

**GESTIÓN PARTICIPATIVA PARA
MEJORAR LAS CONDICIONES DE
ACCESIBILIDAD URBANA EN LA
COLONIA LA HACIENDA**



FACULTAD DE ARQUITECTURA
2012-2016

TESIS

presentada para obtener el título de Maestría en
Ordenamiento del Territorio presenta:

Stephanie Scherezada Salgado Montes

Matrícula: 213471439

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Facultad de Arquitectura

Maestría en Ordenamiento del Territorio

Directora de tesis

Dra. María de Lourdes Flores Lucero

ID 100408222

Asesoras de tesis

Dra. María Blanca Rosa Téllez Morales

ID 100058588

Dra. María Lourdes Guevara Romero

ID 100521886

Dra. Guadalupe María Milian Ávila

ID 100037255

Julio de 2015

Índice

Introducción	8
Preguntas conductoras	9
Objetivos	9
Objetivo general.....	9
Objetivos específicos	10
Metodología	11
Capítulo I. Accesibilidad urbana, una necesidad básica.....	15
1.1 La accesibilidad urbana para lograr una ciudad inclusiva	16
1.2 Elementos que nos conducirán a gozar de accesibilidad urbana.....	20
1.2.1 <i>Wayfinding</i> , un referente para lograr la accesibilidad urbana	22
1.3 Accesibilidad urbana, elemento fundamental del desarrollo sustentable	23
1.4 Instrumento para evaluar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias	26
1.5 Participación ciudadana para lograr la accesibilidad urbana.....	29
Capítulo II. Colonia La Hacienda, un lugar en proceso de deterioro.....	33
2.1 Colonia La Hacienda, ¿un lugar ideal para vivir?.....	34
2.1.1 La traza urbana.....	37
2.1.2 El equipamiento y mobiliario urbano	41
2.1.3 Los servicios públicos básicos	45
2.1.4 La señalización	45
2.2 Las condiciones de accesibilidad urbana, obstáculo para los habitantes.....	46
2.2.1 Una estructura peatonal incompleta.....	46
2.2.2 Deterioro del mobiliario urbano y pavimentos	50
2.2.3 Señalización incompleta	53
2.2.4 Contaminación ambiental.....	55
2.2.5 Las zonas de riesgo.....	55
2.3 Evaluación de accesibilidad urbana.....	58

2.3.1 Zonas de evaluación	58
2.4 Efectos de las condiciones de accesibilidad urbana	66
2.4.1 Indiferencia pública	67
2.4.2 Respuesta gubernamental	67
2.4.3 Acciones emprendidas en la colonia La Hacienda	70
2.4.4 Gestión colaborativa y participativa de los colonos, duplicidad de esfuerzos ...	73
2.5 Taller de participación y consulta ciudadana con adultos mayores: primera aproximación.....	77
2.6 Taller participativo y de consulta ciudadana con niños de primaria	79
2.7 Consulta ciudadana con representantes de los colonos.....	87
2.8 Taller participativo y de consulta ciudadana del Consejo Ciudadano de Protección Civil	88
Capítulo III. Un marco legal insuficiente	93
3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	94
3.2 Plan Nacional de Desarrollo	95
3.3 Ley de Fraccionamientos y Acciones Urbanísticas del Estado Libre y Soberano de Puebla.....	98
3.4 Plan Estatal de Puebla	99
3.5 Plan Municipal de Desarrollo de Puebla	101
3.6 Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla	108
3.7 Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla.....	117
3.8 Manual Técnico de Accesibilidad para DF, México.....	118
3.9 Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla.....	119
Capítulo IV. Gestores para mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda .	121
4.1 Públicos.....	122
4.1.1 IMPLAN, gestor de proyectos municipales.....	122
4.1.2 Desarrollo Urbano y Sustentabilidad.....	125

4.1.3 Infraestructura y Servicios Públicos	127
4.1.4 Protección Civil Municipal Puebla	128
4.2 Educativos.....	129
4.2.1 Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.....	129
4.3 Organizaciones ciudadanas	133
4.3.1 MAC es Puebla, A.C., posible camino para la gestión de proyectos	133
4.3.2 Consejos Ciudadanos, ¿las voces de la población?	135
4.3.3 Colonos	138
Conclusiones	140
Propuesta de Gestión Colaborativa y Participativa	144
Bibliografía.....	156
Anexos	161

