



BUAP

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

*Facultad de Arquitectura
Maestría en Ordenamiento del Territorio*

**HACIA UNA PROPUESTA DE GESTIÓN COMUNITARIA PARA LA MOVILIDAD Y
ACCESIBILIDAD PEATONAL**

Caso: Colonia América Norte de la ciudad de Puebla

Fecha
Agosto, 2021

**Tesis que se presenta para obtener el grado en
MAESTRA EN ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO**

Presenta
Ayumi Martínez Lima Matricula: 219470620 CVU: 965551

Directora
Dra. María Lourdes Guevara Romero ID: 100521886 CVU: 336949

Asesoras
*Dra. María Lourdes Flores Lucero ID 100408222 CVU 85792
Dra. Norma Leticia Ramírez Rosete ID: 100443088 CVU: 224288*

Asesora Externa
Dra. Cinthia Fabiola Ruíz López CVU: 221788



ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN.....	4
Planteamiento del problema	6
Hipótesis.....	7
Objetivo general.....	7
Justificación	8
Delimitación temporal	9
Delimitación espacial	10
Delimitación conceptual	11
Metodología.....	12
Elementos del Sistema	14
Estructura capitular.....	16
CAPITULO I. LA MOVILIDAD PEATONAL Y SU IMPORTANCIA DENTRO DE UN ENTORNO URBANO.....	19
1.1 La importancia de la movilidad en la ciudad	19
1.2 El rol del peatón en el contexto de la movilidad urbana.....	21
1.3 El espacio público y el peatón.....	22
1.4 La accesibilidad en el entorno del espacio público.....	23
1.5 Elementos urbanos para una movilidad y accesibilidad peatonal.....	25
1.6 Conclusión capitular.....	26
CAPÍTULO II. UN MARCO LEGAL QUE OLVIDA AL PEATÓN.....	28
3.1 Ámbito internacional	30
3.2 Instrumentos legales, normativos y de planeación nivel nacional.....	31
3.3 Instrumentos legales, normativos y de planeación a nivel Estatal	33



3.4 Instrumentos de movilidad con grandes huecos	35
Conclusión capitular	37
CAPITULO III. CONDICIONES DE MOVILIDAD EN LA COLONIA AMÉRICA NORTE.....	39
2.1. Movilidad peatonal y accesibilidad en la colonia América Norte y su contexto inmediato.....	40
2.1.1 Estructura urbana de la colonia América Norte.....	42
2.1.2 Caracterización poblacional de la colonia América Norte	44
2.1.3 Principales vialidades de la colonia América Norte, sus condiciones y características	45
2.1.4 Centros educativos en el contexto de la colonia América Norte.....	48
2.1.5 Centros atractores de movilidad de la colonia América Norte	50
2.2 Condiciones de movilidad y accesibilidad en la colonia América Norte	52
2.2.1 Condiciones urbanas de la movilidad peatonal en las vialidades de la colonia América Norte	54
2.2.3 Movilidad y accesibilidad peatonal de las personas de la tercera edad en la colonia América Norte	58
Conclusión capitular	62
CAPÍTULO IV. PROCESO DE GESTIÓN COMUNITARIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA A UNA ESCALA BARRIAL	64
4.1. Condiciones de movilidad en el barrio: América Norte	66
4.2 Percepción de los habitantes respecto a las condiciones de movilidad dentro de la colonia América Norte.....	67
4.3 Vinculación y organización vecinal en la colonia América Norte	70
4.3.1 Espacios físicos y de concentración para llevar a cabo la gestión	73
4.4 Objetivos comunes para la gestión comunitaria en la colonia América Norte.....	75
4.5 Estrategias y acciones de solución alternas.....	76
Conclusión capitular	79
CONCLUSIONES.....	80
BIBLIOGRAFÍA.....	84





AGRADECIMIENTOS



Después de haber terminado el proceso de investigación, quiero agradecer a **CONACYT** por haber hecho posible esta oportunidad, a la **Benemérita Universidad Autónoma de Puebla** por ofrecerme los medios, instancia y seguridad para desarrollarme en la Maestría de Ordenamiento del Territorio. Agradezco también a los **docentes** que fueron parte de esta maestría, en especial a mi directora de tesis, la **Dra. María Lourdes Guevara Romero**, por su apoyo personal, así como profesional brindado en este trayecto. También por ser parte de este objetivo alcanzado y por guiarme de la mejor forma para obtener los mejores resultados dentro de esta investigación, donde su enseñanza fue de una forma excepcional.

Este trabajo de investigación se lo dedico a mi madre **Blanca Patricia**, quien es mi motor y mayor inspiración en mi vida. Ella, bien me ha dicho que la mejor herencia que me puede dejar son mis estudios, sin embargo, no es el único legado del cual yo me siento agradecida, mi madre me ha permitido trazar mi camino y gracias a ella y a través de su amor, paciencia y buenos valores he podido trazar mi camino y tener logros como lo fue esta investigación. A mi padre **Alejandro Martínez**, por su comprensión y apoyo.

De la misma forma quiero agradecer a mi hermano **Daniel Azuri**, quien supo apoyarme en todo momento y con quien compartí horas de trabajo y constantes desveladas, pero sobre todo por llenar de alegría día tras día. También agradezco a **Brenda Águila** por su apoyo incondicional en todo momento de esta investigación.

Finalmente agradezco a quien este leyendo esto y espero que este resultado sirva para futuras investigaciones, debates y nuevos proyectos de investigación.

Ayumi Martínez Lima



INTRODUCCIÓN

La movilidad peatonal es la acción que realizan las personas para desplazarse de un lugar a otro. Es el medio de transporte no motorizado preferencial de la pirámide de movilidad urbana, la cual promueve la existencia de un constante movimiento en el espacio entre quienes lo realizan, lo que hace posible la constitución del espacio público. Al ser la forma de desplazamiento más básica, los usuarios están integrados comúnmente por diferentes actores sociales, entre ellos los sectores más vulnerables, como son los niños, personas de la tercera edad y discapacitados. Y de acuerdo con la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016) “la movilidad se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver, para que se logre crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas”. Por ello, es importante destacar que en el entorno urbano, visto como el espacio donde se desarrolla de forma continua y transitoria la movilidad peatonal, debe contar con determinados elementos que faciliten el desplazamiento de las personas, especialmente de aquellas que tengan dificultades para trasladarse de forma segura, como lo son las personas de la tercera edad, dado que es una necesidad para llevar a cabo una integración efectiva de la estructura urbana y de los patrones de viaje en el marco de la planificación y gestión de la movilidad (Correa-Díaz, 2010).

En términos de movilidad peatonal para las personas de la tercera edad, se han llevado a cabo diversos planes, programas y estrategias de desarrollo urbano que pretenden reforzar la importancia de generar estrategias de acción para hacer más accesible e inclusiva la movilidad de los peatones que corresponden a un sector vulnerable. No obstante, en muchas ocasiones no siempre se realizan con el mismo rigor que en los espacios donde se localizan en los núcleos de las grandes ciudades, ya que, en determinados lugares, como lo serían los barrios o colonias, no reflejan un desarrollo urbano de sus calles y avenidas, que como consecuencia manifiestan problemas para la movilidad de las personas debido a la mala calidad, señalética deficiente y un deterioro de su infraestructura. Lo que representa una desventaja mayor para las personas mayores, quienes por sus condiciones requieren desplazarse en espacios adecuados para facilitar sus trayectorias, sin que éstas pongan en peligro su salud e integridad.



Con base en los datos del censo de población de INEGI, (2020) la ciudad de Puebla se encuentra entre los 10 estados que cuenta con mayor población que corresponde al sector de la tercera edad y se estima que en los próximos años este sector vaya en aumento. Un ejemplo notorio, es la colonia América Norte, fundada aproximadamente en el año de 1937, situada al oriente de la ciudad, la cual es una de las muchas colonias que desde su fundación no han sido intervenidas y como consecuencia, se ha desarrollado una problemática de movilidad peatonal que interfiere en la seguridad e integridad de los habitantes aledaños, mayormente de la tercera edad, que, debido a sus dificultades para desplazarse, ante su natural condición en donde deben adaptarse a la mala calidad del espacio público, lo que representa un problema de interés social, político y económico que debe tratarse directamente para evitar que se convierta en una realidad insostenible. A raíz de ello, es importante destacar que a medida en que exista un incremento de la población de la tercera edad, es conveniente realizar una renovación en la infraestructura urbana que logre atender las necesidades que este sector requiere en su movilidad peatonal.

Por consiguiente, ante los problemas urbanos que presenta la zona de estudio de esta investigación, la colonia América Norte, la cual generan una inadecuada movilidad por no haber sido intervenida en las últimas décadas, se muestran las causas, dificultades y situaciones que la colonia presenta y con ello se analiza la articulación de los actores involucrados para identificar las razones por las cuales no se han logrado realizar las intervenciones necesarias. De manera que, se propone como una solución alternativa un proceso de gestión comunitaria que integre a los habitantes, autoridades de la colonia, gobierno municipal y academia, con base en los instrumentos legales y normativos, los cuales sean los lineamientos para dar soluciones adecuadas a las necesidades que se presentan para conseguir mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal de las personas de la tercera edad en la colonia.

Este trabajo de investigación es parte del proyecto de investigación “Gestión participativa o comunitaria para el mejoramiento de la movilidad urbana” del Cuerpo Académico: CA-118 Planeación y Gestión Territorial Sustentable” de la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el cual se ha venido alimentando y



consolidando a través de los últimos años con los resultados de las investigaciones de los alumnos de la Maestría en Ordenamiento del Territorio y del Doctorado en Procesos Territoriales.

Planteamiento del problema

La movilidad en las personas de la tercera edad en la vía pública expresa el lado más sensible de los espacios públicos. Al manifestarse una notoria dificultad de desplazamiento para este sector en sus cotidianas trayectorias rodeadas de acelerados e ininterrumpidos flujos viales conformados por peatones, vehículos y elementos que dan vida a las calles y avenidas de las ciudades, lo que vulnera de diversas maneras su integridad física y psicológica. Algunos factores de riesgo que prevalecen en el espacio público son: inseguridad, deficiente infraestructura, condiciones precarias de los elementos urbanos. Sin embargo, de acuerdo con los hábitos y actividades productivas, este problema se encuentra mayormente marcado en las zonas más rezagadas o conurbadas de las grandes ciudades.

Para este caso, Puebla como un estado colonial de pronunciado legado arquitectónico, aún persisten colonias aledañas de la parte céntrica de la ciudad con un proceso ralentizado de transformación en su infraestructura, que con el paso del tiempo fue difícil su mantenimiento por la tipología de su vivienda, y ante la oferta de vivienda en otros sectores de la ciudad fue transformando su uso de suelo, quedando en condiciones urbanas muy deterioradas por la falta de intervenciones gubernamentales. A raíz de ello, hoy en día persisten problemáticas de movilidad que está afectando día con día el desplazamiento de los adultos mayores, ante la falta de estrategias adecuadas de planeación que contemple las condiciones de sus colonias y las necesidades de sus habitantes.

Para comprender este problema, un ejemplo notorio se presenta en la colonia la colonia América Norte, debido a las deficientes condiciones de las aceras y obstáculos urbanos que se encuentran en las calles, desniveles que dificultan el transitar de las personas y la carencia de espacios adecuados. Las posibles causas del problema provienen desde las labores de su fundación como colonia, ya que en sus aproximados 80 años de antigüedad, no ha sido intervenida para el



mejoramiento de sus calles, como consecuencia se ha ido deteriorando con el paso del tiempo sin que exista algún proyecto para la restauración y el mejoramiento de su infraestructura, lo que ha provocado difíciles condiciones de movilidad peatonal sobre todo para las personas de la tercera de edad quienes se ubican en ser un sector vulnerable.

Hipótesis

De manera **hipotética** se tiene que en la colonia América Norte se presentan problemas en la movilidad peatonal de las personas de la tercera edad, como consecuencia de no haber sido intervenida en las últimas décadas, ya que las condiciones de las aceras se encuentran deficientes, y se pueden observar con la presencia de obstáculos urbanos, desniveles que dificultan el transitar de las personas, asimismo, existe una carencia de espacios públicos que no permiten la generación de una movilidad íntegra para que los colonos puedan tener una vida digna, desde sus desplazamientos cotidianos. De este modo, es de relevancia mostrar las causas, dificultades y situaciones que la colonia presenta y de ello analizar la articulación de los actores involucrados para identificar las razones por las cuales no se han logrado realizar las intervenciones necesarias. Por consiguiente, se propone un **proceso de gestión comunitaria** basado en elementos identificados que nos llevan a objetivos comunes entre los habitantes, mesa directiva, academia y autoridades correspondiente, con la finalidad de mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal de los colonos y ser un referente para colonias con condiciones similares

Objetivo general

Realizar una propuesta de **gestión comunitaria** de mejoramiento en la movilidad y accesibilidad peatonal para la poblacional de la tercera edad en la colonia América Norte desde la integración entre los habitantes, mesa directiva, la academia y autoridades correspondientes, para el desarrollo de estrategias y acciones a través de objetivos comunes derivadas de la organización vecinal que atiendan las necesidades de los habitantes, tomando en cuenta los instrumentos legales y normativos correspondientes.



Justificación

En la ciudad de Puebla existen varias colonias fundadas alrededor de los años 40, sobre todo en colonia aleñadas al Centro Histórico. Al noreste de la ciudad se encuentran colonias como la Humboldt, América Norte, América Sur, El Porvenir, entre otras, que con el paso del tiempo fueron presentando un lento proceso de transformación de su infraestructura. En el caso de la colonia América Norte, se presentan calles y aceras deterioradas, viviendas con falta de mantenimiento, ya que ante la oferta de vivienda en otras zonas de la ciudad algunos de sus habitantes fueron migrando, y poco a poco se fue transformando su uso de suelo al sector comercial y educativo, quedando en condiciones urbanas muy deterioradas por la falta de intervenciones gubernamentales.

En esta colonia habita un sector de la población muy vulnerable de la tercera edad que representa el 19% de la población, y en algunos años el sector que corresponde al 38% (población de 30 a 59 años) pasará al sector vulnerable (Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2020). Desafortunadamente con las condiciones urbanas que presenta por la falta de mantenimiento, dificulta el desplazamiento de sus habitantes, particularmente de las personas de la tercera edad. Por lo tanto, surge la importancia de estudiar esta problemática de movilidad y accesibilidad peatonal a una escala barrial, con la finalidad de que los habitantes fortalezcan su relación y participación ciudadana con un trabajo conjunto de aquellas acciones y estrategias que les permitan mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal de los colonos, en este caso las personas mayores. Una solución alterna, es la organización vecinal, por ello, se pretende identificar los objetivos comunes, con la finalidad de mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal de los colonos y ser un referente para colonias con condiciones similares, que confluya hacia un proceso de gestión comunitaria.

Proceso de gestión comunitaria basado en elementos identificados que nos llevan a objetivos comunes entre los habitantes, mesa directiva, academia y autoridades correspondientes, con la finalidad de mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal de los colonos y ser un referente para colonias con condiciones similares.



Delimitación temporal

Empieza haciendo mención del año de fundación de la colonia América Norte y así mismo observar el tiempo donde la misma no ha sido intervenida. Posteriormente saltarnos y acotar el análisis de estudio a los años de 2011 al 2021, en donde se delimitó esta etapa, porque fue donde el gobernador *Rafael Moreno Valle* realizó dentro de su periodo de gobernación (2011-2017) intervenciones de movilidad en la ciudad de Puebla, pero dichas intervenciones fueron hechas para favorecer al automóvil dejando a un lado al peatón y no considerando las condiciones que necesitan los peatones para tener una movilidad asertiva. Además, se tomarán en cuenta como fueron las intervenciones en los periodos de gobernación municipal de *Luis Banck Serrato* (2016-2018) y *Claudia Rivera Vivanco* (2018-2021) como se muestra en la **figura 1**.

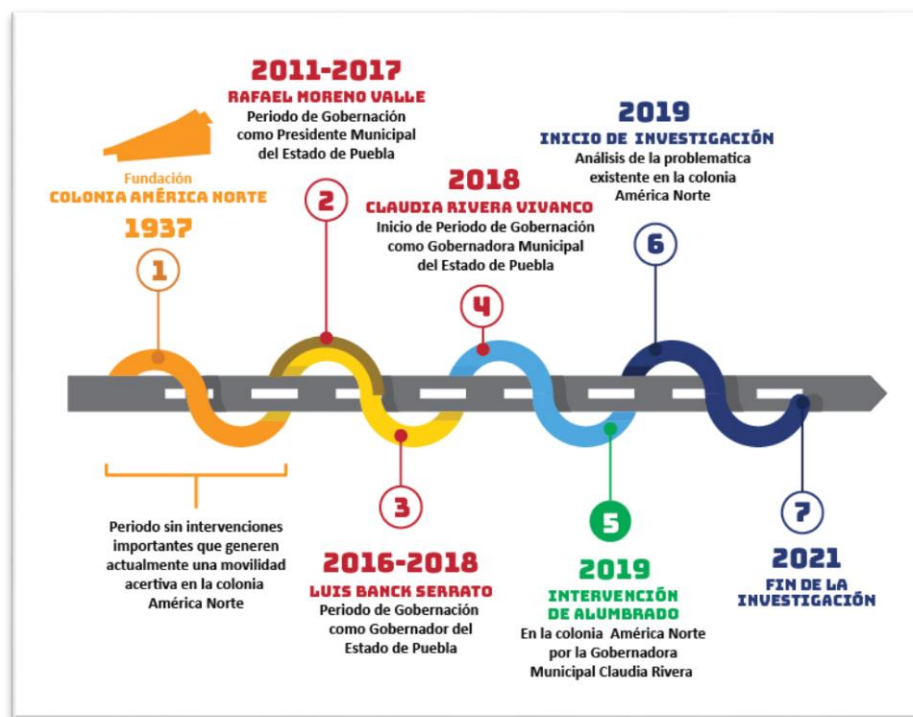


Figura 1. Línea del tiempo de la delimitación temporal
Fuente. Elaboración propia, 2019



Delimitación espacial

La **delimitación espacial** tiene como objetivo mostrar e indicar donde está ubicada la zona de estudio y sus límites espaciales que se abordarán y fijarán con respecto al tema de esta investigación. Como se puede observar en la **figura 2**, la colonia América Norte se encuentra ubicada al noreste de la ciudad de Puebla, la cual muestra la problemática antes mencionada y no solo se puede observar en la zona de estudio, sino también en las colonias con las que colinda, por ello, al seleccionar este polígono de estudio se tomó en cuenta su contexto inmediato, así como el identificar a donde se mueven los habitantes de la colonia América Norte, especialmente las personas de la tercera edad.

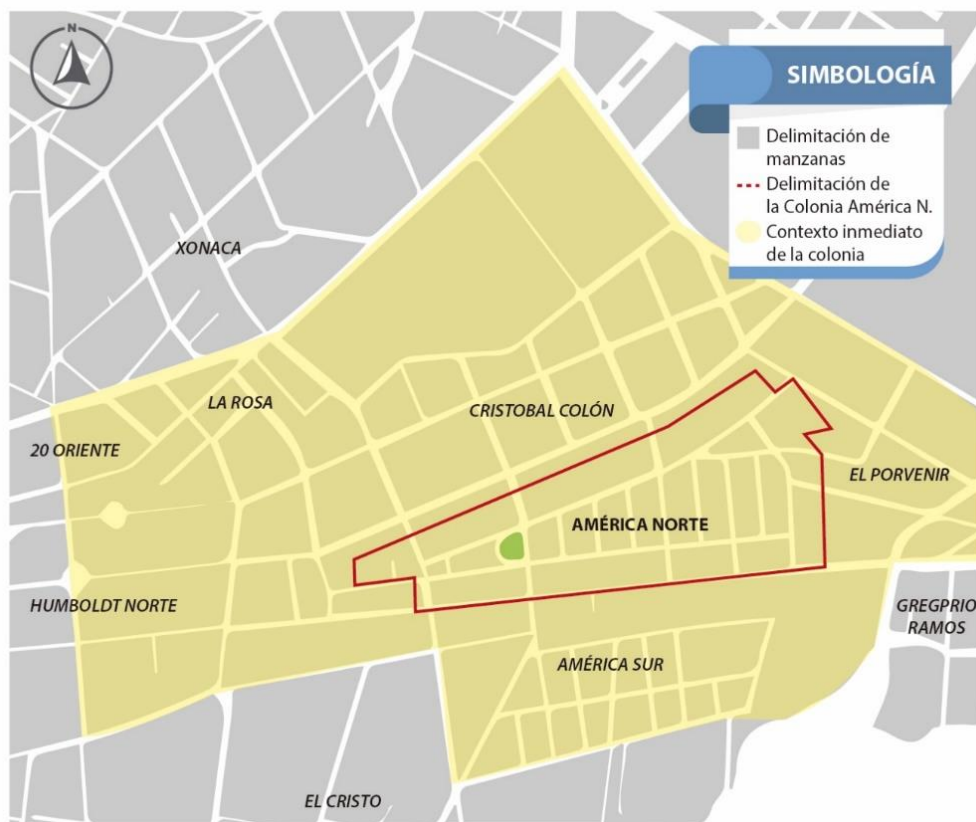


Figura 2. Delimitación espacial de la zona de estudio

Fuente. Elaboración propia, información obtenida de Google Maps 2019.



Delimitación conceptual

La **delimitación conceptual** ayuda a conocer las bases teóricas de la investigación, particularmente para este trabajo de investigación se busca comprender la relevancia de la **accesibilidad y movilidad** en la ciudad, donde el **peatón** emerge como un actor predominante en el **espacio público**, que se traslada para realizar sus actividades diarias en el entorno urbano, donde éste debe ofrecer la condiciones para su desplazamiento. Por ende, surge la necesidad de espacios más cómodos y seguros con una planeación adecuada que cubra las necesidades para una movilidad peatonal inclusiva. Sin embargo, cuando los espacios urbanos se encuentran deteriorados, son obstáculo para desplazarse, ante situaciones como la mencionada surge la **gestión comunitaria** como una alternativa para mejorar dichas condiciones.

Derivado de lo anterior, la investigación se enmarca bajo los conceptos de: accesibilidad, movilidad, espacio público, peatón y gestión comunitaria. En la **figura 3**, se presenta la articulación entre estos conceptos, cada uno de estos conceptos se abordarán en el marco teórico presentado en el capítulo I de la tesis.

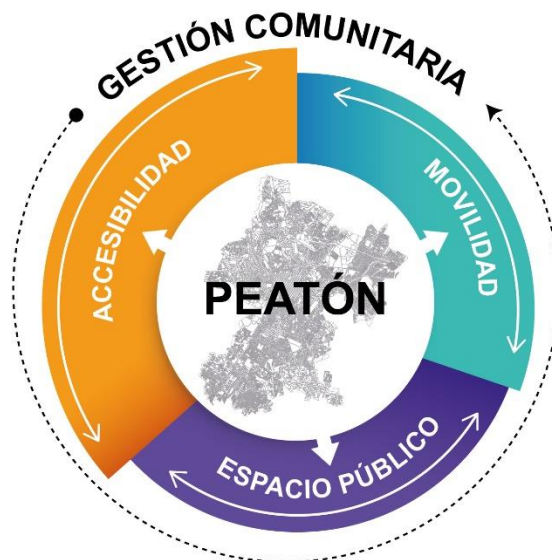


Figura 3. Delimitación conceptual
Fuente. Elaboración propia, 2021



Metodología

El enfoque en que se desarrolla este análisis es entorno a los sistemas complejos, con base en la investigación – acción a través de las aproximaciones sucesivas. Con base en ello, se realizaron las siguientes etapas, como se puede observar en la **figura 4**. En la primera etapa se realizó una búsqueda conceptual enfocada en la movilidad peatonal para identificar los antecedentes de estudio, así como la integración teórica de diversos autores que mencionan la importancia de pensar las ciudades desde un enfoque urbano en los habitantes y espacios territoriales para que puedan tener una movilidad y accesibilidad digna.

