatonal sea compartida o adyacente con la vehicular al mismo nivel, se debe delimitar y diferenciar el límite de la banqueta mediante el cambio de textura en pavimento, color de contraste y alineamiento de elementos de protección al

peatón, tales como bolardos” (SEDUVI, 2016, p.72). En el caso de las franjas de guarnición estas deben ser construcciones independientes, donde su altura debe estar entre los 15 y 18 cm con respecto al arroyo vehicular, mientras que su ancho debe ser mínimo de 15 cm.

En lo que respecta a los cruces peatonales estos pueden ser en las esquinas o en medio de las cuadras, todo esto dependiendo de las necesidades de la movilidad en la zona y del trazado de las calles, donde como principal factor tendríamos el largo de estas. Para realizar un buen cruce se debe considerar la “ruta natural del peatón” y para determinar esto se requiere hacer un estudio de movilidad en la zona. El cruce deberá cumplir con ciertas características como lo son el Área de aproximación, la franja de advertencia táctil, guarnición de color contraste y la marca de cruce peatonal.



Planta: cruce peatonal en esquina con rampas rectas.

Figura 2. Cruce con rampas. Espacio público ideal de acuerdo con el manual
Fuente: Seduvi, 2016, p. 75

1.2.3.2 Guía Práctica de Accesibilidad (Bogotá)

En este caso decidimos revisar el manual de la ciudad de Bogotá en Colombia, ya que al ser una ciudad latinoamericana la cual también tiene una gran cantidad de habitantes (7.181 millones), además de ser la capital de su país. Para todo esto decidimos rescatar de igual manera que con el manual de la Ciudad de México algunos datos referentes a la discapacidad. Tenemos que en la ciudad de Bogotá hay 227,450 personas con discapacidad (Secretaría de Salud, 2023) Hablando concretamente de la dificultad para caminar y moverse existen 140,823 personas. En este caso no viene un definición estricta del espacio público, pero nos hacen entenderlo como un escenario en el cual la ciudadanía ejerce sus derechos y por este motivo es por el cual es de gran importancia que este espacio sea diseñado bajo la visión del diseño universal.

Si bien es llamada guía y es más breve, también podemos rescatar la manera en que se proponen la estructuración de las banquetas y los cruces. Donde se proponen dos barreras más, además de las físicas, como los son las actitudinales, las cuales son “conductas, palabras, frases, sentimientos, preconcepciones, estigmas, que impiden u obstaculizan el acceso en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad a los espacios, objetos, servicios y en general a las posibilidades que ofrece la sociedad.” (Consejo Distrital de Discapacidad, 2019, p. 23). Mientras que las comunicativas serán aquellos obstáculos que dificultan el acceso a la información, siendo que estos dificultarían la interacción comunicativa.

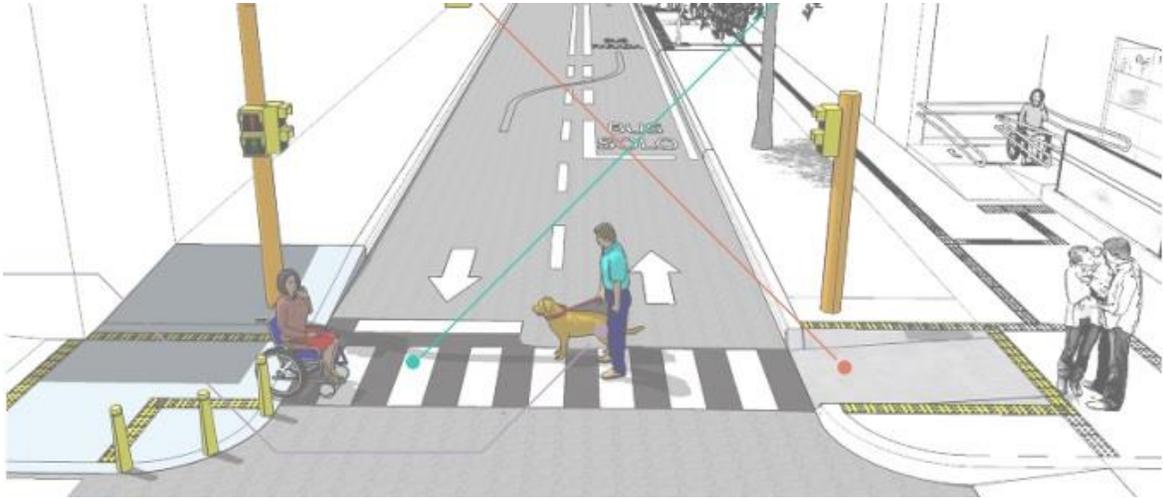
Por tanto, podemos rescatar que los andenes locales, deben contar con un espacio de 1.20 metros de libre a lo ancho (120 cm) para la circulación peatonal. Por otra parte, también se deben evitar ubicar los “sumideros”¹ en las zonas de vados, rampas, cebras y pasos peatonales. En cuanto a las barreras actitudinales se debe evitar obstruir la circulación de las personas con objetos, vehículos o ventas ambulantes. En conclusión, los andenes peatonales “deben ser amplios, de superficies continuas, homogéneas y con puntos de cruce que incluyan vados² de manera que la infraestructura peatonal quede completamente conectada de manera accesible” (Secretaría Distrital de Discapacidad, 2019, p. 8).

Se comenta que las esquinas deben contar con rampas, las cuales deben estar hechas de material y diseño antideslizante. Para tener esquinas seguras en cuanto a lo comunicativo se debe hacer uso adecuado de la semaforización sonora, para orientar y permitir el cruce seguro de los peatones. Para esto, las intersecciones peatonales deben estar protegidas, conformados por sistemas de vados y señalización que permita el uso seguro.

En lo que respecta a los pasos seguros, estos deben garantizar el ascenso y descenso de las personas mediante vados amplios y racionalizando el mobiliario urbano, permitiendo la maniobra de personas usuarias de sillas de ruedas. En cuanto a lo comunicativo se debe hacer un uso efectivo de la señalización vial, con esto nos referimos a las cebras y semáforos sonoros.

¹ Rejilla que se pone en la boca del desagüe

² Modificación de la acera mediante planos inclinados que permita salvar la diferencia de nivel entre calzada y acera (Secretaría Distrital de Discapacidad, 2019, p. 24).



*Figura 3. Espacio público ideal con respecto al manual (Bogotá)
Fuente: Secretaría Distrital de Discapacidad, 2019, p. 10)*

1.2.3.3 Manual de Accesibilidad Para Espacios Públicos Urbanizados del Ayuntamiento de Madrid

Por último, decidimos recurrir al manual de Madrid. La razón es porque al igual que la guía y el manual, es una capital, pero en este caso europea hispanoparlante. El punto fue observar si hay diferencias entre la perspectiva de la accesibilidad en América Latina y Europa. Nuevamente consideramos muy importante rescatar algunos datos con respecto a la discapacidad en esta ciudad, esto con la finalidad de comprender el por qué la importancia con respecto a la atención en temáticas de accesibilidad. De acuerdo con datos de la página de la página Comunidad de Madrid (2023) reportan que para el año de 2022 había 405,333 habitantes con una discapacidad, de los cuales 222,148 contaban con discapacidad física, lo que representa el 54.81% del total de las personas con discapacidad. En este caso al igual que la guía de Bogotá, no contaremos con una definición directa de lo que ellos conciben como espacio público, pero no es

propuesto de la siguiente manera: “el espacio público es un recurso escaso y muy demandado, que debe ser correctamente gestionado para que todos los agentes que en él concurren puedan desenvolverse en condiciones de seguridad y accesibilidad.” (Desarrollo Urbano Sostenible, 2016, p. 20).

En este manual se nos proponen los Itinerarios Peatonales Accesibles (IPA), los cuales serán las partes del área peatonal destinada específicamente al tránsito de personas. Por tanto, un IPA serán aquellos que garanticen el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Un IPA debe contemplar lo siguiente:

- Composición de la vía pública
- Dimensiones, tanto de anchura como de altura
- Pendientes máximas longitudinales y transversales
- Pavimentos Empleados
- Condición de iluminación (esta última siendo abordada solo por este manual)

En lo que respecta a la “Composición de la vía pública” se propone al espacio público como un recurso muy escaso y demandado. Por lo tanto, debe ser gestionado correctamente para que todos puedan hacer uso de este en condiciones igualdad, seguridad y accesibilidad. Para esto se distinguen dos tipos principales de espacio público, los de estancialidad y los de movilidad.

Al igual que el resto de los manuales se tienen bandas de usos diferenciados o franjas como se llaman en el manual de la Ciudad de México. En donde la banda

peatonal será adyacente a la línea de la fachada, mientras que el mobiliario urbano será paralelo a la calzada. Para esto, las bandas más frecuentes serán: Itinerario Peatonal Accesible, Mobiliario Urbano y de Circulación. Se hace mención el uso de la diferenciación de bandas mediante el cambio de colores y texturas entre estos.

En cuanto a las dimensiones de la IPA, la característica más importante será la de contar con una banda libre para el paso, la cual deberá tener unas dimensiones de 180 cm de ancho para circulación y 220 cm de altura libre de obstáculos. Difiriendo con el manual de la Ciudad de México, que propone un mínimo de 200, 150 o 120 centímetros en zonas urbanas ya establecidas. “La anchura adecuada de un itinerario peatonal accesible vendrá determinada de una parte, por la dimensión mínima de paso que establece la normativa y de otra con el aforo de peatones de la vía. Considerándose 180cm la anchura libre de paso del carril” (Desarrollo Urbano Sostenible, 2016, p. 23).

En lo que respecta a la pendiente, se tendrán dos medidas, una para la pendiente longitudinal, la cual deberá ser máximo de 6%. Mientras que la transversal deberá limitarse al 2% para favorecer al drenaje superficial.

Los pavimentos del IPA, y es que la elección será muy importante, ya que a partir de estos y sus características se facilitará o complicará la circulación de los usuarios por el espacio público. Si estos son bien elegidos y colocados se podrá facilitar la autonomía de las personas, su seguridad y su comodidad al desplazarse. Otro aspecto muy importante es que el buen uso de estos también puede facilitar el desplazamiento a las personas con discapacidad visual o

intelectual, mediante el uso de diversas texturas y colores contrastantes. “Para esto se emplearán pavimentos continuos, sin resaltes, duros, estables y antideslizantes en seco y mojado” (Desarrollo Urbano Sostenible, 2016, p. 25).

Hay algo que este manual considera que los otros no, y esto es la iluminación. Este apartado es muy relevante, interesante y de vital importancia, ya que el hecho de tener una buena visión del espacio público tanto de día como de noche se me hace algo esencial, si bien no se ponen medidas de a que distancia deberían encontrarse los postes de luz si se ponen las condiciones que esta iluminación debería aportar. Se propone que “el IPA dispondrá de una iluminación uniforme en todo su recorrido, la que permitirá a los usuarios de las vías y espacios públicos una percepción visual correcta de los mismos. Cabe destacar que esta iluminación debe ser reforzada en los puntos de cruce e interacción con vehículos. ” (Desarrollo Urbano Sostenible, 2016, p. 25) De esto recalco lo de reforzar la iluminación en puntos de cruce, ya que esto brindará mayor seguridad a los peatones, también teniendo una iluminación uniforme se podrían distinguir las anomalías de las banquetas (tipo baches o levantamientos debido a las raíces) lo que reduciría los accidentes al circular por estos espacios.

En este manual se mencionan las “Plataformas Únicas”, las cuales se presentan cuando la morfología de las calles no pueda presentar una separación entre la vía de los automóviles y de los peatones. En estas situaciones se optaría por la plataforma única, este se refiere a que la vía peatonal y la de los automóviles estará al mismo nivel, en donde por su puesto el peatón tendría la prioridad. Lo que hay que destacar de este tipo de estructura es que, si bien puede favorecer a

las personas con dificultades de movilidad, ya que no hay que estar subiendo y bajando baquetas; para las personas con discapacidad visual o intelectual pueden generar complicaciones. Este tipo de estructura se menciona en el “Manual de la Ciudad de México”, igual podríamos optar por bolardos y losetas podotáctiles³ o un cambio de textura en el pavimento para indicar un “cambio de uso”.



Figura 4. Espacio público idóneo con respecto al manual (Madrid)
Fuente: Desarrollo Urbano Sostenible, 2016, p. 21

1.2.3.4 Interpretación y constantes en los manuales

Una vez revisados los tres manuales, podríamos darnos una idea de los principales elementos que deben componer al espacio público con la intención que este sea más inclusivo y que las personas con distintas capacidades puedan hacer uso de este sin complicaciones, con seguridad y sin que su autonomía se quede en duda debido al no poder llevar a cabo su vida de manera normal.

Podemos decir que el espacio público más idóneo con respecto a los manuales sería aquel donde los espacios para la circulación peatonal permitan el

³ Superficie con textura para ayudar a las personas con discapacidad visual a reconocer el entorno

desplazamiento de las personas, yendo desde lo mínimo que deberían ser los 120 cm y lo óptimo rondaría entre los 180 y 200 cm, ya que esto permitiría la maniobrabilidad de personas usuarias de sillas de ruedas para cambiar de sentido. Aquí rescatamos lo propuesto por el Manual de la Ciudad de México y es que en banquetas inferiores a los 150 cm de ancho estas deberán permitir que los usuarios de sillas de ruedas cambien de sentido en los extremos en intervalos no mayores a los 30 metros.

Mientras que al hablar de la pendiente tenemos que el Manual de la Ciudad México propone que la pendiente longitudinal debe no ser mayor al 4%, mientras que transversalmente debe de ser de un máximo del 2% para favorecer al drenaje pluvial. En el Manual de Madrid la pendiente longitudinal deberá ser máximo del 6% y la transversal limitarse al 2%. Tenemos una similitud en la medida transversal y por otra parte la longitudinal podría rondar entre el 4 y 6% como máximo.

En lo que respecta a las características y materiales de los pavimentos tenemos bastantes similitudes entre los manuales, y es que proponen que los pavimentos deberán ser “continuos, sin resaltes, duros, estables, antideslizantes en seco y mojado y nivelados.” Este se me hace un aspecto muy importante que a veces suele pasar por alto, y es que el hecho de contar con un buen uso de los materiales puede facilitar el uso del espacio por parte de las personas usuarias de sillas de ruedas, así como las de bastones, muletas, etc. También si rescatamos parte de lo propuesto por el Manual de Madrid ese uso de diversas texturas y

colores puede ser más comunicativo para las personas con discapacidad visual e intelectual.

Tanto el Manual de la Ciudad de México como el de Madrid rescatan la franja peatonal adyacente con la vía vehicular o la plataforma única, caso que si llegamos a tener presente en San Juan Tlihuaca. Al tener esta situación el peatón debería tener la prioridad de circulación y se debe delimitar o diferenciar el límite de la banqueta mediante el cambio de textura, color contrastante y protección al peatón como los bolardos.

En cuanto a los cruces peatonales, estos deberán considerar la ruta natural del peatón y los cruces deben cumplir con un área de aproximación, franja de advertencia táctil, guarnición de color contraste y la marca de cruce peatonal. Se debe contar con vados amplios, con rampas y un buen uso de mobiliario urbano, refiriéndonos a los semáforos para lograr cruces más seguros.

También debemos contar con espacios bien iluminados, con una iluminación continua y uniforme, donde se destaquen los puntos de cruce e interacción con los vehículos, todo esto para tener seguridad al circular por las noches.

Lo propuesto por la guía de Bogotá es que el espacio público debe ser comunicativo para todos, y con esto me refiero a que se requiere un buen uso del mobiliario urbano, así como el uso de diversas texturas y colores contrastes para que todos tengan la posibilidad de circular por este recurso sin poner en juego su seguridad, su autonomía y sus derechos.

Figura 5. “Comparación de manuales de movilidad”

Manual	Ancho Banquetas	Pendiente	Materiales Pavimentos	Otros*
Manual de Ciudad de México	De 120 a 200 cm de ancho.	Longitudinal no mayor a 4% transversal máxima de 2%	Materiales antideslizantes, firmes, continuos y nivelados.	Los cruces peatonales deberán contar con área de aproximación, marca de cruce peatonal y guarnición de color contraste.
Manual de Bogotá	Deben contar con 120 cm libre para la circulación.		Los materiales y diseño deben ser antideslizantes.	Aquí se nos proponen dos barreras más allá de las físicas, las actitudinales y comunicativas.
Manual de Madrid	Se proponen 180 cm de ancho para circulación.	Longitudinal máximo de 6% y transversal no mayor al 2%	Se emplearán pavimentos continuos, sin resaltes, duro, estables y antideslizantes en seco y húmedo.	Aquí se considera a la iluminación como algo esencial para circular tanto de día como de noche. Siendo que esta debe reforzarse en los puntos de interacción con vehículos.

Elaboración propia. **Otros*** nos referimos a puntos que se tocaron con mayor amplitud o únicamente en los manuales.

1.3 La importancia de un espacio público accesible

En los apartados anteriores se realizó una revisión de las características tanto teóricas como técnicas del espacio público, a continuación se busca el análisis respecto a ¿por qué es importante el espacio público? Y ¿por qué es importante tener un espacio que contemple las diversas condiciones de las personas? El espacio público es un recurso, el cual todos tendríamos derecho a usar, pero debido a las condiciones en que llega a encontrarse puede ser difícil acceder y hacer uso de este espacio para personas con movilidad reducida o personas con discapacidad motriz.

Hay que tener en cuenta que el espacio público tiene dos principales usos o tipos, los de estancialidad y los de movilidad. Pero ¿por qué hacemos uso de este espacio público? En primera instancia es que es el conector entre nuestro hogar y nuestro destino, ya sea trabajo, o escuela o cualquier otra actividad. La otra es que el espacio público ha sido considerado como un espacio con funciones culturales, recreativas y sociales. De todo esto deriva la importancia del espacio público y es que básicamente forma parte de nuestro día a día, ya sea por cumplir con nuestras obligaciones o tan solo por pasar el rato, como ir a un parque y disfrutar de este o ir a las plazas comerciales, entre otras actividades.

Por tanto, sería importante tener un espacio público el cual permita a todos los usuarios independientemente de sus condiciones llegar a sus destinos, ya sea por sus obligaciones laborales o educativas o simplemente por la necesidad de ir a un lugar para el disfrute. Lo que es fundamental aquí, es que la universalidad no se limite únicamente en el espacio público, si no que al llegar a su destino también se

cuenta con esta accesibilidad, ya que en dichos destinos también se requiere de cierta movilidad como lo puede ser en las plazas comerciales, en los mercados o en las escuelas.

Para que exista esta “accesibilidad universal” en el espacio público no pedimos que haya rampas peatonales por todos lados y que existan las dotaciones que se hacen en este espacio, solo por cumplir lo que se propone normativamente, si no que se contemplen las necesidades de los usuarios en espacios concretos, los más concurridos y los que otorguen servicios, que no sea moverse por moverse, si no que la accesibilidad se encuentre en función de los espacios que en verdad requieren esta atención y que no se limite a las calles. Que realmente se hable de un espacio público como elemento de la cohesión social.

Hay que comprender que la desigualdad no únicamente es referente a lo económico, sino hay que entenderla como la diferenciación de oportunidades. Podemos verlo desde el aspecto económico hasta el social. En el caso de lo urbano, se hace referencia a que existen diversos tipos de desigualdades en este espacio. Como hemos visto con anterioridad cuando nos referimos a personas con discapacidad y espacio público hablamos de desigualdad. Esto debido a la falta condiciones, véase como falta de infraestructura y presencia de barreras tales como las físicas, actitudinales, políticas, entre otras. La condición actual del espacio público es una limitante para la participación de las personas con movilidad reducida, ya que no existe un medio seguro que les permita desplazarse, ya que como hemos visto toda movilidad es con un sentido, por lo que si a las personas con movilidad reducida y con discapacidad se les presentan

dificultades al momento de desplazarse, se les está negando de cierta forma el hacer uso de lo que la ciudad otorga, lo que se traduce en una condición de desigualdad.

Capítulo 2 Determinación de barreras en el espacio público

En este capítulo vamos a abordar el tema de las barreras y cómo es que estas afectan la participación y la forma en que llevan a cabo sus actividades las personas con discapacidad.

En primer instancia definiremos lo que son las barreras de acuerdo con lo establecido por diversas instituciones y especialistas como lo pueden ser el “Consejo Distrital de Discapacidad de Bogotá” (CCDB), el “Centro Para el Control y Prevención de Enfermedades” (CDC) de Estados Unidos, la “ONU”, entre otras.

Una vez comprendido lo que son las barreras y los diferentes tipos que existe. Pasaremos a hablar concretamente sobre cuáles son las barreras que afectan a la movilidad, en concreto nos enfocaremos en las barreras físicas y actitudinales, ya que consideramos que son las más perceptibles al momento de recorrer las colonias de estudio. Por otra parte, también mencionaremos las barreras políticas y las barreras generadas a partir del modelo de movilidad automotriz. La razón de trabajar estos cuatro puntos juntos es que consideramos que estas barreras están asociadas entre sí, con esto nos referimos que la conjunción de estas genera una gran barrera para la movilidad. Con respecto a las barreras comunicativas consideremos que no son tan abordables en nuestro caso de estudio, ya que suelen estar más asociadas con las discapacidades no motrices.

Posterior a esto retomamos el texto de Serrano, et al (2013) titulado “Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad”, ya que en este encontramos las dos barreras que estaremos trabajando en esta

investigación, además que el trabajo de Serrano, et al., aborda cómo es que estas barreras afectan a las personas con discapacidad en diversos ambientes y actividades. Es por esto por lo que decidimos titular este apartado como “Barreras en el día a día”.

Por último, y como cierre de este capítulo hablaremos de las condiciones de las personas con movilidad reducida ante la presencia de barreras en el espacio público. Con esto queremos llegar a cómo es que las barreras son una complicación para las personas con movilidad reducida y cómo es que debido a estas deben condicionar su forma de llevar a cabo sus vidas y sus actividades.

2.1 ¿Qué son las barreras? ¿Cuáles barreras existen?

Antes de adentrarnos en el tema de las barreras y cómo es que estas afectan a las personas con discapacidad y movilidad reducida, consideramos de vital importancia el hecho de definir lo que son las barreras. Para esto se recuperaron definiciones propuestas por diversas instituciones. En este caso comenzaremos con la definición de la ONU en la Convención Sobre Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad “las barreras son elementos con los que se interactúa, ya sean actitudinales o del entorno que evitan la participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.” (ONU, 2006, p. 1) Siendo que estas barreras vulneran los derechos de las personas con discapacidad en todo el mundo.