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Enfoque de accesibilidad urbana.	17
Ilustración 2. Ciclovías en Amsterdam, Salgado Montes, 2015.....	19
Ilustración 3. Infraestructura para mejorar la calidad de vida de los adultos mayores en Estado Unidos.	19
Ilustración 4. Modelo Wayfinding.	22
Ilustración 5. <i>Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias</i>	27
Ilustración 6. Fiestas patronales de la iglesia San José La Hacienda. Salgado Montes, 2014.	34
Ilustración 7. Ribera del río Alseseca en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2013.36	
Ilustración 8. Registro de fauna silvestre, Cacomixtle (<i>bassariscus astutus</i>). Torres Flores. 2011.	36
Ilustración 9. Crucero vial de avenida San Claudio y 24 sur. Salgado Montes, 2015.	37
Ilustración 10. Secundaria Gobernador Merino Fernández. Flores Ramírez, 2015.	41
Ilustración 11. Comercio de barrio en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2013.....	42
Ilustración 12. Iglesia San José La Hacienda. Salgado Montes, 2013.	42
Ilustración 13. Luminarias. Salgado Montes, 2015.....	45
Ilustración 14. Paso peatonal en la av. San Francisco y 24 sur. Salgado Montes, 2013. .	46
Ilustración 15. Escalones en los pasos peatonales. Salgado Montes, 2013.....	47
Ilustración 16. Banquetas angostas. Salgado Montes, 2014.....	47
Ilustración 17. Banquetas obstruidas por infraestructura. Salgado Montes, 2013.	48
Ilustración 18. Modificación a las banquetas por los accesos a viviendas particulares. Salgado Montes, 2013.	48
Ilustración 19. Única parada de autobús en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2014.	50
Ilustración 20. Jardineras y bancas rotas. Salgado Montes, 2014.....	51
Ilustración 21. Juegos tubulares mal localizados y abandonados. Salgado Montes, 2015.	51
Ilustración 22. Obstrucción de pasos peatonales. Salgado Montes, 2013.....	51
Ilustración 23. Baches. Salgado Montes, 2013.	52
Ilustración 24. Vecinos tapando baches. Salgado Montes, 2014.....	52
Ilustración 25. Insuficiente señalización para los diferentes usuarios. Salgado Montes, 2013.	53

Ilustración 26. Contaminación ambiental por parte de los colonos. Salgado Montes, 2015.	55
Ilustración 27. Río Alseseca. Castillo Arriola, 2014.	56
Ilustración 28. Jardín de El Carmen. Salgado Montes, 2013.....	67
Ilustración 29. Rampas para personas con capacidades diferentes en 31 oriente y 14 sur. Salgado Montes, 2013.	68
Ilustración 30. Puente peatonal en Boulevard Atlixco y 23 sur. Salgado Montes, 2013....	68
Ilustración 31. Placas tipo braille. Salgado Montes, 2013.	69
Ilustración 32. Guías para invidentes en el centro histórico. Salgado Montes, 2013.	69
Ilustración 33. Bacheo. Salgado Montes, 2015.	70
Ilustración 34. Mobiliario urbano en parques y jardines. Salgado Montes, 2013.	71
Ilustración 35. Letreros para concientizar del cuidado ambiental. Salgado Montes, 2014.71	71
Ilustración 36. Revestimiento de concreto del río Alseseca. Salgado Montes, 2014.	72
Ilustración 37. Programa para la colocación de colectores pluviales. Salgado Montes, 2014.	72
Ilustración 38. Ejecutores del Programa APAZU dialogando con los colonos. Salgado Montes, 2014.....	76
Ilustración 39. Volanteo de convocatoria para taller con adultos mayores.	77
Ilustración 40. Taller de participación para adultos mayores. Salgado Montes, 2013.....	78
Ilustración 41. Niños plasmando los elementos que identifican en la ciudad.....	81
Ilustración 42. Taller participativo con niños de nivel básico escolar. Salgado Montes, 2014.	82
Ilustración 43. Representaciones gráficas de los alumnos de 5° de primaria.	84
Ilustración 44. Representaciones gráficas de los alumnos de 4° de primaria.	85
Ilustración 45. Reunión con los colonos la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2014. 87	87
Ilustración 46. Volante de convocatoria para el taller del Consejo Ciudadano de Protección Civil. Flores Ramírez, 2015.....	88
Ilustración 47. Presentación del Consejo Ciudadano de Protección Civil con la comunidad. Salgado Montes, 2015.	89
Ilustración 48. Dinámica de diagnóstico con la comunidad. Salgado Montes, 2015.	90
Ilustración 49. Reuniones entre autoridades del IMPLAN y la FA-BUAP. González Solís. 2013.	123
Ilustración 50. Volante para las jornadas de limpieza. Salgado Montes, 2015.	131