En la segunda etapa se investigaron aquellos instrumentos legales y normativos desde un ámbito internacional, nacional, estatal, municipal y barrial, con enfoques urbanos y de movilidad, así como accesibilidad peatonal, con la finalidad de obtener aportes legales para esta investigación. Pasando a la tercera etapa, se realizaron recorridos en campo y de ello, se obtuvo un levantamiento fotográfico para poder conocer y evidenciar las condiciones actuales de la colonia América Norte. También se realizó un instrumento de evaluación con base en la Norma técnica de diseño e imagen urbana del municipio de Puebla para realizar el diagnóstico de las vialidades primarias, secundarias y terciarias de la misma colonia.

Finalmente se investigaron datos poblacionales con base en los Censos de Población. 2010, 2020 y la Encuesta Intercensal de INEGI para detectar los estimados poblacionales. Posterior a ello, se realizaron entrevistas y encuestas a los habitantes de la colonia, así como reuniones con la mesa directiva, con la finalidad de saber su opinión hacia las condiciones urbanas de la colonia América Norte y con base a los resultados obtenidos con anterioridad, se creó una propuesta de gestión comunitaria, en donde se involucran a los actores sociales e institucionales para mejorar las condiciones urbanas de movilidad y accesibilidad de las personas más vulnerables, a través de estrategias y acciones.



Elementos del Sistema

Se muestra a continuación los elementos de estudios que se abordarán en este trabajo de investigación los cuales se centran en buscar una **gestión comunitaria** con la finalidad de brindar una solución a la problemática con la que cuenta la colonia América Norte, como se muestra en la **figura 5**.

1. Elemento físico espacial: Analizar las condiciones de movilidad de las personas de la tercera edad en la colonia América norte y su contexto inmediato.
2. Elemento legal: Estudiar los instrumentos legales y normativos relacionados con la movilidad, accesibilidad, caminabilidad, que nos permitan analizar desde otra perspectiva la problemática con la que cuenta la colonia.
3. Elemento teórico: Distinguir autores que sean un referente sobre los conceptos de accesibilidad, movilidad, caminabilidad y nos permitan ver la problemática a los que se enfrentan los habitantes, particularmente las personas de la tercera edad de la colonia América Norte.
4. Elemento social: Reconocer a los actores clave de la investigación para que en conjunto podamos buscar los mecanismos de mejoramiento de la movilidad peatonal para las personas de la tercera edad, a través de una gestión comunitaria.

Al articular estos cuatro elementos se busca dar una alternativa de gestión comunitaria que mejore las condiciones de movilidad y accesibilidad dentro de la colonia América Norte, especialmente para las personas de la tercera edad.





Figura 5. Esquema de los elementos del sistema

Fuente. Elaboración propia, septiembre 2019



Estructura capitular

El **capítulo I** comprende los elementos teóricos que establecen las características del fenómeno a estudiar y en función del proceso de reconocimiento, se retoma la importancia que tiene la movilidad peatonal en las ciudades y entornos urbanos, el rol que cumple el peatón, los problemas que se producen en la estructura social y los efectos que reflejan la realidad de determinadas zonas urbanizadas.

Dentro del **capítulo II** se realizó una revisión a los instrumentos legales y normativos de diferentes escalas territoriales para distinguir los niveles de aplicación institucional hacia determinados contextos. Esto conlleva desde un ámbito internacional hasta el reconocimiento de los espacios barriales en términos de movilidad y accesibilidad urbana.

En el **capítulo III** se desarrolla el proceso contextual de la zona de estudio, que corresponde a señalar las características del espacio a estudiar y de los actores involucrados. Posteriormente se realizó el instrumento pertinente para obtener el diagnóstico de aquellas vialidades tanto primarias como secundarias de la colonia América Norte y de ello se dieron a conocer aquellos centros atractores y educativos existentes en la zona de estudio. Por último, y con base en lo anterior, se obtuvieron los resultados de las condiciones urbanas que afectan la movilidad y accesibilidad de las personas mayores.

El **capítulo IV** integra la parte interpretativa de los instrumentos aplicados con la intención de reconocer de manera concreta las necesidades que tienen los habitantes de la colonia América Norte con respecto a su desplazamiento, las problemáticas que se manifiestan en el espacio los efectos que son visibles en el entorno urbano, conocer la postura de los miembros que administran a la colonia y de ello establecer la propuesta de acción para el mejoramiento de las condiciones de movilidad.



Por último, se determinan las **conclusiones** como parte elemental de un proyecto que ofrece la posibilidad de darle continuidad y seguimiento oportuno desde la interpretación reflexiva y crítica de esta investigación posterior a un desarrollo analítico que ésta dedicado a generar alternativas de mejoramiento en la movilidad y accesibilidad peatonal.





Capítulo I

CAPITULO I. LA MOVILIDAD PEATONAL Y SU IMPORTANCIA DENTRO DE UN ENTORNO URBANO

En este capítulo se analizaron los conceptos que son la base teórica de esta investigación, en donde se puede comprender la importancia de la movilidad en el contexto de la ciudad. Asimismo, resaltar el grado de relevancia que tiene la movilidad y accesibilidad peatonal dentro de los entornos urbanos. Otro aspecto retomado es el rol del peatón dentro de este mismo contexto, así como los tipos, usos y condiciones de los elementos urbanos en el espacio público que permitan al usuario realizar sus actividades diarias en donde a través de estos, también se pueda ofrecer una mejor accesibilidad y movilidad peatonal a todo aquel que circula en un entorno urbano.

1.1 La importancia de la movilidad en la ciudad

El ser humano se encuentra en constante movimiento, históricamente el desplazamiento ha sido la base para la consolidación de las civilizaciones, mismas que representan un legado identitario. De Acuerdo con Kaufmann:

“La movilidad es la capacidad de los individuos de trasladarse de un lugar a otro en busca de satisfacer sus necesidades, mediante el proceso de desplazamiento físico que repercute en las actividades diarias el cual se encuentra constituido por varios elementos fundamentales que lo configuran” (Kaufmann, 2002, p. 12).

De este modo la movilidad se puede asociar con los desplazamientos que las personas han y siguen realizando actualmente dentro de los espacios territoriales para saciar sus diferentes necesidades dentro de un territorio.

Bajo este contexto también podemos mencionar que la movilidad urbana:

“Se da a partir de la necesidad que tienen los habitantes de una ciudad de desplazarse de un lado a otro para realizar todo tipo de actividades, estos desplazamientos se dan de forma cotidiana generando



dentro del territorio urbano, una dinámica de movimiento en la que la distancia, modo, costo y tiempo de traslado, impactan de manera directa en la calidad de vida de la población” (Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla” (2014 p. 18).

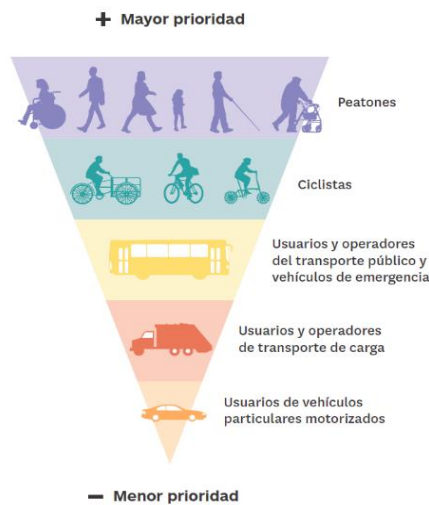


Figura 6. Pirámide de Movilidad
Fuente. Adaptación del ITDP, 2014

Dicho de otra manera la movilidad urbana es una práctica muy común entre los seres humanos para desplazarse de un lugar a otro de acuerdo con sus necesidades dentro de la ciudad, además es una actividad cotidiana que las personas realizan y que a lo largo de los últimos años, el cambio y crecimiento urbano de las ciudades, ha provocado que se tenga que innovar y/o modificar los espacios urbanos, con el objetivo de facilitar y salvaguardar la vida de las personas en los largos traslados que realizan hacia los lugares donde satisfacen cada una de sus necesidades e intereses.

Al mismo tiempo, existen diversas formas de movilidad dentro de la ciudad, las cuales fueron adoptadas por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (Manual de calles, SEDATU, 2019), en donde se observa una jerarquización de esta clasificación, como se puede observar en la **figura 6**; dicha pirámide se divide en 5 niveles, cada uno muestra la jerarquía y medio de transporte existente de forma descendente, partiendo de la mayor prioridad y preferencia vial (Manual de Calles, 2019).

Por otro lado, se puede asociar dicha clasificación dentro del uso del espacio público y el nivel de vulnerabilidad dentro de cada medio de transporte, también se observa con mayor prioridad en la pirámide a los peatones y esto se da a partir de ser quienes recorren las vías públicas de forma autónoma, por ello los peatones que tienen una movilidad limitada, son los más expuestos y vulnerables. Después del peatón y en el mismo orden descendente podemos observar en la



pirámide a los ciclistas, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías, así como a los usuarios de transporte particular automotriz.

Derivado de lo anterior, resulta necesario resaltar la importancia de conocer los tipos de movilidad, ya que cada peldaño se inserta en la movilidad urbana de diferente forma y a su vez crean necesidades diferentes para cada uno de los usuarios del espacio público.

1.2 El rol del peatón en el contexto de la movilidad urbana

Es importante resaltar que el peatón ocupa dentro de la movilidad urbana, la mayor prioridad, y de acuerdo con Talavera y Montes (2015) dicha prioridad se da por representar el modo de transporte más básico ya que alimenta al resto de modos de transporte, por otro lado, Cardozo (2007), menciona que puede entenderse a la movilidad, como la suma de desplazamientos cotidianos que realiza la población de un lugar y en un momento determinado. Después de todo el peatón no solo es quien camina o realiza actividades de desplazamiento en los entornos urbanos, si no que a su vez se vuelve un usuario de aquellos vehículos motorizados.

Bajo este contexto, se define al peatón como “aquella persona que transita en zonas públicas o privadas con acceso al espacio público, a pie y/o auxiliándose de dispositivos de movilidad asistida” (Manual de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Puebla, 2017), para desplazarse dentro de una ciudad y satisfacer sus necesidades, lo que genera entornos sociales, económicos, políticos y culturales, así como actividades cotidianas (trasladarse a sus trabajos, escuelas, realizar compras, ejercitarse o distraerse con actividades recreativas).

Si bien la literatura prioriza al peatón como el representante del modo de transporte más básico, es importante destacar la necesidad que los peatones requieren en los espacios urbanos, específicamente aquellos con alguna discapacidad, adultos mayores, ya que son los usuarios más vulnerables de las vías públicas.



1.3 El espacio público y el peatón

Las relaciones entre los habitantes de una ciudad se dan dentro de un espacio público, el cual se define como “la representación en el que la sociedad se hace visible” (Borja y Muxí, 2000). Siendo así los espacios en donde el ser humano se relaciona, transita o realiza actividades de diferente índole, convirtiendo el espacio público en aquel espacio multifuncional dentro de la ciudad.

Por otro lado “los espacios públicos de una ciudad son la esencia de la vida en comunidad, y constituyen un hábitat que todo ciudadano tiene derecho a ocupar y usar” (Longás, 2017) de esta forma es importante la presencia de los ciudadanos, porque son ellos quienes dan vida o propósito a cada uno de los espacios dentro de las grandes ciudades. Por ello se deben crear espacios pensando en las necesidades de cada habitante para generar una movilidad y accesibilidad efectiva, que les permita a su vez realizar actividades sin poner en riesgo su condición física.

Igualmente, todo habitante se convierte o adopta en algún momento de su vida diaria aquella condición de peatón. La Liga Peatonal¹ dentro de la carta ilustrada de los derechos del peatón lo define como “el andante del espacio público urbano, clasificando a los mismos de la siguiente manera: personas con discapacidad, niños, adultos mayores, mujeres y hombres” (Liga peatonal, 2006). Por otra parte y de acuerdo a la Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad se menciona que las personas con discapacidad son “aquellas que por razones naturales o adquiridas sufren alguna deficiencia o limitación personal, física, intelectual o sensorial ya sea temporal o permanente” (LGIPD, 2011), es por ello que no se debe olvidar el reconocer a las personas con discapacidad como peatones que viven la ciudad diariamente, enfrentándose a diferentes barreras y obstáculos que les impiden el disfrute del espacio público (López, 2020).

¹ Organización no gubernamental que agrupa a expertos, organizaciones, activistas y colectivos proderecho e infraestructura peatonales en México.



Del mismo modo la accesibilidad ha adquirido una importancia relevante dentro de la sociedad, una prueba de ello es que en la misma evolución de las ciudades se ha buscado que se pueda tomar en cuenta para aquellos planes de desarrollo, así como de las obras públicas o de infraestructura urbana. Sin embargo, en la realidad de México la situación no es como se desearía, ya que el más beneficiado en aquellas intervenciones dentro de las ciudades, es el automóvil, dejando a un lado la accesibilidad para las personas y estas mismas impiden brindar una movilidad peatonal que los beneficie. Por otro lado, hay ciudades como Venecia y Barcelona, que han buscado hacer más accesibles los traslados de sus habitantes e incluso para los turistas, con la finalidad de brindar seguridad en los entornos urbanos (Manual de accesibilidad Universal, 2010, p. 36).

En otro aspecto, para Peralta (2006) la accesibilidad es el derecho de uso de la ciudad y sus servicios sin restricción alguna por todos sus habitantes, sin importar su estatura, peso, edad, género, cultura, o discapacidad. Por otro lado, la accesibilidad urbana de acuerdo con Reyes (2007), es la posibilidad de ingresar, permanecer y moverse de manera independiente en toda la ciudad y de disfrutar de sus espacios y elementos en adecuadas condiciones de seguridad y autonomía. Es decir que la accesibilidad debe brindar en una ciudad aquella equidad en la movilidad peatonal para todos los sectores poblacionales y se brinden las condiciones de igualdad, comodidad y seguridad.

En cuanto a lo anterior y de una forma más general encontramos a la accesibilidad universal en donde surge el concepto de Diseño Universal o Diseño para todos:

El cual “busca estimular el desarrollo de productos atractivos y comerciales que sean utilizables por cualquier tipo de persona y está orientado al diseño de soluciones ligadas a la construcción y al de objetos que respondan a las necesidades de una amplia gama de usuarios” (Marce, 2010, p. 8).

En donde este concepto encaminado a un enfoque urbano tiene el objetivo de pensar el entorno, las vías y los espacios públicos de una ciudad para que todas las personas se desarrollen en sus traslados con una movilidad peatonal accesible



y universal, en donde no existan barreras físicas que les impida realizar a todos una vida autónoma. Por lo tanto, dentro del espacio público se deben retomar criterios que ofrezcan condiciones físico-espaciales, que brinden al usuario elementos de accesibilidad, seguridad vial, seguridad peatonal, conectividad, legibilidad, confort y estética, siendo así primordial el análisis de todos estos conceptos que se relacionan entre sí (Santuario, 2016).

1.5 Elementos urbanos para una movilidad y accesibilidad peatonal

Como se ha venido mencionando, las ciudades deben fortalecer aquella estructura dentro de la vía pública para brindar espacios en donde se puedan realizar aquellas relaciones sociales con el entorno urbano para las personas que viven ahí o simplemente desempeñan algunas actividades como de trabajo, educación o entretenimiento. Es por ello, que los elementos urbanos deben ir adaptándose a la evolución de las ciudades y sus actividades en ellas, así como a las necesidades de quienes los ocupan.

Dentro del entorno urbano se pueden observar conjuntos de elementos instalados en la vía pública, por ejemplo, bancas, buzones, teléfonos públicos, aceras, rampas, jardineras, bolardos, semáforos, adoquines, elementos de iluminación como paradas de transporte, los cuales tienen diferentes propósitos, pero a su vez permiten la realización de diferentes actividades para los habitantes. Es por ello por lo que los elementos o mobiliario urbano, no solo se deben ser diseñados y construidos dentro del entorno urbano, si no que necesitan ser gestionados para poder desarrollarlos a niveles más generales y comprender que aquellos elementos darán lugar al entorno de las personas que habitan en él.

Dicha importancia de aquellos elementos urbanos en el entorno de la movilidad peatonal se da por ser una variable que puede afectar o beneficiar a las personas que se desplazan, teniendo la necesidad de espacios más cómodos, seguros y amplios (Valenzuela y Talavera, 2015), por consiguiente, si esto no lleva una planeación adecuada y que realmente cubra esas necesidades, podrán pasar a ser un obstáculo para los usuarios. De igual modo, otro factor que puede provocar que los elementos urbanos pasen a ser obstáculos para las personas, es el hecho del abandono en la infraestructura urbana,



las deficiencias en el pavimento o dimensiones incorrectas de las aceras, logrando vulnerar la integridad de la población, su inclusión o la posibilidad de acceder de forma segura a los servicios que encontramos dentro de las ciudades, esto se ha podido observar en el desarrollo de innovación de las ciudades (Mariella, 2013), en donde si bien existe una planeación, esta solo se hace generalmente a corto plazo sin tomar en cuenta las necesidades de restauración como de mantenimiento que dichos elementos necesitarán con el paso del tiempo y que esto va provocando obstáculos para la movilidad peatonal (IMPLAN, 2014-2017).

1.6 Conclusión capitular

Después de hacer un análisis podemos resaltar la importancia de crear espacios públicos dentro de las grandes ciudades pensados en los ciudadanos que se trasladan de forma autónoma o con el apoyo de vehículos no motorizados, así mismo, el pensar en brindar y satisfacer las necesidades de los peatones, como bien se desarrolló en este capítulo, podrá permitir tener ciudades con espacios adecuados para aquellos peatones, quienes son los que requieren una mejor infraestructura y seguridad en sus traslados diarios, ya que a pesar de que existe teoría, leyes, manuales o programas para comprender esa importancia, en una realidad urbana se dejan de lado y se prioriza al vehículo.

Del mismo modo, los autores hablan de como una ciudad desde sus espacios públicos, deben ofrecer condiciones adecuadas al entorno del peatón para mejorar su movilidad y accesibilidad, dado que, el peatón es el de mayor jerarquía en la pirámide de la movilidad. Las ciudades en la actualidad no toman en cuenta el rol que tiene el peatón, así como la importancia en ámbitos urbanos, y a través de sus espacios públicos no ofrecen las condiciones que permitan a los peatones moverse por la ciudad de forma autónoma al no ofrecer elementos que den prioridad a este, como se ha mostrado dentro de este análisis teórico, se tiene como consecuencia situaciones donde los barrios de una ciudad, tras el olvido en la planificación urbana, tienen deficiencias que no permite a las personas más vulnerables trasladarse de la mejor forma y es en donde se tiene que pensar en estrategias que permitan tener una movilidad equitativa para todos los ciudadanos sin importar su condición física o social.





Capítulo II

CAPÍTULO II. UN MARCO LEGAL QUE OLVIDA AL PEATÓN

Con un análisis de los instrumentos internacionales, nacionales, estatales y municipales, se pretende proporcionar un marco de referencias legales y normativos, como se muestra en la **figura 8**, en la que se insertan aquellas referencias legales en temas de movilidad peatonal que servirán como soporte, las cuales son igual de importantes para poder generar cambios desde las grandes ciudades, hasta los pequeños barrios de estas.

También este análisis permitirá saber la importancia que tienen dichos instrumentos para fundamentar los temas de movilidad y como se pueden insertar y lograr mejorar las condiciones con las que los habitantes de aquellos barrios no cuentan, todo ello con la posibilidad de introducir en el cuerpo de la problemática a tratar, el soporte legal en la que se fundamenta y se respalda el proceso en el que se encuentran los elementos involucrados, con el fin de reconocer bajo cuáles condiciones pueden tratarse diversos factores que sean cruciales en los niveles mencionados.



Tabla de instrumentos legales y de planeación para la movilidad y accesibilidad

	INTERNACIONAL			
	Carta Mundial por el Derecho a la ciudad	CNDH	Dedación Universal de los Derechos Humanos	Organización Internacional del Trabajo (OIT)
	Agenda 2030 ONU	ITDP	Programa Visión Cero	
	NACIONAL			
	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Ley de Planeación (Gobierno Federal)	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en México	
	Programa Nacional de Desarrollo 2019-2024 (Gobierno Federal)	Programa Sectorial derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (Gobierno Federal)	Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018	Programa Sectorial e Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) Manual de Calles SEDATU
	ESTATAL			
	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla	Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla	Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla	Ley para las Personas con Discapacidad del Estado de Puebla Ley General de Asentamientos Humanos, ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
	Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 Gobierno de Puebla	Manual de Organización de la Dirección de Desarrollo Urbano	Manual de Organización de la Dirección de la Dirección de Gestión de la Movilidad	Manual de Procedimientos de la Dirección de Gestión de la Movilidad
	MUNICIPAL			
	Ley Orgánica Municipal del Estado de Puebla	Código Reglamentario del Municipal de Puebla	Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad del Municipio de Puebla	
	Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla IMPLAN	Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Puebla 2014-2018	Manual de Procedimientos de la Subdirección de Administración Urbana del Estado de Puebla	Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla

Instrumentos Legales |
 Instrumentos de Planeación, Manuales y/o Programas

Figura 8. Tabla de instrumentos legales y normativos

Fuente: Elaboración propia, noviembre 2020



3.1 Ámbito internacional

El derecho que los ciudadanos tienen de moverse en una ciudad, la cual les brinde condiciones de igualdad y asegurar un acceso de manera adecuada a sus espacios urbanos, así como de una forma segura y asequible, se menciona en diversos instrumentos legales, en donde desde un ámbito internacional encontramos los siguientes: en primera estancia se ubica la Carta Mundial por el Derecho a la ciudad (2003) la cual es un instrumento dirigido a contribuir con aquellas luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento en el sistema internacional de los derechos humanos, por otro lado dentro de este instrumento el derecho a la ciudad se define como el uso equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. La Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH), dentro de su instrumento Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos (2016) también reconoce la importancia de la movilidad para la dignidad de las personas, además de que se suma al propósito de asegurar su acceso de manera adecuada, segura y asequible. Por otro lado, la Declaración Universal de los Derechos Humanos (2015) se expresan claramente los derechos y las libertades a los que, todo ser humano puede aspirar de manera inalienable y en condiciones de igualdad en la movilidad peatonal para todos los ciudadanos.

Del mismo modo, se contemplan los siguientes instrumentos normativos dentro de la misma escala territorial, tales como: la Agenda 2030 de la ONU (2017), en donde su objetivo de Desarrollo Sostenible número 11; Ciudades y Comunidades Sostenibles en donde se busca lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, asimismo se menciona en su meta 11.1 que de aquí al 2030, se debe asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles para mejorar los barrios marginales. Por otro lado, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) señala que aquellos proyectos urbanos deben ser orientados hacia la promoción de infraestructura de movilidad no motorizada, pacificación de tránsito y gestión del uso del auto, dichos instrumentos se complementan para buscar la mejora urbana en las grandes ciudades, en donde sus habitantes puedan transitar sin problemas para realizar sus actividades diarias. También dentro del programa de



Visión Cero², se busca tomar medidas de prevención a fin de llevar a cero el número de muertes de tránsito con una estrategia basada en un enfoque integral de seguridad.

Finalmente es importante destacar aquellos instrumentos jurídicos que fundamentan la movilidad peatonal, hablando a una escala territorial internacional, se debe reconocer ¿cuál es el papel que juega el peatón?, asimismo, es de relevancia para identificar el funcionamiento, deberes y derechos, de cada uno de ellos. No obstante, cuando nos referimos directamente a una situación en particular, como lo son cierto tipo de sujetos con perfiles, implica reconocer las facultades que tienen en específico y como se insertan en el marco normativo y jurídico, en donde aquellas instituciones internacionales ofrecen adecuadamente normas, leyes y programas para atender las necesidades concretas que se tiene de un espacio determinado y con ello, lograr ubicar aquellos aspectos que cuenten con un soporte jurídico capaz de atender las necesidades que se tengan en cualquier parte del mundo.