El Consejo Distrital de Discapacidad de Bogotá (2019, p. 23) define a las barreras como “cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los derechos

de las personas con algún tipo de discapacidad”, por otra parte, el Consejo de Acceso a la Justicia de Argentina (2022, s/p) define a las barreras como “obstáculos que impiden el ejercicio de los derechos de las personas. Donde podemos encontrar barreras físicas y culturales. Siendo que estas barreras impiden la inclusión de las personas con discapacidad.” Mientras que el Instituto Guttman de Barcelona (2022, s/p) en su proyecto “Participa” nos proponen a las barreras como “Factores en el entorno de una persona que limitan el funcionamiento y generan discapacidad: que el ambiente físico sea inaccesible, la falta de tecnología asistencial adecuada, las actitudes negativas de la población con respecto a la discapacidad, y también la falta de servicios, sistemas y políticas adecuadas.” La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México define a las barreras como “aquellos obstáculos que dificultan entorpecen o impiden a las personas con discapacidad, su libre desplazamiento en lugares públicos o privados, interiores o exteriores, así como el uso y disfrute de los servicios comunitarios.” (SEDUVI, 2016, p. 11)

Serrano *et al* (2013, p.42) las definen como “factores que obstaculizan la participación y el desarrollo de las personas, ya que tienen un impacto directo, tanto en el funcionamiento de los órganos y las estructuras corporales, como en la realización de las actividades de la vida diaria y en el desempeño social” y es que la existencia de las barreras generan restricciones en cómo es que una persona con discapacidad lleva a cabo su vida y como es que se limita su involucramiento en actividades vitales y sociales.

Por otra parte, Valega (2016, p.9) nos dice que “la discapacidad surge de la interacción entre la funcionalidad diversa de una persona (física, sensorial, psicosocial y/o intelectual) y una barrera del entorno (física, arquitectónica, actitudinal, normativa), y es que es la barrera la que impide que la persona se desenvuelva plenamente en la sociedad”.

Como ya lo mencionamos anteriormente existen diversos tipos de barreras y como proponen dichas definiciones podemos observar que las barreras van más allá de la infraestructura y de lo urbano, siendo que podemos entrar en lo político, educativo o laboral. Razón por la cual es necesario entender a estas barreras como algo que puede provocar la misma población y también la mala gestión por parte del Estado.

Las barreras se presentan en varios ámbitos y actividades de la vida diaria y estas dificultan la interacción de las personas con el entorno y los principales impactos que generan estas barreras son la desigualdad de oportunidades y la discriminación. Hay que aclarar existen diversos tipos de barreras y estas pueden variar de acuerdo con las instituciones. En este caso el CCDB (2019) nos proponen tres tipos de barreras en su “Guía Práctica de Accesibilidad” estas tres serán:

a) Actitudinales: “Aquellas conductas, palabras, frases, sentimientos, preconcepciones, estigmas, que impiden u obstaculizan el acceso en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad 2 a los espacios, objetos, servicios y en general a las posibilidades que ofrece la sociedad” (CCDB, 2019, p. 23)

b) Comunicativas: “aquellos obstáculos que impiden o dificultan el acceso a la información, a la consulta, al conocimiento y en general, el desarrollo en condiciones de igualdad del proceso comunicativo de las personas con discapacidad a través de cualquier medio o modo de comunicación, incluidas las dificultades en la interacción comunicativa de las personas.” (CCDB, 2019, p. 23)

c) Física: “Aquellos obstáculos materiales, tangibles o contruidos que impiden o dificultan el acceso y el uso de espacios, objetos y servicios de carácter público y privado.” (CCDB, 2019, p. 23)

Por otra parte, el CDC nos proponen siete tipos de barreras las cuales impiden la participación. En este apartado nos hacen mención que estos obstáculos (también mencionados como barreras) pueden estar presentes para toda la población, pero que en el caso de personas con discapacidad pueden ser más frecuentes y tener un mayor impacto en sus vidas, ante todo esto pasamos a citar las barreras que ellos identifican:

a) Barreras de actitud: “Las barreras de actitud son las más básicas y contribuyen a otras barreras. Por ejemplo, algunas personas pueden no ser conscientes de que las dificultades para llegar o entrar a un lugar pueden limitar la participación de una persona con una discapacidad en las actividades comunes y de la vida cotidiana.” (CDC, 2020, s/p)

b) Barreras de comunicación: “Las barreras de comunicación son las que experimentan las personas que tienen discapacidades que afectan la audición, el habla, la lectura, la escritura o el entendimiento, y que usan maneras de

comunicarse diferentes a las utilizadas por quienes no tienen estas discapacidades.” (CDC, 2020, s/p)

c) Barreras físicas: “Las barreras físicas son obstáculos estructurales en entornos naturales o hechos por el hombre, los cuales impiden o bloquean la movilidad (desplazamiento por el entorno) o el acceso.” (CDC, 2020, s/p)

d) Barreras políticas: “Las barreras políticas con frecuencia están ligadas a la falta de concientización o a no hacer cumplir las leyes y regulaciones existentes que exigen que los programas y las actividades sean accesibles para las personas con discapacidades.” (CDC, 2020, s/p)

e) Barreras programáticas: “Las barreras programáticas limitan la prestación eficaz de un programa de salud pública o atención médica a personas con diferentes tipos de deficiencias.” (CDC, 2020, s/p)

f) Barreras sociales: “Las barreras sociales tienen que ver con las condiciones en que las personas nacen, crecen, viven, aprenden, trabajan y envejecen —o con los determinantes sociales de la salud— que pueden contribuir a reducir el funcionamiento entre las personas con discapacidades.” (CDC, 2020, s/p)

g) Barreras de transporte: “Las barreras de transporte se deben a la falta de transporte adecuado que interfiere con la capacidad de una persona de ser independiente y de funcionar en sociedad.” (CDC, 2020, s/p)

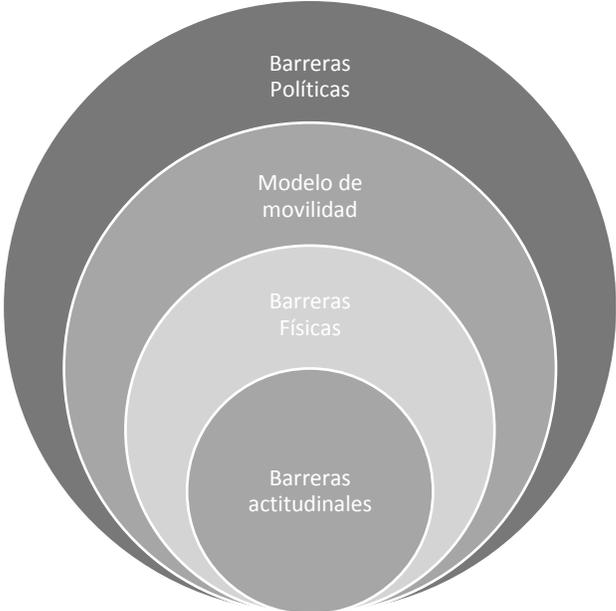
2.2 Los tipos de barreras que afectan la movilidad

Para nuestro caso de estudio el cual tiene un enfoque en la movilidad peatonal de las personas con discapacidad y movilidad reducida, no vemos óptimo el hecho de

trabajar todas las barreras propuestas. En este caso nos enfocaremos únicamente en aquellas que afectan la movilidad, como lo pueden ser las físicas, actitudinales, políticas y las producidas a partir de la proliferación del automóvil en esta ciudad.

Tenemos el caso de que no se contemplan las necesidades de las personas con discapacidad, con esto estamos refiriéndonos a la movilidad, la cual es una movilidad con sentido para el trabajo, escuela, salud o simplemente recreación. Esta falta de “infraestructura” y “condiciones” es la que genera una segregación, ya que las personas tenderán a limitar sus interacciones con los espacios públicos y mientras que en el transporte al no ser del todo accesible aquellas personas que cuenten con los medios podrán optar por alternativas privadas y más costosas. En este caso estaremos haciendo énfasis en las barreras que afectan a la movilidad, por tanto, proponemos el siguiente esquema:

Figura 6. Esquema de barreras que afectan la movilidad



Fuente: Elaboración propia

En el anterior esquema exponemos la jerarquía en que las barreras afectan la movilidad de las personas con discapacidad motriz, donde como principal problema vemos a las políticas y es que si fuesen bien implementadas las otras barreras serían inexistentes o menos impactantes de lo que son y como lo hemos visto las políticas tanto a nivel estatal como a nivel alcaldía proponen un espacio público el cual pueda ser disfrutado por todos, pero este no puede ser disfrutado correctamente por las personas con discapacidad o movilidad reducida debido a las otras barreras que existen por el poco cumplimiento de la política y la mala aplicación de estas. Y es que el CDC (2020) nos proponen las barreras políticas. Lo cual nos demuestra que si bien las leyes existen estas no son cumplidas del todo por los gobernantes y en parte por los ciudadanos, esto principalmente es reflejado por la apropiación de los espacios públicos, como lo puede ser por parte de los restaurantes y su invasión de las banquetas, la extensión de la vivienda (extender cocheras), subir automóviles a las banquetas, y por la venta ambulante, estas son algunas problemáticas que si bien se reflejan como barreras físicas, también son barreras políticas, ya que no se está sancionando estas apropiaciones.

2.2.1 Las barreras físicas y actitudinales

Consideramos muy importante dedicar un apartado a estas dos barreras ya que parecen ser las más perceptibles a la hora de llevar a cabo recorridos por la ciudad y las colonias, aunado a esto tenemos que estas dos barreras son las que se abordan en nuestro análisis, esto debido a que son las más fáciles de encontrar y de cierta forma medir al momento de llevar a cabo el trabajo de campo.

En el caso de las barreras físicas la “Ley para la integridad de las personas con discapacidad del Distrito Federal” (Gaceta Oficial del Distrito Federal,2010, p.3) las define como “todos aquellos obstáculos que dificultan, entorpecen o impiden a las personas con discapacidad, su libre desplazamiento en lugares públicos o privados, interiores o exteriores, así como el uso y disfrute de los servicios comunitarios” Este caso es el más visible y podemos proponerlo como la falta de infraestructura o mantenimiento del espacio público, por lo que puede generar una reducción de la accesibilidad y por tanto movilidad de las personas en este, por lo que tratarán de buscar alternativas o lidiar con obstáculos en sus caminos, como lo pueden ser banquetas en mal estado, esquinas sin rampas para sillas de ruedas, discontinuidad de las superficies, entre otras.

Mientras que las actitudinales dicha ley las propone como “Las actitudes de rechazo, indiferencia o discriminación hacia las personas con discapacidad, debido a los prejuicios, por parte de los integrantes de la sociedad, que impiden su inclusión y participación en la comunidad, desconociendo sus derechos y libertades fundamentales” (Gaceta Oficial del Distrito Federal,2010, p.3) Pero en este caso siento que la definición queda un poco incompleta, para eso nos apoyaremos en la que propone la G.U.I.P.A (Consejo Distrital de Discapacidad, 2019, p. 23) “Aquellas conductas, palabras, frases, sentimientos, preconcepciones, estigmas, que impiden u obstaculizan el acceso en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad a los espacios, objetos, servicios y en general a las posibilidades que ofrece la sociedad.” Bien ambas definiciones parecen similares, pero esta última toma en cuenta a los espacios, por tanto,

encaja más para nuestro interés, ya que ese obstáculo que impide el acceso a los espacios está muy de la mano con la movilidad. Esta barrera podemos vincularla con la apropiación del espacio por parte de las demás personas, como lo pueden ser los puestos de la calle mal planeados, la apropiación de las banquetas por parte de los automóviles, entre otros aspectos. Si bien podríamos pensar que son físicas, el hecho de que sea decisión de las personas hacerlo (sin querer afectar directamente) es un hecho que lo vuelve actitudinal.

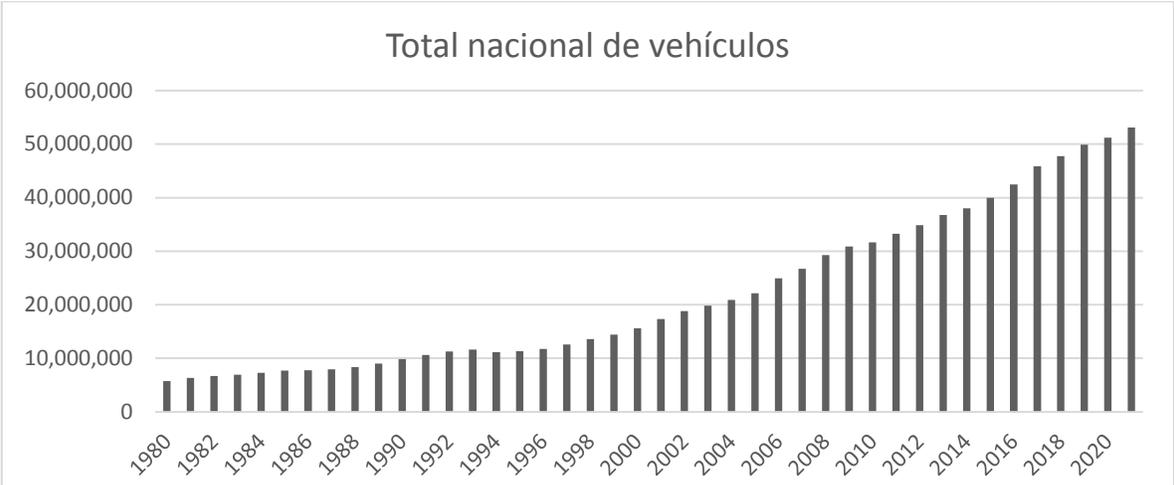
2.2.2 El modelo de movilidad como una gran barrera

La siguiente gran barrera que tenemos es el modelo de movilidad instaurado ya hace unos años, un modelo enfocado en la movilidad automotriz en el cual se dio preferencia al desarrollo y estructura en función de los autos, dejando a un lado la importancia de la movilidad peatonal. Y es que los autos han estado en México desde principios del siglo XX y fueron introducidos para la movilidad privada. Los de carga fueron adaptados para el transporte de personas, en este caso los camiones o autobuses. Las rutas de camiones generaron la expansión de la ciudad misma, pero a mayor expansión de la ciudad mayor será el tiempo de traslado. La ventaja de los camiones es que estos no necesitaban una infraestructura específica, por lo que se convirtieron en el principal modo de transporte por varias décadas más (Alcantar, E. 2018, p.27).

A mediados de los 50 se comenzó a incrementar la flota vehicular derivado del buen momento económico que atravesaba el país. Donde las clases medias tenían un mejor poder adquisitivo. Alcantar (2018, p.28) menciona que a inicios de 1950 había 72,189 unidades en la Ciudad de México y a finales de esta misma

década se contaba con 234,638 unidades. Dicha tendencia no ha parado en nuestros días, ya que de acuerdo con la tabla de INEGI “Total nacional de vehículos” vemos que sigue siendo creciente.

Figura 7. Total Nacional de Vehículos



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2022

Medina (2012, p.11) señala que “la motorización en México es más alta que la vivida en países desarrollados en décadas pasadas y se alcanzarán niveles de saturación iguales a los de los países desarrollados con menos ingresos per cápita”. Si bien Tzanetatos (2018, p.70) menciona que “en 2017 bajaron las ventas de automóviles nuevos [...] la reducción de las ventas no significa que en el corto o mediano plazo la flota vehicular, aunque sea más vieja, no siga aumentando” y esto podría estar en función de la importación de autos usados provenientes de otros países.

¿Por qué sigue creciendo la flota vehicular en México? Un aspecto muy importante es el crecimiento de la ciudad, ya que a mayor expansión es mayor el tiempo de traslado. Al tener un auto podemos ver una reducción del tiempo de traslado a

comparación de los transportes colectivos, entre otros factores tenemos la oferta de infraestructura y el desarrollo urbano enfocado en el uso del automóvil.

Algo que es bien sabido son los impactos negativos que genera una alta flota vehicular como la tenemos en la Ciudad de México. Entre estos impactos tenemos ambientales, económicos, urbanos y sociales. Lo que nos corresponde a nosotros es referirnos al impacto social que genera este modelo de movilidad para los peatones y podemos hacer referencia a lo propuesto por Medina (2012, p.16) “más calles y estacionamientos generan más tránsito” y es que por tantas facilidades que otorga un automóvil y falta de atención a los demás medios es que la gente opta por moverse en los autos y con la creciente presencia de automóviles es que se generan más embotellamientos en la ciudad y la idea más constante es incrementar la oferta vial y lo podemos ver en adaptaciones de bajo puentes, segundos pisos, calles nuevas y vías rápidas lo que da como resultado el fenómeno del “tráfico inducido”⁴.

Por lo que cada vez es más constante observar grandes avenidas, en donde el principal parche para que una persona pueda cruzar del otro lado son los “puentes peatonales” y se generan grandes discusiones, ya que la estructura de estos no es la óptima para que una persona con movilidad reducida pueda cruzar. Si bien otra opción podría ser cruzar en la esquina con el alto y el cruce peatonal, los tiempos que se manejan para cruzar no llegan a ser los adecuados para todas las personas, además que es un riesgo ya que por las velocidades que se manejan en

⁴ Aumento de tráfico que surge mediante el incremento de oferta vial

estas avenidas suelen pasarse los altos lo que generan un peligro constante a los peatones.

Al punto que queremos llegar es que la movilidad está pensada en gran parte al automóvil, debido a todas las facilidades y comodidades que este medio trae consigo, pero algo que no se contempla es que este mismo medio puede generar diversas barreras además de las ya mencionadas como las actitudinales donde un conductor puede estacionarse encima de la banqueta u obstruir las rampas y por otra parte las políticas ante estas obstrucciones existen, pero las autoridades parecen hacer caso omiso y algo evidente en nuestro caso de estudio es que se prefirió dar infraestructura al automóvil que al peatón, refiriéndonos al espacio que se le otorga a estos medios, que el paisaje urbano se modificó y está en función de la movilidad automotriz.

A partir de la motorización de la ciudad se dejó en un plano secundario a la movilidad peatonal. Lo que significó un cambio estructural de las colonias. Un claro ejemplo lo tenemos en San Juan Tlihuaca (una de las colonias de estudio), ya que al ser tan antigua pasó de ser terrenos agrícolas para fragmentarse en diversas propiedades y dar paso a las calles vehiculares, es por eso que podemos ver unas banquetas tan pequeñas (véase imagen 15) que no son aptas para la circulación peatonal y carecen de accesibilidad para personas con movilidad reducida. A partir de la sustitución del modelo de movilidad las barreras para la circulación peatonal incrementaron y fueron más visibles.

Podemos ver las problemáticas que se han generado en la Ciudad de México debido a la motorización del espacio público, donde los espacios destinados para

el peatón llegan a ser reducidos a tal punto que transitar por estos no llega a ser fácil, teniendo que circular por debajo de las banquetas. Esta sustitución y preferencia del espacio a la motorización impactó a todos, pero no hemos visualizado aún como esto afectó a la población con movilidad reducida. Ya que, si las personas que pueden desplazarse sin problemas se vieron afectadas con la priorización de la movilidad automotriz, no hemos dimensionado como es que este fenómeno afectó a las personas con movilidad reducida.

2.3 Barreras en el día a día

Se ha retomado el texto de Serrano, et al (2013) “Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad”, ya que en este podemos identificar los tipos de barreras que estaremos estudiando (las físicas y actitudinales) en diversas situaciones y actividades del día a día de las personas con alguna discapacidad. Esta revisión nos ayudará a comprender cómo es que las barreras son una fuerte limitante en la participación y realización de actividades por parte de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

- **Barreras en la actividad física**

Es un poco complicado razonar como es que las personas con una discapacidad motriz pueden llevar a cabo actividades físicas. Puede que eso sea consecuente para que no se contemplen sus necesidades desde su perspectiva para poder hacer ejercicio a pesar de que es algo muy beneficioso a la salud. Serrano *et al* (2013) nos mencionan algunos estudios que contemplan las barreras por las

cuales las personas con movilidad reducida no llevan a cabo actividades físicas y es que más que por ganas es por la existencia de diversas barreras.

Con base en dichos estudios revisados por Serrano encontramos barreras muy similares como lo pueden ser: la falta de vías de acceso donde también podemos incluir el coste del transporte y lo poco accesible que es el medio para la movilidad (barreras físicas), por otra parte tenemos el aspecto político ya que se hace mención de la falta de políticas públicas y es que no escuchamos tanto el enfoque de las políticas deportivas con enfoque inclusivo, además de la ausencia de estrategias de apoyo intersectorial (barreras políticas). Otro aspecto que también es un obstáculo constante es la falta de apoyo por parte de sus familiares y conocidos, además de la poca capacitación que tienen los entrenadores (barreras actitudinales) y por último la falta de equipos adecuados que sean de fácil uso para este grupo de la población.

- **Barreras en la actividad laboral**

Este aspecto es muy importante abordarlo, ya que derivado de esto es que las personas con discapacidad podrán mantenerse, debido a que los subsidios por parte del Estado no son suficientes, ya que en el caso de México existe la “Pensión Para El Bienestar de las Personas con Discapacidad Permanente” implementada en el año del 2019 y otorga esta ayuda a niñas, niños y jóvenes de 0 a 29 años de edad, personas de 30 a 64 años de edad que habiten en comunidades indígenas o afroamericanas y personas con alto o muy alto grado de marginación, mientras que el apoyo que se da es de 2,800 pesos mexicanos bimestrales (1,400 mensuales) y de acuerdo con la PROFECO (2022) la canasta

básica ronda entre los 1,100 y los 1,076 pesos, dejando fuera varios gastos como lo pueden ser médicos, de servicios u otros.

Por tanto, el hecho de que una persona con discapacidad pueda insertarse al mercado laboral es muy importante. Pero al igual que muchas otras actividades se encontrarán con diversas barreras, las cuales dificultan o imposibilitan que este grupo de la población pueda desarrollarse laboralmente. Entre estas barreras podremos encontrar un bajo nivel educativo y una falta de preparación técnica o de educación medio y/o superior lo cual puede ser derivado de las complicaciones que se les presentan al igual que en lo laboral por la presencia de barreras.

Otro aspecto que dificulta el acceso al mercado laboral son las barreras actitudinales, desde las propias de uno mismo, las de familiares y las de los empleadores, con esto queremos referirnos a que uno mismo a veces es quien se pone esas barreras, ya que hace falta motivación por parte de uno mismo, que a la vez también los familiares pueden quitar esa motivación debido a la protección excesiva por parte de ellos, lo que deriva en la autoexclusión del mercado laboral y la desmotivación. Por último, tenemos las actitudes de los empleadores, ya que en la mayoría de los casos les hace falta informarse un poco más con respecto a las personas con discapacidad y entender el potencial que poseen (Serrano, et al. 2013).

- **Barreras en la educación**

Es más que evidente que la educación es algo fundamental para que las personas puedan desarrollarse en la vida diaria a futuro, ya que una buena educación

contribuye a reducir las desigualdades y a lograr la igualdad de género. Además, que otorga capacitación y oportunidades para acceder al mercado de trabajo. Todo esto nos refleja la importancia de la educación para todos, pero a veces esta totalidad no refleja a las minorías y sus complicaciones que se encuentran al tratar de integrarse en el sistema educativo. En el caso de las personas con discapacidad física al no insertarse en lo educativo se pierden oportunidades y se ponen en una situación de desventaja para poder obtener un empleo.

El principal papel para la inclusión de los jóvenes con una discapacidad son los maestros, ya que a través de ellos junto a una muy buena capacitación podrá llevar a cabo la implementación de las políticas de inclusión para los jóvenes. Pero las principales barreras podrán encontrarse dentro mismo de la escuela y su entorno por los factores físicos o ambientales, y de la asistencia que necesitarán los jóvenes para desplazarse en el plantel derivado de la falta de la accesibilidad universal.