Ilustración 51. Jornada de limpieza en el Parque de Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.	131
Ilustración 52. Jornada de limpieza en el Parque de Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.	132
Ilustración 53. Personal del Servicio de Limpia Municipal. Salgado Montes, 2015.....	132
Ilustración 54. Cartel para el parque ubicado en Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.	132
Ilustración 55. Cartel informativo de fauna silvestre. Salgado Montes, 2014.	134
Ilustración 56. Campaña de educación ambiental. Salgado Montes, 2015.....	134
Ilustración 57. Elementos de Gestión Colaborativa y Participativa.	145
Ilustración 58. Diagnóstico técnico.	147
Ilustración 59. Actores involucrados.....	147
Ilustración 60. Instrumentos legales.....	148
Ilustración 61. Propuestas y recomendaciones.....	149

Índice de mapas

Mapa 1. Localización.	35
Mapa 2. Traza urbana la colonia La Hacienda.	38
Mapa 3. Jerarquía vial.	39
Mapa 4. Vías de acceso.	40
Mapa 5. Equipamiento dentro de la zona de proximidad.....	43
Mapa 6. Equipamiento en la colonia La Hacienda.	44
Mapa 7. Conectividad de las banquetas.	49
Mapa 8. Sitios de conflicto.	54
Mapa 9. Mapa de zona en riesgo severo en la colonia La Hacienda.....	57
Mapa 10. Zonificación la colonia La Hacienda.	60

Índice de tablas

Tabla 1. Marco general de elementos para definir la gestión participativa en la colonia La Hacienda.	31
Tabla 2. Problemáticas encontradas en el taller.....	79
Tabla 3. Elementos urbanos identificados.....	82
Tabla 4. Ruta para Elaborar un Modelo de Gestión Participativa en las Colonias.	145
Tabla 5. Fase 1 de la Gestión Colaborativa y Participativa.	150

Tabla 6. Fase 2 de la Gestión Colaborativa y Participativa.	151
Tabla 7. Fase 3 de la Gestión Colaborativa y Participativa.	152
Tabla 8. Escenarios que condicionan la Gestión Colaborativa y Participativa.	153

Índice de diagramas

Diagrama 1. Relación actual entre los actores que inciden en la accesibilidad urbana. .	142
Diagrama 2. Proceso de Gestión Colaborativa y Participativa.	149
Diagrama 3. Procesos de gestión colaboración y participativa entre los actores que pueden incidir en mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.	154

Índice de gráficas

Gráfica 1. Calidad de Instalaciones Peatonales en la zona Periférica.	61
Gráfica 2. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona Periférica.	62
Gráfica 3. Calidad de la Señalización en la zona Periférica.	62
Gráfica 4. Calidad de Instalaciones Peatonales en la zona de Mayor Conflicto.	63
Gráfica 5. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona de Mayor Conflicto.	64
Gráfica 6. Calidad de la Señalización en la zona de Mayor Conflicto.	64
Gráfica 7. Calidad de Instalaciones Peatonales en la zona Núcleo.	65
Gráfica 8. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona Núcleo.	66
Gráfica 9. Calidad de Señalización en la zona Núcleo.	66
Gráfica 10. Elementos urbanos identificados por niños de 5° de primaria.	85
Gráfica 11. Elementos urbanos identificados por niños de 4° de primaria.	86

“El aire de la ciudad nos hará libres”

Antiguo proverbio alemán de la Baja Edad Media

Introducción

El presente estudio formó parte de los proyectos de investigación *Gestión Participativa para el mejoramiento de los asentamientos humanos* con claves FLLM-ING14-G y FLLM-ING15-G, los cuales fueron aprobados y financiados por la Vicerrectoría de Investigación y Estudios de Posgrado (VIEP) de la BUAP.