3.2 Instrumentos legales, normativos y de planeación nivel nacional

Las ciudades se caracterizan por tener cambios significativos con el paso de los años, que generan a su vez diferentes dinámicas, así como verse inmersas en un crecimiento constante en donde sus habitantes desarrollan diferentes necesidades dentro de los espacios urbanos. Por ello, en una escala nacional se analizan los instrumentos legales y de planeación que siguen aportando elementos fundamentales para la movilidad de los peatones dentro de las grandes ciudades, comenzando por aquellas leyes que se ubican en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917) la cual es la norma fundamental establecida para regir jurídicamente al país mexicano en donde se fijan los límites y definen las relaciones entre los poderes de la federación. En términos de movilidad la constitución en su artículo 115 menciona que los Estados serán los encargados de aquellos servicios públicos, algunos de ellos serán las calles, parques, jardines y su equipamiento, también que los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para: Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.

² Iniciativa comenzada en Suecia en los años 90's enfocado en la seguridad vial a nivel internacional.



Además, se analiza la Ley de Planeación, en donde dentro de su segundo artículo se menciona que la planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible del país, con perspectiva de interculturalidad y de género. Además, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en México, dentro de su Artículo 3 en la sección XXV habla de la movilidad como la capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de esta.

En esta escala territorial se cuenta también con aquellos programas y manuales que aportan cuestiones normativas para brindar una movilidad peatonal adecuada en dicha escala, como: el Programa Nacional de Desarrollo (2019-2024), el cual es el documento en el que el Gobierno de México explica cuáles son sus objetivos prioritarios durante el sexenio y tiene como idea central, en referencia a la movilidad en las ciudades mexicanas, el construir infraestructura urbana en donde se proveerá de servicios educativos y de formación de capital humano, vivienda, movilidad e infraestructura para la investigación y el desarrollo tecnológico. El Programa Sectorial, derivado del Plan Nacional de Desarrollo, dentro de su acción prioritaria 2.3, también promueve la movilidad sostenible al interior de las Zonas Metropolitanas, para mejorar el acceso a servicios, las condiciones de habitabilidad y el nivel de bienestar de la población. Asimismo, el Programa Nacional de Infraestructura (2014-2018) tiene como objetivo aumentar la cobertura, la calidad y competitividad de la infraestructura del país. Con el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), se incorporan los principios de planeación sectorial con una visión humana y sostenible del territorio. Esta visión tiene el objetivo de construir territorios de paz y bienestar a partir de la reducción progresiva de las brechas de desigualdad socioespacial. A fin de cuentas, tenemos el Manual de Calles (SEDATU) en el que encontramos el instrumento de Diseño vial para ciudades mexicanas para apoyar la planeación de las calles en el país para atender las necesidades de movilidad de la población mexicana y en donde se apuesta por generar condiciones para una adecuada jerarquía de movilidad que priorice al peatón y al último a el automóvil.



De esta manera es importante resaltar que cuando se llega a las escalas menores en el territorio, dichos instrumentos se van perdiendo al ser muy generales. Particularmente en México la tendencia está más enfocados al transporte o a priorizar el andar de los automóviles por la ciudad, en donde se deja a un lado las normas o leyes enfocadas a la movilidad peatonal dando paso a que se olvide a los peatones. Situación que se ve reflejada con diversos problemas de movilidad peatonal en algunas de las grandes ciudades mexicanas, uno de tantos, es que en los barrios las condiciones de infraestructura limitan el andar de las personas e incluso provocan accidentes que atentan con su vida. Por otro lado, es evidente que, si existen estrategias en donde la gente se involucre y con base en aquellos instrumentos, podría existir un llamado para atender aquellas problemáticas viales que mejore todos y cada uno de los espacios públicos o viales en donde los ciudadanos transitan.

3.3 Instrumentos legales, normativos y de planeación a nivel Estatal

En la escala territorial del estado de Puebla, la movilidad urbana se puede abordar desde diversos instrumentos legales que aporten las herramientas necesarias para el Estado, algunas de ellas son: la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, la cual plantea que se organizará un sistema de Planeación del Desarrollo democrático, con planes y programas de desarrollo de un carácter estatal, regional, municipal y especiales, en ella a su vez podemos encontrar el sustento que servirá como soporte para todos y cada uno de los planes y manuales que intenten mejorar las condiciones de movilidad para los ciudadanos. Así mismo otro instrumento es la Ley de Desarrollo Urbano Sustentable y la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado, en donde ambas estipulan dentro de sus artículos que en los planes que existan en Puebla, se llevarán a cabo a través del Sistema Estatal de Planeación Democrática, integrada por programas en donde se busca la ordenación y regulación del Desarrollo Urbano Sustentable de los centros de población. Por otro lado la Ley para las Personas con Discapacidad del estado de Puebla tiene por objetivo establecer las bases que permitan lograr la completa realización personal y la plena inclusión e integración de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad de oportunidades en todos los ámbitos de la vida, dentro de su artículo 9 dentro del apartado III,



menciona que será materia de coordinación entre el Estado y los Municipios en donde la gestión para que el transporte e infraestructura urbana permita que la movilidad, el libre tránsito, uso y acceso de las personas con discapacidad, sea integro en el estado de Puebla. Por último, dentro de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado, una Ley de orden público; de interés social y de observancia general en todo el territorio estatal, se estipula que todas las personas sin distinción de sexo, raza, etnia, edad, limitación física y orientación sexual, tienen derecho a vivir y disfrutar de las ciudades, así como de Asentamientos Humanos en condiciones sustentables, resilientes, saludables, productivos, equitativos, justos, incluyentes, democráticos y seguros.

Por el lado de los planes y manuales en el estado de Puebla, el Plan Estatal de Desarrollo (2019-2024) busca convertir a Puebla con un rostro más humano, seguro y justo, con una sociedad en el que todos sus habitantes vivan en paz y tranquilidad, en donde dentro de la estrategia número 1 se planea generar las condiciones que permitan mejorar el bienestar integral de las personas, además dentro de la línea de acción número 10, se busca mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad para las personas. El Manual de Organización de la Dirección de Desarrollo Urbano, permite identificar, clasificar y agrupar las actividades realizadas en la Dirección de Desarrollo Urbano, con la finalidad de dar cumplimiento a los objetivos establecidos, uno de ellos es coordinar las actividades del departamento referentes al desarrollo vial del municipio, llevando a cabo las acciones necesarias para el cumplimiento de los lineamientos jurídicos aplicables en materia de vialidad. Dentro del Manual de Organización de la Dirección de Gestión de la Movilidad el cual tiene como objetivo primordial establecer una estructura organizacional real y formal de la Secretaría de Movilidad, que permita regirse bajo un principio de orden, evitando la duplicidad de funciones entre otras unidades administrativas que conforman la propia dependencia, además de crear estrategias enfocadas al mejoramiento de la movilidad y seguridad, así como para impulsar buenos hábitos y comportamientos que permitan a la ciudadanía disfrutar al recorrer el estado de Puebla. Por último, el Manual de procedimientos de la dirección de Gestión de la Movilidad en donde tiene como objetivo prioritario determinar de una manera ordenada y adecuada los procesos que intervienen en el



desempeño de las funciones de la Dirección de Gestión de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad para mejorar las condiciones que brinden una movilidad integra para los poblanos.

Entonces el gobierno del estado de Puebla, ha buscado mejoras de la movilidad dentro de su territorio, sin embargo, centrándonos en el peatón, por ser de mayor importancia, podemos inferir que el gobierno de Puebla con sus instrumentos legales así como de planeación, están más enfocados en brindar calles para el uso vehicular, dejando grandes huecos para los poblanos, quienes en su propio barrio pueden ser testigos de esa ineficiencia que les impide su libre tránsito y provoca que su movilidad peatonal sea inadecuada.

3.4 Instrumentos de movilidad con grandes huecos

En este ámbito las leyes que son un sustento para brindar una movilidad peatonal son: la Ley Orgánica Municipal del Municipio de Puebla la cual tiene por objeto regular las bases para la integración y organización en el ámbito municipal del territorio, la población y el gobierno, así como dotar de lineamientos básicos a la Administración Pública Municipal, desarrollando las disposiciones contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la del Estado, en donde dentro de esta ley se observa en el Artículo 78 Fracción XI; Formular, conducir y evaluar la política pública de accesibilidad, entendida como las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de oportunidades con las demás, al entorno físico, el transporte y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Asimismo, el Código Reglamentario Municipal de Puebla menciona en su Artículo 258 que; los peatones y personas con discapacidad tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, debiendo los conductores hacer alto para cederles el paso y garantizar su integridad física, también dentro del Artículo 259 en donde dice que; los peatones y personas con discapacidad tendrán derecho a contar con una movilidad y accesibilidad universal, al igual que todos los demás ciudadanos.



Igualmente, en los instrumentos de planeación, manuales y programas, el Municipio de Puebla dentro del Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Puebla (2014 -2018) se menciona que dentro del Desarrollo Urbano Sustentable; se analizan las conductas antisociales porque no generan espacios públicos que permitan la interacción de las personas en su tránsito y en otros puntos de encuentro que logren concentrar a los habitantes apoyándose así del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (IMPLAN) el cual busca lograr una urbanización sustentable y respetuosa del medio ambiente. Por otro lado se analiza el Manual de Procedimientos de la Subdirección de Administración Urbana del Municipio de Puebla, el cual pertenece al Departamento de Movilidad Urbana, se analizan los procedimientos para la resolución de estudios de impacto vial y los procedimientos para el dictamen vial por obra en vía pública y el Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla, por lo que resulta necesario que la planeación y gestión de la ciudad responda de manera responsable y sostenible a la satisfacción de las necesidades de la población considerando los diferentes subsistemas que componen la vida urbana, igual que mejorar la movilidad peatonal, incluida aquella realizada por personas con discapacidad y con movilidad reducida.

Por otro lado, se puede observar que en el municipio de Puebla, se aborda menos la movilidad peatonal siendo aún más generales los ámbitos que se obtienen en aquellos instrumentos legales, en donde se brindan en ámbitos urbanos, la mejora de los espacio públicos para los poblanos, sin embargo solo se implementan a un nivel de avenidas muy grandes, un ejemplo de ello es el cambio que la ciudad de Puebla tuvo en el sexenio de Moreno Valle, en donde el municipio tuvo grandes cambios beneficiando a los usuarios de automóvil ocasionando problemas de movilidad peatonal así como de transporte público, ya que lo implementado no tomo en cuenta el trasladar de las personas que no cuentan con un automóvil o bien, son del sector poblacional que sufre alguna discapacidad o bien solo son personas mayores de edad, entonces el Municipio de Puebla dejo de brindar una ciudad equitativa para sus ciudadanos en temas de infraestructura vial y se puede observar cómo los instrumentos legales se van diluyendo a tal grado en donde se olvida que las ciudades deben ser creadas para los ciudadanos que caminan y desarrollan su vida diaria entorno a las calles.



Conclusión capitular

Si bien, después de este análisis se puede observar que existen diversos instrumentos legales y normativos que facilitan el brindar una movilidad y accesibilidad universal para todos y cada uno de los ciudadanos sin importar la escala territorial. Sin embargo, en la escala barrial, estos instrumentos se quedan solo en papel, ya que sin importar que se vayan actualizando, estas leyes o manuales no llegan a ser aplicados en aquellos barrios de las grandes ciudades, un ejemplo es la colonia América Norte, en donde la movilidad y accesibilidad paso a un lado y desde su fundación, en donde hasta la fecha no ha tenido alguna intervención para mejorar las condiciones que faciliten el tránsito peatonal de sus habitantes. Justo aquí es donde se aborda que, en las diferentes escalas, como se mencionó, debemos respetar el derecho de todos los peatones en cualquier parte de la ciudad. Así mismo, resaltar la importancia de que estos planes deben de llegar a los barrios sin importar el paso de los años para que así se logre tener una movilidad activa y permita a los peatones de todos los sectores trasladarse sin poner en riesgo su integridad física. Por otro lado, si desde ámbitos internacionales, la movilidad peatonal es fundamental y se sigue pensando con la misma relevancia a una escala barrial, se podrá lograr que la infraestructura urbana, más allá de ser sustentable, sea la que de paso a que la ciudad sea pensada para los usuarios que caminan, en este caso los peatones, en donde a su vez se siga respetando la jerarquía que marca la pirámide de movilidad, poniendo a los peatones en primer plano, logrando que las calles de los barrios que conforman a las ciudades, comiencen a ser para sus usuarios.

La importancia de conocer y analizar los instrumentos legales es que van permeando desde lo internacional a una escala barrial aquellas estrategias de brindar y mejorar las ciudades para que los habitantes cumplan su derecho a transitar por las calles de las ciudades sin temer de su seguridad o integridad física. Esto permitirá iniciar un trabajo conjunto con los habitantes y se empiecen a llevar a cabo estrategias en donde el cambio empiece desde el barrio y sirva como ejemplo para todas y cada una de las ciudades.





Capítulo III

CAPITULO III. CONDICIONES DE MOVILIDAD EN LA COLONIA AMÉRICA NORTE

En este capítulo se presentan las características urbanas y poblacionales de la colonia América Norte, en donde se desarrolló la estructura urbana, el perfil poblacional y posteriormente se analizaron las condiciones de movilidad peatonal y accesibilidad de la colonia, la cual permitió realizar el diagnóstico y a su vez, comprender el contexto inmediato, con ello poder analizar la problemática en la que se encuentra inmersos los habitantes de la colonia.

Teniendo como objetivo evidenciar las condiciones de infraestructura urbana y las consecuencias a las que los habitantes de la zona de estudio se enfrentan día con día, en donde a través del método utilizado de los sistemas complejos y con la finalidad de analizar y comprender la problemática desde el ámbito social y urbano que permita desarrollar una propuesta de gestión comunitaria. Ello, para generar espacios públicos más accesibles que incluya la participación de los actores sociales dentro de la colonia, que son: la mesa directiva, habitantes y las instituciones educativas, lo que mejorará las condiciones de movilidad peatonal y accesibilidad.



2.1. Movilidad peatonal y accesibilidad en la colonia América Norte y su contexto inmediato.

En este apartado se abordan las características existentes en la colonia América Norte, resaltando la estructura urbana y las principales vialidades. La colonia se ubica al oriente de la ciudad de Puebla, como se puede observar en la **figura 9**, limitada por las colonias Resurgimiento, Porvenir, Humboldt y el Cristo, según Mayer (2005), menciona que la colonia cuenta con una superficie total de 95,313.62 m² y un perímetro de 1,752.23 metros.

Esta colonia fue fundada aproximadamente en el año de 1937, se estableció en lo que denominaban la periferia oriente de la ciudad de Puebla de ese mismo año, teniendo al entonces Gobernador Bautista Castillo, quien adquirió terrenos en este sector. Actualmente la zona de estudio es una colonia que se encuentra en el contexto que conecta las zonas norte y noreste de la ciudad, así mismo, los testimonios de sus colonos relatan que no ha tenido intervenciones considerables que mejoren la movilidad peatonal en la zona.



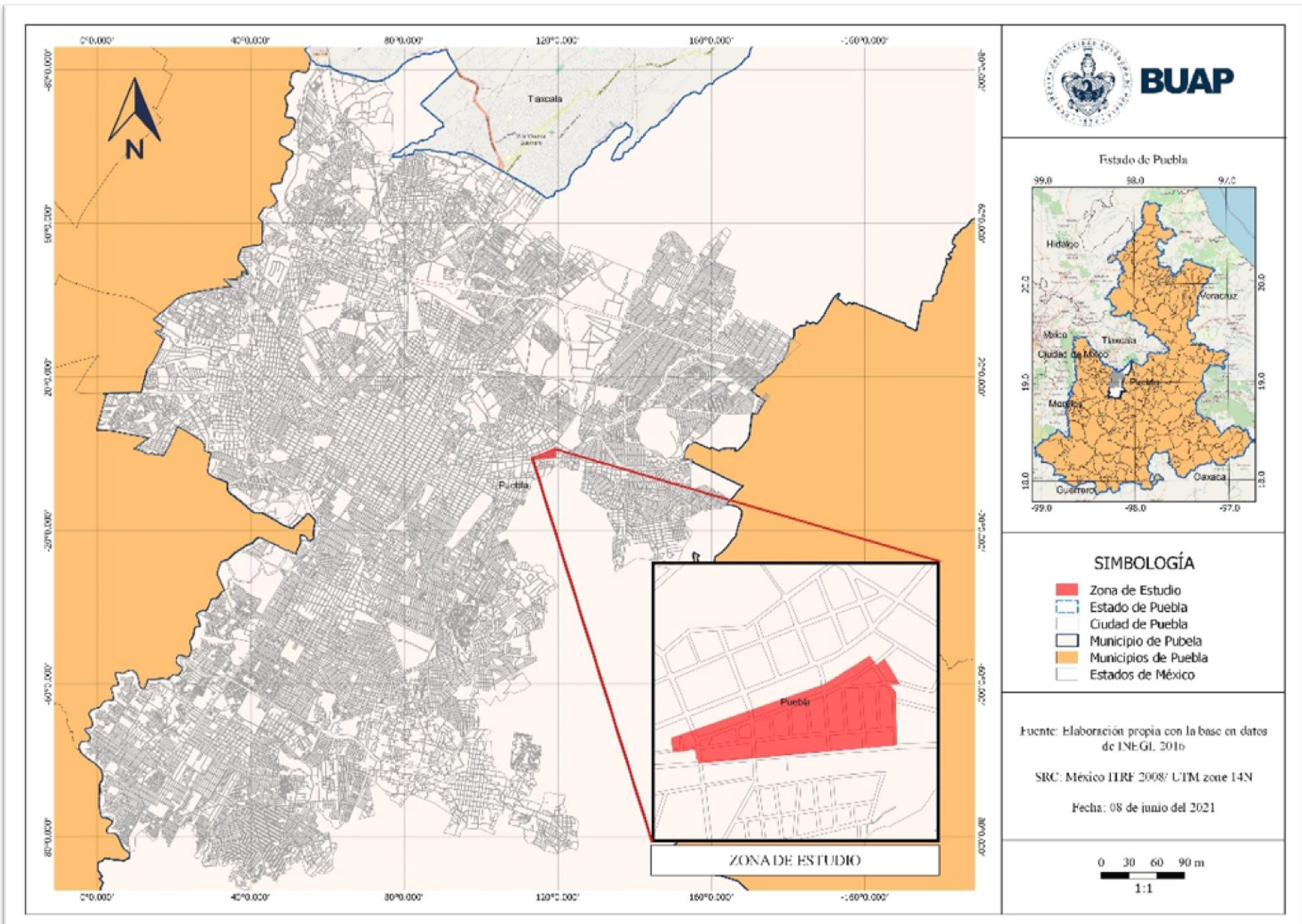


Figura 9. Geolocalización de la Colonia América Norte
Fuente. Elaboración propia, información obtenida de Google Earth 2019.

2.1.1 Estructura urbana de la colonia América Norte

La colonia cuenta con una traza urbana reticular, como se muestra en la **figura 10**, conformada por 19 manzanas y 396 viviendas de las cuales 86 se encuentran deshabitadas (INEGI, 2015), además cuenta con un parque, el cual lleva por nombre “Parque Habana”. En la colonia predominan las privadas con un ancho promedio de 7.5 metros y dos vialidades que atraviesan la colonia: Avenidas México y Washington que miden alrededor de 9.5 metros con aceras de 2.25 metros.

Las viviendas de esta zona corresponden a la influencia arquitectónica: neocolonial, neocolonial aparente, colonial californiano, decó, andaluz y racionalismo, como se podrá visualizar en algunos ejemplos de la **figura 11**, en donde los elementos que caracterizan a la mayoría de las viviendas de la zona de estudio son viviendas que cuentan con dos pisos, bardas exteriores, jardines frontales y en el interior, cochera, chimenea, terraza o balcón.

En los últimos años, la colonia ha presentado un cambio en su uso del suelo, actualmente algunas de las viviendas se han equipado para el sector educativo y comercial. Contando con 6 centros educativos, la más representativa es la primaria Simón Bolívar que fue fundada desde los inicios de la colonia.



Figura 10. Estructura de la colonia y colonias colindantes
Fuente: Elaboración propia, imágenes obtenidas de Google Maps, abril 2020



NEOCOLONIAL



Inmueble ubicado en calle Buenos Aire, 25



Inmueble ubicado en calle Buenos Aire, 2



Inmueble ubicado en Avenida México, 8

NEOCOLONIAL A.



Inmueble ubicado en Calle Lima, 18



Inmueble ubicado en calle Montevideo, 13

RACIONALISMO



Inmueble ubicado en Avenida México, 24



Inmueble ubicado en Calle Washington, 22



Inmueble ubicado en Calle Río de Janeiro, 15

COLONIAL CALIFORNIANO



Inmueble ubicado en calle Asunción, 16



Inmueble ubicado en calle Washington, 19



Inmueble ubicado en calle Parque Habana, 5

ANDALUZ



Inmueble ubicado en calle Santiago de Chile, 1



Inmueble ubicado en calle Buenos Aires, 1602



Inmueble ubicado en calle Río de Janeiro, 13



Inmueble ubicado en calle Washington, 24

DECÓ



Inmueble ubicado en calle Washington, 1



Inmueble ubicado en calle Panamá, 10 A



Inmueble ubicado en calle Panamá, 12



Figura 11. Tipología de la vivienda en la colonia.
Fuente: Elaboración propia, imágenes obtenidas de Google Maps, abril 2020

2.1.2 Caracterización poblacional de la colonia América Norte

La colonia América Norte tiene 1017 de los cuales, el 17% corresponde a la población de 0 a 14 años, el 22% a la población de 15 a 29 años, el 38% a la población de 30 a 59 años, el 19% corresponde a la población de 60 años o más y el 3% a la población que tiene alguna discapacidad, siendo así la población de 30 a 59 la más alta en porcentaje pero que en unos años pasara a ser del sector de la tercera edad, los cuales serán los más vulnerable si permanecen las carencias en las condiciones de movilidad, como se muestra la **figura 12**.

Como se ha mencionado anteriormente, el peatón se vuelve un actor fundamental cuando hablamos de la movilidad, lo que nos lleva en este estudio a profundizar en el sector de las personas mayores de la colonia América Norte, al ser ellos los más vulnerables ante la problemática que presenta la zona de estudio. De este modo una de las habitantes de la colonia, brindó a esta investigación su punto de vista como adulto mayor con respecto a la experiencia de caminar en el contexto de la zona de estudio, en donde relató lo siguiente:

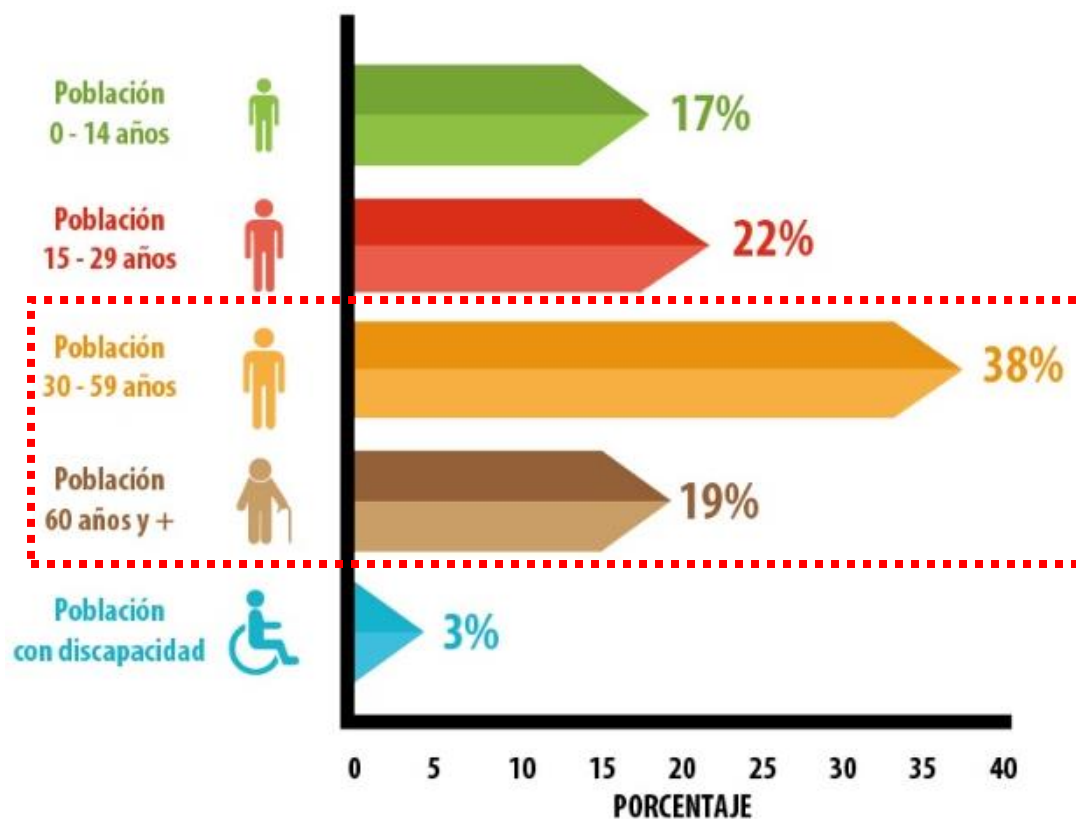


Figura 12. Gráfica poblacional por rango de edad de la colonia América Norte.
Fuente: Elaboración propia obtenida de la Encuesta Intercensal, INEGI 2015.