- **Barreras en actividades sociales**

Podríamos pasar por alto esta sección por parecer no vital o necesaria para vivir, pero hay que entender que el papel de la interacción social hace más fácil llevar la vida, además que es una actividad integradora para todas las personas, ya que nos hace sentir una conexión y el hecho de socializar con personas con discapacidades nos puede volver más comprensivos de sus situaciones y por tanto más conscientes de las desigualdades y barreras que sufren las personas. Por otra parte, también podríamos incluir la importancia de tener accesibilidad universal en los espacios culturales y recreativos.

Las personas con discapacidades físicas pueden sentir una falta de motivación para llevar a cabo actividades sociales, culturales y recreativas. Esto derivado de las complicaciones en formas de barreras que se presentan para salir de sus hogares y es que de acuerdo con Serrano, et al (2013) los principales problemas para llevar a cabo las actividades sociales son la falta de infraestructura física de camino a casa de sus conocidos, véase como irregularidades en el terreno como lo son las aceras, áreas de caminata y la ausencia de espacios para el descanso, a esto podríamos sumarle un transporte que no contempla la accesibilidad de las personas. Hablando específicamente de las viviendas es que cuentan con muchos escalones como lo pueden ser las unidades habitacionales y no todas cuentan con elevadores para facilitar el ascenso y descenso de las personas.

En lo que respecta a las actividades culturales y recreativas de las principales barreras que se les presentan las personas son la falta de información de los eventos y los problemas infraestructurales de los recintos. Además de estos podemos juntar dos problemas que pueden ir de la mano y es que al igual que lo anterior se les presenta una falta de motivación la cual puede venir de inseguridades propias o por parte de los juicios realizados hacia las personas con discapacidad.

2.4 La condición de las personas con movilidad reducida ante la presencia de barreras en el espacio público

Uno de los principales objetivos de la investigación es visibilizar en primera instancia que las personas con cualquier tipo de discapacidad y en nuestro caso las que tienen discapacidad física no tienen las mismas oportunidades que las

personas que no tienen dicha condición y esto puede ser dado por el medio en que se desarrollan, el cual no es del todo amable con ellas y no es un sistema que contemple las necesidades de todos los habitantes. Tal es la situación y como lo hemos mencionado anteriormente la definición de la discapacidad ha evolucionado de una condición a algo más relacionado con el “ambiente” y su interacción con este. Siendo que se plantea que la discapacidad es generada por la interacción con el entorno.

Por otra parte, pudimos observar que a pesar de ser diferentes las actividades y entornos propuestos las barreras son constantes y de hecho suelen ser muy parecidas. Encontramos que las barreras más frecuentes son las físicas con esto nos referimos a la falta de infraestructura para llegar al lugar destino y en el destino mismo y las actitudinales, ya sea por parte del sujeto o por las actitudes de las personas que lo rodean, ya sean familiares, amigos o pareja, además de las autoridades o demás personas que gestionen las actividades como maestros, jefes y entre otros.

Capítulo 3. Caracterización del área de estudio con base a movilidad diferenciada

3.1 Características generales de la alcaldía Azcapotzalco

La alcaldía Azcapotzalco se encuentra en la parte noroeste de la Ciudad de México, colindando al norte con Tlalnepantla (Estado de México), al este con Gustavo A. Madero, al sur con las alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo y finalmente al oeste con Naucalpan. Cuenta con una superficie de 3,330 hectáreas (Secretaría de Protección Civil, 2014). Por tanto, Azcapotzalco ocupa el 2.24% de la superficie total de la Ciudad de México.

3.1.1 Azcapotzalco y su relación con la Ciudad de México

Conforme los datos del “Censo de Población y Vivienda” (INEGI, 2021) podemos resaltar que la ciudad de México cuenta con un total de 9,209,944 habitantes, de los cuales 432,205 habitantes son de la alcaldía Azcapotzalco, dejándola como la “décima” alcaldía más habitada y representando el 4.69% de la población total de la Ciudad de México.

Figura 8. “Población por alcaldía”

Nombre de la entidad	Población total
Ciudad de México	9,209,944
Iztapalapa	1,835,486
Gustavo A. Madero	1,173,351
Álvaro Obregón	759,137
Tlalpan	699,928
Coyoacán	614,447
Cuauhtémoc	545,884
Venustiano Carranza	443,704
Xochimilco	442,178
Benito Juárez	434,153
Azcapotzalco	432,205
Miguel Hidalgo	414,470
Iztacalco	404,695
Tláhuac	392,313
La Magdalena Contreras	247,622
Cuajimalpa de Morelos	217,686
Milpa Alta	152,685

Elaboración propia con datos de INEGI (2021) “Censo de Población y Vivienda”

De los 432,205 habitantes 54,863 pertenecen al grupo de 65 años o más, lo que representa al 12,7% de la población. De esto podemos recalcar que de acuerdo con el “Programa de Gobierno de Azcapotzalco” (2019) “el porcentaje de jubilados y pensionados de la alcaldía es casi 5 puntos mayor al promedio de la Ciudad de México. Por lo que Azcapotzalco es después de Benito Juárez, la alcaldía con mayor número de pensionado y jubilados.”

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2020) en la ciudad de México hay 497,337 personas con alguna discapacidad y esto representa el 5.4% de la población total de la ciudad de México. Por otra parte, la población con discapacidad de Azcapotzalco suma un total de 25,111 habitantes que equivale al 2.9% de la población total de la alcaldía (Censo de Población y Vivienda 2021, INEGI), siendo más específicos con la discapacidad en Azcapotzalco hay 19,192 personas con limitación en la actividad para caminar o moverse, siendo esta la condición más presente en la alcaldía.

En cuanto a la marginación, con base al estudio de “*Índices de Marginación*” (CONAPO, 2020), podemos mencionar que esta Institución coloca a la alcaldía Azcapotzalco como un municipio con un **grado de marginación** “muy bajo” al igual que la Ciudad de México.

Figura 9. “Índice de marginación por alcaldía”

Nombre de la entidad	Índice de Marginación Normalizado
Benito Juárez	0.98
Cuauhtémoc	0.96
Miguel Hidalgo	0.96
Azcapotzalco	0.95
Coyoacán	0.95
Cuajimalpa de Morelos	0.95
Iztacalco	0.95
Álvaro Obregón	0.95
Venustiano Carranza	0.95
Gustavo A. Madero	0.94
Iztapalapa	0.93
La Magdalena Contreras	0.93
Tláhuac	0.93
Tlalpan	0.93
Xochimilco	0.92
Milpa Alta	0.90

Elaboración propia con datos de CONAPO (2021) “Índice de Marginación Urbano por Municipio”

De esto podemos ver que todas las alcaldías se encuentran por encima del .90, lo que resultaría en que todas se encuentran en un grado de marginación “muy

bajo”. Lo que nos muestran los datos es que al interior de las alcaldías, en sus colonias podemos encontrar diversos niveles de marginación. Esto se ve reflejado en la **figura 8**, donde nos demuestra la distribución de las colonias de Azcapotzalco en los diversos niveles de marginación. Si bien la mayoría se encuentran en un nivel “bajo” de marginación, esto no quita que existan las colonias en los otros niveles, por lo que la clasificación que se le da a la alcaldía de “muy baja” es una generalidad que no visibiliza de la manera más indicada las condiciones concretas que existen al interior de Azcapotzalco.

Con respecto al PIB de la Ciudad de México, debemos rescatar el dato de “Aportación al PIB Local por Alcaldía”, ya que esto nos puede reflejar cual es la influencia de cada alcaldía en la formación del PIB total de la Ciudad de México, si bien el INEGI (2021) nos muestra que la Ciudad de México es el principal aportador al “PIB nacional” con un total de 3,464,828 millones de pesos corrientes, podemos señalar que las alcaldías aportan a este total lo siguiente:

Figura 10. “Participación en el PIB local”

Nombre de la entidad	Participación en el PIB local
Ciudad de México	100% (3,464,,828 millones de pesos)
Cuauhtémoc	30.39%
Miguel Hidalgo	22.10%
Álvaro Obregón	13.19%
Benito Juárez	7.21%
Azcapotzalco	4.79%
Cuajimalpa de Morelos	4.43%
Tlalpan	3.76%
Coyoacán	3.74%
Iztapalapa	3.48%
Gustavo A. Madero	2.07%
Venustiano Carranza	1.97%
Iztacalco	1.40%
Xochimilco	0.75%
Tláhuac	0.34%
La Magdalena Contreras	0.33%
Milpa Alta	0.05%

Elaboración propia con datos de SEDECO (2021) Principales Resultados del Censo de Población y Vivienda 2020

3.1.2 Azcapotzalco y su relación al interior

Retomando lo anteriormente mencionado sobre la población total de Azcapotzalco, la cual es de 432,205 habitantes toda esta se reparte en 111 colonias, de las cuales las más habitadas son: Santiago Ahuizotla, San Pedro Xalpa (AMPL I), El Rosario B, San Juan Tlihuaca y Nueva Santa María. Rescatando la clasificación de las colonias podemos mencionar que de las 111 tenemos:

Figura 11. “Clasificación de las colonias de Azcapotzalco”

Tipo de clasificación	Número de colonias
Colonias	64
Unidades Habitacionales	17
Pueblos	17
Barrios	9
Fraccionamientos	2
Ampliaciones	1
Conjunto Habitacional	1

Elaboración propia con datos de INEGI (2021) Censo de Población y Vivienda

De estos pueblos varios se encuentran en el listado de “Pueblos originarios del Distrito Federal” (145 pueblos originarios en total) decretados en la “Gaceta Oficial del Distrito Federal” (2011). Estos se caracterizan “por las tomas de decisiones colectivas para que los beneficios resultantes de las actividades económicas, sociales, culturales y ambientales conlleven al mejoramiento de la calidad de vida

de los pobladores” (Órgano de Difusión del Gobierno del Distrito Federal, 2011). Pero además de todas estas características mencionadas, la más importantes son las fiestas patronales y populares, lo genera un turismo local y nos demuestra la riqueza cultural, el potencial turístico de la Ciudad de México y Azcapotzalco, además de la carga histórica con la que cuentan estos denominados “pueblos originarios”. Entre estos pueblos originarios podremos encontrar a San Juan Tlihuaca, la cual será una de las dos colonias que estaremos trabajando a lo largo de este trabajo.

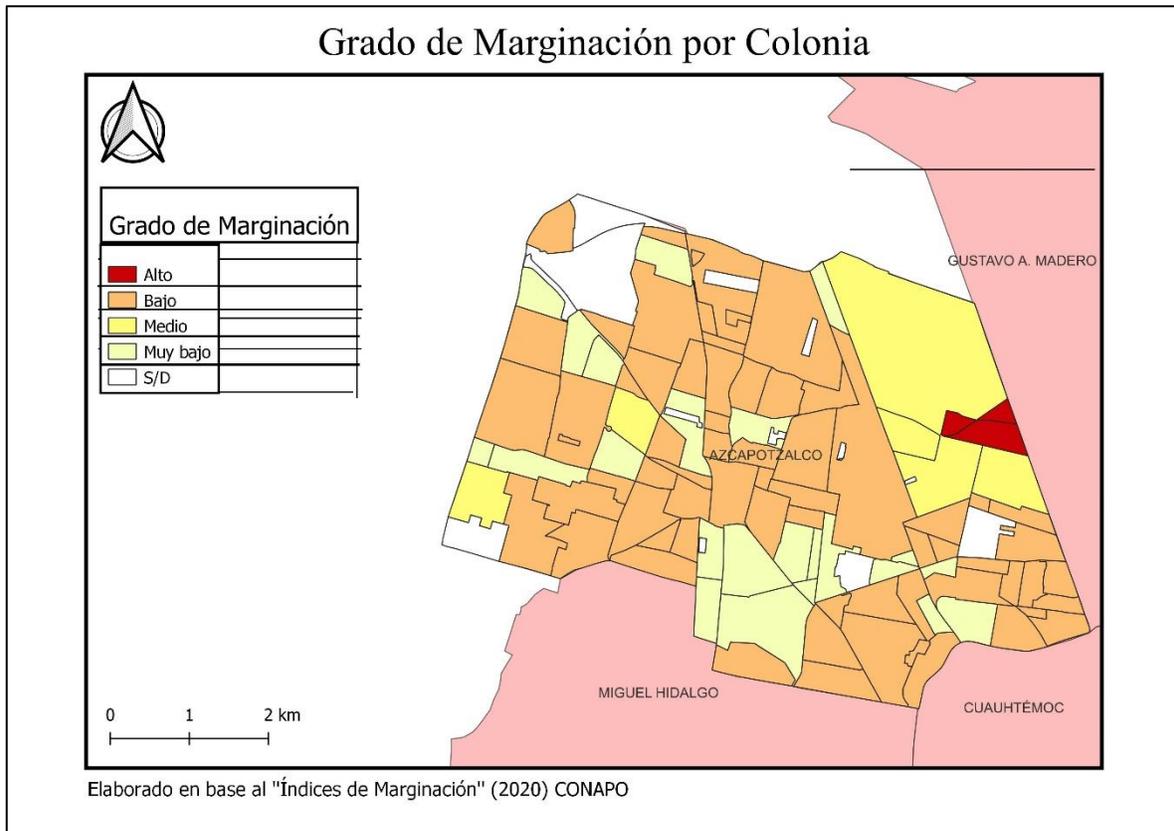
Hablando propiamente de las colonias de Azcapotzalco de acuerdo con las “Estimaciones de CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda (2021)” podemos mencionar que de las 111 colonias:

Figura 12. “Grado de marginación por colonias”

Grado de marginación	Número de colonias
Muy alto	0
Alto	3
Medio	7
Bajo	74
Muy bajo	27

Elaboración propia con datos de CONAPO (2021) Índice de Marginación Urbana por Colonia

Mapa 1. “Grado de Marginación por colonia”



Elaboración propia con datos de CONAPO (2021) Índice de Marginación Urbana por Colonia

Las tres colonias que se encuentran en alto son Huautla de las Salinas (Barrio), San Andrés de las Salinas (Pueblo) y Santa Cruz de las Salinas (Colonia), bien esto podría ser derivado de la baja población con la que cuentan, ya que se encuentran en la zona industrial Vallejo. Esto también podría relacionarse con el cambio de modelo económico, en donde las industrias tradicionales perdieron importancia, además que podemos considerar a la zona industrial de vallejo no como un lugar residencial, sino este al girar más entorno a las fábricas no encontraremos mucha “actividad humana” por sus calles.

Con respecto al porcentaje de población de 15 años o más sin educación básica la alcaldía Azcapotzalco cuenta con un 15.14% en las colonias teniendo valores opuestos como lo es el 5.81% de la ISSFAM Las Armas (Unidad Habitacional), por otra parte la colonia Hogar y Seguridad cuenta con el 7.32%, Nueva Santa María con el 7.99% y Clavería con el 8.20%, siendo estas las 4 más bajas, mientras que las cuatro colonias con el mayor índice son Coltongo (23.04%) , Las Salinas (23.09%), Industrial Vallejo (23.76%), y Santa Cruz de las Salinas (23.86%).

Con respecto a todos estos datos mencionados podemos ver que Azcapotzalco no es una de las alcaldías que se encuentre de los valores extremos, sino que podemos señalarla como una alcaldía promedio, pero que al interior tiene valores diversos. En este caso la colonia Clavería se cuenta con un grado de marginación muy bajo, mientras que San Juan Tlihuaca cuenta no un grado de marginación bajo. Esta diferenciación que existe entre muy bajo y bajo a primera vista si llega a ser perceptible en la estructuración y condición de las calles entre estas colonias. Independientemente de esto no estamos diciendo que el espacio público de Clavería sea mejor que el de San Juan Tlihuaca.

3.2 Características del entorno urbano de acuerdo con el Plan Delegacional de Desarrollo Urbano

En el “Programa Delegacional de Desarrollo Urbano en Azcapotzalco” (2008) se nos presenta la imagen objetivo de la entonces delegación⁵ para el año del 2025, en donde se busca “lograr el funcionamiento ordenado y equilibrado de los usos

⁵El cambio de delegación a alcaldía fue derivado de la reforma política de la ciudad de México en 2016 para entrar en vigor en 2018

del suelo; la regulación y dotación de los servicios públicos y el acceso de la población a los satisfactores económicos, sociales, culturales y recreativos” (Órgano del Distrito Federal, 2008, p. 66) y que para esto último (el acceso de la población) se requiere de un espacio público el cual permita la circulación de todos de una manera fácil y segura. Por tanto, para esto se requiere un buen ordenamiento territorial el cual permita la circulación de todos los usuarios sin que estos tengan la necesidad de pedir asistencia para poder hacer uso de los espacios públicos. Estamos hablando de un espacio público planeado desde la perspectiva de la accesibilidad universal.

Se proponen varios apartados, entre estos la estructura urbana⁶, la cual plantean que “se basa en la unificación de conjunto de esfuerzos de todos los actores del desarrollo para transformar a la ciudad en un verdadero espacio de integración social” (Órgano del Distrito Federal, 2008, p. 71) Para esto se tienen que promover tres elementos fundamentales de acuerdo con ellos, los cuales son: equidad, sustentabilidad y competitividad. La buena aplicación de estos tres elementos debería resultar en la corrección de desigualdades que existen en la ciudad, donde se tiene como eje “la recuperación del espacio público, ya que éste es el articulador de todas las actividades y el principal espacio de integración social.” (PDDU, p. 71)

⁶ Órgano del Gobierno del Distrito federal. (2008). Cap IV en Plan Delegacional de Desarrollo Urbano: Azcapotzalco. (pp. 71 – 73) 05/07/2021, de SEDUVI Sitio web: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2015/PDDU_AZCAPOTZALCO.pdf

Con respecto al espacio público no se menciona mucho de éste, más que su *recuperación* es el principal eje para la reestructuración urbana y un apartado llamado “Habitabilidad y espacio público” cuyo objetivo es: “rescatar y crear espacios públicos, para hacer de la ciudad un lugar de integración social que ofrezca mejor habitabilidad, confort y equidad” (PDDU, p.63) y para lograr esto se propone una estrategia la cual consiste en tres puntos:

- 1) Implementar centros urbanos con espacio públicos amplios, diseñados con criterios de sustentabilidad y habitabilidad
- 2) Rescatar y consolidar espacios públicos existentes en los Corredores Urbanos con vocaciones recreativas y ambientales
- 3) Incrementar las áreas verdes y dotar de infraestructura, mobiliario urbano y elementos de accesibilidad a los espacios públicos

Esto es en resumen lo que se habla directamente sobre espacio público en el PDDU, y de lo que resaltaría sobre movilidad diferenciada es el punto tres, donde se habla de dotar con elementos de accesibilidad a los espacios públicos, aunque no se propone tal cual una adecuación de este para las personas con movilidad diferenciada. Esto se refleja en la Alcaldía en general, ya que “dotar” es como poner un *parche* en lo ya establecido, y si bien podemos encontrar rampas para sillas de ruedas en las esquinas, las banquetas se encuentran en malas condiciones o son obstruidas.

Cuando hablamos de estos *parches* podemos estar hablando de arreglos como lo pueden ser las rampas de sillas de ruedas, cruces peatonales, entre otros, ya que la existencia de estos no hace que el espacio público ya sea accesible, sino se

cuenta con la infraestructura adecuada estos arreglos son tienen mucha utilidad. Veámoslo desde este punto de vista, si bien en una esquina puede haber una rampa para silla ruedas el hecho de que en la siguiente esquina no esté vuelve completamente ilógico la existencia de la primera rampa. Si bien no se puede destruir y reconstruir el espacio público, este si puede reestructurarse con la finalidad de poder satisfacer las necesidades de los usuarios de estos espacios. Aquí ponemos en duda lo propuesto en el “Programa Delegacional de Desarrollo Urbano” respecto a si ha sido ejecutado y, de serlo, si fue bien implementado para cumplir con la señalada accesibilidad en los espacios públicos.

3.2.1 Las áreas de actuación de acuerdo con el PDDU

En el “Programa Delegacional de Desarrollo Urbano” se proponen las áreas de actuación, de las cuales tendremos diversas categorías, en donde podremos encontrar:

a) Con potencial de desarrollo urbano

se nos proponen estas áreas como “grandes áreas y/o terrenos desocupados y/o subutilizados dentro del tejido urbano, que cuentan con buena accesibilidad vial y que en su entorno existen servicios e infraestructura, en las que a partir de una evaluación del impacto urbano ambiental se podrán desarrollar proyectos específicos,” (Órgano del Gobierno del Distrito Federal, 2008, p. 73)

En este punto se nos propone un polígono compuesto diversos terrenos del Ex-Rastro de Ferrería, Estación Pical Pantaco, la Estación de Pantaco de FFCC Nacionales y por la zona Industrial de Vallejo, en donde se busca diversificar los

usos de esta zona, volviéndola un área de usos mixtos, para complementar a la industria mediante oficinas y cierto tipo de comercios y servicios.

b) Con potencial de mejoramiento

Hace referencia a aquellas áreas habitacionales ocupadas por población de bajos ingresos y que se tienen niveles altos de deterioro y carencia de servicios urbanos. Aquí el sector público buscará impulsar estas zonas con la finalidad de mejorar sus condiciones y mejorar su integración con el resto de la ciudad. En donde esta área será compuesta por la totalidad de la demarcación exceptuando lo que corresponde a las áreas de Potencial Desarrollo.

c) Áreas de integración metropolitana

son aquellas zonas que buscan favorecer la integración entre el Distrito Federal y el Estado de México, aquí se tomarán en cuenta principalmente las vías que interconectan la zona de el Rosario con Tlalnepantla.

d) Áreas de conservación patrimonial

Estas son las últimas y lo que resulta bastante conveniente para nuestra investigación es que las dos colonias que estudiaremos se encuentran en este apartado. Estas áreas son aquellas que tengan valores históricos, arqueológicos o culturales. Donde también se contemplará a aquellos que no sean clasificados como tales, pero que presenten características y propiedades que necesiten una atención especial para mantener estos valores. Asimismo, también se considerarán a aquellas zonas con alto valor patrimonial, ya sea por ser representativas de épocas y etapas relevantes para la ciudad, además de zonas

que contengan tradiciones a preservar. Por tanto, de acuerdo la legislación de desarrollo urbano del Distrito Federal “esta entidad tendrá por objeto mejorar la calidad de vida de la población a través de la consolidación y conservación de la fisionomía propia de la ciudad de México ...” (Órgano del Gobierno del Distrito Federal, 2008, p. 74)

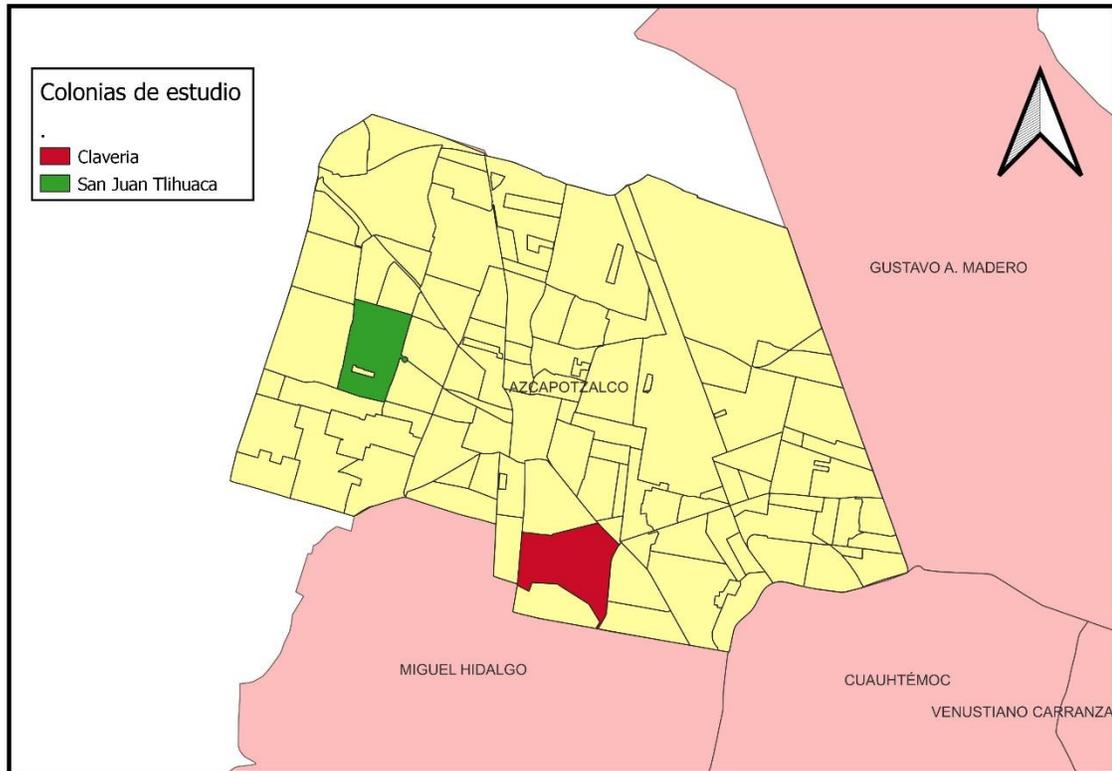
Aquí se considerarán varias áreas de conservación patrimonial, se proponen 18 áreas y tal cual lo mencionamos al inicio de este apartado, entre estas 18 áreas podremos encontrar tanto a la colonia Clavería como a San Juan Tlihuaca. Lo que es relevante es que estas zonas son consideradas patrimonio y que buscan conservar estas características y propiedades que los vuelven lugares auténticos, pero en lo que respecta a las temáticas de accesibilidad no vemos muchos avances más allá de la colocación de rampas peatonales, por lo que podemos ver lo poco que es abordada la temática de la accesibilidad en las políticas a nivel alcaldía o que no se están haciendo trabajos con un enfoque universal, ya que en las temáticas de discapacidad visual ambos espacios están muy atrasados.