En este estudio expongo la problemática que se presenta actualmente en la colonia La Hacienda, ubicada al sur oriente de la ciudad de Puebla, ya que además de las condiciones topográficas del terreno, presenta otras de carácter físico que dificultan la accesibilidad urbana, principalmente para grupos vulnerables. Ejemplo de dicha **problemática** son los insuficientes y deficientes pasos peatonales y mobiliario urbano, las malas condiciones de las banquetas y los pavimentos, la contaminación, las deficiencias en el transporte público y las inundaciones causadas por el desbordamiento del río Alseseca, por mencionar algunas. Algunas causas de dichas condiciones son la falta de coordinación e interés por parte de las autoridades gubernamentales, así como la falta de organización por parte de la comunidad de la colonia La Hacienda.

Por lo que en esta investigación nos planteamos la siguiente **hipótesis**: *actualmente las malas condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, han mermado el uso del espacio público por parte de los habitantes, principalmente de grupos vulnerables. Por lo anterior, es necesario construir un modelo de gestión colaborativa y participativa, que incluya a los principales actores que pueden incidir en mejorar dichas condiciones.*

Preguntas conductoras

¿Cuáles son las condiciones actuales de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda?
¿Cómo podemos mejorar dichas condiciones con la colaboración y participación ciudadana?

Objetivos

Objetivo general

Elaborar un trabajo de investigación para diagnosticar las condiciones que actualmente merman la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, identificar a los actores clave que pueden incidir en mejorarla, y proponer un modelo de gestión colaborativa y participativa que sirva como referente para estudios de esta naturaleza.

Objetivos específicos

- Analizar los conceptos de accesibilidad urbana e identificar sus elementos.
- Caracterizar y evaluar la problemática de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.
- Elaborar talleres de participación ciudadana para realizar consultas.
- Analizar los instrumentos legales en materia de accesibilidad urbana que inciden en el municipio de Puebla.
- Identificar a los actores clave que puedan incidir a través de un trabajo colaborativo para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.
- Elaborar un modelo de gestión colaborativa y participativa para mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.
- Establecer estrategias y líneas de acción para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.

La presente investigación resulta relevante, debido a los pocos estudios académicos realizados en el contexto de accesibilidad urbana en las colonias de la ciudad de Puebla. Es importante el aporte analítico a una problemática de accesibilidad urbana real, que se pretende resolver bajo el enfoque de sustentabilidad, que sirva como referente para elaborar de otros estudios de esta naturaleza.

Así mismo se proponen nuevos instrumentos de evaluación y gestión para la accesibilidad urbana, en la cual los principales beneficiados serán los habitantes de la colonia La Hacienda, principalmente grupos sociales vulnerables como los adultos mayores y discapacitados.

Metodología

La conciencia que un investigador en particular tiene sobre la construcción de un objeto de estudio (la cual debe permanecer en constante acción), y la sociedad que condiciona esta construcción, de acuerdo con García (2006), adquiere una importancia fundamental en los casos en que los resultados de la investigación tienen implicaciones sociales directas (García, 2006). El presente estudio, aborda una problemática real de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda que identifiqué en los últimos años través de la convivencia cotidiana con adultos mayores.

El contexto urbano en que se inscribe la necesidad de elaborar dicho estudio, condiciona de manera directa las preguntas conductoras que se formulan, así como la hipótesis de la investigación que constituye el punto de partida del estudio, la cual se define (y redefine) en el transcurso de la investigación (*Ibíd.*). En este sentido, es de mi interés plantear un estudio que incida en mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, por medio de la colaboración y participación social. Además, que sirva como referente para posibles futuras investigaciones de dicha naturaleza.

Para el análisis espacial se utilizó el polígono que corresponde al fraccionamiento La Hacienda ubicado en la ciudad de Puebla, el cual tiene un área de 0.53 km² y cuenta con 65 manzanas (INEGI, 2013).

Para el análisis temporal es relevante la edificación de la ciudad universitaria de la BUAP que se cristalizó en 1969 en el ejido San Baltazar Campeche. Hecho detonador para el crecimiento urbano en la zona sur oriente de la ciudad de Puebla, ya que al atraer población estudiantil trajo consigo infraestructura, servicios y equipamiento que aceleró la vida urbana (Gaceta Tiempo Universitario, 1998).