Testimonio 1 “Para mí y con mis años encima, a pesar de que aun puedo valerme por mi sola, me es difícil transitar por la colonia para hacer mis mandados o salir a caminar un poco, porque las calles están fracturadas, incompletas y en un estado que no me permiten caminar con seguridad y la verdad me da miedo sufrir algún accidente.” (Ana Claudia, 26 de mayo del 2019).

En efecto, este testimonio permitió conocer y comprender la problemática desde la perspectiva de habitante de la colonia América Norte, observando que la problemática de contar con las deficientes condiciones de las aceras, obstáculos urbanos en las calles, desniveles, realmente dificultan el transitar de las personas en específico, el de las personas mayores. Derivado de ello surge la necesidad de analizar más a fondo la problemática de movilidad y accesibilidad que presenta la colonia América Norte.

2.1.3 Principales vialidades de la colonia América Norte, sus condiciones y características

La colonia cuenta con vialidades de gran flujo vehicular, como se puede observar en la **figura 13**, las cuales se encuentran dentro y en el contexto inmediato de la colonia, las calles Panamá, México, Habana, Managua y Av. Washington son las más transitadas por los habitantes de la colonia, las cuales no presentan condiciones urbanas que sean las más favorables para el sector de la tercera edad, ya que no cuentan con las condiciones que la *Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla, (2015)* determina.

A continuación, en la **figura 14** se muestra una serie de fotos que evidencian las condiciones a la que los habitantes de dicha colonia se enfrentan, en la cual se observa el estado de las calles y avenidas, así como, la falta de la delimitación de aquellos cruces peatonales más importantes de la colonia, encontrando también aceras con obstáculos urbanos como lo son las aceras cuarteadas y jardineras con un deterioro considerable lo que provoca que el transitar de las personas no sea libre y limita su movilidad peatonal.





Figura 13. Mapa de vialidades

Fuente: Elaboración propia con base Google Maps, 2021





Figura 14. Fotos de las calles de la colonia América Norte
Fuente: Fotografías propias, 2019



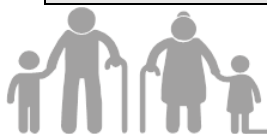
2.1.4 Centros educativos en el contexto de la colonia América Norte

Tras el cambio del uso de suelo que presenta la colonia América Norte, se encontraron 13 centros educativos en el contexto interno y externo, como se muestra en la **figura 15**.

Escuela	Nivel educativo	Dirección	Representación
Colegio IFEP	Preescolar	Calle 32 Nte. 1815, La Rosa, 72270	
Jardín de Niños Simón Bolívar	Kínder	Av. 14 Ote 3803, América Sur, 72340	
Taller Infantil Kasperle	Kínder	Av. 18 Ote., Humboldt Nte., 72370	
Jardín de niños fantasía	Kínder	40 Norte, esquina con Av. Miguel Hidalgo 1612, Cristóbal Colon, 72330	



Escuela Simón Bolívar	Primaria	Av. Washington 2, América Nte., 72330	
Instituto Asís	Kínder / Primaria	América Norte, Av. Washington 18, Col. Vista Alegre, 72340	
Colegio IFEP	Primaria	Av. Miguel Hidalgo 3404, Cristóbal Colon, 72330	
Escuela Primaria J de N Motolinía	Primaria	Calle 30 Nte. 1207, Zona, Resurgimiento Cd. Nte, 72373	
Escuela Primaria Grupo de la Amistad	Primaria	Felipe Carrillo 2, Providencia, 72330	
Instituto Héroes de Chapultepec	Preparatoria	Managua 18, América Nte., 72330	






Universidad Benito Juárez G	Universidad	Calle 36 Nte. 1609, Cristóbal Colon, 72330	
Centro de Estudios Las Américas CELA	Universidad	Av. 16 Ote. 3608, Cristóbal Colon, 72330	
CESES Centro de Investigación y Estudios Superiores de Estomatología y Salud	Universidad	Av. Miguel Hidalgo 3816, Cristóbal Colon	

Figura 15. Tabla de los centros educativos

Fuente: Elaboración propia información obtenida de Google Maps 2020

2.1.5 Centros atractores de movilidad de la colonia América Norte

Con base en el análisis del contexto inmediato dentro de la colonia, en donde a través de recorridos de campo y al trasladarse por sus vialidades principales, secundarias y terciarias se identificaron los centros atractores, los cuales son aquellos a donde los habitantes de la colonia se mueven o trasladan en su día a día. Cabe mencionar que, tras el aumento de los centros educativos dentro del contexto inmediato de la colonia, provoca que el uso de suelo esté cambiando y a su vez transformando las dinámicas de movilidad en la colonia. Dichos elementos que componen a los centros atractores se pueden observar en la siguiente **figura 16**.





Figura 16. Centros atractores

Fuente: Elaboración propia información obtenida de Google Maps 2019.



2.2 Condiciones de movilidad y accesibilidad en la colonia América Norte

En este apartado se diseñó un instrumento, con el objetivo de valorar las condiciones urbanas dentro de la colonia América Norte y con base a la Norma técnica de diseño e imagen urbana del municipio de Puebla (2017), la cual menciona que: “la infraestructura peatonal deberá diseñarse a medida de todas las personas en calidad de andantes del espacio urbano, sin importar su edad, género, condición física o intelectual”. Dicho de otro modo, aquella infraestructura debe ser pensada y creada para todos los habitantes que comparten un espacio en común, en donde sus características físicas no sean un impedimento.

En primera instancia se realizó la identificación de los elementos urbanos de las calles para crear una clasificación que permitiera obtener un panorama más amplio de cuáles son las condiciones a las que los habitantes se enfrentan en sus trayectos, en especial los adultos mayores, quienes son el sector más vulnerable dentro de la colonia. Como parte del instrumento los elementos que se retomaron se dividieron de la siguiente manera, en donde para calificar en bueno tenían que corresponder con las siguientes características;

- **Calle:** para el análisis de este elemento se observó si la acera se encontraba en buen estado, asimismo si estas calles son continuas, con la existencia de rampas para cocheras y personas discapacitadas, así como los reductores de velocidad.
- **Intersección vial:** se examinaron los pasos peatonales, rampas para discapacitados, semáforos y paradas de transporte, para identificar el número de unidades existentes dentro de la colonia, así como sus condiciones.
- **Mobiliario urbano:** se analizó el equipamiento urbano que está instalado dentro de la colonia para conocer la calidad y existencia de botes de basura, bancas, caseta de teléfono y alumbrado público.
- **Señalética:** se observaron las señales preventivas, restrictivas, zona escolar, nomenclatura y el sentido de circulación existentes en la colonia.



Se retomaron los elementos urbanos mencionados anteriormente, ya que en conjunto hacen que responda y se adecúe a los espacios urbanos, en este caso si dichos elementos se encuentran en un deterioro irán afectando la movilidad y accesibilidad de los habitantes, pero sobre todo a las personas de la tercera edad, por lo que, su clasificación ya no estaría en bueno si no, en regular o malo, un ejemplo de lo que corresponde al resultado general del diagnóstico y lo anteriormente mencionado, se puede observar en **la figura 17**, el cual fue realizado a una de las calles de la colonia.

Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Calle Managua							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	
Calle	Aceras			0	0	0%	
	Acera continua			0			
	Rampas en cocheras (buena ubicación)			0			
	Reductores de velocidad (topes)			0			
		Aceras Fracturada			1	3	75%
		Acera continua, pero con tramos fracturados			1		
		Rampas en cocheras mal establecidas			0		
		Reductores de velocidad, incompletos o fracturados			1		
				Vialidad sin acera	0	1	25%
				Vialidad sin continuidad	0		
				Acera con obstáculos	1		
				Vialidad sin reductor de velocidad	0		
				Total	4	4	100%

Figura 17. Tabla de las condiciones viales de las calles dentro de la colonia América Norte



Fuente: Elaboración propia con base en el diagnóstico.

Si se quiere ver a mayor detalle el instrumento mencionado anteriormente se puede revisar el anexo 1, así mismo, con los resultados finales se hizo un análisis de ellos para proceder con una clasificación general en donde cada calle de la colonia América Norte.



2.2.1 Condiciones urbanas de la movilidad peatonal en las vialidades de la colonia América Norte

A continuación, se muestran en la **figura 18** los resultados del instrumento aplicado para conocer las condiciones urbanas de algunas de las vialidades de la colonia América Norte.

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Fotografía
Calle	0%	80%	20%	Regular	<p>Calle 14 Oriente</p> 
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	25%	50%	Malo	
Señalética	0%	60%	40%	Regular	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Fotografía
Calle	0%	60%	40%	Regular	<p>Calle Panamá</p> 
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	40%	60%	Malo	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Fotografía
Calle	0%	80%	20%	Regular	<p>Calle México</p>



Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	60%	40%	Regular	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Fotografía
Calle	0%	75%	25%	Regular	Calle Managua
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	



					Calle Washington
Calle	0%	80%	20%	Regular	
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	80%	20%	Regular	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	
					Calle Asunción
Calle	0%	60%	40%	Regular	
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	20%	20%	60%	Malo	
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Fotografía



Calle	0%	80%	20%	Regular	Calle Caracas
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	

Figura 18. Tabla de las condiciones viales de las calles dentro de la colonia América Norte

Fuente: Elaboración propia con base en el diagnóstico.

Fotografías: Martínez, (abril del 2020)

Con base en lo anterior y derivado del análisis de los elementos urbanos, se pueden observar que los resultados finales, muestran aquellas deficiencias en las vialidades de la colonia y como las condiciones no son las adecuadas para la movilidad peatonal sobre todo para la población de la tercera edad, encontrando el mayor porcentaje en elementos urbanos existente en condiciones regulares y en mal estado, lo que genera inseguridad de caminar dentro y en el contexto inmediato de dicha colonia.



2.2.3 Movilidad y accesibilidad peatonal de las personas de la tercera edad en la colonia América Norte

Ante lo mencionado, se observa la necesidad de mejorar las condiciones de infraestructura vial y urbana para los peatones que cuentan con limitaciones para una movilidad correcta, teniendo en su día a día la problemática de no contar con los elementos urbanos adecuados. Los resultados obtenidos del instrumento aplicado muestran las condiciones de 4 elementos urbanos como: calles, infraestructura, mobiliario urbano y señalética como se muestra en la **figura 19**. Y con base en los Índices de Movilidad Urbana, la cual permite analizar y comparar las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como su capacidad para ofrecer alternativas de movilidad atractiva, deseable y alcanzable para toda su población (IMU, 2019), nos muestra un parámetro más amplio de cómo deben ser aquellas condiciones que dichas ciudades deben ofrecer a sus habitantes.

Condición	Descripción
Bueno	Las condiciones del espacio público y los elementos peatonales son existentes en la colonia sin embargo su estado no genera las condiciones óptimas para los habitantes de la colonia.
Regular	Las condiciones del espacio público cuentan con elementos urbanos, pero con un deterioro considerable, no obstante, hace falta de elementos como de señalética en el área.
Malo	Las condiciones del espacio público se encuentran con aceras fracturadas, sin alumbrado público, sin rampas para discapacitados y con aceras en mal estado.

Figura 19. Tabla de resultados de instrumento aplicado.

Fuente: Elaboración propia 2020



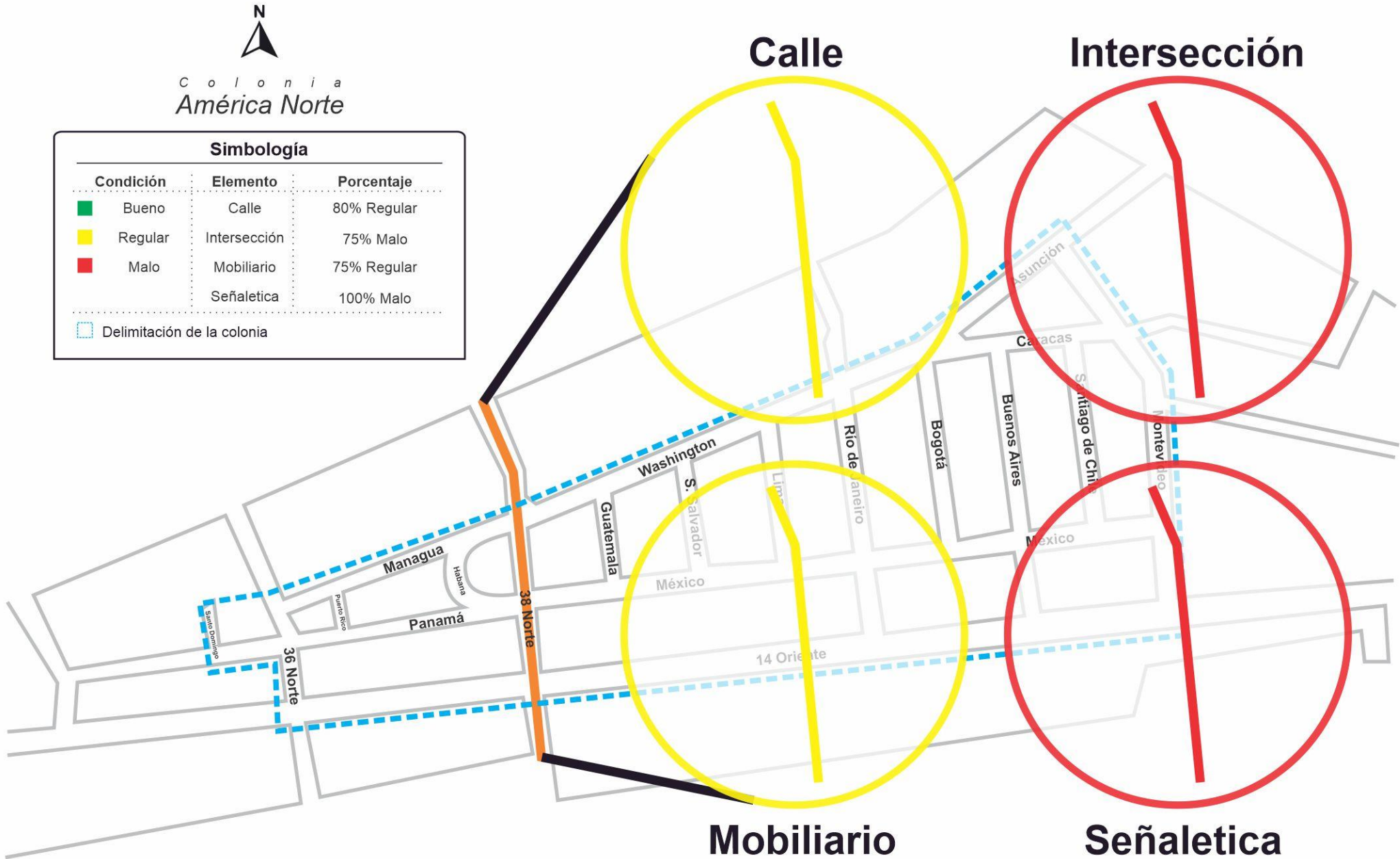


Figura 20. Mapa de las condiciones de las calles de la colonia América Norte
Fuente: Martínez, junio 2020



En la **figura 20** se muestra un mapa con la representación del análisis de la información obtenida de las condiciones de una de las vialidades analizadas en la colonia América Norte. Se decidió mostrar el resultado de evaluación de la calle 38 norte (habana) por ser la calle más transitada por los habitantes, así como, por vehículos. Este mapa muestra el resultado obtenido de los elementos que se analizaron, en donde se obtuvo el 80% regular en calle contando con aceras cuarteadas, rampas en mal estado y obstáculos urbanos, 75% malo en intersección al no tener delimitados aquellos pasos peatonales y topes, 75% regular en mobiliario al contar con bancas, botes de basura pero los cuales se encuentran con un deterioro considerable y 100% malo en señalética al no contar con la adecuada dentro de la colonia que de paso a la seguridad vial de los habitantes.

Los habitantes de la colonia frecuentan recurrentemente los centros atractores que mencionamos anteriormente, pero los usados con mayor frecuencia son los supermercados, así como, el mercado Morelos, ya que es donde abastecen sus necesidades básicas, aunado a ello se realizaron los recorridos que se muestran en la **figura 21**. En dichos recorridos de construyeron buffers³ creados desde los límites de las vialidades, con ellos podemos observar las distancias que tienen que recorrer los habitantes. Uno de los recorridos parte desde el parque Habana al mercado Morelos, recorriendo una distancia aproximada de 866 metros (1.1 km), en donde una persona de edad promedio lo recorre dentro de 13 a 25 minutos, pero una persona mayor en las condiciones que hemos obtenido como resultado puede tardarse en llegar al Mercado Morelos de 25 a 35 minutos. Por ello es indispensable mejorar las condiciones viales y urbanas dentro de la colonia con la finalidad de beneficiar a los sectores más vulnerables.

³ Término utilizado en el ámbito de los Sistemas de Información Geográfica.

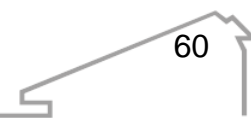




Figura 21. Mapa de distancias y recorridos de habitantes
 Fuente: Elaboración propia con base en QGIS, junio 2020



Conclusión capitular

Con base en los resultados de las condiciones de elementos urbanos y al visible aumento de las personas mayores de la colonia América Norte, es importante considerar las problemáticas desatendidas en la colonia, sobre todo los espacios urbanos en donde se observa la vulnerabilidad a la que están expuestos los habitantes y por tal motivo, se están presentando problemas de movilidad y accesibilidad peatonal. Las causas derivan de la desatención del gobierno hacia los peatones, sin embargo, se han empeñado a la vez, en promover una cultura vial que no podría ofrecer resultados positivos a largo plazo, si no se dedican a mejorar y sobre todo a la preferencia por las zonas peatonales, dichos problemas son y serán resultado de la condición actual que presenta la colonia, observada en el diagnóstico presentado en este capítulo.

Por otro lado, a lo largo de este proceso analítico, también se retomó al grupo escolar como miembros peatonales de riesgo constante, pues los protocolos de seguridad que se han desarrollado para salvaguardar la integridad física de los estudiantes de diversos niveles, provienen de organizaciones administrativas de las mismas escuelas y los padres, quienes ante dicha problemática han procurado realizar señaléticas en las zonas y actos voluntarios para cerrar las calles para evitar el tránsito de automóviles en la hora de salida de los niños, de lo cual dignifica y asegura las zonas escolares. Sin embargo, esto nos demuestra una gran diferencia de acciones realizadas desde las organizaciones grupales y las escasas intervenciones del gobierno para colaborar en la realización de zonas seguras en las escuelas. Que si bien, han existido manuales y programas de seguridad vial en las instituciones escolares y estos mismos no impulsan una cultura vial como tal, pues sólo se remite a mejorar parcialmente algunas instituciones y deja de lado la importancia de mejorar constantemente el mundo peatonal por lo cual es indispensable generar acciones que mejoren la movilidad y accesibilidad dentro de la colonia América Norte.





Capítulo IV

CAPÍTULO IV. PROCESO DE GESTIÓN COMUNITARIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA A UNA ESCALA BARRIAL

La gestión comunitaria se puede definir como un conjunto interdependiente de actores individuales o colectivos, naturales e institucionales, que buscan una solución en donde pueden contribuir con la elaboración de las soluciones que se darán a esos problemas (Friedberg, Erhard, 1993). Es decir, parte del trabajo colaborativo entre los habitantes, pues es indispensable contar con una participación ciudadana para poder realizar acciones y estrategias que permitan la y generación de alternativas para el mejoramiento de su entorno, como sucede en la colonia América Norte.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ⁴ menciona que la participación como proceso comunitario se define como el proceso en el cual los ciudadanos se organizan, establecen sus objetivos y trabajan juntos por medio de organizaciones comunitarias no gubernamentales para influir en el proceso de toma de decisiones (como se menciona en Gilbreath y Zakharchenko, 2002). Esta participación comunitaria puede ser fundamental en aquellos barrios para dar paso a aquellas acciones que permitan la mejora de espacios públicos o simplemente dar solución a los problemas que se enfrenten en su entorno, y como bien lo menciona Dascal y Segovia (2000), dicha participación ciudadana se puede realizar desde las organizaciones no gubernamentales, un ejemplo podría ser, aquellas mesas directivas o consejos ciudadanos, los cuales actualmente son órganos operativos reconocidos por el COREMUN. ⁵

Asimismo, y con base a lo anteriormente mencionado se retomaron algunos elementos para mostrar una propuesta de gestión comunitaria, como se puede observar en la **figura 22**, en donde se consideran los siguientes elementos;

⁴ ITDP por sus siglas en inglés.

⁵ Código Reglamentario Municipal.