3.3 Contexto histórico de las colonias

Ambas colonias cuentan una existencia histórica amplia. Ambas tienen cargas culturales y patrimoniales bastante interesantes. Es por esto que ambas en el PDDU son catalogadas como Áreas de conservación patrimonial, desde las tradiciones hasta la arquitectura que estas colonias pueden poseer. Consideramos importante poner un mapa, para que los lectores puedan ubicar las colonias antes de adentrarnos en su historia.

Mapa 2.

Colonias Clavería y San Juan Tlihuaca



Elaborado en base al "Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México" (2021)

3.3.1 Clavería

La existencia de esta colonia data de los principios del siglo XX, si bien Azcapotzalco antes era meramente agrícola, derivado del alza de impuestos al uso de agua y productos agrícolas cambió la mentalidad de los hacendados para la creación de colonias como una inversión a largo plazo. La colonia tuvo tres transformaciones a lo largo del tiempo "El imparcial 1904 – 1907, Colonia Clavería 1922 y Ampliación Clavería 1933 – 1958" (Matamoros, A. 2020, p. 198).

Desde los principios de creación de esta colonia se observa una gran planeación mediante el trazado de sus calles, esto derivado del proyecto propuesto por el

periódico “el imparcial”, donde se buscaba estilizar la zona norte de la ciudad, volver un ícono a esta colonia. Tal fue planeado este fragmento de la colonia, que hasta se buscaba homogeneizar el tipo de vivienda promoviéndola como los *chalets*⁷ los cuales podemos seguir viendo en nuestros días.

Posterior a la guerra de revolución se vivía un clima de incertidumbre, ya que esto frenó todo y lo único que se promovió fue el desarrollo de las industrias. Pero para reactivar el negocio de las inmobiliarias se promulgó la “Ley de hacienda del Distrito Federal”, lo que disminuyó el cobro de impuestos en la creación de viviendas, favoreciendo el desarrollo de la colonia. Para esto, a parte de la colonia el imparcial se propuso el desarrollo de la colonia Clavería, que se proponía el desarrollo de 26 manzanas con diversos lotes, en esta etapa ya no había un modelo a seguir, sino que la venta fue a quien pudiera acceder a esta y pagarla, mientras que el diseño de la vivienda ya correspondía a cada uno (Matamoros, A. 2020, p. 205).

Después de todo esto, las obras quedaron a cargo del Departamento del Distrito Federal, lo que resultó en la expropiación de los proyectos. Por lo que el proyecto de la colonia Clavería quedó en manos de la Dirección de Obras Públicas del Distrito Federal, derivando en una nueva lotificación y la regularización de calles, banquetas y servicios (principalmente del agua), además de la creación de un mercado y la expedición de permisos para la creación de la iglesia. Todo esto facilitó la posibilidad de que personas de la clase media pudieran adquirir lotes y posteriormente construir en ellos (Matamoros, A. 2020, p. 209).

⁷ De acuerdo con la RAE (2022) los chalets o chalé son “edificios de una o pocas plantas, con jardín, destinado especialmente a la vivienda unifamiliar”.

3.3.2 San Juan Tlihuaca

En lo que respecta a **San Juan Tlihuaca**, no podemos encontrar fácilmente a detalle cómo es que fue el desarrollo urbano de esta colonia, pero si se puede identificar que es una de las más antiguas, tanto así que es considerada como uno de los pueblos originarios de la Ciudad de México. De acuerdo con Mendoza E. (2015, p. 14) San Juan Tlihuaca fue uno de los centros principales para el pueblo tecpaneca, llegando a ser más importante que Tacuba y Tlatelolco. Por tanto, hay que tener en cuenta el origen prehispánico de este lugar.

Posteriormente este poblado (hoy en día colonia) dejó la herencia agrícola, la cual hoy en día no es palpable. Esto debido a la sustitución de lo agrícola por lo industrial en la década de los 70, “la modalidad agrícola da paso a la instalación de ladrilleras y otras fábricas en la zona” (Paniagua, U. 2011, p. 3) lo que derivó en el cambio de dinámicas tanto tradicionales y de relación dentro del poblado debido a la llegada de nuevos habitantes por las ofertas de trabajo. El ejemplo más grande lo tenemos con la construcción de la Unidad Habitacional Rosendo Salazar en el año de 1979, donde además de aumentar la demanda de servicios (aumento del consumo del agua, energía eléctrica y otros servicios urbanos) también generó una “dimensión distinta, pero inserta en San Juan Tlihuaca” (Mendoza, E. 2015, p. 19). Con esto la autora se refiere a que los habitantes de dichas unidades habitacionales solían estar aislados en su entorno, por lo que gran parte de ellos no generaban interacción ni identificación con el resto de la colonia/pueblo, tal es el caso de la ya mencionada “Unidad Habitacional Rosendo Salazar”, ya que al interior de esta podemos ver locales como tiendas de

abarrotes, recauderías y de comida preparada, lo que solo refuerza este argumento. En la actualidad existen varias unidades habitacionales en esta colonia, resultado de las ventas de los terrenos por parte de los herederos hacia las inmobiliarias, aumentando la densificación de la zona.

3.4 Condición del espacio público en San Juan Tlihuaca y Clavería

En esta investigación se decidió trabajar en estas dos colonias, ya que son de las colonias más antiguas y también de las más representativas de la alcaldía Azcapotzalco. Nos referimos a que son de las más representativas, ya que poseen una carga patrimonial muy importante, por una parte Clavería posee una arquitectura bastante interesante por ser de tipo afrancesada, la cual puede ser vista en las casas de la Avenida Azcapotzalco, además de los atractivos comerciales que posee, mientras que San Juan Tlihuaca tiene unas tradiciones y una fiesta patronal que la vuelven atractiva, mientras que su iglesia también posee cierta antigüedad que la vuelve interesante de visitar. Además de la diferencia en cuanto a infraestructura de espacio público con la que cuentan, ya que a primera vista es muy drástico el cambio que hay entre estas dos colonias. La razón por la que ambas colonias son de las más representativas de Azcapotzalco es en primera instancia por la antigüedad de estas; además en el caso de Clavería es debido a la alta tasa de comercios con los que cuenta, su arquitectura y su esencia que transmite, mientras que en el caso de San Juan Tlihuaca es que es considerado uno de los pueblos originarios de la ciudad de México y siguen conservando su fiesta patronal de San Juan Bautista cada 26 de junio, además su característica celebración del día de muertos en el panteón comunitario y sus

“animeros”⁸. También el hecho de recorrer sus calles muy seguido y con el paso del tiempo percatarme de las deficiencias que presenta el espacio público. Siendo que estas más allá de afectarme a mí, he podido apreciar desde personas circulando en sillas de ruedas por debajo de las banquetas, personas con dificultad para subir y bajar banquetas y hasta adultos mayores los cuales suelen tropezarse debido a la irregularidad de las aceras.

Si bien este no será un trabajo entero de la alcaldía y sus colonias, podría visibilizar y de cierta manera concientizar que las condiciones del espacio público no llegan a ser del todo adecuadas para garantizar la autonomía, la seguridad y la equidad de los peatones al hacer uso de este recurso. Se buscará contrastar las condiciones del espacio público de estas dos colonias, ver si hay barreras similares o barreras específicas de estas colonias.

3.4.1 Condición del espacio público en Clavería

De acuerdo con datos del PDDU (Órgano de Difusión del Distrito Federal,2008) tenemos que esta colonia cuenta con una superficie de 87.12 ha y en lo que respecta a la población de acuerdo con CONAPO (2020) cuentan con 9,995 habitantes y tiene un grado de marginación muy bajo.

⁸ “vecinos que recorren el pueblo, vistiendo gabán, ayate o rebozos y que cargan una red para recoger los alimentos que entregarán a los difuntos” (Villasana,2022)

Mapa 3. “Mapa de la colonia Clavería”



Elaborado en base al "Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México" (2021)

Hoy en día esta colonia es una de las más concurridas en la alcaldía, ya que además de la colonia “Centro de Azcapotzalco” tiene una gran presencia de comercios y una plaza comercial que genera demasiado movimiento tanto peatonal como vehicular.

En lo que respecta a las problemáticas de espacio público en esta colonia podemos resaltar que es una zona comercial muy importante y por tanto la presencia de comercios “informales” como “formales” serán muy altas, lo que puede generar una obstrucción de las banquetas, además de una reducción para

la circulación, a pesar de que pueda haber usuarios a los que se les dificulte circular por esos espacios. Entre los espacios más relevantes y concurridos tenemos todo lo correspondiente a la “Avenida Clavería” (véase **Mapa 3**), ya que a lo largo de esta podremos encontrar la mayoría de los comercios, principalmente serán restaurantes, también tenemos un parque en forma de glorieta el cual es concurrido para “descansar”, siendo que también alrededor tendremos la “Parroquia de la inmaculada concepción” una iglesia, la cual suele ser muy concurrida los fines de semana debido a las misas dominicales.

Otros puntos de atracción para las personas serán los de adquisición de mercancías, como lo puede ser el “Mercado de Clavería” ubicado en la calle de Irapuato, también tendremos la plaza comercial “Patio Clavería” ubicada a lo largo de la calle de Egipto con esquina en Irapuato y Palestina. Finalmente podríamos hacer referencia al tianguis que se pone los días jueves y se ubica sobre la avenida Clavería en la calle de Egipto e Irapuato.

En este punto les estaremos presentando algunas complicaciones y obstáculos que encontramos en el primer recorrido de la colonia Clavería. Este recorrido fue con la finalidad de conocer la colonia en términos de movilidad, para posteriormente seleccionar los lugares en los que llevaríamos a cabo nuestro trabajo de campo.

Imagen 1. Obstrucción con publicidad en la Banqueta

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 2. Obstrucción con sillas y mesas

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)





Imagen 3. Obstrucción con puesto de revistas

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 4. Obstrucción de la banqueta con carrito de puesto ambulante

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

Aunado a esto tendremos una presencia alta de automóviles y de viviendas, por tanto, estos mismos (los autos) pueden generar la obstrucción estacionándose arriba de las banquetas, lo que suele ser bastante común encontrándonos con 3 casos en la visita que realizamos.

Imagen 5. Obstrucción de banqueta con auto (si permite circulación)

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 6. Obstrucción de banqueta con auto sumado a la obstrucción comercial

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Tendremos una situación muy similar en las inmediaciones del mercado, el cual a pesar de estar regulado por la Alcaldía y que tiene que ser aprovechado de igual manera por todos los usuarios, tenemos muchas obstrucciones en la circulación por parte de unos cuantos comerciantes. Lo que resulta bastante contradictorio porque la reducción que provocan es bastante, con la consecuencia de que un usuario en silla de ruedas no podría circular de la manera adecuada.

Imagen 7. Obstrucción en las inmediaciones del mercado

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

Imagen 8. Obstrucción en las inmediaciones del mercado

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Por otra parte, hay una gran presencia de unidades habitacionales y una construcción constante de estas, lo que genera una mayor densidad de población y un aumento en la presencia vehicular en las calles. Otro aspecto que notamos es que las entradas de autos de estas unidades habitacionales no están del todo bien, ya que unas tienen inclinaciones muy abruptas y otras no son continuas, además de un “alargamiento” de la propiedad como la extensión de las cocheras lo cual es todo lo contrario a lo que se propone en los manuales de accesibilidad.

Imagen 9. Elevación debido a rampa

Para la entrada de autos.

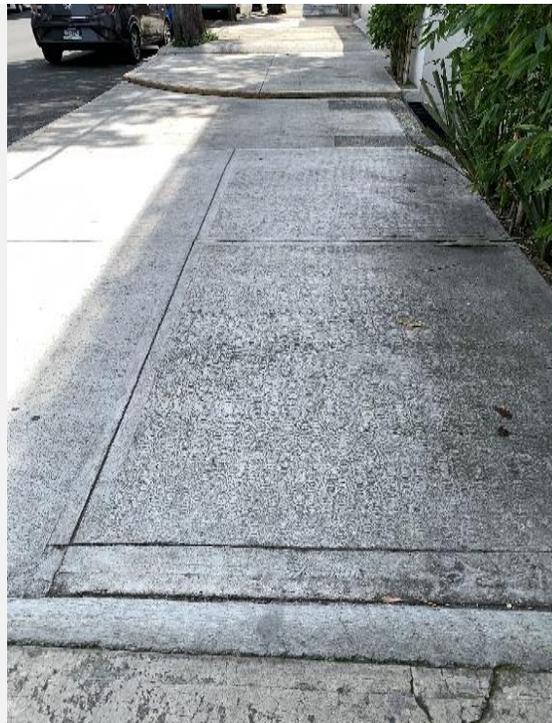
Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 10. Discontinuidad de la banqueta

debido a la entrada para autos.

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



En cuanto a la plaza comercial, tenemos una calidad del espacio público bastante buena, exceptuando por la banqueta del estacionamiento, ya que este espacio es muy angosto y el patrón del piso no favorece la circulación de personas en sillas de ruedas. Lo óptimo sería que fuera como la entrada del estacionamiento para camiones de carga la cual resulta más recta.

Imagen 11. Entrada con inclinación muy alta

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 12. Entrada con inclinación menor

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Algo que parece bastante óptimo es la estructuración del parque que se ubica en la rotonda, ya que posee suficientes rampas para sillas de ruedas

(aproximadamente seis). Si bien las rampas no son lo que otorga la accesibilidad, es un espacio totalmente plano en el cual se puede circular de manera fácil y sin problemas, más allá de un levantamiento debido a las ramas de los árboles y una ligera discontinuidad en el pavimento debido al desgaste. El acceso a las bancas y jardines está al alcance de todos.

Imagen 13

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 14

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



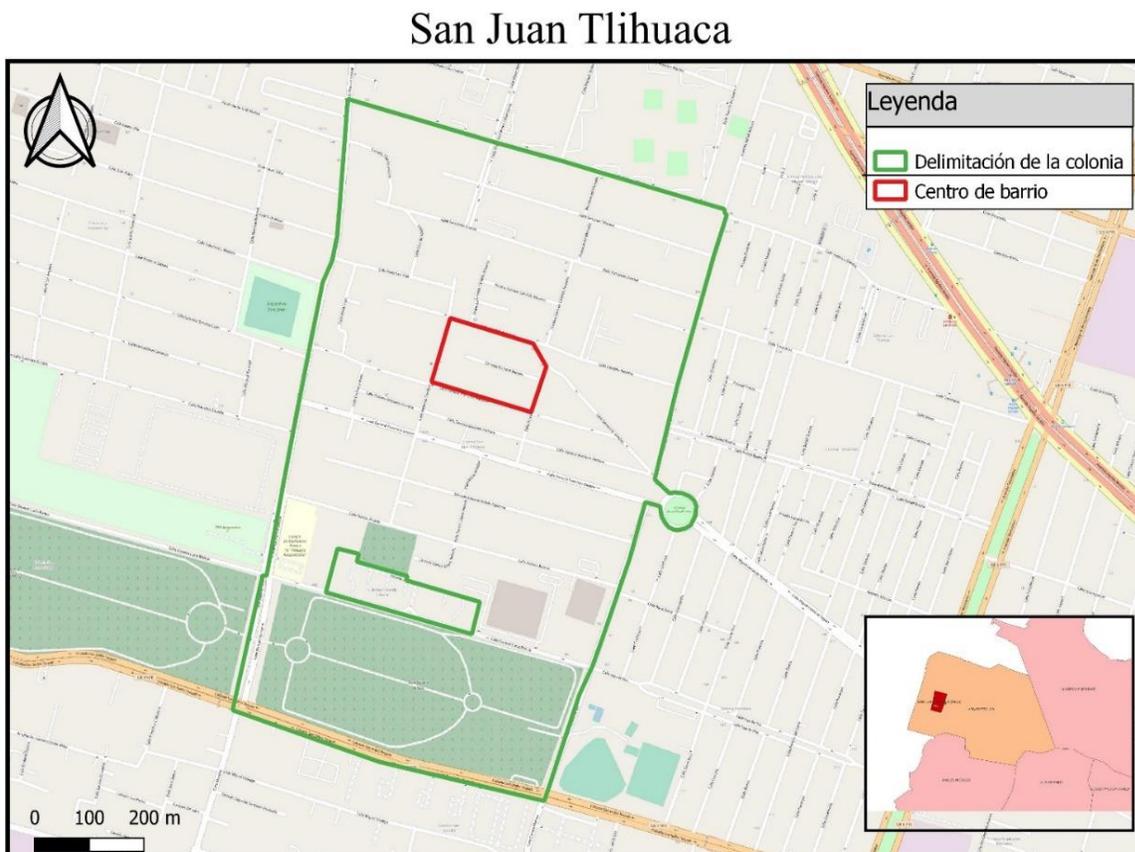
En este caso podemos ver que los obstáculos y barreras presentes en el espacio público no tanto de falta de infraestructura, sino que podemos ver que son de cierta manera actitudinales, ya que la mayoría son provocados por parte de acciones de personas como lo pueden ser la obstrucción de banquetas ya sea por

los autos, puestos etc. O las intervenciones realizadas por las unidades habitacionales en las mismas. Posteriormente en el trabajo de campo hablaremos detalladamente de los lugares seleccionados.

3.4.2 Condición del espacio público en San Juan Tlihuaca

Esta colonia / pueblo originario denominada Pueblo de San Juan Tlihuaca tiene una extensión de 75.07 ha (Órgano de Difusión del Distrito Federal, 2008) y cuenta con una población de 11,789 habitantes (CONAPO, 2020) y es catalogada como una colonia con grado de marginación bajo.

Mapa 4. “Mapa de la colonia San Juan Tlihuaca”



Elaborado en base al "Portal de Datos Abiertos del gobierno de la Ciudad de México" (2021)

Podemos señalar las siguientes problemáticas en el espacio público y es que tenemos unas condiciones bastante peculiares, ya que como mencionamos anteriormente esta es denominada pueblo, por lo que traza de las calles es muy irregular, donde existen cerradas, callejones y calles muy angostas, al tener calles muy angostas, las banquetas también lo serán no llegando a ser lo suficientemente anchas para poder circular o llegando al punto en que no existan banquetas o que se estacionen encima de ellas. Y es que toda esta “irregularidad de las calles” es debido a que antes de la inserción del automóvil la estructura vial era con un enfoque totalmente peatonal, y posterior a la llegada de los autos los espacios destinados al peatón fueron reducidos, generando una interacción muy cercana entre el peatón y el automóvil.

Hay que señalar los que son a mi parecer los principales puntos de interacción o más concurridos por los habitantes de San Juan Tlihuaca. Y es que alrededor de su glorieta tendremos unos cuantos comercios como lo son un Oxxo, una Farmacia Similares, una taquería, además que al interior de la glorieta tendremos un parque con juegos y un quiosco donde se llevan a cabo talleres de danza, artes marciales, entre otras. La Bodega Aurrera Express que se encuentra es la esquina de Federico Gamboa y Cándido Navarro será un punto de venta de mercancías muy importante para esta colonia.

También tenemos la “Parroquia de San Juan Bautista”, la cual es muy importante para los habitantes de esta colonia por la fe y las tradiciones que genera esta iglesia como lo son las procesiones de la virgen, de los santos de San Juan, los animeros y los viacrucis de semana santa. Lo que nos refleja la concurrencia de

las personas en este espacio, sin dejar a lado las misas dominicales que también serán un gran atrayente de los habitantes.

Por último, tenemos el “Mercado de San Juan Tlihuaca” ubicado en la calle de San Juan Tlihuaca y el tianguis que al igual que el mercado se instaure a lo largo de esta misma calle y se pone los miércoles. Al igual que la bodega serán puntos muy importantes para suministrarse de bienes, principalmente las frutas y verduras, además de la carne.

Imagen 15. Ancho reducido de la banqueta y poste obstruyendo

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 16. Banquetas obstruidas por automoviles y vegetación

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 17. Calle sin banqueta del lado derecho

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Por otra parte algo que me pareció bastante óptimo es la estructura del parque de “La Glorieta del Ahuehuate”, ya que ese además de contar con rampas alrededor

de toda la glorieta y al tener jardineras separadas por unos tipos de “banquetas” no tendremos levantamientos en el suelo debido a las ramas como lo pudimos ver en el parque de la colonia Clavería, lo que resulta en una superficie más continua que favorezca el desplazamiento de las personas.