Defino la problemática de accesibilidad urbana en el sitio de estudio, a través de la observación y la constatación de hechos. De acuerdo con Rolando García (2006), cuando una investigación se apoya en hechos observables, el investigador debe tener en cuenta que un *observable* supone mucho más que un simple registro perceptivo. Este solo puede ser considerado *observable* a partir del momento que es *interpretado*, es decir revestido de una significación relativa a un contexto más amplio (*Ibíd.*). Los *observables* son datos de la experiencia ya interpretada y los *hechos* son las relaciones entre los *observables*. Cuando el investigador sale a realizar el trabajo de campo y comienza a registrar *hechos*, éstos corresponderán a sus propios esquemas interpretativos (*Ibíd.*). Es así que en el presente

estudio, los *observables* y los *hechos* me permitieron identificar la problemática de accesibilidad y movilidad urbana que existe en la colonia La Hacienda.

A través de reorganizaciones sucesivas¹, caractericé la accesibilidad urbana con base en *la concepción y estructuración del asentamiento, las transformaciones físicas y la interacción social con el territorio*, que han conducido a configurar el estado actual de la colonia La Hacienda. La cual, concibo como un asentamiento humano homogéneo por sus características físicas naturales, sector socioeconómico, morfología urbana y tipología arquitectónica. Sin embargo las particularidades de la colonia como las zonas de riesgo y nivel de degradación de accesibilidad urbana, hicieron necesario dividirla en tres zonas para un análisis más detallado.

Jean Piaget demostró que no existen *observables* puros, es decir, “[...] *que todo observable, aún aquellos que parecen provenir de la percepción directa de las propiedades elementales de los objetos, suponen una previa construcción de relaciones por parte del sujeto [...]*”, es decir que *“toda experiencia está cargada de teoría”* (*Ibíd.*). De ahí que como urbanista interpreto una problemática real de accesibilidad urbana que actualmente afecta la movilidad de las personas, y que es principalmente causada por la descoordinación, el desinterés y la desorganización gubernamental y social.

Al mismo tiempo, surge una apropiación de la problemática al ser habitante de la colonia. Lo cual, me dio la posibilidad de tener mayor empatía y conciencia de los inconvenientes que generan las malas condiciones de accesibilidad urbana. La *investigación acción participativa* (IAP), me permitió tener como menciona Bernal “[...] un enfoque diferente al método tradicional de hacer investigación científica, que conceptúa a las personas – tradicionalmente consideradas como meros objetos de investigación, por el método tradicional- como sujetos participes en interacción con los investigadores en los proyectos de investigación [...]” (Bernal, 2006). Es así, que me sitúo como un facilitador y agente de cambio a través de la asesoría, propuesta y ejecución de acciones, y la comunidad los propios gestores del proyecto y protagonistas de la transformación de su realidad (*Ibíd.*).

Proponemos el paradigma de la sustentabilidad para enfocar el análisis, las propuestas y las recomendaciones para mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda. De

¹ García, Rolando; *Sistemas Complejos, Concepto, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Barcelona, España, 2006. La evolución por reorganizaciones sucesivas constituye un principio orientador de una fase importante en la investigación de los sistemas complejos, en la cual deben considerarse dos aspectos complementarios: la historia de las estructuraciones; pero además, el tipo de transformaciones y su relación con las propiedades sistémicas.

acuerdo con la declaración de la *Cumbre de la Tierra* (1992), este paradigma de desarrollo se basa en principios como una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza, un desarrollo equitativo a las necesidades presentes y futuras, protección al medio ambiente, cooperación entre Estados y personas para erradicar la pobreza y disminuir las disparidades en los niveles de vida, responder mejor a las necesidades de la mayoría de los pueblos del mundo, aumentar el saber científico mediante el intercambio de conocimientos científicos y tecnológicos, *la participación ciudadana*, impedir la degradación del medio ambiente, movilizar la creatividad y los ideales para lograr un desarrollo sostenible e *inclusión social*. Estos principios aplicados en términos de accesibilidad urbana se traducen en una ciudad que ofrece mejores condiciones para la movilidad de los habitantes, ya que los proyectos, las decisiones y las acciones incluyen las opiniones y recomendaciones de la comunidad, la innovación de propuestas, el respeto a la biodiversidad y al medio ambiente. Con base en lo anterior, consideramos importante para poder lograr el desarrollo urbano equilibrado que brinde las condiciones óptimas para la movilidad urbana, analizar aspectos sociales tales como perfiles de población, participación en los procesos de toma de decisiones, organización social y gestión urbana; económicos como la asignación de recursos financieros gubernamentales para la ejecución de proyectos; y ambientales como la contaminación, deforestación, erosión de suelos y daños a la biodiversidad.