ELEMENTOS PARA UNA PROPUESTA DE GESTIÓN COMUNITARIA

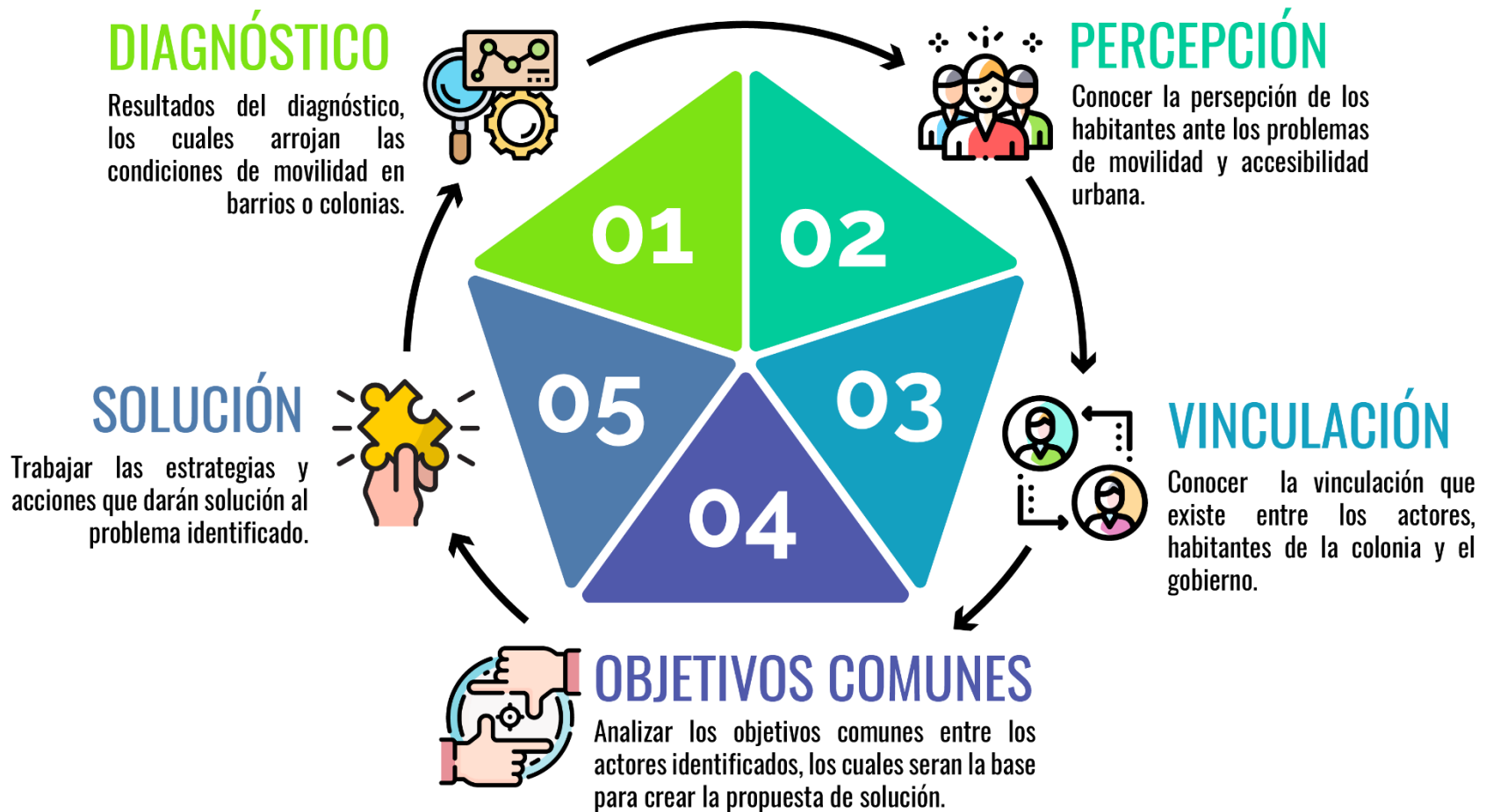


Figura 22. Elementos para una gestión

Fuente: Elaboración propia, abril 2021



En donde dichos elementos, al llevarlos a cabo y en ese orden se pueda crear una propuesta de gestión para dar solución a diversos problemas en un ámbito urbano, en este caso y bajo esta investigación los elementos se fueron desarrollando para dar solución al problema de movilidad y accesibilidad que los habitantes de la colonia América Norte enfrentan. A continuación, se desglosarán conforme a lo que esta investigación arrojó para dar paso a cada uno de dichos elementos:

4.1. Condiciones de movilidad en el barrio: América Norte



La colonia América Norte, como bien se ha mencionado con anterioridad, presenta condiciones no favorables para sus habitantes, además de verse inmersa en un cambio de uso de suelo, las condiciones de las calles al paso de los años han dejado de cubrir las necesidades de sus residentes.

Así mismo, partiendo del diagnóstico realizado en la colonia, se comprobó que no sus habitantes no se pueden desplazar de manera segura, ya que las calles y avenidas se tornan en condiciones regulares, teniendo sus aceras cuarteadas, obstáculos urbanos, la falta de señalética y cruces peatonales delimitados, lo que dificulta el traslado de sus habitantes perjudicando su movilidad y accesibilidad peatonal.

Ante ello surge la necesidad de crear estrategias y acciones como una propuesta desde los colonos, tomando en cuenta el diagnóstico técnico realizado en el capítulo II; buscando objetivos comunes entre habitantes y la mesa directiva, para buscar el mejoramiento de las condiciones de movilidad y accesibilidad peatonal



de los habitantes de la colonia América Norte, en específico de los más vulnerables, quienes son las personas de la tercera edad.



4.2 Percepción de los habitantes respecto a las condiciones de movilidad dentro de la colonia América Norte

La percepción y opinión de los habitantes es importante por el hecho de ser quienes viven la realidad y problemática de movilidad peatonal en dicha colonia. Asimismo, Carmona (1996) plantea que la participación y la democracia tienen una estrecha relación, ya que participar significa ejercer derechos y cumplir los deberes como ciudadanos. Es decir, la participación tiene el propósito de que los ciudadanos influyan y actúen en trabajo conjunto con las instituciones públicas pertinentes para dar soluciones a problemas comunes.

Partiendo de la generación de una consulta ciudadana, para ubicar las principales necesidades que surgen de la colectividad, del cual da apertura al planteamiento de propuestas o estrategias que en conjunto puedan realizar para así lograr que la comunidad ejecute un trabajo unificado y de común acuerdo para hacer valer su participación social en dichas actividades que mejoraran su entorno y contexto, además de reforzar la comunicación entre vecinos y mesa directiva.

Por ello, se aplicaron una serie de entrevistas a 33 personas que viven en la calle Panamá, por ser una de las calles más transitadas de la colonia, lo que permitió que fuera la calle con mayor respuesta ante dicho problema de

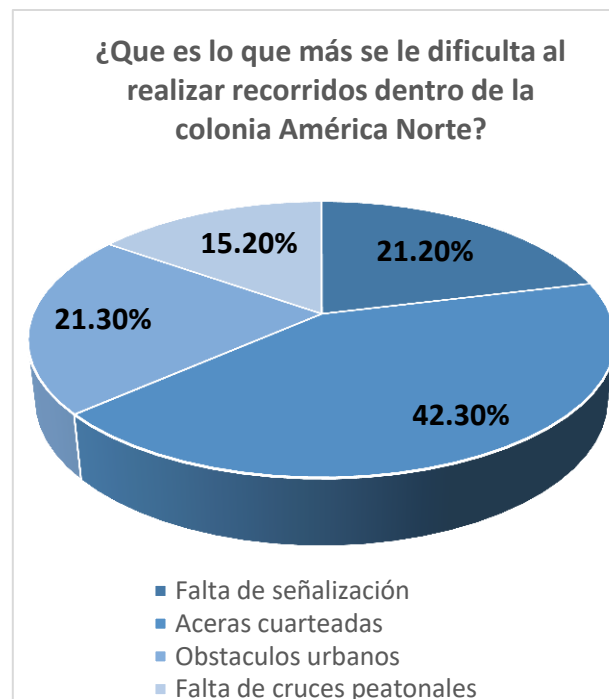


Figura 23. Opinión de habitantes
Fuente: Elaboración propia, enero 2021



movilidad y accesibilidad peatonal. Dichas entrevistas se aplicaron de forma análoga y digital, en donde se observó que la percepción social, se dirige a problemas en común, ligadas con la movilidad y accesibilidad de las zonas peatonales dentro de la colonia. Como se puede observar en la **figura 23**, en donde los habitantes mencionaron que tienen la dificultad de realizar sus recorridos por las calles de la colonia, debido a que las aceras están en mal estado (42.30%) o se encuentran con obstáculos urbanos en su camino (21.30%), así como la falta de señalización (21.20%) y cruces peatonales inexistentes (15.20%), que les generan problemas en sus desplazamientos cotidianos, vulnerando su integridad y seguridad.

Dicho esto, dentro de la percepción de los habitantes, se pudo identificar que, para ellos, las condiciones de las calles limitan y dificultan su transitar por lo que la mayoría las calificó en regulares al presentar aquel deterioro en la infraestructura urbana. Por otro lado, las personas mayores que se entrevistaron mencionaron que para ellos es aún más difícil trasladarse de manera segura porque se enfrentan a grandes problemas de movilidad y accesibilidad peatonal, los cuales hacen más inseguros sus traslados dentro de la colonia.

Asimismo, existe un porcentaje considerable que está dispuesto a participar para mejorar esta problemática que no permite y limita los traslados diarios o cotidianos dentro de la colonia y del contexto inmediato, como se puede observar en la **figura 24**, en donde el porcentaje mayor menciona que si está dispuesto a trabajar para obtener un cambio que mejore su movilidad y accesibilidad peatonal.

De otra forma, los habitantes de la colonia América Norte tienen objetivos comunes que se identificaron a través del diagnóstico y con base en las condiciones de movilidad dentro de la colonia se logró identificar que los vecinos están conscientes de las malas condiciones que se encuentran en las calles de la colonia. Sin embargo, aunque la mayoría reconoció no haber participado en alguna estrategia de mejoramiento, mostraron disposición para colaborar en proyectos de participación vecinal de su colonia.



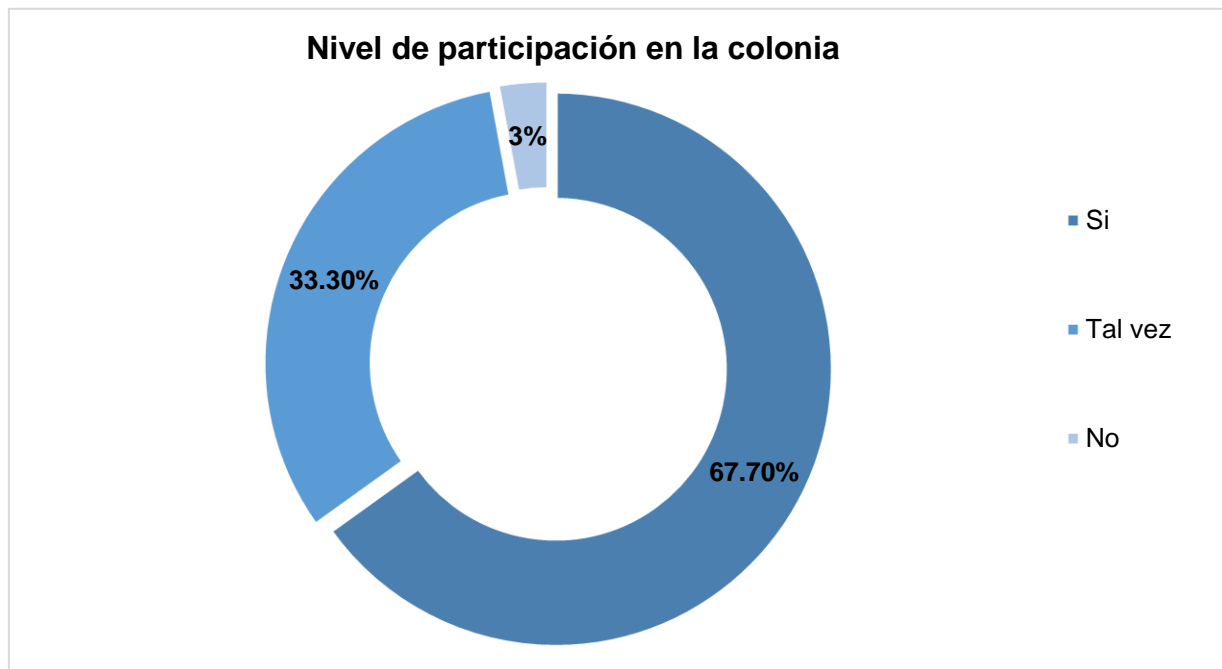


Figura 24. Opinión condiciones de movilidad
Fuente: Elaboración propia, enero 2021



4.3 Vinculación y organización vecinal en la colonia América Norte



Con base en el COREMUN, la mesa directiva es aquel órgano operativo de representación vecinal del barrio, colonia, fraccionamiento o unidad habitacional de que se trate (COREMUN, 2014 p.48) y derivado de ello se sabe que el 22 de octubre de 1942, después de 5 años de ser fundada la colonia América Norte, se creó una sociedad mercantil anónima denominada “Colonia América, Sociedad Anónima”, la cual tenía como objetivo dedicarse a la venta de aquellos lotes urbanizados, dicha sociedad tuvo una duración de 50 años, los cuales comenzaron a contar a partir de la fecha de la escritura, en donde se estipuló a los fundadores y objetivos de la sociedad mercantil. Asimismo, la dirección, administración y representación estuvieron a cargo de un consejo de administración, construido por tres miembros: un presidente, un tesorero y un secretario.⁶ (Mayer, 2005)

Después de esto, la colonia se fue forjando con una estructura similar a la de la sociedad mercantil y hoy en día, la colonia cuenta con una mesa directiva y como se puede observar en la **figura 25** está conformada por un presidente, vicepresidente, tesorero, protesorera, actas acuerdos y vigilancia, eventos sociales, secretaria y vigilancia.

⁶ Datos recuperados del libro “Colonias de Puebla; Colonia América Norte” de María Silvana Mayer Medel (2005).



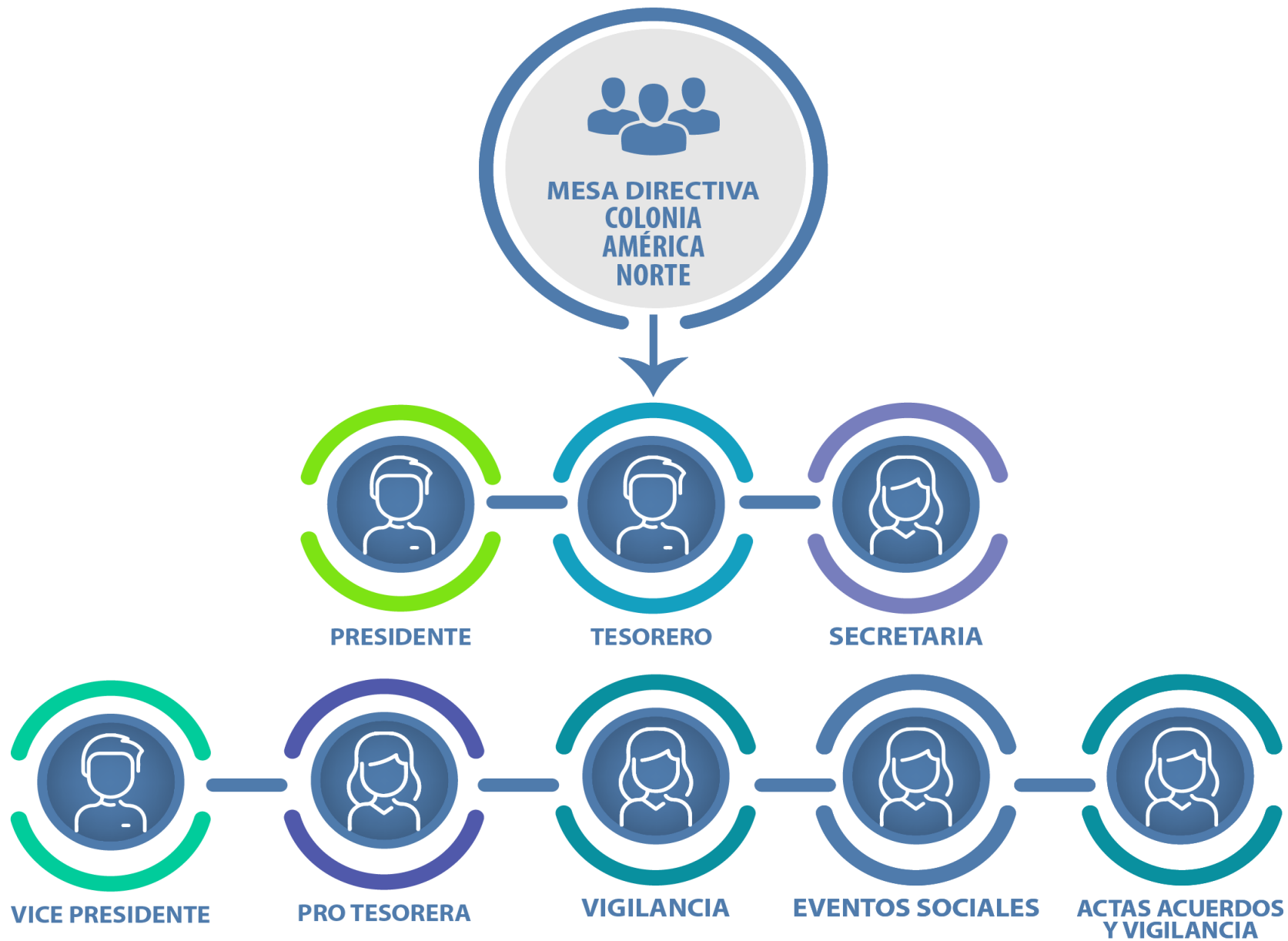


Figura 25. Integrantes de la mesa directiva de la colonia

Fuente: Mesa directiva de la colonia, 2021



La mesa directiva tiene como objetivo dar solución a los problemas de la colonia, así como convocar a los habitantes para informar y preguntar sus inquietudes para que en conjunto se dé solución a dichos problemas que estén afectando la relación o habitabilidad dentro de la colonia. Además, cada tres años la mesa convoca a los habitantes para realizar las votaciones de quienes serán los representantes y estarán al frente de la colonia durante ese tiempo.

Por otro lado, y no muy alejado de la mesa directiva, en los últimos años se dispuso a un representante de cada calle, derivado a la organización vecinal, que consiguió se pusiera un sistema de alarmas para minorizar la delincuencia que estaban sufriendo los colonos. En cada calle se colocó una alarma y todos los vecinos cuentan con un control para activarla cuando algo pase, dicho representante de calle se encarga de manejar un grupo por la red social llamada WhatsApp, en donde se anuncia información importante sobre algún servicio dentro de la colonia o bien se informa de algún acontecimiento que esté pasando y poner en alerta a los demás habitantes de esa misma calle, dicha organización se puede observar en la **figura 26**.



Figura 26. Organización y vinculación
Fuente: Elaboración propia, 2021



También se observa la comunicación que existe entre la colonia y el ayuntamiento. La comunicación con el Ayuntamiento de Puebla es principalmente mediante oficios que los mismos representantes de la mesa directiva envían. Pero esta comunicación, no es buena, el Doctor Rolando, presidente de la mesa directiva de dicha colonia, lo justifica de la siguiente manera “la colonia es considerada como un fraccionamiento por contar con un pozo que pertenece a la colonia desde su fundación”. El presidente tiene la idea de que, si el ayuntamiento interviene en la mejora de las calles, el pozo pasará a ser del municipio y el servicio del agua se tendrá que pagar al mismo ayuntamiento, lo que dejará a los habitantes sin el servicio de agua como actualmente lo tienen, o bien, maneja la misma mesa directiva. Ante ello es importante rescatar que intervienen en estas situaciones elementos políticos y administrativos, que afectan la relación para poder dar solución a problemas como lo son el de esta investigación.

Del mismo modo, la mesa directiva tiene una comunicación activa y constante con los representantes de calle, que a su vez se comunican con los habitantes de la calle en la que ellos representan. Esta comunicación que se da mediante grupos de WhatsApp llega a manos de los de la mesa directiva los cuales organizan juntas para tratar aquellos temas que se presenten entre los vecinos y se toman decisiones para poder dar solución a dichos problemas.

4.3.1 Espacios físicos y de concentración para llevar a cabo la gestión

Si bien sabemos que, para poder encaminar una gestión, es necesario tener espacios físicos y de concentración, por ello dentro de la colonia se ubican algunos de los espacios físicos que puede ser el centro para llevar a cabo la gestión comunitaria dentro de la colonia.

Uno de ellos es el llamado parque Habana, siendo aquel espacio público donde la gente suele reunirse para realizar actividades, o simplemente es el lugar que cruza para trasladarse por la colonia. Dicho esto, dentro del parque se pueden realizar aquellos talleres, asambleas o reuniones en donde se escuche a los habitantes, se les tome en cuenta y ellos mismos participen en la toma de decisiones por la mejora de aquellos espacios públicos de la colonia.



Por otro lado, la mesa directiva con anterioridad ha ocupado el edificio del Sindicato Nacional Benito Juárez, ubicado en calle 36 norte en la colonia Cristóbal Colón como se muestra en la **figura 27**, la cual es una colonia aledaña a la colonia América Norte en donde se ha ocupado para concentrar a los habitantes y llevar a cabo aquellas reuniones o juntas para tratar asuntos de la colonia. Asimismo, algunas de las juntas se trasladaron a donde se ubica el inmueble de la Junta de Mejoras de la Colonia América Norte A. C., donde los habitantes de la colonia se trasladan para hacer el pago del servicio de Agua Potable.



Figura 27. Inmueble de la Junta de Mejoras Colonia América A.C.
Fuente: Google Maps, 2021



4.4 Objetivos comunes para la gestión comunitaria en la colonia América Norte

Los objetivos comunes en su dimensión práctica exigen mediar, alcanzar y coordinar objetivos e intereses de la comunidad con los de aquellas instituciones y organizaciones sociales en el ámbito local (Ixtacuy, p.13). Así mismo, estos objetivos pueden cambiar con el paso del tiempo, por ello se identificó que todo proceso de participación comunitario se inicia cuando se reúnen los habitantes de un espacio con un objetivo común. Según Yáñez *et. al.* (2009) mencionan que dichos objetivos son el motivo para que los interesados soliciten ser escuchados e integrados en diversas actividades con una misma finalidad, en este caso, ser quienes den paso a la participación comunitaria para mejorar con un trabajo conjunto con la mesa directiva e instituciones correspondientes para la mejora de la movilidad y accesibilidad de la colonia América Norte.

Dicho esto, los objetivos comunes ante el problema de accesibilidad y movilidad peatonal dentro de la colonia se identificaron a través de cuestionarios, entrevistas a la mesa directiva y testimonios de los habitantes. Se observó que existen objetivos comunes en la colonia, estos no se logran concretar por el hecho de no tener una comunicación asertiva que visibilice inquietudes de los habitantes. Por otro lado, la organización de la colonia, aunque este bien estructurada y conformada, requiere de elementos, instrumentos y actores que puedan ser apoyo para solicitar el cambio que dicha colonia requiere para mejorar las problemáticas que enfrenten en su día a día.



4.5 Estrategias y acciones de solución alternas



En este apartado y para dar paso a aquellas acciones y estrategias para una posible solución a los problemas de accesibilidad y movilidad peatonal para los habitantes de la colonia. Por ello, se propone un esquema, el cual se puede observar en la **figura 28**, en donde se muestra como podría ser el proceso de gestión comunitaria en los barrios, como lo es la colonia América Norte, para que exista aquella comunicación que ayude a fortalecer las relaciones entre los actores identificados y se pueda obtener el bien común para todos lo que forman parte de un determinado espacio urbano.

En dicho esquema, se muestran dos niveles de comunicación; el primero propone reforzar la relación entre los habitantes, los representantes de calle y la mesa directiva para poder trabajar y generar estrategias y acciones que den paso al mejoramiento urbano como una posible solución ante la problemática identificada en la zona de estudio, como podrían ser la implementación de talleres y juntas entre los vecinos para lograr unificar la colonia y de ello, lograr contribuir en colectividad.

El siguiente nivel que se muestra en el esquema de la propuesta de gestión comunitaria, se trata de la comunicación que debe existir entre aquellos actores que conforman la organización vecinal, hacia aquellas instituciones y consejos de participación ciudadana. En este sentido, el que corresponde al ámbito de la movilidad de la ciudad de Puebla, en donde a través de esta comunicación, la mesa directiva que lleva por nombre Junta de mejoras de la colonia América Norte, pueda entregar una propuesta de mejoramiento urbano al consejo ciudadano y en conjunto con el sector educativo dar el seguimiento adecuado para obtener resultados favorables para los habitantes de la colonia.

Este esquema como propuesta de un modelo de gestión comunitaria, en donde se involucra la organización vecinal y la comunicación necesaria, puede ser de gran ayuda para solucionar problemas de movilidad y accesibilidad peatonal, tanto



para esta colonia como para otras que se vean identificadas con deficiencias en su estructura urbana para las personas más vulnerables, en este caso, para las personas de la tercera edad, las cuales puedan llevar a cabo a través de estrategias y acciones, desde brigadas de limpieza entre los habitante hasta lograr un trabajo a través del urbanismo táctico, el cual permita que los colonos puedan realizar acciones de primera mano que beneficien su movilidad y accesibilidad peatonal dentro de aquellos barrios o colonias y conseguir que los habitantes de dicha zona participen y se empoderen de su espacio público y de esta forma se pueda cambiar y mejorar aquellas condiciones que dificultan su traslado diario.