Imagen 18. Entrada con rampa al parque de la glorieta

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



imagen 19. Otra entrada al parque con rampa

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Imagen 20. Superficie continua y separada de las jardinera

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)



Por otra parte en las inmediaciones de la escuela secundaria “Alberto J. Pani”, tenemos un ancho en la banqueta lo suficiente para circulación de los estudiantes, pero únicamente se queda ahí, más adelante dejando el predio de la escuela tenemos una falta de infraestructura en las calle volviendo a la reducción de banquetas y un deterioro que rompe con la continuidad de las calles.

Imagen 21. Banqueta de la Escuela

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

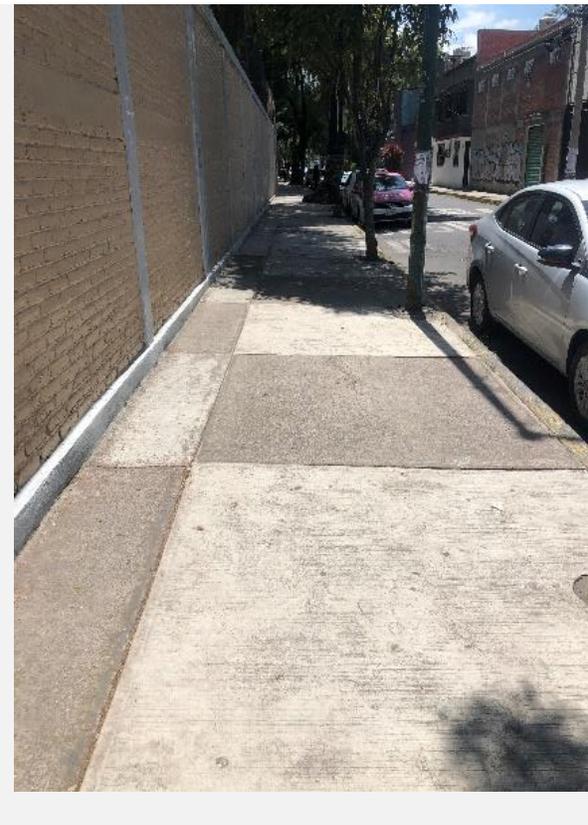
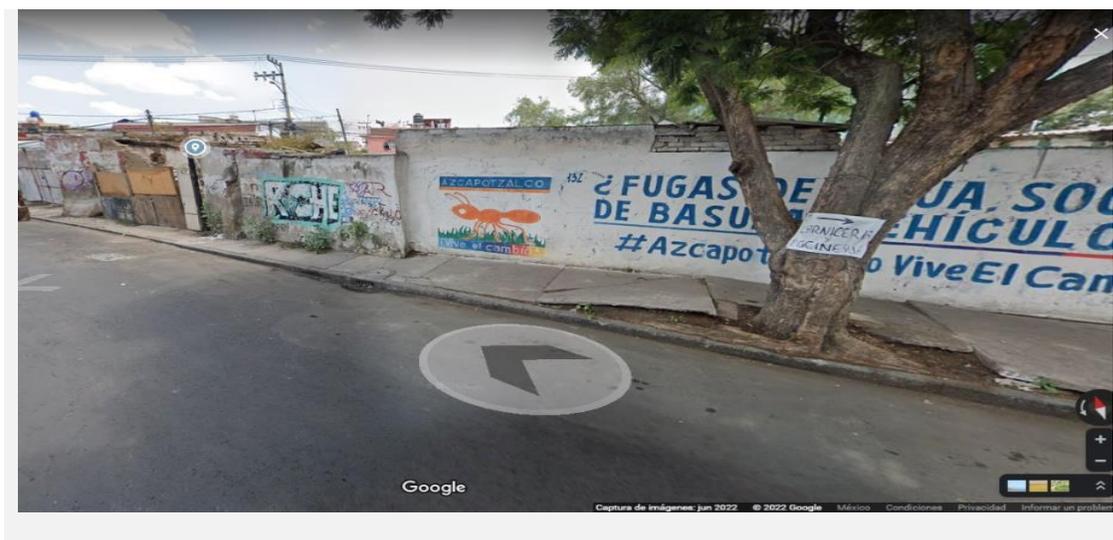


Imagen 22. Banqueta de la misma calle de la secundaria

Fuente: google maps (junio 2022)



Por otra parte tenemos una “Bodega Aurrera Express”, que si bien son muy comunes en la ciudad, esta podría ser de las principales fuentes de abastecimiento de productos para los habitantes de San Juan Tlihuaca. Por lo que resultaría muy esencial contar con características de accesibilidad alrededor de este lugar para las personas usuarias de dicho supermercado. Pero lo que encontramos en la inmediaciones es que la entrada principal y su banqueta correspondiente no son lo suficientemente anchas para que las personas puedan circular. Además que en la esquina tenemos una rampa para silla de ruedas, que no cuenta con las condiciones para que quepa bien la silla y al doblar la esquina tenemos una discontinuidad en la banqueta.

Imagen 23. Entrada de la Bodega Aurrera

Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

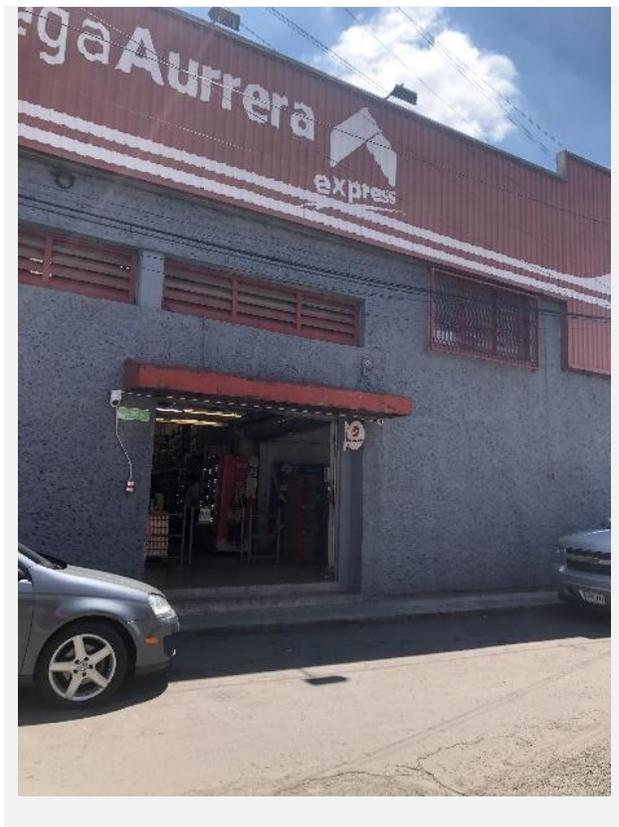
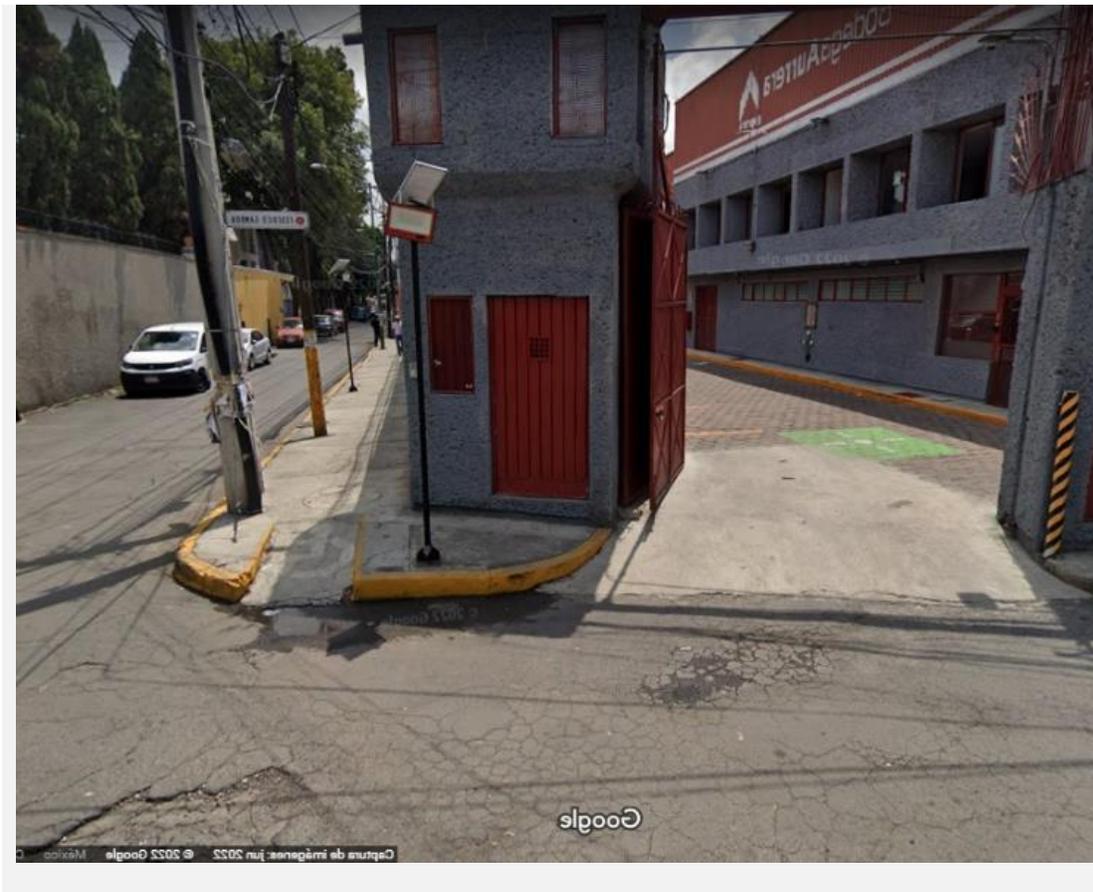


Imagen24. Esquina de la Bodega Aurrera con rampa

Fuente: google maps (junio 2022)



Por último, es muy notable la separación del centro del San Juan Tlihuaca con la orillas de esta colonia, ya que al centro es donde las calles presentan ausencia de banquetas o resultan ser muy angostas, además de calles muy estrechas y principalmente de doble sentido. Mientras que a las orillas tendremos banquetas un poco más anchas las cuales si permitan la circulación de las personas, pero en estas encontraremos obstrucciones por parte de la vivienda, automóviles o puestos fijos.

Retomando lo de las calles muy angostas puede resultar en dos casos, y es que en cuanto a lo comercial se opte por usar las banquetas para vender productos o vender estos en las fachadas de sus hogares y en lo habitacional podremos encontrar casas que busquen la extensión de la vivienda, como lo puede ser poner cocheras en estas.

Capítulo 4. Análisis de accesibilidad en función de movilidad en Clavería y San Juan Tlihuaca

En este capítulo vamos a presentar el diseño del trabajo de campo que se llevó a cabo, indicando los instrumentos y estrategias que se utilizaron. También se explica cuáles fueron las herramientas que se ocuparon para la obtención y sistematización de los resultados, indicando que es lo que se quería saber y cuáles fueron las estrategias para lograrlo. En este sentido se establecieron tres criterios orientadores del trabajo de campo y de los propios resultados: 1) la calidad general del espacio público; 2) la movilidad en términos de discapacidad; 3) la identificación de barreras. Con este trabajo realizado se presenta la interpretación de los resultados.

Para señalar las problemáticas del espacio público de estas colonias, decidimos tratar de recorrer zonas que tengan un impacto similar. Para esto tomamos en cuenta el “Centro de Barrio” propuesto en el PDDU, y las zonas más concurridas como mercados, comercios y los parques, ya que podemos proponerlos como los espacios de mayor concentración de personas. En donde la condición de accesibilidad en función de movilidad es esencial para que todos los ciudadanos puedan hacer uso de estos espacios de una manera equitativa y segura.

4.1 Objetivo del trabajo de campo

El objetivo del trabajo de campo consistió en evaluar el espacio público en función de su calidad y las barreras que presenta para la movilidad. Para esto llevamos a cabo el uso de herramientas que se acoplaron en nuestra investigación, por lo que

hicimos uso de dos instrumentos: las fichas urbanas y las encuestas. Ambos instrumentos tienen la finalidad de determinar la calidad de la accesibilidad en función de movilidad en el espacio público e identificar las barreras más importantes. Las fichas nos ayudaron a evaluar el espacio público desde una perspectiva apoyada en textos y manuales consultados a lo largo de esta investigación, mientras que la finalidad de las encuestas fue conocer la opinión de las personas sobre los espacios evaluados y si es que ellos identificaban alguna barrera que no pudiéramos notar por nuestra cuenta. Cabe recalcar que todas estas visitas tanto para la elaboración de las fichas como la realización de las encuestas fueron llevadas a cabo en el mes de enero del año presente.

Se aplicaron ocho **fichas urbanas** (cuatro en cada colonia) en lugares que tuvieran similitudes e impactos similares en cada colonia. A partir de ello se realizó una evaluación bajo un esquema de criterios contruidos tomando como base los textos y manuales correspondientes que se consultaron a lo largo de esta investigación, de tal manera que dichas fuentes permitieron determinar la perspectiva de evaluación sobre si un espacio público es de calidad, accesible y sin barreras. En las fichas se establece como valor máximo el “óptimo” y como valor más bajo “no óptimo”. Para cada lugar evaluado adjuntamos una breve descripción que sirva para contextualizar la propia evaluación, además de agregar imágenes para visualizar la condición en la que se encuentran.

A continuación, se presentan los rubros evaluados como ‘óptimo’ y ‘no óptimo’. Las imágenes son de apoyo para entender cómo fue la evaluación.

Ancho: Nos referimos a la dimensión de la banqueta que facilita o limita la circulación.

Óptimo

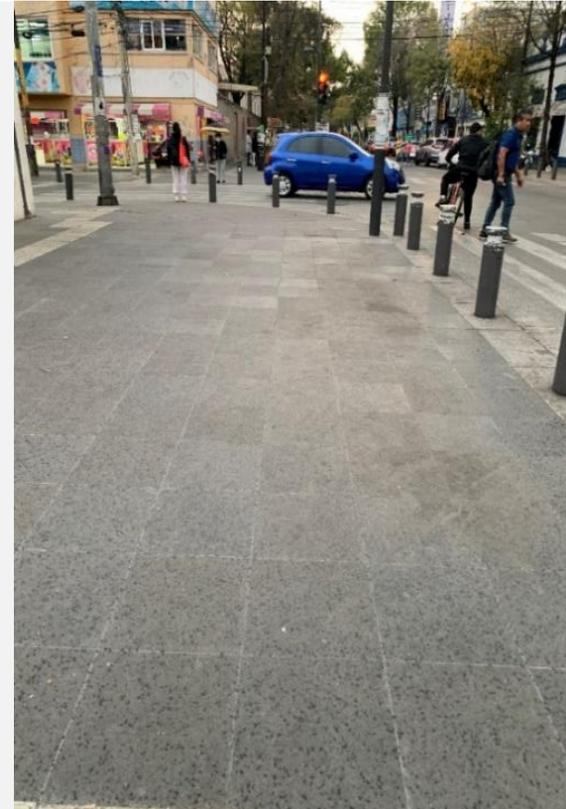


Imagen 25. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo

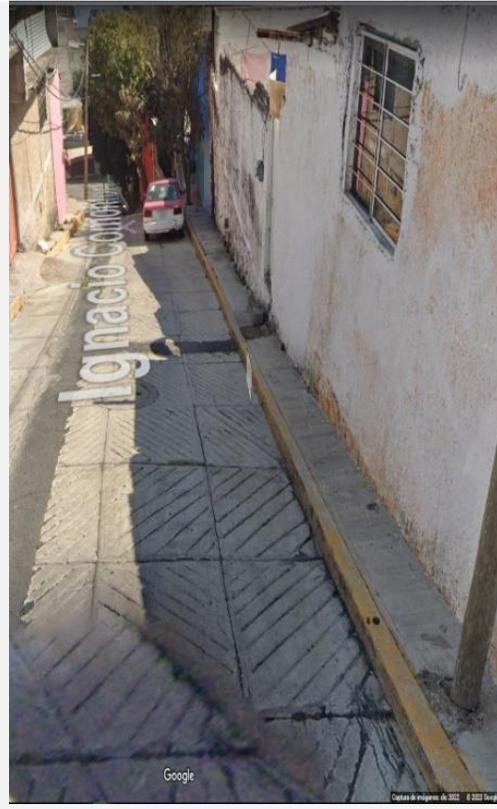


Imagen 26. Fuente: Google maps (diciembre 2022)

Inclinación: Es la inclinación o pendiente de las vías, donde a mayor inclinación mayor será la dificultad para circular, mientras que a menor inclinación más fácil será desplazarse.

Óptimo

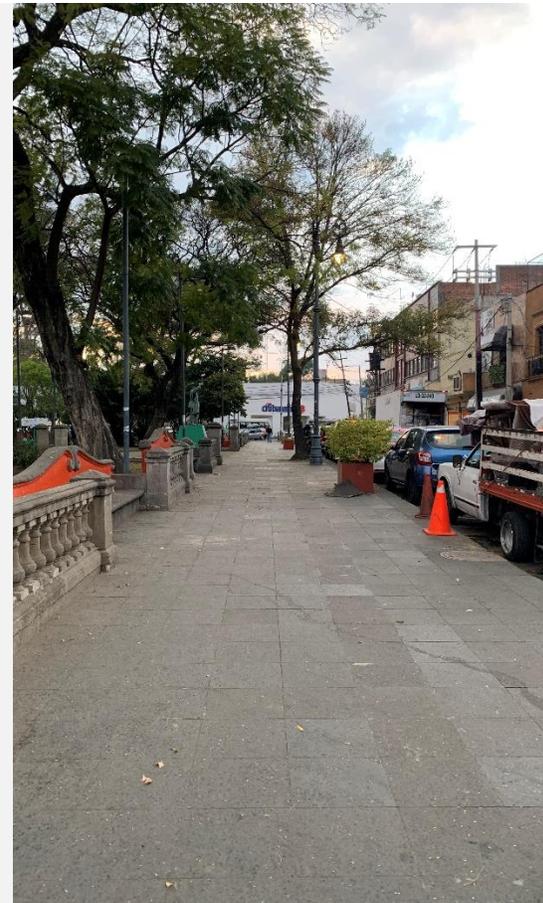


Imagen 27. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo

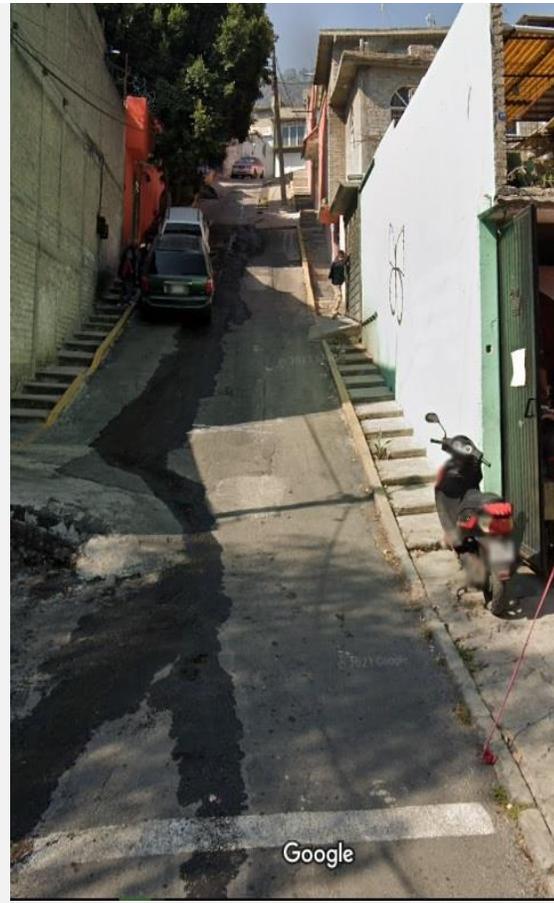


Imagen 28. Fuente: Google maps (diciembre 2022)

Continuidad: la continuidad de las calles será muy importante, ya que esta permite que las personas no encuentren obstáculos al momento de circular.

Óptimo

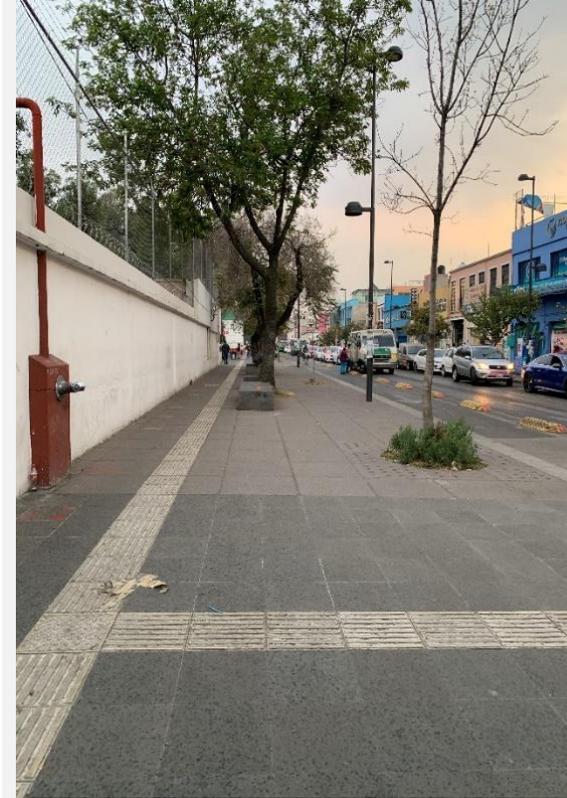


Imagen 29. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo

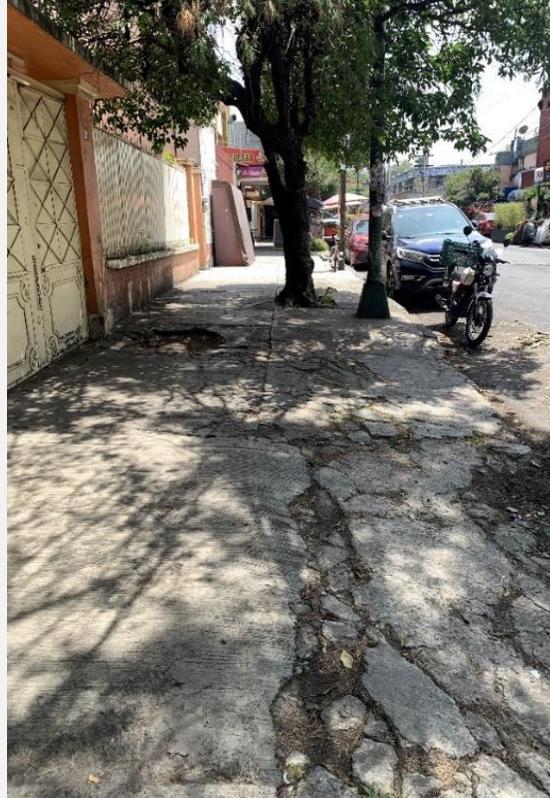


Imagen 30. Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

Material: aquí hacemos mención del material con el cual están hechas las vías, ya que deben ser materiales que sean antideslizantes en seco y mojado.