Diversas investigaciones muestran que la organización de los *observables* requiere la previa construcción de instrumentos asimiladores de la experiencia. La teoría será utilizada en un sentido amplio como las afirmaciones y suposiciones explícitas o implícitas, sobre la base de las cuales establecemos la hipótesis (García, 2006).

En la revisión documental, indagamos en libros, revistas, periódicos y artículos especializados en urbanismo, movilidad y accesibilidad urbana. No obstante, en las consultas por internet fue donde encontramos con mayor facilidad documentos que abordan específicamente la accesibilidad urbana. Con base en esto, consideramos que es escasa la bibliografía especializada en el tema. Además, la mayor parte de la bibliografía es extranjera, de países europeos y norteamericanos principalmente, algunas no cuentan con traducción al español.

Los autores que destacamos en la construcción de conceptos en materia de accesibilidad urbana, son Reyes con "*Ciudad para todos*" (2007) y Negron-Poblete con "*Vieillessement et enjeux d'aménagement*" (2012). Otros referentes teóricos como declaraciones e informes internacionales, programas de desarrollo y manuales técnicos, publicados principalmente

por la ONU, sirvieron como base para la elaboración de uno de los aportes del presente estudio para evaluar la accesibilidad urbana, el *Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias*.

En los recorridos de campo de la colonia La Hacienda, se realizaron muestreos a través de fotografías, georreferenciación de puntos y análisis espacial en Sistemas de Información Geográfica de, flujos de peatones y automovilistas, actividades de esparcimiento y económicas, la morfología urbana, la tipología arquitectónica, las condiciones de la infraestructura y áreas naturales.

Las entrevistas semidirigidas y reuniones, documentadas y registradas en fotografía, audio y video, se aplicaron al sector público, representantes ciudadanos y habitantes, con el objetivo de conocer la opinión y posibles soluciones respecto a la problemática de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda. Para obtener una entrevista con algunos representantes de instituciones del sector público y ciudadano no fue fácil, ya que se requiere seguir largos procesos burocráticos o tener contactos directos (algunas entrevistas no se pudieron concretar por falta de disposición o tiempo). Las reuniones con los habitantes de la colonia se concretaron de manera informal, y se llevaron a cabo en algunas viviendas. Se utilizaron documentos jurídicos, oficios, planos y mapas para exponer las problemáticas y posibles soluciones.

Para el diseño e implementación de los talleres elaboramos el instrumento "*Proyecto Participativo para Mejorar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en la colonia La Hacienda*" en colaboración con la escuela de Psicología de la BUAP, basado en el *Manual del Taller de Sexualidad* publicado por el Instituto Aguascalentense de las Mujeres en el año 2007, y el instrumento *Gestión para la Reducción de Riesgo por Inundación* elaborado por Julio Flores Ramírez, actualmente alumno del doctorado en Procesos Territoriales de la FA-BUAP. En los cuales definimos los objetivos, actividades, materiales didácticos y el espacio para realizar los talleres. Posteriormente medimos, graficamos, analizamos y explicamos los resultados obtenidos.

De acuerdo con Rolando García, ningún modelo o insumo es capaz de representar la totalidad de la realidad, sin embargo es posible modelar procesos parciales (García, 2006). Es por ello que las estimaciones cuantitativas que se obtuvieron, son de gran valor indicativo del comportamiento de los habitantes de la colonia La Hacienda con respecto a la accesibilidad urbana. Finalmente cabe destacar que el apoyo financiero para realizar una investigación de este tipo por parte de la BUAP se puede lograr a través de las becas, no obstante el recurso es mínimo.

Capítulo I. Accesibilidad urbana, una necesidad básica

1.1 La accesibilidad urbana para lograr una ciudad inclusiva

La expansión acelerada y desordenada de las ciudades latinoamericanas de las últimas décadas, producto de diversos fenómenos político-administrativos, socioeconómicos y ambientales, se ha traducido en centros urbanos con grandes problemas para satisfacer las necesidades de algunos sectores poblacionales.