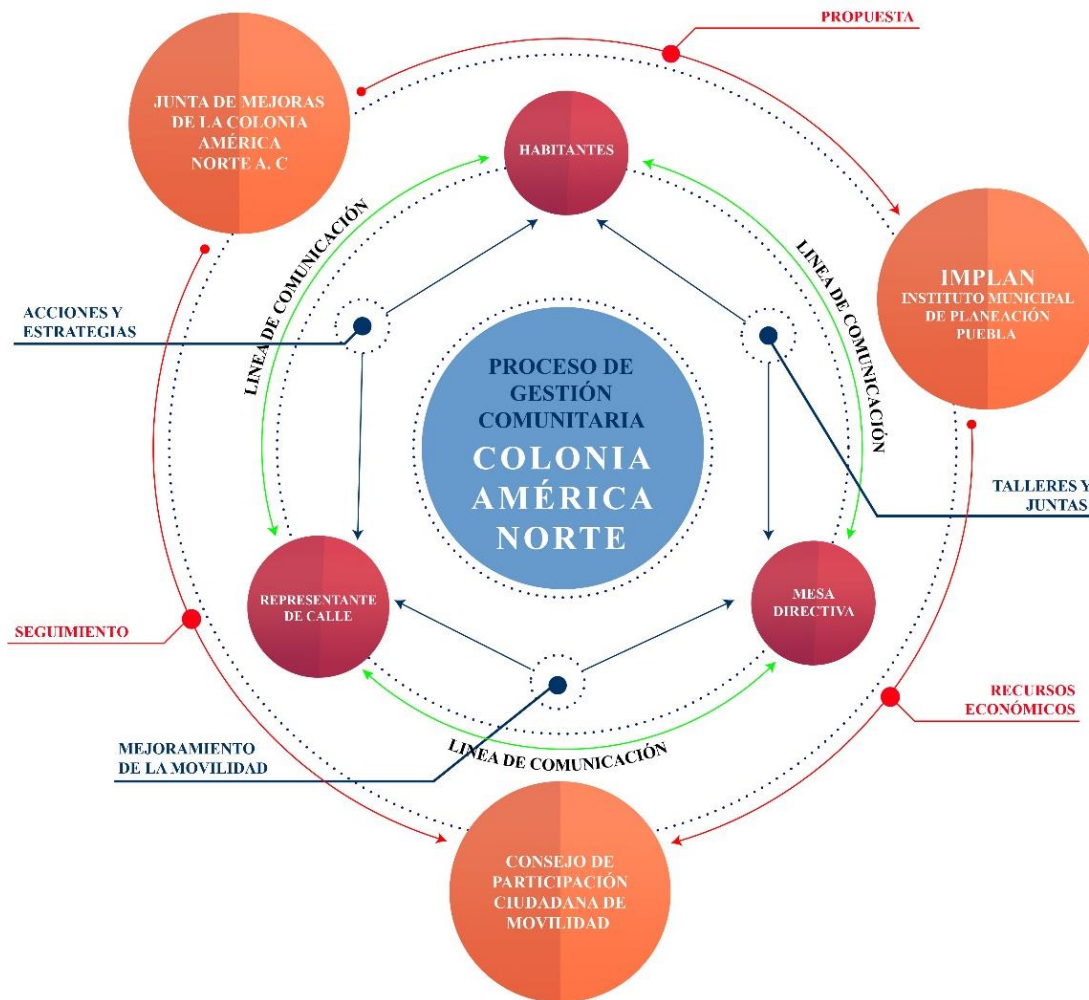


Figura 28. Propuesta de proceso de gestión comunitario

Fuente: Elaboración propia, 2021



Por otro lado, algunas de las estrategias que con base en ese esquema de modelo de gestión se puedan desarrollar y aplicar en la colonia con un trabajo conjunto que se muestran en la **figura 29**:

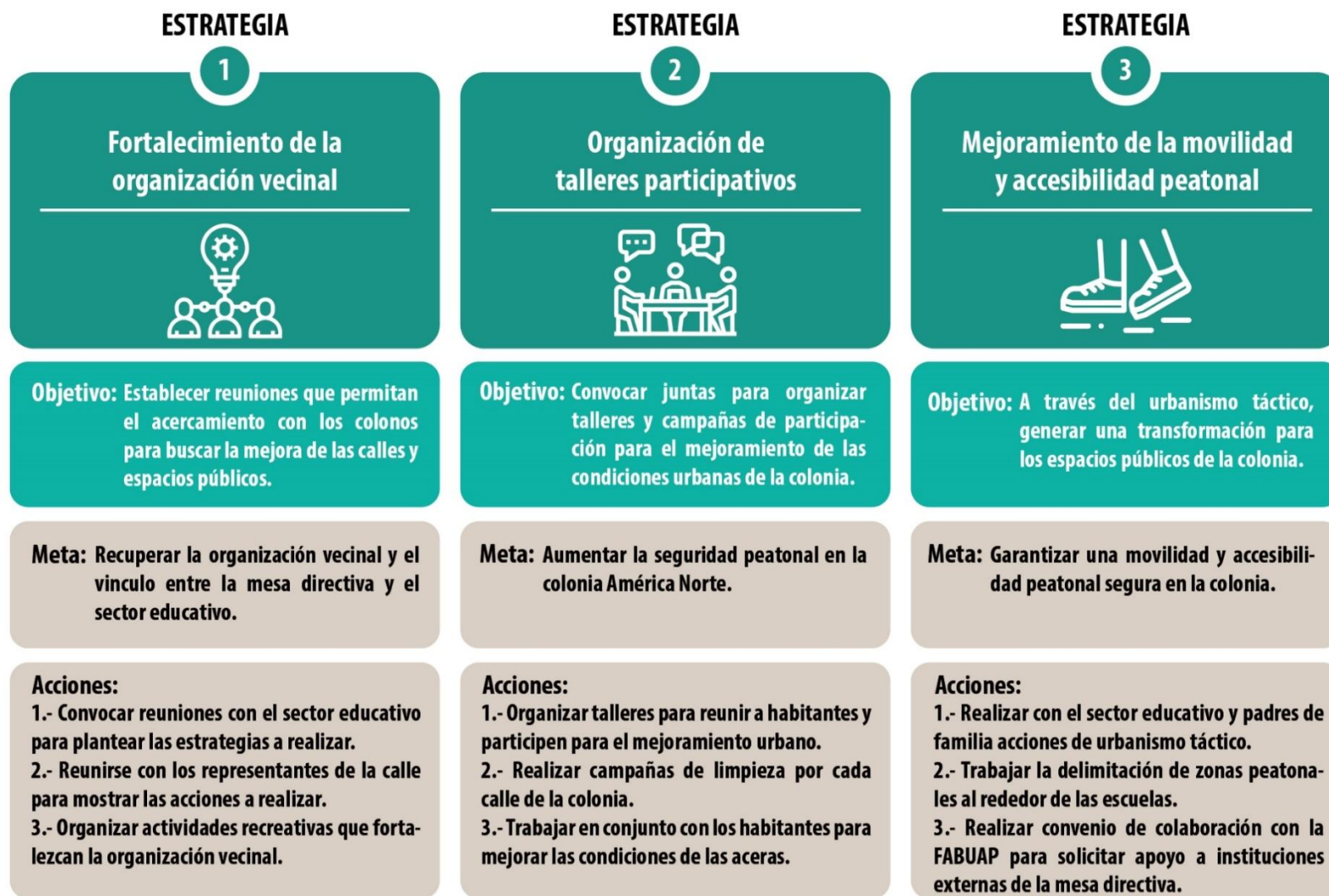


Figura 29. Estrategias para una gestión comunitaria
Fuente: Elaboración propia, 2021



Conclusión capitular

Con lo anteriormente mencionado, se puede concluir que, de acuerdo con el análisis de los problemas de movilidad y accesibilidad, se destaca la importancia de los procesos de gestión comunitaria como cruciales en la organización de estrategias de acción participativa que permite la intervención colectiva de los vecinos. Por otro lado, y de acuerdo con los resultados, se indica en primera instancia identificar las condiciones de las calles y aceras de la colonia para destacar las problemáticas que se produzcan en ellas, posteriormente conectar a los representantes de calle, quienes son los que se encargan de monitorear la seguridad de las colonias y avisar a los representantes de la mesa directiva para que generen peticiones al ayuntamiento para atender las necesidades locales. Pero este procedimiento se ve fracturado por el desconocimiento de aquellas instancias y procesos de organización que puedan implementarse o bien, solicitar para que sean parte de la solución que se pueda lograr a escalas barriales. Del mismo modo, otra debilidad que se observa es que se ven involucrados aspectos económicos y de intereses que impiden que exista una buena comunicación de aquellos órganos vecinales con el ayuntamiento, o bien el gobierno.

Por otro lado, la propuesta del proceso de organización vecinal mostrado en esta investigación puede ser de gran ayuda para solucionar problemas de accesibilidad y movilidad tanto para esta colonia, como para otras que se vean identificadas con esta deficiencia en su estructura urbana para las personas más vulnerables, en donde se puedan llevar a cabo estrategias y acciones permitiendo a los habitantes de dichas zonas a la participación ciudadana, para que desde la acción mínima se pueda cambiar y mejorar aquellas condiciones urbanas que dificulten sus traslados.



CONCLUSIONES

Resaltar la importancia de retomar el tema del espacio público dentro de las grandes ciudades, de las cuales, históricamente determinadas definen y manifiestan los rasgos más representativos de las comunidades dotadas de una gran carga identitaria y legado arquitectónico, reflejados en la estructura y elementos que se involucran en la construcción social del espacio, como sitio de constantes interacciones sociales, económicas y políticas, el cual debe diseñarse para todos los sectores sociales que hacen uso de este, de tal modo que, no importando la condición física ni socioeconómica, en su utilización constante, la seguridad, inclusión e integridad sean aspectos esenciales para asegurar la equidad social de los ciudadanos en su condición como peatón.

Las colonias y barrios que se encuentran en los alrededores de los núcleos de las ciudades presentan en mayor medida problemas de infraestructura urbana que afecta a su movilidad y propicia que se produzca una accesibilidad precaria para los peatones más vulnerables como es el caso de la **colonia América Norte**. En ella, encontramos que las condiciones urbanas presentan un deterioro significativo que ha ido aumentando a lo largo del tiempo, dejando grandes consecuencias para los habitantes. De tal forma que, al inicio de este trabajo de investigación se planteo de manera **hipotética**, que las deficiencias urbanas en el espacio público de la colonia dificultan la movilidad y accesibilidad de los habitantes, sobre todo de los de la tercera edad, por lo que fue necesario identificar los elementos que conllevarán a proponer una base para la **gestión comunitaria**, para que de esta forma como se planteo en el **objetivo general**, se pudieran proponer estrategias y acciones a través de objetivos comunes derivadas de la organización vecinal que atiendan las necesidades de sus habitantes, tomando en cuenta los instrumentos legales y normativos correspondientes, para sentar las bases para la gestión comunitaria.

Por lo que, para dignificar el espacio público y mejorar las condiciones urbanas, fue relevante analizar los instrumentos legales y normativos en términos de **movilidad y accesibilidad universal**, los cuales resultan ser ineficaces en función



de la escala territorial y su aplicación, porque no corresponden a las verdaderas necesidades de los grupos vulnerables, quienes resultan ser los más afectados sobre todo a escala barrial, ya que estos instrumentos se van derogando a tal grado que cuando se llega a esta escala no tienen una incidencia. Particularmente en la ciudad de Puebla estos instrumentos priorizan al transporte tanto público como privado dejando de lado al peatón, sin considerar las problemáticas desatendidas en los barrios, sobre todo en aquellos espacios urbanos en donde se observa la vulnerabilidad a la que están expuestos, que lamentablemente se suman con los demás problemas sociales que proliferan en las zonas urbanas, como la inseguridad por asaltos, contaminación y accidentes viales. Con base en lo anterior, se pudo comprobar que las causas derivan de la **desatención del gobierno** hacia los peatones, quienes además de no tratar adecuadamente los problemas de estas dimensiones se han empeñado en promover una cultura vial que no siempre ofrece resultados positivos a largo plazo. Y debido a los recurrentes cambios de administración política, se interrumpen o ralentizan los planes de desarrollo ejercidos por las autoridades a cargo.

Derivado de lo anterior, se planteó como una posible solución a la **gestión comunitaria**, la cual sea la base para una colaboración colectiva entre ciudadanos para mejorar las condiciones de su entorno como espacio de convivencia, de interacción y de desplazamiento situadas entre las calles y avenidas que conforman la estructura social de la colonia América Norte. Dentro de los resultados encontrados después del análisis de cada elemento que conforma la gestión comunitaria (diagnóstico, percepción de los habitantes, vinculación, objetivos comunes y solución).

El **diagnóstico** fue elemental para conocer las condiciones de sus calles, aceras y avenidas, posteriormente conectar a los representantes de calle, quienes son los que se encargan de monitorear la seguridad de las colonias y avisar a los representantes de la mesa directiva para que generen peticiones que puedan ser canalizadas al ayuntamiento municipal, sin embargo, el desconocimiento de los procesos de organización ha impedido que puedan implementarse. Por otro lado, el sondeo realizado para conocer la **percepción de los habitantes** muestra problemas en común, ligados con la



movilidad y accesibilidad de las zonas peatonales dentro de la colonia, así como la disponibilidad de integrarse para poder mejorar sus espacios comunes.

Otro de los resultados relevantes fue conocer la situación de la **vinculación y organización vecinal**, se encontró una organización interna que parte de una mesa directiva que convoca a los habitantes para informar y preguntar inquietudes y no muy alejados, los representantes de calle que informan a los vecinos diversas situaciones relacionadas con el entorno de su calle. Se detectaron dos grandes debilidades, por un lado el desconocimiento de la mesa directiva para poder gestionar algún beneficio para la colonia, debido a que desconocen el proceso para hacer llegar sus propuestas al Ayuntamiento municipal, por otro lado la falta de vinculación con los representantes de calle, porque aunque cada grupo conoce del trabajo del otro, hace falta un acercamiento para un trabajo integral. A pesar de lo anterior existen bases sólidas para lograr una organizacional vecinal robusta que pueda ser el medio para el mejoramiento de los espacio de su colonia y un beneficio directos para sus habitantes.

Y por último se tiene al último de los elementos que son los **objetivos comunes y de solución**, para conocer si existen problemas comunes de donde puedan partir los objetivos comunes, se aplicaron cuestionarios de forma virtual, entrevistas a la mesa directiva y se recabaron testimonios de los habitantes, se observó que existen objetivos comunes en la colonia a partir de los problemas mencionados, que están dispuestos a trabajar en equipo y que hace falta una comunicación asertiva que visibilice sus inquietudes. Destacando que se empiezan a perfilar algunas estrategias de solución que puedan ser el inicio de partida para la próxima etapa de investigación. Como se ha mostrado existen las bases para converger **hacia una gestión comunitaria en la colonia América Norte** para mejorar la movilidad y accesibilidad de sus habitantes, sobre todo de un sector vulnerable como son las personas de la tercera edad, solución alternativa para mejorar las condiciones de su colonia.

Como resultado de este estudio, tanto aquellos referentes teóricos, como los instrumentos legales y normativos con un enfoque urbano en temas de accesibilidad y movilidad peatonal, solo pueden ser llevados a la práctica con la



participación social a través de un proceso de gestión comunitaria bien organizado, en donde se tomen en cuenta los diferentes niveles de comunicación entre aquellos actores identificados para la toma de decisiones en la mejora de los espacios públicos en escalas barriales.

Es importante mencionar que gran parte de este trabajo de investigación se realizó durante la pandemia por el COVID-19 que aun está presente, situación que limitó mucho del trabajo de campo, a pesar de lo anterior, se buscaron alternativas como encuestas en líneas, llamadas telefónicas, comunicación vía WhatsApp y recorridos en automóvil para no exponerse.

Finalmente, esta investigación deja abierta la continuidad para implementar la gestión participativa en la colonia y sus resultados serán tomados en cuenta para fortalecer la sublínea de investigación “Gestión participativa o comunitaria para el mejoramiento de la vulnerabilidad socioterritorial”.



BIBLIOGRAFÍA

- Balbo M., Jordán R., Simioni D.** (2003) Ciudad y servicios: La ciudad inclusiva. Santiago de Chile, Cuadernos de la Cepal. p.p. 175 – 192
- Berra, Mariella.** (2013). De la ciudad digital a la ciudad incluyente: La construcción de un capital sociotécnico. Sociológica (México), 28(79), 7-49. Recuperado de:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-01732013000200001&lng=es&tlng=es.
- Boudeguer Simonetti A., Prett Weber P. y Squella Fernández P.** (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Santiago de Chile.
- Borja J., Muxí Z.** (2000) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona. Recuperado de:
https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf
- Consejo Nacional de Población.** (2015). La situación demográfica de México 2015. México. CONAPO. Pág. 124.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos.** (2016). Movilidad, vivienda y derechos humanos, México. Recuperado de: <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>
- Dupuy, Gabriel.** (2006). La dépendance à l'égard de l'automobile. París, La documentation française.
- De Sousa, Maza, & Palacios.** (2012). La participación comunitaria en la gestión creativa. SAPIENS, 13(1), 15-36. Recuperado en 16 de febrero de 2021. Recuperado de:
http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1317-58152012000100002&lng=es&tlng=es
- Ecologistas en Acción.** (2007). ¿Qué entendemos por movilidad? Movilidad Sostenible. Recuperado de:
<https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/>



- Fernández-Garza, A y Hernández-Vega, H.** (2018). Estudio de la movilidad peatonal en un centro urbano: un caso en Costa Rica. Revista Geográfica, N° 62, pp. 267-300. Recuperado de:
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/download/11270/14856?inline=1>
- Fundación Transitemos.** (2018). ¿Qué es la movilidad?, Educación Vial. <https://transitemos.org/que-es-la-movilidad/>
- Friedberg, Erhard.** (1993). "Las cuatro dimensiones de la acción organizada" en Gestión y política pública, CIDE, México, vol. II, núm. 2.
- Gobierno del Municipio de Puebla.** (2014). Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla. Puebla: Instituto Municipal de Planeación de Puebla.
- Gutiérrez, Andrea.** (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. Revista Bitácora Urbano Territorial, 21(2). Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=748/74826255011>
- Guevara Romero, M. L. y Ramírez Rosete, N. L.** (2019). "Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla". Bitácora Urbano Territorial, 29 (3): 31-38.
- Gilbreath, Gina y Olha Zakharchenko.** (2002). Citizen participation handbook. Kyiv, Ucrania: International Centre of Policy Studies. Recuperado de: <http://siteresources.worldbank.org/INTBELARUS/Resources/eng.pdf>
- Google Maps.** (2020). Mapa de la colonia América Norte. Puebla, México.
- Google Earth Pro.** (2020). Mapa de la colonia América Norte. Puebla, México.
- H. Ayuntamiento de Puebla.** (2017). Programa de movilidad urbana sustentable para el municipio de Puebla. México–Puebla.
- Hilario Quintana D. A., Níñez Reyes A. y Paniagua Rescala F. R.** (2015). Estudio de factibilidad de la movilidad urbana sustentable en Metepec, Estado de México 2014-2015. (tesis de pregrado). Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca de Lerdo, Estado de México.



Huerta Peralta, J. (2006). Discapacidad y accesibilidad. La dimensión desconocida. Perú. Fondo Editorial del Congreso del Perú.

Iglesias Villar, N. (S.F.) Los peatones. Dirección General del Tráfico. Madrid. Recuperado de:
http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

ITDP (2014). Manual de participación en políticas de movilidad y desarrollo urbano. México

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2016). Estadísticas a propósito del Día Internacional de las Personas de Edad (1 de octubre). México. INEGI. Pág. 1.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). Encuesta intercensal, 2015

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). Censo de Población y Vivienda, 2020
INEGI, SCINCE, 2020

Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility: contemporary sociology (transport and society), Great Britain.

Laboratorio de Innovación Pública. (2018), Fomentando la movilidad de los adultos mayores en la ciudad, (Red Activa) Santiago de Chile.

Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista INVI, 26(71), 87-106. Recuperado de:
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071883582011000100004&script=sci_arttext&lng=p

Longás M. y Contrucci Lira P. (2017) La dimensión humana en el espacio público, recomendaciones para el análisis y el diseño. Santiago de Chile.

Liga Peatonal. (2016). Carta ilustrada de los Derechos del Peatón. Recuperado de:
http://ligapeatonal.org/wp-content/uploads/2016/08/CartaDerechosPeaton_Web.pdf

Llera R. (2017). Grandes diseños para la urbe. Proyección Arquitectónica e Industrial. <https://rubenllera.wordpress.com/>

Ley General para la inclusión de las personas con discapacidad. (2011). México, Puebla.

López N. (2020). Conoce los 5 tipos de peatones que existen. Culiacán, Sinaloa. Mapasin. Recuperado de:
<https://mapasin.org/5-tipos-de-peatones/>



Martínez L., Martínez C., Ponce L. (2020), Fotografías tomadas en campo.

Martínez B. (2019). Metrominuto, la iniciativa que busca modificar las prioridades de movilidad en Puebla. El sol de puebla. Recuperado de: <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/metrominuto-la-iniciativa-que-busca-modificar-las-prioridades-de-movilidad-en-puebla-4382275.html>

Martínez M. (2019) Visión Cero, la apuesta para una estrategia de movilidad integral en Puebla. Lado B. Recuperado de: <https://ladobe.com.mx/2019/11/vision-cero-la-apuesta-para-una-estrategia-de-movilidad-integral-en-puebla/>

Mayer M. S. (2005), Colonias de puebla “La colonia América”, BUAP, México.

Meyer-Falcón R. (2019). Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas. Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

Navarro I., Galilea P., Hidalgo R. y Hurtubia R. (2018). Transporte y su uintegración con el entorno urbano: ¿Cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte? EURE. Vol. 44 (n° 132), pp. 135-153

Naciones Unidas. (2015). Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH). Recuperado de: https://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf

Naciones Unidas. (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Recuperado de: <https://www.gob.mx/agenda2030>

Olivera A. (2016). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente, una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Treballs de la Societat Catalana de Geografia (61-62), p. 326-343

Olivil A. (2016), Calidad de Vida del Adulto Mayor en el Hábitat Urbano: Estudio del caso de Valparaíso, Proyecto N° 1061179, Chile, (Revista Márgenes Universidad de Valparaíso), Chile, Vol. 13

Orden Jurídico Poblano. (2015). Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla, secretaria general de gobierno.

H. Ayuntamiento de Puebla. (2016). Programa Municipal de Desarrollo Urbana Sustentable de Puebla.



- H. Ayuntamiento de Puebla. (2014).** Plan de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Puebla (2014).
- Pérez L. R., (2014).** Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la ciudad de México. CEMCA. México D.F. Cahiers, Cuadernos.
- Peralta, J. (2006).** Discapacidad y accesibilidad. La dimensión desconocida. Perú. Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- QGIS (3.12.3) [Software] (2020).**
- Transitemos. (2020).** ¿Qué es la movilidad? – Recuperado de: <https://transitemos.org/que-es-la-movilidad/>
- Reyes, A. C. (2007).** Ciudad para todos. UNAM.
- Ron Mace. (1941 – 1998)** Creador del término “Diseño Universal”
- S.N. (2018).** Demandan movilidad eficiente para personas adultas mayores. México. Senado de la República. Recuperado de: <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/informacion/boletines/40637-demandan-movilidad-eficiente-para-personas-adultas-mayores.html>
- Segovia O. y Dascal G. (2000).** Espacio público, participación y ciudadanía. Ediciones SUR. Santiago de Chile
- Talavera-García, R. y Valenzuela-Montes, L. M. (2012).** La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público. Revista Bitácora Urbano Territorial, 21(2),97-109. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=748/74826255014>
- Valenzuela-Montes, L.M., Talavera-García, R. (2015).** Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. Universidad de Granada, Granada, España. Revista latinoamericana de estudios urbano-regionales, Vol. 41, núm. 123.
- Velarde G. (2020).** El tren que viaja vacío, el elefante blanco que va de Puebla-Cholula. México. Nexos. Recuperado de: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2771>
- Vallejo, M. y Magrinyá F. (2012).** El espacio de la movilidad urbana. Recuperado de: https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice_prologos_movilidad.pdf



Valenzuela-Montes, L. M. y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una visión de enfoques, factores y condicionantes. Revista EURE, Vol. 41, N° 123, pp. 5-27. Recuperado de:

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v41n123/art01.pdf>



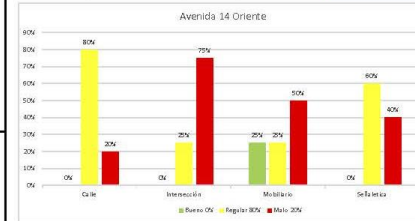
Documentos Anexos



ANEXO 1. instrumento de diagnóstico que se aplicó en el capítulo III.