Óptimo



Imagen 31. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo

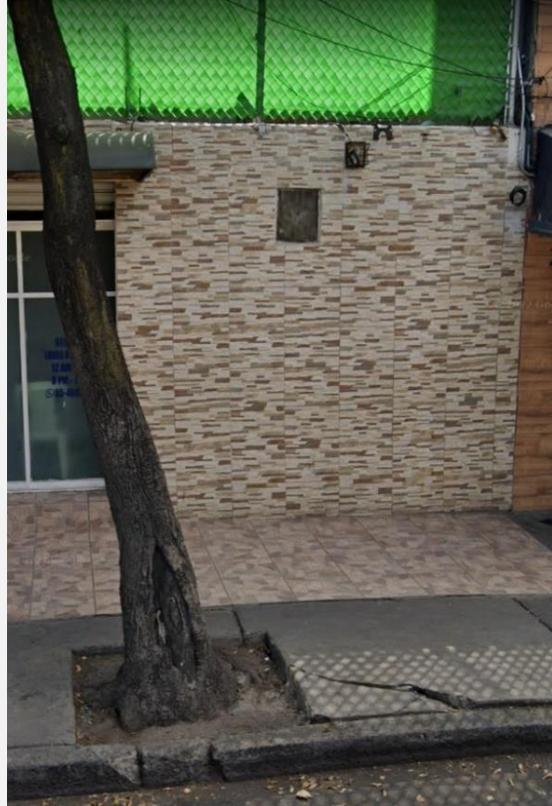


Imagen 32. Fuente: Google maps (diciembre 2022)

Mobiliario: respecto a esto, se evalúa la presencia de mobiliario, si es que cuenta con el básico (postes de luz, señalizaciones, etc.) y si cuenta con el no básico (bancas, juegos, etc.), mientras que su contra parte es que no existe mobiliario.

Óptimo



No óptimo



Imagen 33. Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Imagen 34. Fuente: Google maps (diciembre 2022)

Rampas: La presencia de rampas, llega a ser importante para los usuarios de sillas de ruedas, pero a pesar de que existan no siempre suelen estar en buenas condiciones. En casos más graves puede que no haya rampas.

Óptimo



Imagen 35. Fuente: Google Maps (diciembre, 2022)

No óptimo

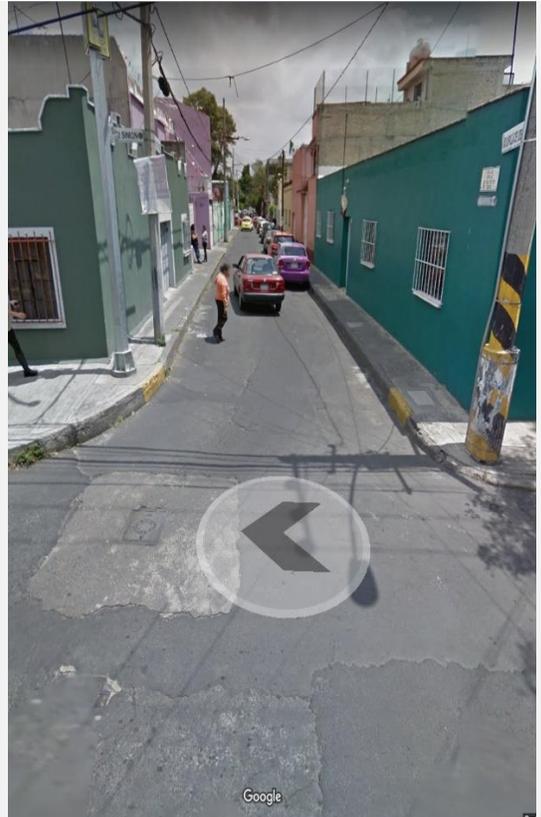


Imagen 36. Fuente: Google maps (diciembre, 2022)

Cruces: la delimitación de cruces es algo importante, ya que suelen ser los puntos de mayor interacción con los automóviles, el hecho de que se encuentren bien realizados y delimitados pueden ser de gran ayuda para personas con movilidad reducida y personas con debilidad visual. También que se encuentren a nivel banqueta vuelven más fácil el hecho de cruzar.

Óptimo

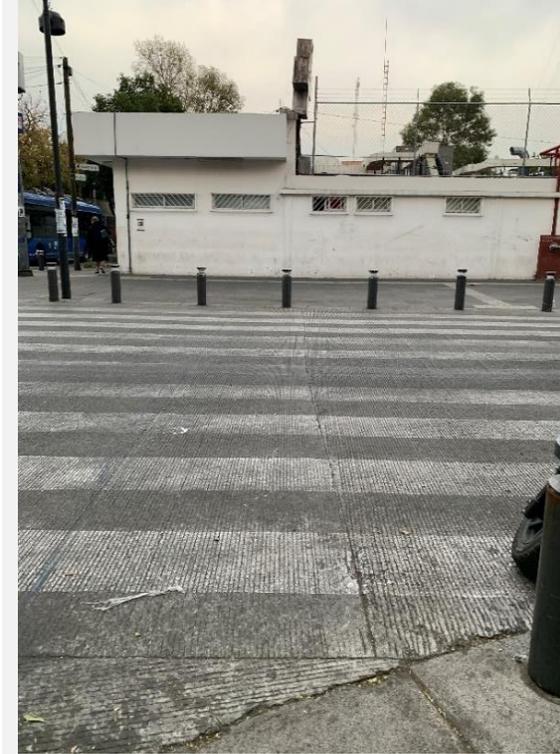


Imagen 37. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo

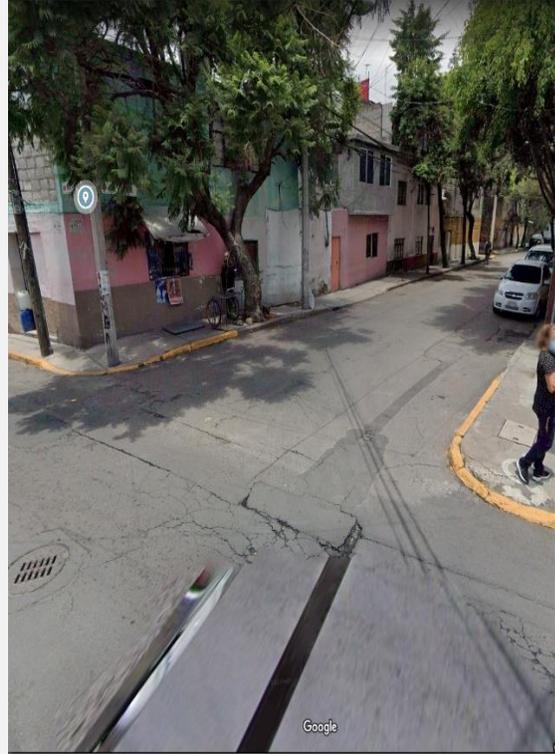


Imagen 38. Fuente: Google maps (diciembre 2022)

Barreras: este aspecto es muy determinante para saber si se cuenta con un espacio accesible, a menor presencia de barreras es mejor para la circulación

Óptimo

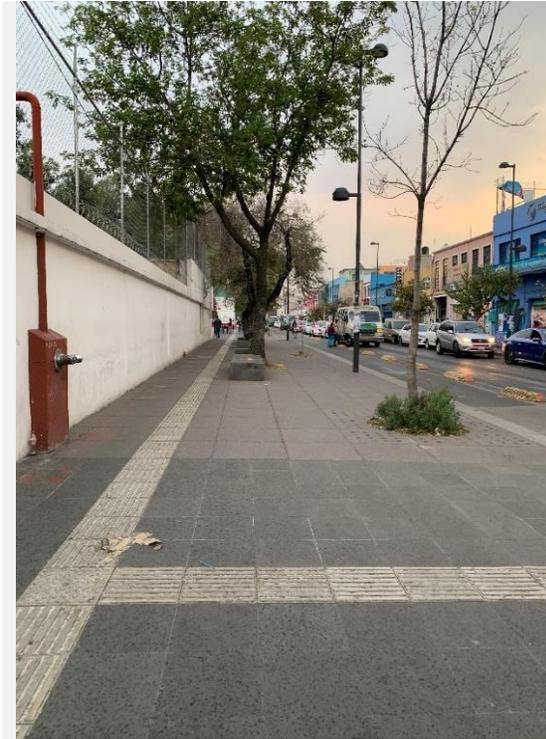


Imagen 39. Elaboración: Foto propia (enero 2023)

No óptimo



Imagen 40. Elaboración: Foto propia (septiembre 2022)

Accesibilidad: por último, sumadas todas las categorías determinamos si los diferentes espacios son accesibles o no. Posterior a esta evaluación se realizó la descripción de la situación específica de cada lugar respecto a la accesibilidad en función de movilidad. Aquí comentamos cuales son los aspectos positivos (si es que los tienen), los negativos, la afluencia de personas, tipo de usuarios, entre otros aspectos. En cada ficha agregamos las imágenes tomadas por nuestra cuenta para poder hacer el análisis más a detalle y que los lectores puedan ponerse en la situación en la que vimos los diversos espacios.

Las **encuestas** fueron llevadas a cabo en los mismos lugares que se realizaron las fichas urbanas, en total se aplicaron 37 encuestas repartidas de la siguiente manera:

-5 en el parque de 'la glorieta del ahuehuete' en San Juan Tlihuaca

-5 en la 'Escuela Secundaria Alberto J. Pani' en San Juan Tlihuaca

-5 en la 'Bodega Aurrera Express' de San Juan Tlihuaca

-4 en el 'Mercado' de San Juan Tlihuaca

-5 en el parque 'Glorieta de Clavería' en Clavería

-4 en la plaza 'Patio Clavería' en Clavería

-5 en el 'Mercado' de Clavería

-4 en la 'Escuela Primaria Estado de Nuevo León' en Clavería

Se buscaron participantes que fueran 'preferentemente' mayores de edad y que fueran personas que utilicen o transiten frecuentemente por los lugares seleccionados para este estudio, esto con la finalidad de que pudieran identificar más fácilmente las problemáticas relacionadas al espacio público. En este caso únicamente pudimos encontrar un usuario el cual contará con discapacidad (silla de ruedas), mientras que adultos de 50 o más años fueron 17 sujetos de 37.

El objetivo de estas fue conocer la opinión de las personas sobre la condición del espacio público en el que se encuentran y ver si llegan a existir tendencias de percepción, ya sea por edades, género o cualquier otra condición.

Ambos instrumentos fueron diseñados conforme los tres criterios del estudio:

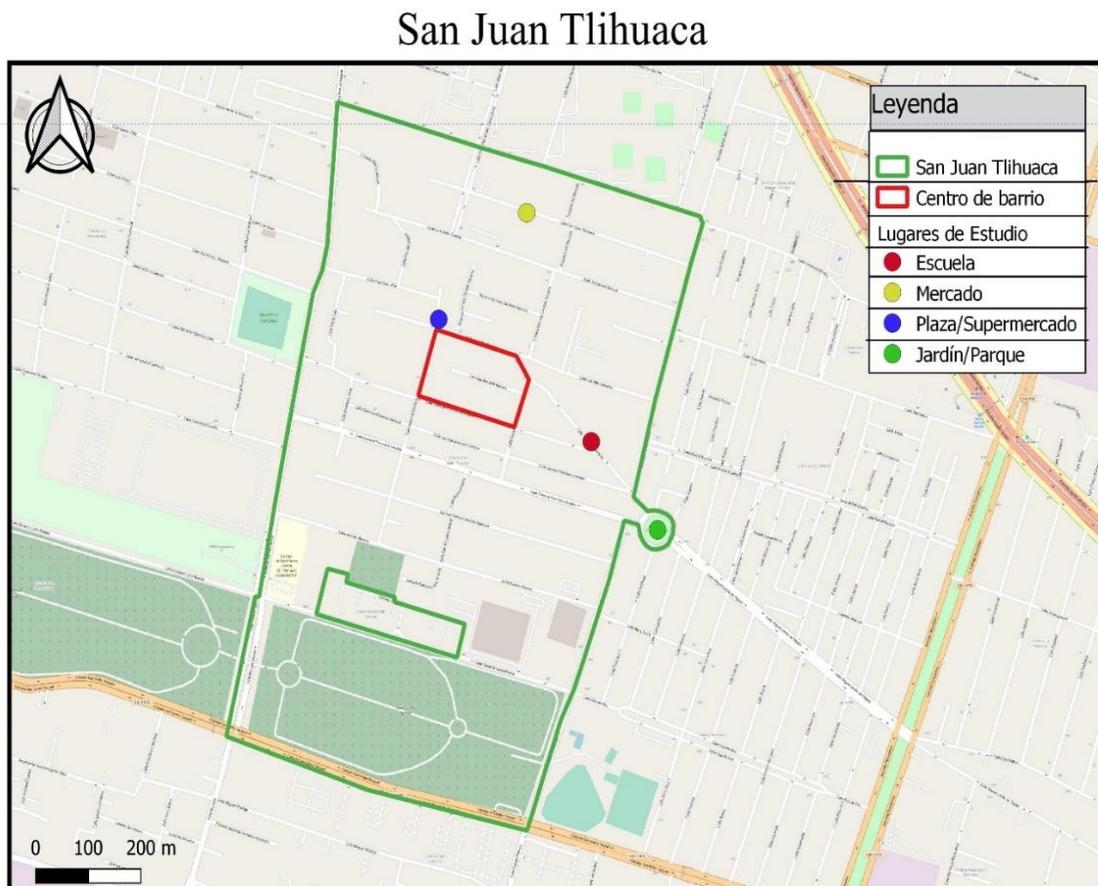
- 1) Calidad del espacio público: En este criterio evaluaremos únicamente la calidad del espacio público, como puede ser la calidad de banquetas, materiales, pendiente, etc.
- 2) Movilidad en términos de discapacidad: En este ámbito nos enfocaremos a la evaluación de la accesibilidad del espacio público para las personas con discapacidad, como lo pueden ser las rampas peatonales, la anchura de las banquetas, continuidad de las superficies, entre otras.
- 3) Identificación de barreras: Por último, aquí evaluaremos la presencia de las diversas barreras presentes en el espacio público, principalmente físicas y actitudinales.

El trabajo de campo fue realizado en las colonias San Juan Tlihuaca y Clavería, si bien no se llevó a cabo el estudio en todos los rincones de la colonia, se seleccionaron espacios con un impacto similar (en términos de la utilización que le dan las personas que por ahí circulan) y con una buena afluencia. La intención es que los lugares fueran comparables en cuanto a perfil del lugar en cada una de las dos colonias. A continuación, se enlistan los sitios seleccionados:

Figura 13. Listado de lugares de estudio en San Juan Tlihuaca

Lugar	Número encuestas por sexo
Plaza de los Ahuehuetes (Jardín/Parque)	2 H 3M (5 en total)
Bodega Aurrera Express (Plaza/Supermercado)	1 H 4M (5 en total)
Mercado San Juan Tlihuaca	0H 4M (4 en total)
Escuela Secundaria Alberto J. Pani	3H 2M (5 en total)

Mapa 5. San Juan Tlihuaca: Lugares de estudio

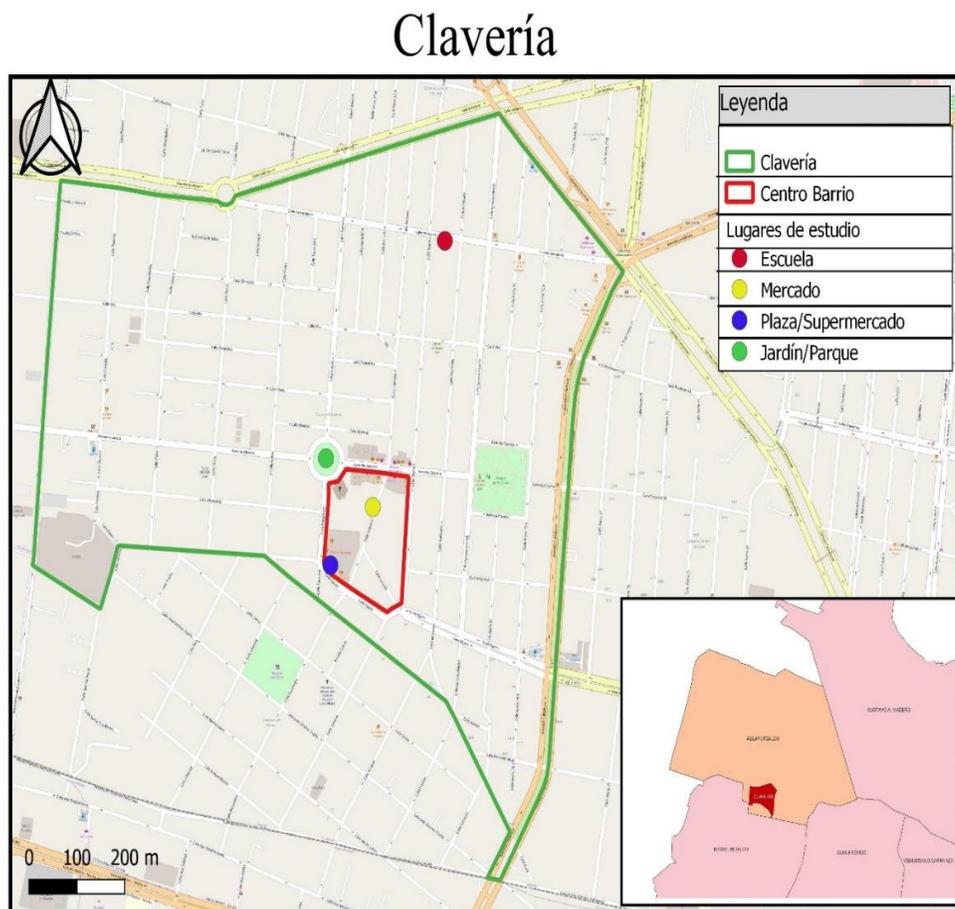


Elaborado en base al "Portal de Datos Abiertos del gobierno de la Ciudad de México" (2021)

Figura 14. Listado de lugares de estudio en Clavería

Lugar	Número de entrevistados por sexo
Glorieta Clavería (jardín/parque)	2 H 3M (5 en total)
Patio Clavería (Plaza/Supermercado)	3H 1M (4 en total)
Mercado Clavería	3 H 2M (5 en total)
Escuela Primaria Estado de Nuevo León	1 H 3M (4 en total)

Mapa 6. Clavería: Lugares de estudio



Elaborado en base al "Portal de Datos Abiertos del Gobierno de la Ciudad de México" (2021)

4.2 Resultados del trabajo de campo

Desde las fichas urbanas podemos encontrar espacios muy parecidos entre ambas colonias ya que a pesar de que hay diferencias en la estructura urbana derivadas de que una es un pueblo originario y la otra se crea ya como colonia, teniendo una traza de calles diferente, en general tiene un perfil urbano muy similar en tanto sus espacios públicos y la movilidad. Una diferencia que sí es notoria es en cuanto a la marginación, siendo que San Juan Tlihuaca cuenta con una marginación baja mientras que Clavería con una marginación muy baja.

En un primer momento la hipótesis de la investigación era que la accesibilidad en la colonia Clavería sería mucho mejor, debido a que estamos hablando de una de las colonias más representativas de la alcaldía de Azcapotzalco y hay una percepción de que se trata de una colonia con “más recursos” (aspecto que en los recorridos de campo se percibió en el adecuado mantenimiento de jardines y calles, en específico con poda y limpieza), mientras que la perspectiva sobre San Juan Tlihuaca era negativa desde el aspecto de la accesibilidad, ya que sus calles son tan agostas que no llegan a permitir circular correctamente a un peatón cualquiera, por ende la circulación en muleta y sillas de ruedas sería más complicada.

Derivado de todo esto podemos comentar que si bien en ambas colonias hay lugares poco accesibles (Mercado de Clavería y Bodega Aurrera de San Juan Tlihuaca). Podemos recalcar que más allá de los espacios estudiados las condiciones en ambas colonias son muy diferentes, pero en ambas hay problemáticas relacionadas a la accesibilidad en función de movilidad. Ya que

hablando en la totalidad de Clavería si hay un espacio más “amigable” para las personas con movilidad reducida, ya que la falta de infraestructura no es una constante, sino que gran parte de las barreras que encontramos están asociadas a la alta presencia de comercios. Mientras que en el caso de San Juan Tlihuaca sí vimos un espacio público en condiciones menos favorables para la circulación y no solamente de personas con movilidad reducida, sino también para peatones. Una constante en ambas colonias son las barreras provocadas por la movilidad automotriz, tal como vemos más adelante es una de las barreras más mencionadas por los participantes junto a la “falta de rampas” y la “mala condición de las banquetas”.

En términos generales se identificaron que los lugares cuentan con similitudes muy parecidas entre todos los lugares, lo que nos arroja que tenemos en total en las dos colonias: 1 lugar muy accesible, 5 accesibles y 2 poco accesibles.

4.2.1 Fichas

En cuanto a las fichas, de los ocho lugares evaluados, solo tuvimos uno el cual fuera considerado como “muy accesible” y este es la plaza de la colonia Clavería “Patio Clavería”, ya que este espacio contaba con banquetas muy amplias, cruces marcados, rampas bien hechas y una continuidad muy buena en las banquetas, mientras que a su interior al ser una plaza comercial igual contaba con espacios amplios para la circulación, elevadores y escaleras eléctricas. En términos materiales es probable que sea uno de los espacios más accesibles. Principalmente porque son espacios que se encuentran orientados al consumo. A pesar de esta accesibilidad en términos de infraestructura entra en discusión la

parte de la accesibilidad en términos sociales, debido a la estigmatización que se lleva a cabo en dichos espacios, podríamos estar hablando de barreras actitudinales.

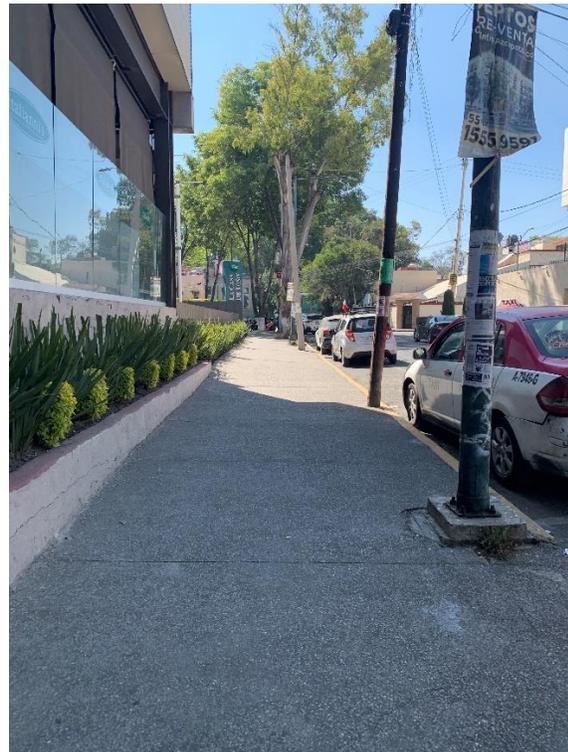
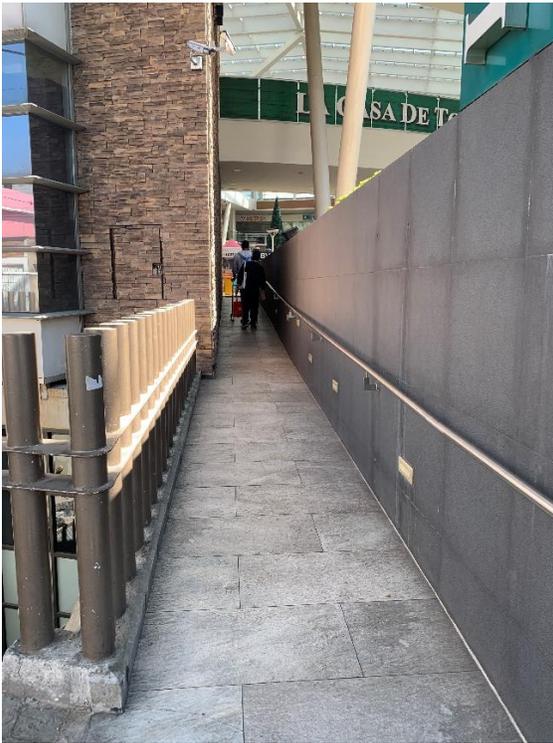


Imagen 41. Rampa plaza Patio Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Imagen 42. Banqueta plaza Patio Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

En el caso opuesto de “poco accesible”, tuvimos dos lugares, uno por cada colonia. Estos lugares fueron el “Mercado de Clavería” y la “Bodega Aurrera Express” de San Juan Tlihuaca, ya que encontramos una constante la cual fue muy significativa y es que las banquetas de ambos lugares son tan angostas que ni un peatón puede caminar cómodamente.