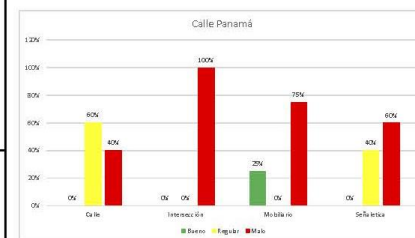
Avenida 14 Oriente							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0	4	50%	
	Banqueta continua			0			
	Rampas en cochera bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
	Banqueta fracturada			1			
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
	Rampas en cochera mal establecidas			1			
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos			1			
	Validad sin banquetas			0			
	Validad sin continuidad			1			
Banqueta con obstáculos			1				
Validad sin reductor de velocidad			0				
TOTAL				5	100%		
Intersecciones vial	Paseo peatonales existentes			0	1	25%	
	Rampas para discapacitados			0			
	Semáforos			0			
	Paradas de transporte			0			
	Paseo peatonales existentes pero en mal estado			0			
	Rampas para discapacitados en mal estado			1			
	Semáforos existentes pero en mal estado			1			
	Paradas de transporte dañadas			0			
	sin paseo peatonales			1			
	sin rampas para discapacitados			1			
sin semáforos			0				
sin paradas de transporte			1				
TOTAL				4	100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura			0	1	25%	
	Bancas			0			
	Casetas de teléfono			1			
	Alumbrado público			1			
	Botes de basura en mal estado			1			
	Bancas deterioradas			0			
	Casetas de teléfono en mal estado			0			
	Alumbrado público en mal estado			0			
	sin botes de basura			0			
	sin bancas			1			
sin casetas de teléfono			1				
sin alumbrado público			0				
TOTAL				4	100%		
Señalética	Normenclatura			0	3	60%	
	Preventivos			0			
	Restricciones			0			
	Zona escolar (zona 30)			0			
	Sentido de circulación			1			
	Normenclatura en mal estado			1			
	Preventivos en mal estado			1			
	Restricciones en mal estado			0			
	Zona escolar (zona 30) en mal estado			0			
	Sentido de circulación en mal estado			1			
sin normenclatura			0				
sin señales preventivas			0				
sin señales restrictivas			1				
sin señal en Zona escolar (zona 30)			1				
sin señal de sentido de circulación			0				
TOTAL				5	100%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	50%	20%	Regular	50%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	25%	50%	Malo	
Señalética	0%	60%	40%	Regular	

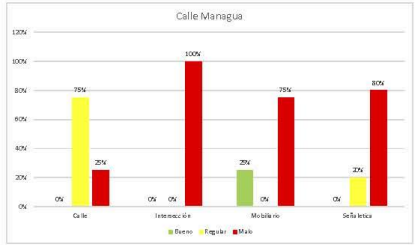


Calle Panamá							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0	3	60%	
	Banqueta continua			0			
	Rampas en cochera bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
	Banqueta fracturada			1			
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
	Rampas en cochera mal establecidas			1			
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos			0			
	Validad sin banquetas			0			
	Validad sin continuidad			0			
Banqueta con obstáculos			1				
Validad en reductor de velocidad			1				
TOTAL				5	100%		
Intersecciones vial	Paseo peatonales existentes			0	0	0%	
	Rampas para discapacitados			0			
	Semáforos			0			
	Paradas de transporte			0			
	Paseo peatonales existentes pero en mal estado			0			
	Rampas para discapacitados en mal estado			0			
	Semáforos existentes pero en mal estado			0			
	Paradas de transporte dañadas			0			
	sin paseo peatonales			1			
	sin rampas para discapacitados			1			
sin semáforos			1				
sin paradas de transporte			1				
TOTAL				4	100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura			0	1	25%	
	Bancas			0			
	Casetas de teléfono			0			
	Alumbrado público			1			
	Botes de basura en mal estado			0			
	sin botes de basura			0			
sin bancas			0				
sin casetas de teléfono			0				
sin alumbrado público			1				
TOTAL				1	25%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	60%
Intersección vial	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	40%	60%	Malo	

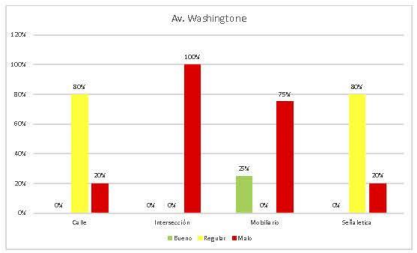


Calle	Rampas en cocheras mal establecidas	0	3	75%
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	1		
	Veredas sin banquetas	0		
	Veredas sin continuidad	0	1	25%
	Banquetas con obstáculos	1		
TOTAL		0	4	100%
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0		
	Rampas para discapacitados	0	0	0%
	Semáforos	0		
	Paradas de transporte	0		
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0		
Rampas para discapacitados en mal estado	0	0	0%	
Semáforos existentes pero en mal estado	0			
Paradas de transporte dañadas	0			
Sin pisos peatonales	1			
Sin rampas para discapacitados	1	4	100%	
Sin semáforos	1			
Sin paradas de transporte	1			
TOTAL		0	4	100%
Mobiliario urbano	Botes de basura	0		
	Bancas	0	1	25%
	Casetas de teléfono	0		
	Alumbrado público	1		
	Botes de basura en mal estado	0		
Bancas deterioradas	0	0	0%	
Casetas de teléfono en mal estado	0			
Alumbrado público en mal estado	0			
Sin botes de basura	1			
Sin bancas	1	3	75%	
Sin casetas de teléfono	1			
Sin alumbrado público	0			
TOTAL		0	4	100%
Señalética	Nomenclatura	0		
	Preventivas	0		
	Restrictivas	0	0	0%
	Zona escolar (zona 30)	0		
	Sentido de circulación	0		
Nomenclatura en mal estado	1			
Preventivas en mal estado	0			
Restrictivas en mal estado	0	1	20%	
Zona escolar (zona 30) en mal estado	0			
Sentido de circulación en mal estado	0			
Sin nomenclatura	0			
Sin señales preventivas	1			
Sin señales restrictivas	1	4	100%	
Sin señal en Zona escolar (zona 30)	1			
Sin señal de sentido de circulación	1			
TOTAL		0	5	100%



Análisis Washington							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia America Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0			
	Banqueta continua			0	0	0%	
	Rampas en cochera bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
	Banqueta fracturada			1			
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
	Rampas en cochera mal establecidas			1			
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos			1			
	Veredas sin banquetas			0			
	Veredas sin continuidad			0	1	20%	
Banqueta con obstáculos			1				
Veredas sin reductor de velocidad			0				
TOTAL					5	100%	
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes			0			
	Rampas para discapacitados			0	0	0%	
	Semáforos			0			
	Paradas de transporte			0			
Pisos peatonales existentes pero en mal estado			0				

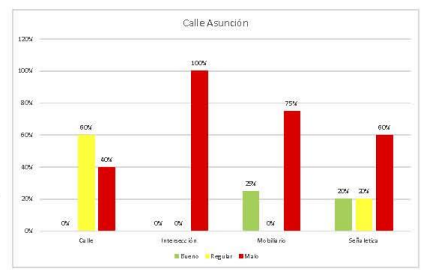
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje menor
Calle	0%	80%	20%	Regular	75%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	80%	20%	Regular	



Intersecciones vial	Rampas para discapacitados en mal estado	0	0	0%	
	Semáforos existentes pero en mal estado	0			
	Paradas de trasporte dañadas	1			
	sin pases peatonales	1	4	100%	
	sin rampas para discapacitados	1			
	sin semáforos	1			
	sin paradas de transporte	1			
	TOTAL	4	4	100%	
Mobiliario urbano	Botes de basura	0			
	Bancas	0	1	25%	
	Casetas de teléfono	0			
	Alumbrado público	1			
	Botes de basura en mal estado	0			
	Bancas deterioradas	0			
	Casetas de teléfono en mal estado	0			
	Alumbrado público en mal estado	0			
	sin botes de basura	1	3	75%	
	sin bancas	1			
	sin casetas de teléfono	1			
	sin alumbrado público	0			
	TOTAL	4	4	100%	
Señalética	Nomenclatura	0			
	Preventivas	0			
	Restrictivas	0	0	0%	
	Zona escolar (zona 30)	0			
	Sentido de circulación	0			
		Nomenclatura en mal estado	1		
		Preventivas en mal estado	1	4	80%
		Restrictivas en mal estado	0		
		Zona escolar (zona 30) en mal estado	1		
		Sentido de circulación en mal estado	1		
		sin nomenclatura	0		
	sin señales preventivas	0			
	sin señales restrictivas	1	1	20%	
	sin señal en Zona escolar (zona 30)	0			
	sin señal de sentido de circulación	0			
	TOTAL	5	5	100%	

Calle Asunción							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regula)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	
Calle	Banqueta	0					
	Banqueta continua	0			0	0%	
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0					
	Reductores de velocidad	0					
		Banqueta fracturada	1				
		Banqueta continua pero con tramos fracturados	1				
		Rampas en cochetas mal establecidas	1			3	60%
		Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0				
		validad sin banquetas	0				
		validad sin continuidad	0	2		2	40%
	banqueta con obstáculos	1					
	validad sin reductor de velocidad	1					
	TOTAL	5	5	100%			
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0					
	Rampas para discapacitados	0					
	Semáforos	0					
	Paradas de transporte	0					
		Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0				
		Rampas para discapacitados en mal estado	0				
		Semáforos existentes pero en mal estado	0				
		Paradas de trasporte dañadas	0				
		sin pases peatonales	1	4		4	100%
		sin rampas para discapacitados	1				
	sin semáforos	1					
	sin paradas de transporte	1					
	TOTAL	4	4	100%			
Mobiliario urbano	Botes de basura	0					
	Bancas	0					
	Casetas de teléfono	0			1	25%	
	Alumbrado público	1					

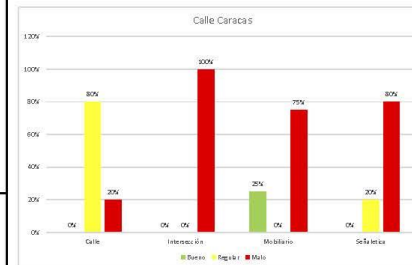
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	20%	20%	60%	Malo	



Mobiliario urbano	Botes de basura en mal estado	0	3	75%
	Bancas deterioradas	0		
	Casetas de teléfono en mal estado	0		
	Alumbrado público en mal estado	0		
	Sin botes de basura	1		
Sin bancas	1			
Sin casetas de teléfono	1			
Sin alumbrado público	0			
TOTAL	4	100%		
Señalética	Nomenclatura	1	5	100%
	Preventivas	0		
	Restrictivas	0		
	Zona escolar (zona 30)	0		
	Sentido de circulación	0		
	Nomenclatura en mal estado	0		
	Preventivas en mal estado	1		
	Restrictivas en mal estado	0		
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0		
	Sentido de circulación en mal estado	0		
Sin nomenclatura	0			
Sin señales preventivas	0			
Sin señales restrictivas	1			
Sin señal en Zona escolar (zona 30)	1			
Sin señal de sentido de circulación	1			
TOTAL	5	100%		

Calle Caracas						
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte						
Estado	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regula)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje
Calle	Banqueta	0	4	80%		
	Banqueta continua	0				
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0				
	Reductores de velocidad	0				
	Banqueta fracturada	1				
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1				
	Rampas en cochetas mal establecidas	1				
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	1				
	Validez sin banqueta	0				
	Validez sin continuidad	0				
Banqueta con obstáculos	1					
Validez sin reductor de velocidad	0					
TOTAL	5	100%				
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0	4	100%		
	Rampas para discapacitados	0				
	Semáforos	0				
	Paradas de transporte	0				
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0				
	Rampas para discapacitados en mal estado	0				
	Semáforos existentes pero en mal estado	0				
	Paradas de transporte dañadas	1				
	Sin pisos peatonales	1				
	Sin rampas para discapacitados	1				
Sin semáforos	1					
Sin paradas de transporte	1					
TOTAL	4	100%				
Mobiliario urbano	Botes de basura	0	4	100%		
	Bancas	0				
	Casetas de teléfono	0				
	Alumbrado público	1				
	Botes de basura en mal estado	0				
	Bancas deterioradas	0				
	Casetas de teléfono en mal estado	0				
	Alumbrado público en mal estado	0				
	Sin botes de basura	1				
	Sin bancas	1				
Sin casetas de teléfono	1					
Sin alumbrado público	0					
TOTAL	4	100%				
Nomenclatura	0	0	0%			
Preventivas	0					
Restrictivas	0					

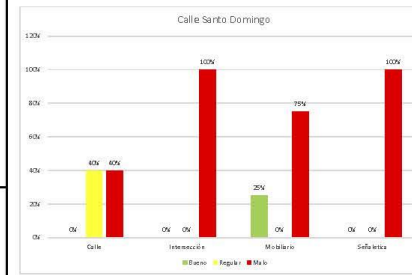
Estado	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	80%	20%	Regular	75%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	



Sfariética	Zona escolar (zona 30)	0					
	Sentido de circulación	0					
	Nomenclatura en mal estado	1			1	20%	
	Preventivas en mal estado	0					
	Restrictivas en mal estado	0					
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0					
	Sentido de circulación en mal estado	0					
	sin nomenclatura	0					
	sin señales preventivas	1			4	80%	
	sin señales restrictivas	1					
sin señal en Zona escolar (zona 30)	1						
sin señal de sentido de circulación	1						
TOTAL				5	100%		

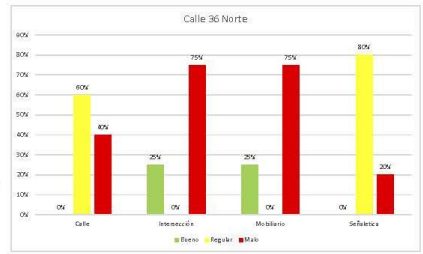
Calle Santo Domingo								
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte								
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto	
Calle	Banqueta	0			0			
	Banqueta continua	0			0	0%		
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0			0			
	Reductores de velocidad	0			0			
	Banqueta fracturada	1			1	2	40%	
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	0			0			
	Rampas en cochetas mal establecidas	1			1			
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0			0			
	Veredas sin banquetas	0			0	2	40%	
	Veredas sin costanilla	0			0			
Banqueta con obstáculos	1			1				
Veredas sin reductor de velocidad	1			1				
TOTAL				4	4	80%		
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0			0			
	Rampas para discapacitados	0			0	0%		
	Semáforos	0			0			
	Paradas de transporte	0			0			
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0			0			
	Rampas para discapacitados en mal estado	0			0	0%		
	Semáforos existentes pero en mal estado	0			0			
	Paradas de transporte dañadas	0			0			
	sin pisos peatonales	1			1	4	100%	
	sin rampas para discapacitados	1			1			
sin semáforos	1			1				
sin paradas de transporte	1			1				
TOTAL				4	4	100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura	0			0			
	Bancas	0			0	1	25%	
	Casetas de teléfono	0			0			
	Alumbrado público	1			1			
	Botes de basura en mal estado	0			0			
	Bancas deterioradas	0			0	0%		
	Casetas de teléfono en mal estado	0			0			
	Alumbrado público en mal estado	0			0			
	sin botes de basura	1			1	3	75%	
	sin bancas	1			1			
sin casetas de teléfono	1			1				
sin alumbrado público	0			0				
TOTAL				4	4	100%		
Sfariética	Nomenclatura	0			0			
	Preventivas	0			0	0%		
	Restrictivas	0			0			
	Zona escolar (zona 30)	0			0			
	Sentido de circulación	0			0			
	Nomenclatura en mal estado	0			0			
	Preventivas en mal estado	0			0			
	Restrictivas en mal estado	0			0	0%		
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0			0			
	Sentido de circulación en mal estado	0			0			
sin nomenclatura	1			1	5	100%		
sin señales preventivas	1			1				
sin señales restrictivas	1			1				
sin señal en Zona escolar (zona 30)	1			1				
sin señal de sentido de circulación	1			1				
TOTAL				5	5	100%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	40%	40%	Regular/Malo	75%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Sfariética	0%	0%	100%	Malo	



9 Calle 36 Norte							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0	0	0%	
	Banqueta continua			0			
	Rampas en cochetas bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
	Banqueta fracturada			1			
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
	Rampas en cochetas mal establecidas			1			
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos			0			
	Existencia de banquetas			0			
	Existencia de continuidad			0			
	Existencia de obstáculos			1			
	Existencia de reductor de velocidad			1			
TOTAL				5	100%		
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes			0	1	25%	
	Rampas para discapacitados			0			
	Señaleros			1			
	Paradas de transporte			0			
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado			0			
	Rampas para discapacitados en mal estado			0			
	Señaleros existentes pero en mal estado			0			
	Paradas de transporte dañadas			0			
	Sin pisos peatonales			1			
	Sin rampas para discapacitados			1			
	Sin señaleros			0			
	Sin paradas de transporte			1			
TOTAL				4	100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura			0	1	25%	
	Bancas			0			
	Casetas de teléfono			0			
	Alumbrado público			1			
	Botes de basura en mal estado			0			
	Bancas deterioradas			0			
	Casetas de teléfono en mal estado			0			
	Alumbrado público en mal estado			0			
	Sin botes de basura			1			
	Sin bancas			1			
	Sin casetas de teléfono			1			
	Sin alumbrado público			0			
TOTAL				4	100%		
Señalética	Nomenclatura			0	0	0%	
	Preventivas			0			
	Restrictivas			0			
	Zona escolar (zona 30)			0			
	Sentido de circulación			0			
	Nomenclatura en mal estado			1			
	Preventivas en mal estado			1			
	Restrictivas en mal estado			1			
	Zona escolar (zona 30) en mal estado			0			
	Sentido de circulación en mal estado			1			
	Sin nomenclatura			0			
	Sin señales preventivas			0			
Sin señales restrictivas			0				
Sin señal en Zona escolar (zona 30)			1				
Sin señal de sentido de circulación			0				
TOTAL				5	100%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	50%
Intersección	25%	0%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	80%	20%	Regular	

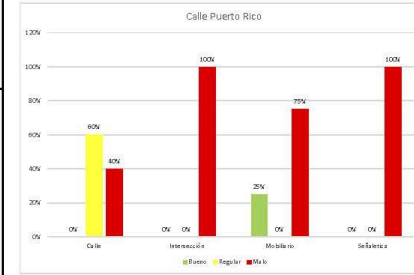


10 Calle Puerto Rico							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0	0	0%	
	Banqueta continua			0			
	Rampas en cochetas bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
	Banqueta fracturada			1			
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
Rampas en cochetas mal establecidas			1				
TOTAL				3	60%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	0%	100%	Malo	



		Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0			
		Validad sin banqueta	0			
		Validad sin contraluz	0	2	40%	
		Banqueta con obstáculos	1			
		Validad sin reductor de velocidad	1			
		TOTAL	5	100%		
		Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0		
			Rampas para discapacitados	0	0	0%
			Semáforos	0		
			Paradas de transporte	0		
Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0					
Rampas para discapacitados en mal estado	0		0	0%		
Semáforos existentes pero en mal estado	0					
Paradas de transporte dañadas	0					
sin pisos peatonales	1					
sin rampas para discapacitados	1		4	100%		
sin semáforos	1					
sin paradas de transporte	1					
TOTAL	4	100%				
Mobiliario urbano	Botes de basura	0				
	Bancas	0	1	25%		
	Casetas de teléfono	0				
	Alumbrado público	1				
	Botes de basura en mal estado	0				
	Bancas dañadas	0	0	0%		
	Casetas de teléfono en mal estado	0				
	Alumbrado público en mal estado	0				
	sin botes de basura	1				
	sin bancas	1	3	75%		
sin casetas de teléfono	1					
sin alumbrado público	0					
TOTAL	4	100%				
Señalética	Nomenclatura	0				
	Preventivas	0				
	Restrictivas	0	0	0%		
	Zona escolar (zona 30)	0				
	Sentido de circulación	0				
	sin nomenclatura	0				
	Preventivas en mal estado	0				
	Restrictivas en mal estado	0				
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0				
	Sentido de circulación en mal estado	0				
sin nomenclatura	1					
sin señales preventivas	1					
sin señales restrictivas	1	5	100%			
sin señal en Zona escolar (zona 30)	1					
sin señal de sentido de circulación	1					
TOTAL	5	100%				

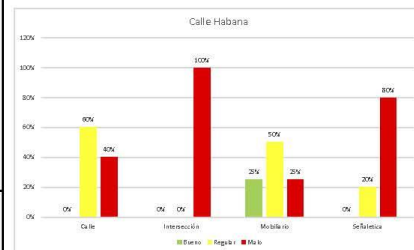


11 Calle Habana (parque)

Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte

Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Nota
Calle	Banqueta	0					
	Banqueta continua	0			0	0%	
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0					
	Reductores de velocidad	0					
	Banqueta fracturada	1					
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1					
	Rampas en cochetas mal establecidas	1				3	60%
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0					
	Validad sin banqueta	0					
	Validad sin contraluz	0				2	40%
Banqueta con obstáculos	1						
Validad sin reductor de velocidad	1						
TOTAL	5	100%					
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0					
	Rampas para discapacitados	0			0	0%	
	Semáforos	0					
	Paradas de transporte	0					
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0					
	Rampas para discapacitados en mal estado	0				0	0%

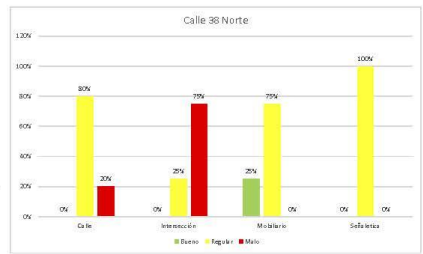
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	50%
Intersección	0%	0%	100%	Malo	
Mobiliario	25%	50%	25%	Regular	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	



Intersecciones vial	Semáforos existentes pero en mal estado	0				
	Paradas de transporte dañadas	0				
	sin pasos peatonales	1				
	sin rampas para discapacitados	1		4	100%	
	sin semáforos	1				
	sin paradas de transporte	1				
	TOTAL	4		100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura	0				
	Bancas	0		1	25%	
	Casetas de teléfono	0				
	Alumbrado público	1				
		Botes de basura en mal estado	1			
		Bancas deterioradas	1		2	50%
		Casetas de teléfono en mal estado	0			
		Alumbrado público en mal estado	0			
		sin botes de basura	0			
		sin bancas	0		1	25%
	sin casetas de teléfono	1				
	sin alumbrado público	0				
	TOTAL	4		100%		
Señalética	Nomenclatura	0				
	Preventivas	0				
	Restricciones	0		0	0%	
	Zona escolar (para 30)	0				
	Sentido de circulación	0				
		Nomenclatura en mal estado	1			
		Preventivas en mal estado	0			
		Restricciones en mal estado	0		1	20%
		Zona escolar (para 30) en mal estado	0			
		Sentido de circulación en mal estado	0			
	sin nomenclatura	0				
	sin señales preventivas	1				
	sin señales restrictivas	1		4	100%	
	sin señal en Zona escolar (para 30)	1				
	sin señal de sentido de circulación	1				
	TOTAL	5		100%		

Calle 38 Norte						
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte						
Elemento	Categoría 1 (Bueno)	Categoría 2 (Regular)	Categoría 3 (Mala)	Resultado	Total	Porcentaje
Calle	Banqueta	0			0	
	Banqueta continua	0			0	0%
	Rampas en cocheras bien ubicadas	0			0	
	Reductores de velocidad	0			0	
		Banqueta fracturada	1			
		Banqueta continua pero con tramos fracturados	1		4	80%
		Rampas en cocheras mal establecidas	1			
		Reductores de velocidad fracturados o incompletos	1			
		calidad en banqueta	0			
		calidad en costanera	0		1	20%
	banqueta con obstáculos	1				
	calidad en reductor de velocidad	0				
	TOTAL	5		100%		
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0			0	0%
	Rampas para discapacitados	0			0	
	Semáforos	0			0	
	Paradas de transporte	0			1	
		Pisos peatonales existentes pero en mal estado	1			
		Rampas para discapacitados en mal estado	0		1	25%
		Semáforos existentes pero en mal estado	0			
		Paradas de transporte dañadas	0			
		sin pisos peatonales	0			
		sin rampas para discapacitados	1		3	75%
	sin semáforos	1				
	sin paradas de transporte	1				
	TOTAL	4		100%		
	Botes de basura	0			0	
	Bancas	0			1	25%
	Casetas de teléfono	0				
	Alumbrado público	1				
		Botes de basura en mal estado	1			

Elemento	Bueno	Regular	Mala	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	80%	20%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Mala	
Mobiliario	25%	75%	0%	Regular	
Señalética	0%	100%	0%	Regular	



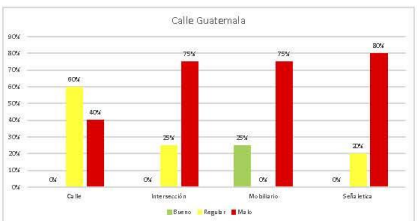
Mobiliario urbano	Bancas deterioradas	1	3	75%		
	Casetas de teléfono en mal estado	1				
	Alumbrado público en mal estado	0				
	sin botes de basura	0				
	sin bancas	0				
sin casetas de teléfono	0	0	0%			
sin alumbrado público	0					
TOTAL	4			100%		
Señalética	Normentadura			0	5	100%
	Preventivas			0		
	Restrictivas	0				
	Zona escolar (zona 30)	0				
	Sentido de circulación	0				
	Normentadura en mal estado	1				
	Preventivas en mal estado	1				
	Restrictivas en mal estado	1				
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	1				
	Sentido de circulación en mal estado	1				
sin nomenclatura	0	0	0%			
sin señales preventivas	0					
sin señales restrictivas	0					
sin señal en Zona escolar (zona 30)	0					
sin señal de sentido de circulación	0					
TOTAL	5	100%				

13 Calle Guatemala

Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte

Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta	0	3	60%			
	Banqueta continua	0					
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0					
	Reductores de velocidad	0					
	Banqueta fracturada	1					
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1					
	Rampas en cochetas mal establecidas	1					
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0					
	Validad sin banqueta	0					
	Validad sin continuidad	0					
Banqueta con obstáculos	1	2	40%				
Validad sin reductor de velocidad	1						
TOTAL	5	100%					
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0	4	100%			
	Rampas para discapacitados	0					
	Semáforos	0					
	Paradas de transporte	0					
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0					
	Rampas para discapacitados en mal estado	0					
	Semáforos existentes pero en mal estado	1					
	Paradas de transporte dañadas	0					
	sin pisos peatonales	1					
	sin rampas para discapacitados	1					
sin semáforos	0	2	50%				
sin paradas de transporte	1						
TOTAL	4	100%					
Mobiliario urbano	Botes de basura	0	4	100%			
	Bancas	0					
	Casetas de teléfono	0					
	Alumbrado público	1					
	Botes de basura en mal estado	0					
	Bancas deterioradas	0					
	Casetas de teléfono en mal estado	0					
	Alumbrado público en mal estado	0					
	sin botes de basura	1					
	sin bancas	1					
sin casetas de teléfono	1	3	75%				
sin alumbrado público	0						
TOTAL	4	100%					
Señalética	Normentadura	0	0	0%			
	Preventivas	0					
	Restrictivas	0					
	Zona escolar (zona 30)	0					
	Sentido de circulación	0					

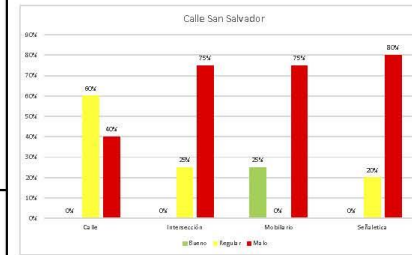
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	50%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	



Señalética	Nomenclatura en mal estado	1	1	20%
	Preventivas en mal estado	0		
	Restrictivas en mal estado	0		
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0		
	Sentido de circulación en mal estado	0	4	80%
	sin nomenclatura	0		
	sin señales preventivas	1		
	sin señales restrictivas	1		
	sin señal en Zona escolar (zona 30)	1		
	sin señal de sentido de circulación	1		
TOTAL	5	100%		

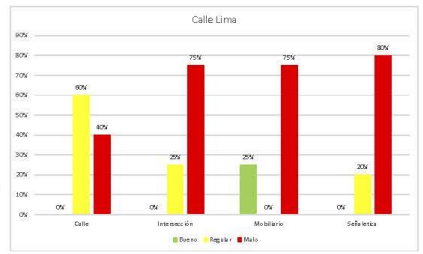
14 Calle San Salvador									
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte									
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje			
Calle	Banqueta	0	0	0	3	60%			
	Banqueta continua	0	0	0					
	Rampas en cocheras bien ubicadas	0	0	0					
	Reductores de velocidad	0	0	0					
	Banqueta fracturada	1	1	0					
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1	0	0					
	Rampas en cocheras mal establecidas	1	0	0					
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0	0	0					
	validad sin banquetas	0	0	0					
	validad sin continuidad	0	0	0					
Banqueta con obstáculos	1	0	0	2	40%				
validad sin reductor de velocidad	1	0	0	1	5	100%			
TOTAL	5	100%							
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0	0	0	1	25%			
	Rampas para discapacitados	0	0	0					
	Semaforos	0	0	0					
	Paradas de transporte	0	0	0					
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0	0	0					
	Rampas para discapacitados en mal estado	0	0	0					
	Semaforos existentes pero en mal estado	1	0	0					
	Paradas de transporte dañadas	0	0	0					
	sin pisos peatonales	1	0	0			1	3	75%
	sin rampas para discapacitados	1	0	0					
sin semaforos	0	0	0						
sin paradas de transporte	1	0	0						
TOTAL	4	100%							
Mobiliario urbano	Botes de basura	0	0	0	1	25%			
	Bancas	0	0	0					
	Casetas de teléfono	0	0	0					
	Alumbrado público	1	0	0					
	Botes de basura en mal estado	0	0	0					
	Bancas deterioradas	0	0	0					
	Casetas de teléfono en mal estado	0	0	0					
	Alumbrado público en mal estado	0	0	0					
	sin botes de basura	1	0	0			1	3	75%
	sin bancas	1	0	0					
sin casetas de teléfono	1	0	0						
sin alumbrado público	0	0	0						
TOTAL	4	100%							
Señalética	Nomenclatura	0	0	0	1	20%			
	Preventivas	0	0	0					
	Restrictivas	0	0	0					
	Zona escolar (zona 30)	0	0	0					
	Sentido de circulación	0	0	0					
	Nomenclatura en mal estado	1	0	0					
	Preventivas en mal estado	0	0	0					
	Restrictivas en mal estado	0	0	0					
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0	0	0					
	Sentido de circulación en mal estado	0	0	0					
sin nomenclatura	0	0	0	0	4	80%			
sin señales preventivas	1	0	0						
sin señales restrictivas	1	0	0						
sin señal en Zona escolar (zona 30)	1	0	0						
sin señal de sentido de circulación	1	0	0						
TOTAL	5	100%							

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	



15 Calle Lima								
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte								
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto	
Calle	Banqueta			0	0	0%		
	Banqueta continua			0				
	Rampas en cocheras bien ubicadas			0				
	Reductores de velocidad			0				
		Banqueta fracturada			1	3		60%
		Banqueta continua pero con tramos fracturados			1			
		Rampas en cocheras mal establecidas			1			
		Reductores de velocidad fracturados o incompletos			0	5		100%
		Chaladas en banquetas			0			
		Chaladas en continuidad			0			
		Banqueta con obstáculos			1			
		Chaladas en reductor de velocidad			1			
	TOTAL			5				
Intersecciones vital	Pagos peatonales existentes			0	0	0%		
	Rampas para discapacitados			0				
	Semáforos			0				
	Paradas de transporte			0				
		Pagos peatonales existentes pero en mal estado			0	1	25%	
		Rampas para discapacitados en mal estado			0			
		Semáforos existentes pero en mal estado			1			
		Paradas de transporte dañadas			0			
	sin pagos peatonales			1	3	75%		
	sin rampas para discapacitados			1				
	sin semáforos			0				
	sin paradas de transporte			1				
	TOTAL			4		100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura			0	1	25%		
	Bancas			0				
	Casetas de teléfono			0				
	Alumbrado público			1				
		Botes de basura en mal estado			0	0	0%	
		Bancas dañadas			0			
		Casetas de teléfono en mal estado			0			
		Alumbrado público en mal estado			0			
	sin botes de basura			1	3	75%		
	sin bancas			1				
	sin casetas de teléfono			1				
	sin alumbrado público			0				
	TOTAL			4		100%		
Señalética	Nomenclatura			0	0	0%		
	Preventivas			0				
	Restrictivas			0				
	Zona escolar (zona 30)			0				
	Sentido de circulación			0	1	20%		
		Nomenclatura en mal estado					1	
		Preventivas en mal estado					0	
		Restrictivas en mal estado					0	
		Zona escolar (zona 30) en mal estado					0	
		Sentido de circulación en mal estado					0	
	sin nomenclatura			1	4	80%		
	sin señales preventivas			1				
	sin señales restrictivas			1				
	sin señal en Zona escolar (zona 30)			1				
	sin señal de sentido de circulación			1				
	TOTAL			5		100%		

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	

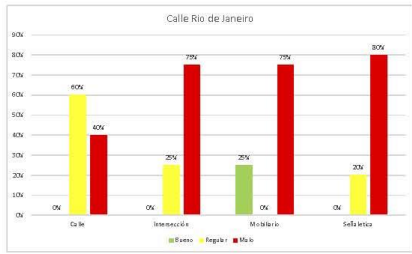


16 Calle Ed de Jazmin							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta			0	0	0%	
	Banqueta continua			0			
	Rampas en cocheras bien ubicadas			0			
	Reductores de velocidad			0			
		Banqueta fracturada			1	3	60%
		Banqueta continua pero con tramos fracturados			1		
		Rampas en cocheras mal establecidas			1		
		Reductores de velocidad fracturados o incompletos			0	5	100%
		Chaladas en banquetas			0		
		Chaladas en continuidad			0		
		Banqueta con obstáculos			1		
		Chaladas en reductor de velocidad			1		
	TOTAL			5		100%	

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	

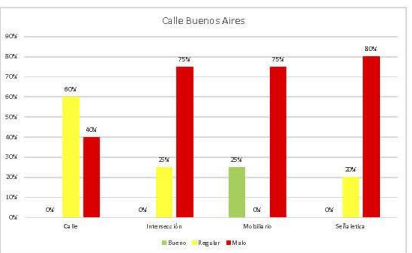


Categoría	Elemento	Estado	Cantidad		Porcentaje
			OK	Problemas	
Intersecciones vial	Pasos peatonales existentes	Validad sin banquetas	0	0	40%
		Validad sin continuidad	0	0	
		Banqueta con obstáculos	1	1	
		Validad sin reductor de velocidad	1	1	
	TOTAL			5	100%
	Rampas para discapacitados	0	0	0%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Semáforos	0	0	0%	
0		0			
0		0			
0		0			
Paradas de transporte	Pasos peatonales existentes pero en mal estado	0	0	25%	
		0	0		
		1	1		
		0	0		
	Rampas para discapacitados en mal estado	0	0	75%	
		1	1		
		0	0		
		0	0		
	Semáforos existentes pero en mal estado	0	0	75%	
		1	1		
0		0			
0		0			
Paradas de transporte dañadas	0	0	75%		
	1	1			
	0	0			
	0	0			
TOTAL			4	100%	
Mobiliario urbano	Botes de basura	0	0	0%	
		0	0		
		0	0		
		1	1		
	Bancas	0	0	0%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Casetas de teléfono	0	0	0%	
		0	0		
0		0			
0		0			
Alumbrado público	0	0	0%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
Botes de basura en mal estado	0	0	75%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
	Bancas deterioradas	0	0	75%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Casetas de teléfono en mal estado	0	0	75%	
		0	0		
0		0			
0		0			
Alumbrado público en mal estado	0	0	75%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
TOTAL			4	100%	
Señalética	Nomenclatura	0	0	0%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Preventivas	0	0	20%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Restrictivas	0	0	20%	
		0	0		
0		0			
0		0			
Zona escolar (zona 30)	0	0	20%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
Sentido de circulación	Nomenclatura en mal estado	1	1	80%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Preventivas en mal estado	0	0	80%	
		0	0		
		0	0		
		0	0		
	Restrictivas en mal estado	0	0	80%	
		0	0		
0		0			
0		0			
Zona escolar (zona 30) en mal estado	0	0	80%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
Sentido de circulación en mal estado	0	0	80%		
	0	0			
	0	0			
	0	0			
TOTAL			5	100%	



Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte						
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje
Calle	Banqueta	0	0	60%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Banqueta continua	0	0	60%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0	0	60%		
		0	0			
0		0				
0		0				
Reductores de velocidad	0	0	60%			
	0	0				
	0	0				
	0	0				
Banqueta fracturada	1	1	60%			
	0	0				
	0	0				
	0	0				
Banqueta continua pero con tramos fracturados	1	1	60%			
	0	0				
	0	0				
	0	0				
Rampas en cochetas mal establecidas	1	1	60%			
	0	0				
	0	0				
	0	0				
Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0	0	60%			
	0	0				
	0	0				
	0	0				
Intersecciones vial	Pasos peatonales existentes	0	0	40%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Rampas para discapacitados	0	0	40%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Semáforos	0	0	40%		
		0	0			
0		0				
0		0				
Paradas de transporte	Pasos peatonales existentes pero en mal estado	0	0	25%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Rampas para discapacitados en mal estado	0	0	25%		
		0	0			
		0	0			
		0	0			
	Semáforos existentes pero en mal estado	1	1	25%		
		0	0			
0		0				
0		0				
TOTAL			5	100%		

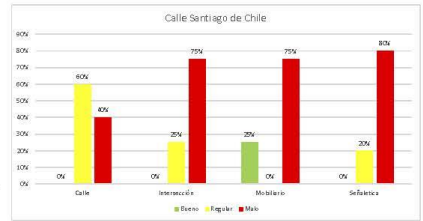
Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	60%	40%	0%	Regular	75%
Intersección	25%	75%	0%	Malo	
Mobiliario	25%	75%	0%	Malo	
Señalética	20%	80%	0%	Malo	



Mobiliario urbano	Paradas de transporte dañadas	0					
	sin pasos peatonales	1					
	sin rampas para discapacitados	1			3	75%	
	sin semaforos	0					
	sin paradas de transporte	1					
	TOTAL	4			4	100%	
	Botes de basura	0					
	Bancas	0			1	25%	
	Casetas de telefono	0					
	Alumbrado publico	1					
Mobiliario urbano	Botes de basura en mal estado	0					
	Bancas deterioradas	0			0	0%	
	Casetas de telefono en mal estado	0					
	Alumbrado publico en mal estado	0					
	sin botes de basura	1					
	sin bancas	1			3	75%	
	sin casetas de telefono	1					
	sin alumbrado publico	0					
	TOTAL	4			4	100%	
	Señalética	Nomenclatura	0				
Preventivas		0					
Restrictivas		0			0	0%	
Zona escolar (zona 30)		0					
Sentido de circulación		0					
Nomenclatura en mal estado		1					
Preventivas en mal estado		0			1	20%	
Restrictivas en mal estado		0					
Zona escolar (zona 30) en mal estado		0					
Sentido de circulación en mal estado		0					
Señalética	sin nomenclatura	0					
	sin señales preventivas	1			4	80%	
	sin señales restrictivas	1					
	sin señal en Zona escolar (zona 30)	1					
	sin señal de sentido de circulación	1					
	TOTAL	5			5	100%	

Calle Santiago de Chile							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (mala)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Calle	Banqueta	0					
	Banqueta continua	0					
	Rampas en cochetas bien ubicadas	0			0	0%	
	Reductores de velocidad	0					
	Banqueta fracturada	1					
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1			3	60%	
	Rampas en cochetas mal establecidas	1					
	Reductores de velocidad Fracturados o incompletos	0					
	Validad sin banqueta	0					
	Validad sin continuidad	0			2	40%	
Intersecciones vial	Banqueta con obstáculos	1					
	Validad sin reductor de velocidad	1					
	TOTAL	5			5	100%	
	Pisos peatonales existentes	0					
	Rampas para discapacitados	0			0	0%	
	Semaforos	0					
	Paradas de transporte	0					
	Paradas de transporte dañadas	0					
	sin pasos peatonales	1					
	sin rampas para discapacitados	1			3	75%	
sin semaforos	0						
sin paradas de transporte	1						
TOTAL	4			4	100%		
Mobiliario urbano	Botes de basura	0					
	Bancas	0			1	25%	
	Casetas de telefono	0					
	Alumbrado publico	1					
	Botes de basura en mal estado	0					
	Bancas deterioradas	0			0	0%	
Casetas de telefono en mal estado	0						

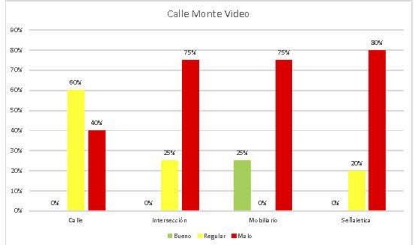
Elemento	Bueno	Regular	Mala	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	



Sefiética	Alumbrado público en mal estado	0	3	75%
	Sin botes de basura	1		
	Sin bancas	1		
	Sin casetas de teléfono	1		
	Sin alumbrado público	0		
	TOTAL	4	100%	
	Normenclatura	0	0	0%
	Preventivas	0		
	Restrictivas	0		
	Zona escolar (zona 30)	0		
	Sentido de circulación	0		
	Normenclatura en mal estado	1	4	80%
	Preventivas en mal estado	0		
	Restrictivas en mal estado	1		
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0		
Sentido de circulación en mal estado	0			
Sin nomenclatura	0	5	100%	
Sin señales preventivas	1			
Sin señales restrictivas	1			
Sin señal en Zona escolar (zona 30)	1			
Sin señal de sentido de circulación	1			
TOTAL	5	100%		

Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte						
Estado	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regula)	Categoría 3 (bajo)	Resultado	Total	Porcentaje
Calle	Banqueta			0	5	60%
	Banqueta continua			0		
	Rampas en cochetas bien ubicadas			0		
	Reductores de velocidad			0		
	Banqueta fracturada			1		
	Banqueta continua pero con tramos fracturados			1		
	Rampas en cochetas mal establecidas			1		
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos			0		
	Vialidad sin banqueta			0		
	Vialidad sin continuidad			0		
Banqueta con obstáculos			1			
Vialidad sin reductor de velocidad			1			
TOTAL					5	100%
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes			0	4	100%
	Rampas para discapacitados			0		
	Semáforos			0		
	Paradas de transporte			0		
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado			0		
	Rampas para discapacitados en mal estado			0		
	Semáforos existentes pero en mal estado			1		
	Paradas de transporte dañadas			0		
Sin pisos peatonales			1			
Sin rampas para discapacitados			1			
Sin semáforos			0			
Sin paradas de transporte			1			
TOTAL					4	100%
Mobiliario urbano	Botes de basura			0	4	100%
	Bancas			0		
	Casetas de teléfono			0		
	Alumbrado público			1		
	Botes de basura en mal estado			0		
	Bancas deterioradas			0		
	Casetas de teléfono en mal estado			0		
	Alumbrado público en mal estado			0		
	Sin botes de basura			1		
	Sin bancas			1		
Sin casetas de teléfono			1			
Sin alumbrado público			0			
TOTAL					4	100%
Sefiética	Normenclatura			0	0	0%
	Preventivas			0		
	Restrictivas			0		
	Zona escolar (zona 30)			0		
	Sentido de circulación			0		
Normenclatura en mal estado			1	1	20%	
Preventivas en mal estado			0			

Estado	Bueno	Regula	Bajo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	50%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Sefiética	0%	20%	80%	Malo	



Señalética	Restricciones en mal estado	0	1	20%	
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0			
	Sentido de circulación en mal estado	0			
	sin nomenclatura	0			
	sin señales preventivas	1			
	sin señales restrictivas	1			
	sin señal en Zona escolar (zona 30)	1			
	sin señal de sentido de circulación	1			
	TOTAL	5			100%

Calle Bogotá							
Evaluación de condiciones de accesibilidad de la colonia América Norte							
Elemento	Categoría 1 (bueno)	Categoría 2 (regular)	Categoría 3 (malo)	Resultado	Total	Porcentaje	Foto
Cafe	Banqueta	0	3	60%			
	Banqueta continua	0					
	Rampas en cocheras bien ubicadas	0					
	Reductores de velocidad	0					
	Banqueta fracturada	1					
	Banqueta continua pero con tramos fracturados	1					
	Rampas en cocheras mal establecidas	1					
	Reductores de velocidad fracturados o incompletos	0					
	validad sin banquetas	0					
	validad sin continuidad	0					
Banqueta con obstáculos	1						
validad sin reductor de velocidad	1						
TOTAL	5	100%					
Intersecciones vial	Pisos peatonales existentes	0	4	100%			
	Rampas para discapacitados	0					
	Semáforos	0					
	Paradas de transporte	0					
	Pisos peatonales existentes pero en mal estado	0					
	Rampas para discapacitados en mal estado	0					
	Semáforos existentes pero en mal estado	1					
	Paradas de transporte dañadas	0					
	sin pisos peatonales	1					
	sin rampas para discapacitados	1					
sin semáforos	0						
sin paradas de transporte	1						
TOTAL	4	100%					
Mobiliario urbano	Botes de basura	0	4	100%			
	Bancas	0					
	Casetas de teléfono	0					
	Alumbrado público	1					
	Botes de basura en mal estado	0					
	Bancas dañadas	0					
	Casetas de teléfono en mal estado	0					
	Alumbrado público en mal estado	0					
	sin botes de basura	1					
	sin bancas	1					
sin casetas de teléfono	1						
sin alumbrado público	0						
TOTAL	4	100%					
Señalética	Nomenclatura	0	5	100%			
	Preventivas	0					
	Restrictivas	0					
	Zona escolar (zona 30)	0					
	Sentido de circulación	0					
	Nomenclatura en mal estado	1					
	Preventivas en mal estado	0					
	Restrictivas en mal estado	0					
	Zona escolar (zona 30) en mal estado	0					
	Sentido de circulación en mal estado	0					
sin nomenclatura	0						
sin señales preventivas	1						
sin señales restrictivas	1						
sin señal en Zona escolar (zona 30)	1						
sin señal de sentido de circulación	1						
TOTAL	5	100%					

Elemento	Bueno	Regular	Malo	Resultado final	Porcentaje mayor
Calle	0%	60%	40%	Regular	75%
Intersección	0%	25%	75%	Malo	
Mobiliario	25%	0%	75%	Malo	
Señalética	0%	20%	80%	Malo	