El caso del mercado: se trata de un equipamiento bastante sencillo y pequeño, el cual tiene poca densidad de locales a comparación de otros mercados, como lo puede ser el del Centro de Azcapotzalco. A pesar de la baja densidad locales podemos encontrar pasillos muy reducidos que complica la circulación adentro. Es bastante sencillo acceder desde la calle al mercado, ya que se encuentra al nivel de la banqueta, pero no cuenta con cruces delimitados ni rampas para sillas de ruedas. Es frecuentado por personas de todas las edades, pero la presencia de anuncios y vendedores en la banqueta es lo que llega a complicar la circulación.



Imagen 43. Calle del mercado de Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

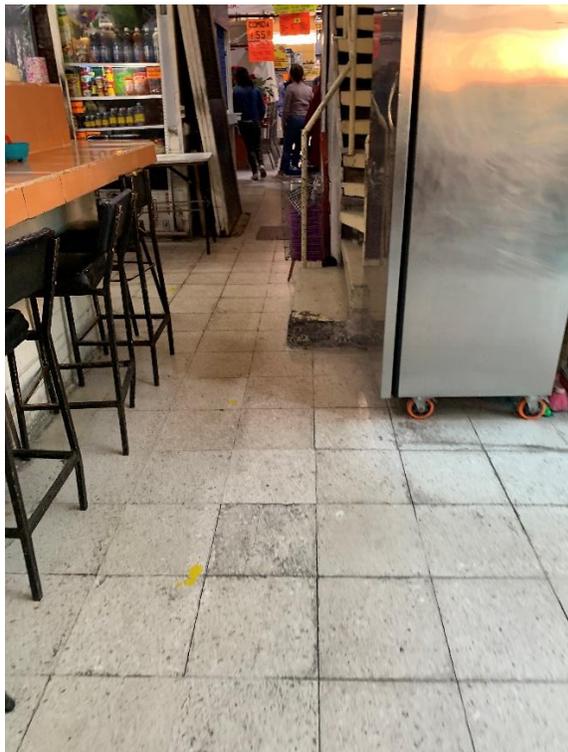


Imagen 44. Pasillo en Mercado de Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

El caso del supermercado: la entrada cuenta con escalones, pero la entrada de autos es continua y parece ser más utilizada, es óptima para usuarios de sillas de

ruedas y adultos mayores, el problema es que para poder acceder a la entrada de los autos hay que circular por la vía de los autos, ya que se pierde la continuidad con la banqueta. El principal problema es que la entrada cuenta con una banqueta muy pequeña que no permite la circulación de las personas. Si bien tiene una rampa para sillas de ruedas en la esquina del complejo, esta no está bien diseñada.

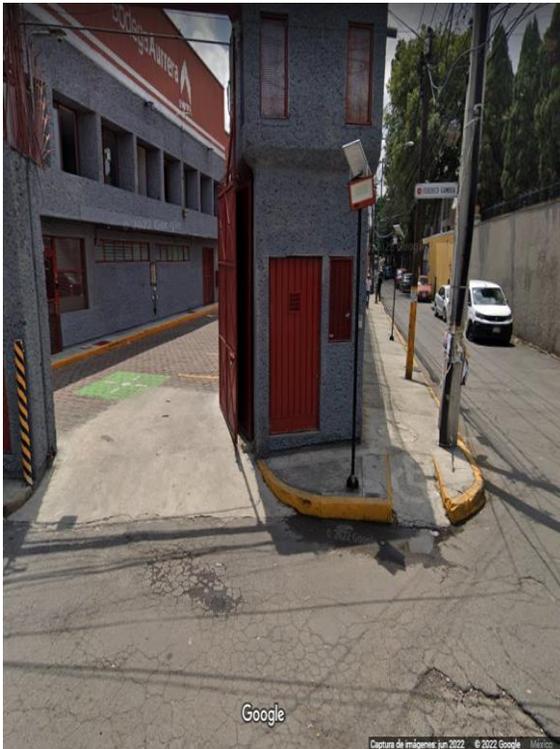


Imagen 45. Bodega Aurrera San Juan Tlihuaca Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

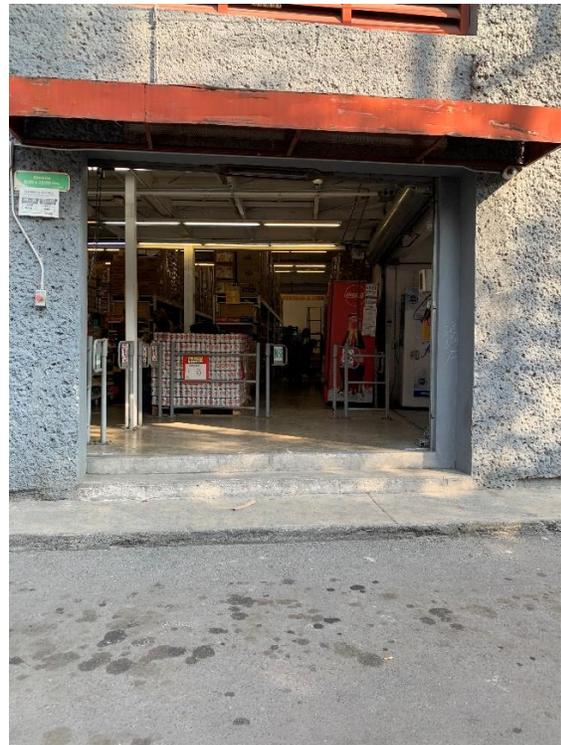


Imagen 46. Bodega Aurrera San Juan Tlihuaca Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Las variables positivas que más se repitieron en los lugares son inclinación y material, ya que en los 8 lugares encontramos que las aceras tienen poca inclinación y sus materiales son completamente antideslizantes, lo que ayuda bastante a la circulación, volviéndola más segura y fácil. También tenemos que todos los sitios analizados cuentan con mobiliario. La importancia del mobiliario radica en la señalización y más importante en la iluminación, ya que en la noche si no existiese dicho mobiliario (de iluminación) volvería más complicada y riesgosa la circulación y la interacción con los autos, mientras que la importancia de mobiliario no básico es que el hecho de que existan bancas o mesas genera más interacción y uso de los espacios públicos, además que son útiles para el descanso o reposo.

En lo que respecta a las rampas, también las encontramos en gran parte de los lugares, el único lugar donde no las encontramos fue en el mercado de Clavería, pero el hecho de que estén las rampas no significa en automático que el lugar sea accesible ni que sean funcionales por el estado en el que se encuentran. Las únicas rampas en muy buen estado fueron las de “Patio clavería”, por otra parte, tuvimos otras 3 rampas en estado regular y otras 3 rampas en mal estado.

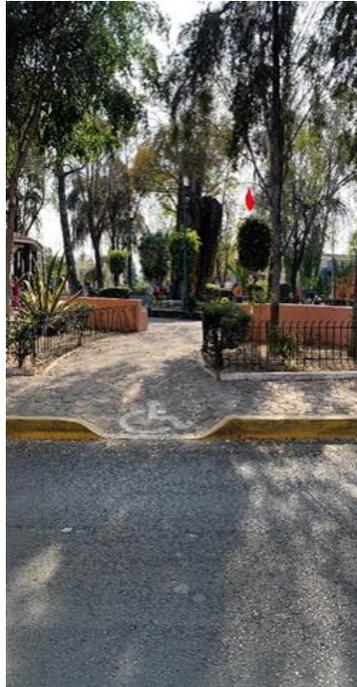


Imagen 47. Patio Clavería
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)

Imagen 48. Golrieta San
Juan Tlihuaca
Foto propia (febrero 2023)

Imagen 49. Escuela Clavería
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)

En gran parte de los lugares no encontramos cruces delimitados, únicamente en 2 lugares de 8 había de estos. La importancia de los cruces delimitados no es únicamente para el peatón, sino para que el automovilista sea más precavido en estos, por ende, que no se incremente el riesgo a los peatones al momento de circular.



Imagen 50. Escuela Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Imagen 51. Glorieta Clavería
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Por último, dejamos las tres variables que considero más importantes para definir si un espacio es accesible: el ancho de las banquetas, la continuidad y la presencia de barreras. En lo que respecta al ancho encontramos que en la mitad de los sitios había un ancho de 180 cm o más, lo cual es lo recomendado de acuerdo con los manuales para poder circular, mientras que el valor más bajo de que encontramos fue de 50 cm o menos y esto fue en la Bodega Aurrera de San Juan Tlihuaca, el resto de los lugares rondaba entre los 50 cm y los 170 cm.

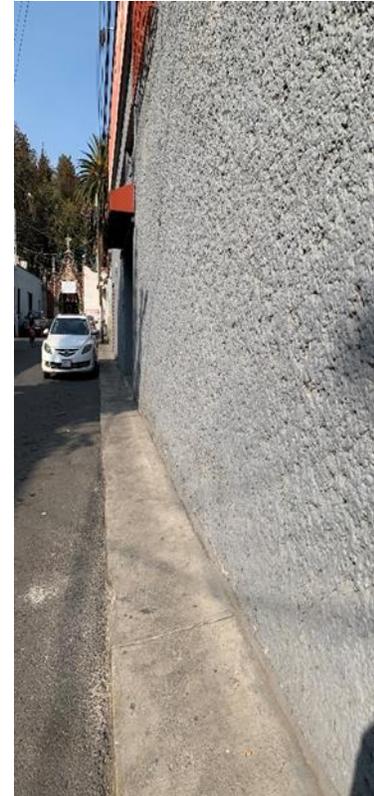


Imagen 52. Escuela San Juan
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Imagen 53. Mercado San Juan
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

Imagen 54. Bodega Aurrera San Juan
Elaboración: Foto propia (febrero 2023)

En cuanto a la continuidad el único lugar evaluado como “muy continuo” fue la plaza Patio Clavería, mientras que 4 lugares contaban con una superficie continua, y por último 3 sitios discontinuos, lo cual significa que no el 100% de su superficie fuese discontinua, sino que tenía fragmentos muy graves, los cuales pueden afectar la circulación, estos tres lugares fueron Escuela Sec. Alberto J. Pani en San Juan Tlihuaca, el Mercado de San Juan Tlihuaca y la Glorieta de Clavería.



Imagen 55. Plaza Clavería
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)

Imagen 56. Glorieta San Juan
Elaboración: Foto Tlihuaca
propia (febrero 2023)

Imagen 57. Mercado San Juan
Elaboración: Foto Tlihuaca
propia (febrero 2023)

En cuanto a las barreras únicamente había dos lugares los cuales no contaban con éstas, la plaza Patio Clavería y la Escuela Edo. Nuevo León, mientras que el lugar con más barreras fue el Mercado de Clavería, el resto de los sitios tuvieron pocas barreras, lo que significa que no afectaban a la movilidad. En este caso preferimos únicamente evaluar barreras físicas y actitudinales, ya que son las más perceptibles, por ende, cuando hablamos de barreras podemos estar haciendo referencia a la presencia de basura en las banquetas, invasión de la banqueta por

parte de automóviles, obstrucción de los cruces por parte de autos, invasión del espacio público por parte de vendedores, entre otros aspectos. En el caso de los vendedores no estamos cuestionando su labor ni la presencia de estos, pero hay casos en que hacen obstrucciones en la vía pública que podemos catalogarlos como barreras.



Imagen 58. Escuela Clavería
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)



Imagen 59. Escuela San Juan
Tlihuaca
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)



Imagen 60. Mercado Clavería
Elaboración: Foto propia
(febrero 2023)

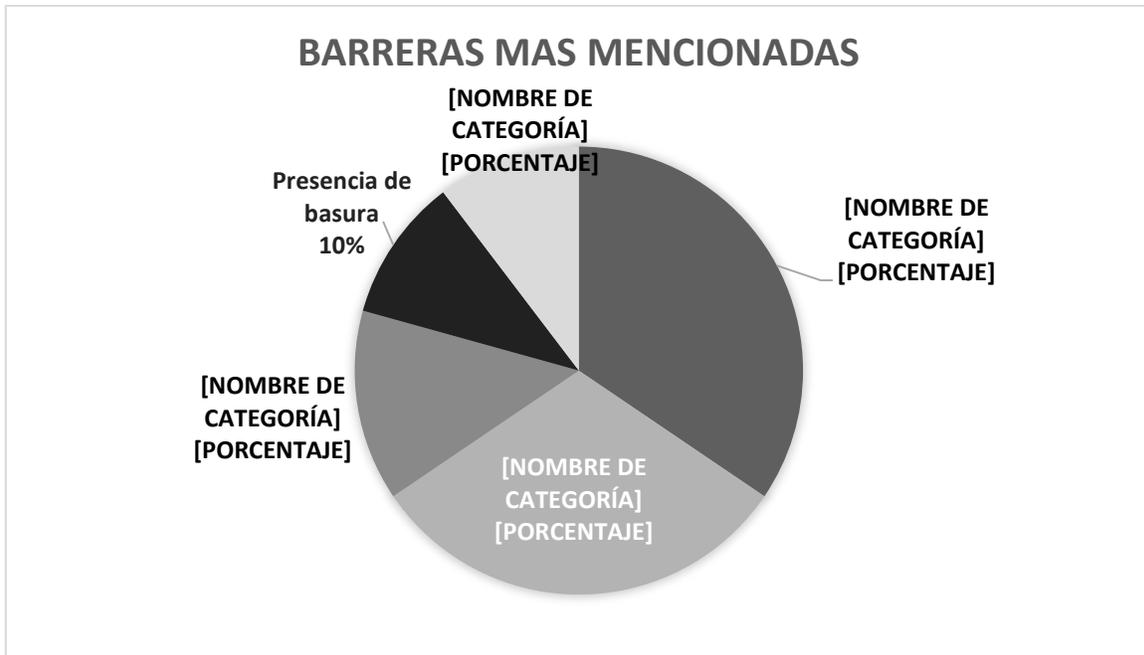
4.2.2 Encuestas

Se aplicaron 37 encuestas con una distribución de 15 hombres y 22 mujeres. El perfil de los encuestados fue el siguiente: 1) preferentemente mayores de edad, y 2) que fuesen personas que transitaran cotidianamente en los lugares donde se llevaron a cabo dichas encuestas. Para cumplir con lo anterior, al inicio de este ejercicio se le preguntaba si ellos transitaban o hacían uso de los lugares con frecuencia, en caso de que la respuesta fuese positiva se pasaba a llevar a cabo la encuesta.

El principal dato que salta a la vista de las encuestas es la presencia de las barreras, y es que 15 participantes contestaron que no existían barreras en los lugares que se encontraban. Podemos recalcar que todos los encuestados de la plaza Patio Clavería concordaban que no había barreras en este sitio. En cuanto a los que sí consideraban que había barreras (22 respuestas) tenemos que la barrera más mencionada fue el tránsito vehicular (10 respuestas), ya sea por el obstaculizar los cruces y rampas para sillas de ruedas o por invasión de la acera peatonal.

El segundo caso más mencionado es la mala condición de las banquetas (9 respuestas) en este aspecto se referían más a banquetas angostas (principalmente en San Juan Tlihuaca), discontinuas, agrietadas y levantadas por las raíces de los árboles. Otras barreras comentadas fueron, la falta de rampas peatonales o su mala condición (4 respuestas), presencia de basura y falta de recolección en los espacios (3 respuestas) y obstaculización por puestos y vendedores (3 respuestas).

Figura 14.



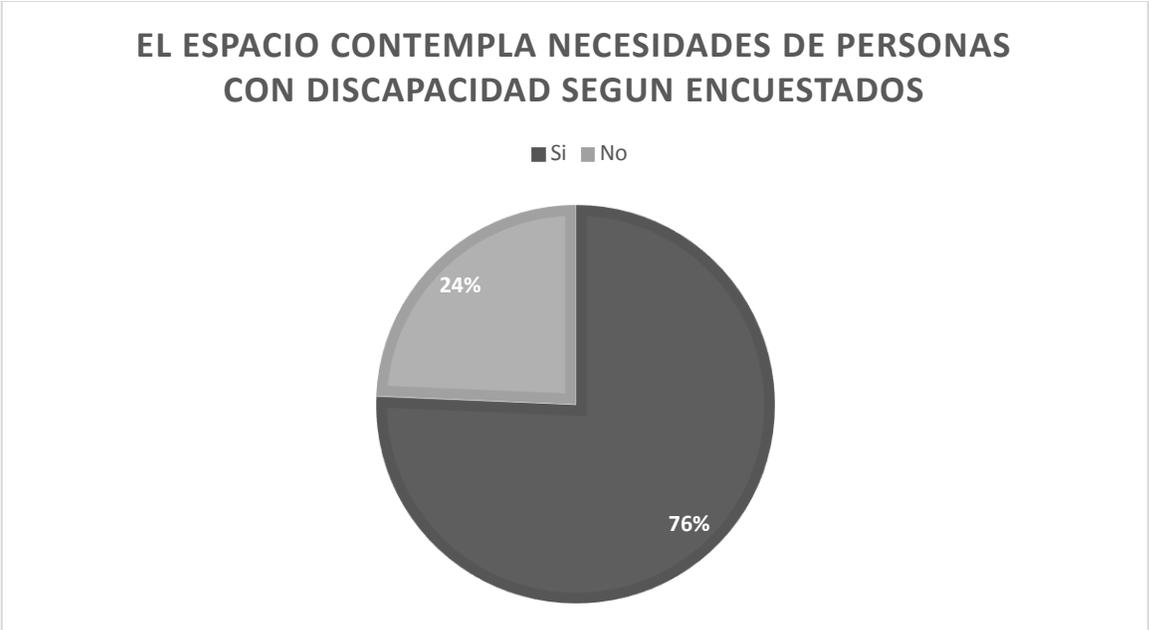
Elaboración propia con base en el trabajo de campo

En lo que respecta a calidad de los lugares que fueron evaluados, 1 participante consideró que el lugar era muy bueno (plaza Patio Clavería), 15 participantes consideraron bueno el lugar (los más repetidos Mercado de Clavería y Escuela de Clavería), 17 consideraron que el lugar era regular (los más mencionados fueron Escuela de San Juan, Supermercado de San Juan y Mercado de San Juan), por último 4 participantes que catalogaban el lugar como malo (Parque de San Juan, Escuela de San Juan y Mercado de San Juan).

En lo que respecta al tema de que los lugares contemplen a las personas con discapacidad, tenemos que 28 participantes (75.6%) consideraban que los espacios si contemplaban las necesidades de las personas con discapacidad,

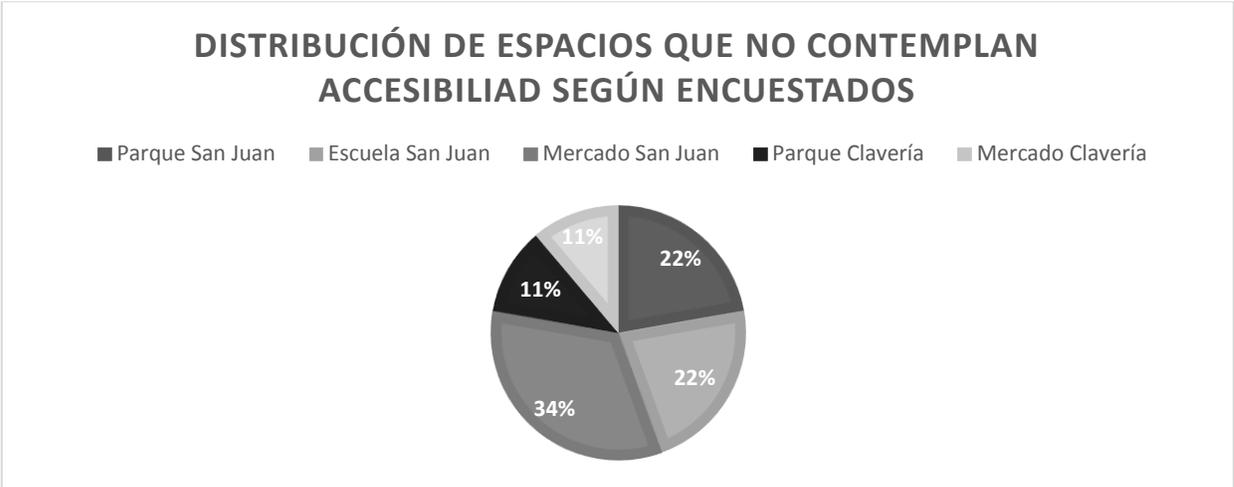
mientras que los 9 restantes (24.3%) consideraban que los espacios que no contemplaban las necesidades de las personas con discapacidad y el lugar más mencionado fue el Mercado de San Juan Tlihuaca.

Figura 15.



Elaboración propia con base en el trabajo de campo

Figura 16.



Elaboración propia con base en el trabajo de campo

El hecho de llevar a cabo las encuestas fue bastante interesante para esta investigación. Ya que íbamos con la impresión de que los participantes en realidad nos mencionarían bastantes barreras y problemáticas relacionadas con las personas con discapacidad y el espacio público, pero al momento de llevarlas a cabo y gestionar los resultados nos dimos cuenta de que los participantes únicamente llegan a identificar barreras para sí mismos, y por otra parte que la mayoría (75.6%) consideraba que los espacios que trabajamos contemplaban las necesidades de las personas con discapacidad. Esto nos muestra que gran parte de la población no ha estado en contacto con personas con discapacidad, por lo que eso puede ser un hecho determinante para desconocer cuales son las dificultades que se les presentan a las personas con movilidad reducida al circular por un espacio público no accesible.

Esta falta de contacto por parte de los participantes con personas con discapacidad podría parecer “normal”, ya que en la alcaldía existen 24,000 personas con discapacidad, lo que representa el 2.9% de la población de la alcaldía y estas cifras pueden cobrar sentido con lo reflejado en las encuestas, que únicamente 9 de los 37 encuestados pensaron que los espacios estudiados no contemplaban la discapacidad. Podríamos estar hablando que hace falta un conocimiento y comprensión a cerca de la discapacidad.

4.3 Interpretaciones a partir de los resultados y las visitas a las colonias

Una vez señalados estos resultados podemos decir que en ambas colonias hay una falta de infraestructura para las personas con movilidad reducida y no únicamente para ellas, sino también para padres y madres que caminan con sus

hijos por estos lugares, personas con debilidad visual, entre otro tipo de participantes. En términos más objetivos la accesibilidad de los espacios va a estar en función de la novedad de construcción de los lugares. Ya que como pudimos ver el único lugar muy accesible en este estudio fue la plaza de “Patio Clavería”, pusimos también como ejemplo el “Centro de Azcapotzalco” y desde esta perspectiva de la accesibilidad en función de movilidad nos pareció un lugar muy bien planeado y que contempla las diversas necesidades de los usuarios, pero todo esto fue a raíz de las reformas realizadas en el año de 2019 y esto puede replicarse en plazas comerciales recientes, ya que cada vez se contempla más la condición de accesibilidad, además que los nuevos complejos culturales como museos y teatros toman más en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

Ambas colonias son antiguas, y esto se ve reflejado en su infraestructura peatonal. En el caso de Clavería, la hipótesis de que sería un lugar muy accesible en comparación con San Juan Tlihuaca, no fue del todo correcto, ya que hay calles que no son lo suficientemente anchas o que no tienen plena continuidad para que las personas puedan desplazarse sin ningún problema, además que las barreras por parte de los automóviles son muy frecuentes. En el caso de los lugares de estudio como lo vimos el único lugar que era muy accesible fue la plaza “Patio Clavería”, los demás lugares si son bastante antiguos y podemos verlo en el tipo de materiales utilizados, estructura, entre otros aspectos.

Algo que recalco de ambas colonias y en el caso de ambas escuelas, es que el ancho de las banquetas sí se ve aumentado debido a la demanda de los usuarios.

Siendo que se contempló esto para las escuelas, podríamos requerir algo similar en los mercados, y es que las banquetas de estos no son lo suficientemente anchas para la circulación de las personas, más si tomamos en cuenta que pueden acudir con bastones, sillas de ruedas, andaderas o carritos para hacer sus compras.

Hablando concretamente de las colonias podemos señalar que los 8 lugares elegidos para este estudio si reflejan la condición del espacio público de las colonias. Por lo que podemos hacer referencia a que las problemáticas que identificamos en las fichas y en las encuestas se replican a lo largo de las calles de estas colonias.

Bien puede que las problemáticas en los lugares seleccionados sean más “impactantes” o “graves” debido a la utilidad y a la alta demanda de los lugares para la población (escuelas, mercados, parques y plazas), pero también tendremos presencia de basura en las banquetas, apropiación por parte de vendedores, extensiones de la vivienda lo que significa una apropiación, autos obstruyendo cruces peatonales o las rampas, además que la mala condición de las calles en ambas colonias es una constante.

A pesar de las diferencias a primera vista en las colonias en ambas tendremos presencia de barreras en el espacio público. En el caso de San Juan Tlihuaca podemos hacer mayor énfasis en la inexistencia de banquetas en algunos casos o lo angostas que llegan a ser, aunado a la alta presencia vehicular y todo lo que esto conlleva. Mientras que el caso de Clavería pienso que encontramos más

barreras debido a la alta presencia de comercios tanto “formal” como “informal” y también a la alta tasa vehicular.

Debería ser fundamental que se hagan los estudios de movilidad propuestos en el “Manual de la Ciudad de México” (2016), ya que a partir de éstos se podrán conocer cuál es la demanda de los usuarios conforme a los lugares estudiados y poder dotar de las características que satisfagan estas necesidades.

Algo que me parece bastante contradictorio que se evidencia en las encuestas son los siguientes apartados que son la “presencia de barreras en el espacio público” y si “el espacio público contempla las necesidades de las personas con discapacidad”. Donde 22 participantes de 37 dicen que existen las barreras, mientras que en el otro indicador tenemos que 28 de 37 indican que el espacio público contempla las necesidades de las personas con discapacidad. Y es que podríamos estar hablando que las personas que identifican barreras únicamente lo están haciendo para sí mismas. Siendo que de las 9 personas que decían que el espacio público no contemplaba las necesidades de las personas con discapacidad 8 de estas estaban de acuerdo con la presencia de barreras en el espacio público y es que ellos identificaron más de una sola barrera lo que nos hace pensar o que tienen consciencia de las complicaciones que conlleva el espacio público para las personas con movilidad reducida o que han tenido que pasar por situaciones de asistencia a personas con discapacidad.

En este caso podríamos hablar de dos concepciones espaciales derivada de las encuestas con respecto a la movilidad diferenciada. La mayoritaria que en este caso piensa que el espacio público contempla las necesidades de las personas

con discapacidad y la minoritaria que piensa que el espacio público no contemplaba dichas necesidades. Desde nuestra perspectiva, hablando concretamente de las fichas podemos hacer referencia que la mayoría de los lugares visitados no cuentan con la infraestructura suficiente para que las personas con alguna discapacidad puedan moverse en estos de manera segura y sin complicaciones.

A partir de esto, nos surge un planteamiento con respecto al espacio público, y es que este es un recurso vital, el cual es muy escaso y demandado por toda la población. Por ende, este debe ser gestionado de una manera correcta e incluyente para toda la ciudadanía. En este caso un espacio público muy bien gestionado y en condiciones es realmente un recurso benefactor para los peatones lo que genera una accesibilidad universal. Pero un espacio público en malas condiciones se vuelve una barrera la cual impide la movilidad y en este caso, podemos referir que el espacio de ambas colonias no se encuentra en buen estado para que sea aprovechable por todos los sectores de la población y en nuestro grupo interés si se presentan bastantes dificultades para llevar a cabo su movilidad.

II. Conclusiones

Como últimas notas de esta investigación nos gustaría agregar que la concepción del espacio público desde la perspectiva teórica y técnica es muy acertada, ya que lo propuesto por los autores, las leyes, manuales y guías trata de contemplar al espacio público como un recurso al cual todos tenemos derechos de gozar de igual manera, en donde ya se cuentan con las características deseables del espacio público, pero que esas adecuaciones realizadas hoy en día solo llegan a ser manchas dispersas en la ciudad. Con esto nos referimos a que de qué sirve tener espacios accesibles en un solo sitio, si en el transcurso de llegada a este habrá una falta de infraestructura, por lo que no solo se necesitan adecuaciones en los espacios sino también de una conectividad entre estos, ya que la movilidad siempre es con sentido. Es algo complicado dotar de accesibilidad a toda la ciudad, pero en primera instancia debería optarse por los espacios, calles y avenidas más concurridas, ya que estas conllevan una mayor demanda con respecto a la movilidad.

Lo que menos buscamos es la especialización del espacio público, con esto nos referimos a que no se enfoque únicamente en un grupo, pero si se requiere que se contemplen las demandas de los usuarios y es que para una calle poco transitada no necesitaremos banquetas demasiado grandes, pero sí que se encuentren en condiciones para la circulación. Mientras que para espacios más concurridos como los planteados para esta investigación si se requerirán espacios más anchos, continuos y con la infraestructura adecuada para que el espacio cuente con la

capacidad para manejar grandes cantidades de gente y con diversas necesidades para moverse en estos espacios.

Por otra parte, consideramos bastante relevante hablar de esta relación entre la discapacidad y las barreras. Ya que estas (las barreras) son en gran medida la causa de que hablemos de discapacidad, porque esta condición es generada en el proceso de interacción con medio, ya que la participación de las personas queda en manos de los factores contextuales. En este caso a mayor presencia de barreras en los espacios, más difícil y condicionada será la participación de las personas. Como ya fue mencionado decidimos trabajar las barreras que afectan la movilidad, en específico las físicas y las actitudinales. Lo que es importante recordar es que estas dos no son las únicas barreras existentes, también las tendremos de: comunicación, políticas, programáticas, sociales y de transporte. Para nosotros sería muy difícil poder aplicar todas estas hacia el espacio público, pero la manera en que lo hicimos fue un primer paso para adentrarnos en las desigualdades generadas por las barreras con respecto a la movilidad en el ámbito público.

Hablando concretamente de nuestro caso de estudio, haciendo énfasis en la delegación Azcapotzalco y las colonias Clavería y San Juan Tlihuaca, podemos decir que en ambas tenemos espacios los cuales no están en tan malas condiciones, pero también que en ambos lugares tendremos espacios los cuales no tomen ni en cuenta a los peatones, reduciendo sus condiciones de movilidad, siendo que si estas condiciones de movilidad se ven afectas, el peatón tiene que optar a circular de maneras más “complejas” y riesgosas para su integridad, como

lo puede ser el hecho tan mencionado de circular por debajo de las banquetas. En la presentación de resultados hacíamos énfasis a la antigüedad de ambas colonias, ya que son propuestas en el PDDU (2008) como “Áreas de conservación patrimonial” sabiendo que estas áreas son importantes por el patrimonio, este debería ser aprovechable por todos los habitantes de la Ciudad, pero la falta de condiciones hace que esto no sea del todo posible. Esta falta de infraestructura consideramos que es debido a la antigüedad en la que fueron formadas estas colonias y el modelo de movilidad (automotriz) que conlleva esa antigüedad, por lo que las remanencias de ese modelo aún están presentes en el espacio público de ambos lugares, dejando muy de lado a la movilidad integrada.

En lo que respecta a nuestro trabajo de campo, metodología y resultados. Puedo mencionar que fue un tanto complejo abordar esta temática con los encuestados, ya que gran parte de ellos no estaban tan asociados con el aspecto de la accesibilidad en el espacio público, derivado de esto pensamos que es por eso el hecho que gran parte de ellos haya respondido que el espacio público contemplaba las necesidades de las personas con alguna discapacidad. En lo que respecta a nuestros instrumentos utilizados, podemos decir que ambos fueron bastante útiles, ya que en el caso de las fichas urbanas recuperamos lo propuesto por Simian-Fernández (2014), porque buscamos hacer un estudio de valoración de los recintos elegidos, dejando como resultante de este instrumento la determinación por nuestra cuenta si los espacios son accesibles o no. En el caso de las encuestas nos parecieron útiles porque estas nos ayudarían a conocer la opinión de los usuarios y las barreras que ellos identificaban en los espacios de

estudio, pero lo que nos llevamos al momento de recopilar los resultados es que no muchos de ellos identificaban barreras ni la falta de accesibilidad en el espacio público, si bien no es lo que esperábamos es un buen punto para dialogar sobre la concepción de la ciudadanía con respecto a la movilidad diferenciada en la ciudad.

Por último, para cerrar me gustaría hablar de la relación entre este estudio y la geografía. Tal como es propuesto en el plan de estudios, se busca “formar profesionales de la Geografía con un alto sentido humanista, conscientes de las relaciones entre la sociedad y el medio natural, para identificar problemas territoriales y proponer soluciones” (Oferta Académica UNAM, 2013) Si bien en esta investigación no estamos proponiendo tal cual soluciones, ya que no tenemos un estudio lo suficientemente profundo y especializado, si estamos haciendo énfasis en una problemática la cual tiene una relevancia para la sociedad de hoy y un aspecto fundamental de las ciudades que es la movilidad. Bajo todo esto considero que la temática de la accesibilidad con enfoque en movilidad debería ser trabajada en toda la ciudad, ya que esta problemática que propusimos en estas dos colonias de Azcapotzalco puede ser llevada a más puntos de la ciudad y trabajarse bajo esta misma perspectiva.

III. Bibliografía

-Alcantar, E. (2018). La política del transporte en la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XX. En P.F Ed. *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades* (15-34). Instituto de Geografía UNAM

-Alcívar, D & Arteaga, H. (2018). *Discapacidad Un reto para la inclusión participativa y la igualdad*. 19/07/2022, de Dominio de las ciencias Sitio web: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6255068>

-Asamblea Constituyente de la Ciudad de México. (2017). *Constitución Política de la Ciudad de México*. 17/07/2022, de INFOCDMX Sitio web: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf

-Berrotea & Vidal. (2012). La noción del espacio público y la configuración de la ciudad. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682012000100004

-Borja, J. (2012). *Espacio Público y Derecho a la Ciudad*. 20/07/2022, de Debats en Trebal Social i Política Social sitio web: https://debatstreballsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf

-CDC. (2020). *Obstáculos a la participación*. Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades. Recuperado el 24 de junio de 2023, de: <https://www.cdc.gov/ncbddd/spanish/disabilityandhealth/disability-barriers.html>

-Comunidad de Madrid. (2021) *Información estadística de las personas con discapacidad en la Comunidad de Madrid*. Comunidad de Madrid. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: <https://www.comunidad.madrid/servicios/servicios-sociales/informacion-estadistica-personas-discapacidad-comunidad-madrid>

-CONAPO. (2021). *Base de datos del índice de marginación por municipio*. Consejo Nacional de Población. Recuperado el 2 de junio de 2022, de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/indices-de-marginacion-2020-284372>

-CONAPO. (2021). *Base de datos del índice de marginación urbana por colonia 2020*. Consejo Nacional de Población. Recuperado el 2 de junio de 2022, de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/indices-de-marginacion-2020-284372>

-Congreso de la Ciudad de México. (2014). *Ley de Movilidad*. Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de:

<https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf>

-Consejo de Acceso a la Justicia. (2022). *Guía de información sobre personas con discapacidad*.

Recuperado el 16 de diciembre de 2022, de

<https://www.argentina.gob.ar/justicia/afianzar/caj/conoce-y-ejerce-tus-derechos/guia-de-informacion-sobre-personas-con>

-Consejo Distrital de Discapacidad. (2019). *Guía Práctica de Accesibilidad*. 20/08/2022, de Alcaldía de Bogotá Sitio web: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/29-05-2020/guipa_26-12-20191.pdf

-Consejo Nacional Para Prevenir la Discriminación. (2021). *Discriminación Personas con Discapacidad*. CONAPRED. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: https://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=pagina&id=133&id_opcion=46&op=46

-Cuesta & Meléndez. (2019). *Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana*. Eure. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v45n135/0717-6236-eure-45-135-0273.pdf>

-Desarrollo Urbano Sostenible Madrid. (2016). *Manual de Accesibilidad Para Espacios Públicos Urbanizados del ayuntamiento de Madrid*. 17/08/2022, de Ayuntamiento de Madrid Sitio web: <https://diario.madrid.es/wp-content/uploads/2017/02/Manual-accesibilidad-para-espacios-p%C3%BAblicos-urbanizados-2016-1.pdf>

-Duhau & Giglia. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. Siglo Veintiuno Editores

-Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2010). *Ley Para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad Del Distrito Federal*. Recuperado el 31 de enero de 2022, de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Ciudad%20de%20Mexico/wo53330.pdf>

-García, M, et al. (2021). *Inclusión de las personas con discapacidad en América Latina y el Caribe: Un camino hacia el desarrollo sostenible*. Recuperado el 17 de octubre de 2022, de <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099140012012142009/pdf/P1753830860ccc05c0a4400a141537f3421.pdf>

- Hernández, M. (2015). El concepto de discapacidad: De la Enfermedad al Enfoque de Derechos. Revista Ces. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: <http://www.scielo.org.co/pdf/cesd/v6n2/v6n2a04.pdf>
- Hurtado, M, et al. (2012). *Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores*. Salud Uninorte. Recuperado el 20 de octubre de 2022, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81724957006>
- INEGI. (2021). Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI. Recuperado el 15 de mayo de 2022, de: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Institut Guttman. (2022). *¿Sabes qué son las barreras?*. Recuperado el 15 de diciembre de 2022, de <https://participa.guttmann.com/es/descripcion-del-proyecto/>
- Ipiña, O. (2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. 13/10/2021, de Bitácora Urbano Territorial Sitio web: https://www.researchgate.net/publication/330301405_Accesibilidad_y_sensibilizacion_ciudadana_en_el_espacio_publico
- Islas, V, et al. (2011). *Urbanización y motorización en México*. Recuperado el 20 de octubre de 2022, de <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt362.pdf>
- Matamoros, Ana. (2020). *Colonia Clavería. Cinco décadas para una consolidación urbana*. Revistas UNAM. Recuperado el 5 de agosto de 2022, de <http://revistas.unam.mx/index.php/aca/article/view/77412>
- Medina, S. (2012). *La importancia de la reducción del uso del automóvil en México*. Recuperado el 18 de octubre de 2022, de <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>
- Mendoza, Edith. (2015). *Paisajes Culturales. Identidad y urbanización sociocultural*. Repositorio digital IPN. Recuperado 15 de agosto de 2022, de <https://www.repositoriodigital.ipn.mx/bitstream/123456789/25426/1/2.paisajesculturales.pdf>
- Navarrete, María. (2022). *Azcapotzalco, lugar de panteones y animeros*. El Universal. Recuperado 7 de noviembre de 2022, de <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/azcapotzalco-lugar-de-panteones-y->

[animeros?utm_source=web&utm_medium=social_buttons&utm_campaign=social_sharing&utm_content=copy_link&fbclid=IwAR27MThi2Q6YczobV0LEySBKi8Fz_VHY0xk6eecnf0RJJZkw0fQ7N8Y2mxjo](https://www.facebook.com/animeros?utm_source=web&utm_medium=social_buttons&utm_campaign=social_sharing&utm_content=copy_link&fbclid=IwAR27MThi2Q6YczobV0LEySBKi8Fz_VHY0xk6eecnf0RJJZkw0fQ7N8Y2mxjo)

-Oferta Académica UNAM. (2013). *Plan de Estudios (Geografía)*. Oferta Académica UNAM. Recuperado el 5 de septiembre de 2022, de <http://www.ofertaacademica.unam.mx/carrera/archivos/planes/geografia-cu-plandestudios13.pdf>

-OMS. (2001). "Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud". OPS. Recuperado el 24 de julio de 2023, de: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=3562:2010-clasificacion-internacional-funcionamiento-discapacidad-salud-cif&Itemid=2561&lang=es#gsc.tab=0

-ONU. (2006). *Convención Sobre los Derechos De Las Personas Con Discapacidad*. Recuperado el 16 de diciembre de 2022, de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

-Órgano de Difusión del Gobierno del Distrito Federal. (2011). *Gaceta Oficial del Distrito Federal. 13 de octubre de 2011*. Orden Jurídico Nacional. Recuperado el 31 de mayo de 2022, de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo65413.pdf>

-Órgano del Gobierno del Distrito Federal. (2008). *Gaceta Oficial del Distrito Federal. 24 de septiembre de 2008. Programa Delegacional de Desarrollo Urbano. Azcapotzalco*. Recuperado 24 de julio de 2022, SEDUVI en http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetas/2015/PDDU_AZCAPO_TZALCO.pdf

-Paniagua, Ulises. (2011). *Imaginario literario de San Juan Tlhuaca, Azcapotzalco*. Anuario de Antropología Iberoamericana. Recuperado 23 de agosto de 2022, de <https://aries.aibr.org/storage/pdfs/1767/2015.AR0003500.pdf>

-Ramírez, P. (2015). Espacio Público, ¿espacios de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: <https://www.scielo.org.mx/pdf/rms/v77n1/v77n1a1.pdf>

-Secretaría de Salud (Bogotá). (2023). *Personas en condición de discapacidad*. Secretaría de Salud. Recuperado el 5 de septiembre de 2023, de: <http://www.saludcapital.gov.co/DSP/Paginas/Personasencondiciondediscapacidad.aspx#:~:text=En%20la%20actualidad%2C%20Bogot%C3%A1%20tiene,de%20las%20personas%20con%20discapacidad.>

-Secretaría de Protección Civil. (2014). *Atlas de Peligros y Riesgos de la Ciudad de México. Actualización de los mapas de riesgo*. SEDEMA. Recuperado el 16 de julio de 2022, de:

http://www.sadsma.cdmx.gob.mx:9000/datos/storage/app/media/docpub/atlasriesgo/MR_Azcapotzalco.pdf

-SEDECO. (2021). *Principales Resultados del Censo Población y Vivienda 2020*. Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad de México. Recuperado el 2 de junio de 2022, de: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/resultados-del-censo-pob-y-viv-2020-1.pdf>

-SEDUVI. (2016). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. 19/08/2022, de SEDUVI Sitio web: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

-Serrano, C, et al. (2013). *Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad*. Recuperado el 15 de octubre de 2022, de <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistasaluduis/article/view/3299/3499>

--Simian-Fernández, M. (2014). *Estudio de accesibilidad de espacios público –privado en la ciudad de Temuco-Chile. Método de valoración de accesibilidad*. Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud, vol. 46, núm. 3, septiembre diciembre, 2014, pp. 267-276 Universidad Industrial de Santander Bucaramanga, Colombia.

-Tzanetatos, D. (2018). ZMVM: El uso y la adquisición del automóvil en la era de la movilidad sostenible. En P.F Ed. *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades* (69-90). Instituto de Geografía UNAM

-Valega, C. (2016). *Barreras que enfrentan las personas en situación de discapacidad en el ejercicio de su sexualidad y autodeterminación reproductiva*. Recuperado el 16 de diciembre de 2022, de http://sitios.dif.gob.mx/cenddif/wp-content/uploads/2017/03/Discapacidad_sexualidad.pdf

IV. Anexos

Anexo 1. Diseño de las fichas urbanas

Nombre del lugar								
Calidad del espacio público					Movilidad y discapacidad	Barreras	Accesibilidad	
Ancho	Inclinación	Continuidad	Material	Mobiliario	Rampas	Cruces	Barreras	Accesibilidad
180 cm o más	Poco inclinada	Muy continua	Antideslizante	Cuenta con mobiliario básico y no básico	Cuenta con rampas bien hechas	Cuenta con cruces a nivel banqueta	No tiene ningún tipo de barrera	El lugar es muy accesible
170 cm a 120	inclinada	continua	deslizante	Cuenta con mobiliario básico	Cuenta con rampas en buen estado	Cuenta con cruces delimitados	Tiene pocas barreras	El lugar es accesible
120 cm a 50 cm	Muy inclinada	Discontinua		No cuenta con mobiliario	Cuenta con rampas en mal estado	No cuenta con cruces delimitados	Tiene muchas barreras	El lugar no es accesible

Menor a 50 cm		Muy discontinua			No cuenta con rampas			
---------------------	--	--------------------	--	--	-------------------------------	--	--	--

Anexo 2. Diseño de las encuestas

Sujeto #n

- 1) ¿Usted piensa que este espacio (delimitar el lugar) cuenta con accesibilidad universal?
 - a) Si b) No
- 2) ¿Cómo evaluaría la calidad del espacio público de este lugar?
 - a) Muy malo b) Malo c) Regular d) Bueno e) Muy bueno
- 3) ¿Cómo valorarías la accesibilidad de los alrededores de este lugar?
 - a) Muy malo b) Malo c) Regular d) Bueno e) Muy bueno
- 4) ¿Usted considera que hay barreras que dificulten la movilidad aquí?
 - a) Si b) No
- 5) ¿Cuáles son las principales barreras que identifica?