Estas ciudades, se perciben como polos de crecimiento que atraen a la población, la industria, los mercados y servicios. Estos elementos en el contexto urbano, transforman de manera constante la infraestructura, los equipamientos y los medios de transporte. A la par, surgen problemáticas que afectan de manera directa el territorio. Una de éstas, a la cual se enfrentan los actuales asentamientos urbanos como lo es la ciudad de Puebla, es la mermada condición de accesibilidad urbana. La cual responde al actual paradigma funcionalista de desarrollo urbano y perjudica principalmente a los sectores poblacionales más vulnerables.

Para conocer la importancia de la accesibilidad urbana, es necesario conceptualizar y comprender los retos que implica ofrecer espacios públicos de calidad y equitativos para la población, en donde puedan satisfacer sus necesidades como miembros de una sociedad. La accesibilidad urbana refiere a *"la posibilidad de ingresar, permanecer y movilizarse de manera independiente en toda la ciudad y de disfrutar de sus espacios y elementos en adecuadas condiciones de seguridad y autonomía"* (Reyes, 2007). Es decir, que las condiciones de la estructura e infraestructura urbana, localización de actividades, tiempos de recorrido, costos energéticos y de vivienda, satisfagan las necesidades de la diversidad de usuarios.

En un sentido más amplio encontramos a la *accesibilidad universal*, la cual presupone la estrategia de *diseño para todos*. Esta considera que las condiciones que deben cumplir los entornos, los procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas, dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas sean en un entorno de seguridad, comodidad, autonomía y de la forma más natural posible².

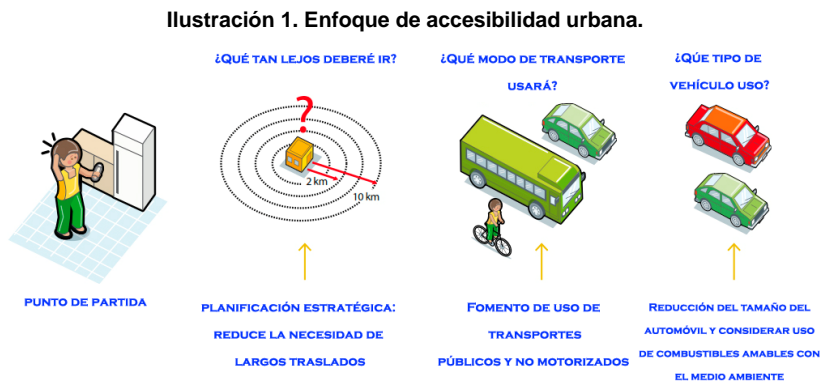
Una ciudad con accesibilidad urbana, permite que todas y cada una de las personas tengan igualdad de oportunidad para trabajar, recrearse, comunicarse, moverse, esparcirse y asentarse. Para este tipo de ciudad, se deben diseñar entornos tomando en cuenta

² Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad. España.

elementos como el género, la edad, las capacidades o discapacidades cognitivas y físicas, la habitabilidad, la identidad e integración social, en un espacio libre de barreras. De acuerdo con Reyes (2007), es importante el reconocimiento de la diversidad como principio de vida, valor, responsabilidad y convivencia que caracteriza y enriquece a la sociedad (Ibíd.).

En la Carta de Atenas de 1933, ya se mencionaban las dificultades que presentaban las vías de comunicación en Europa, inicialmente concebidas para la circulación peatonal y no motorizadas, debido a la complejidad, que ya existía en esos años, de la circulación moderna. Se proponía, que deberían existir las condiciones necesarias tanto para los automóviles como para los peatones y el transporte público; así como el uso estratégico del suelo, para mejorar el uso de los espacios públicos y reducir las distancias de los recorridos, principalmente de las zonas de residencia al trabajo (Sert López & Le Corbusier, 1942). En su más reciente publicación, la Carta de Atenas menciona que, “[...] se debe reducir la necesidad de viajar de los ciudadanos, poniendo especial atención en la ubicación e intensidad de las actividades y el fenómeno de las zonas de uso mixto, junto con el desarrollo de intercambios de transporte eficaces [...]” (Consejo Europeo de Urbanistas, 2003, pág. 13).

Algunos autores proponen la planificación de la movilidad urbana a través de “[...]ciudades compactas con usos de suelo mixto en armonía con redes de transporte público y no motorizado de calidad, que permitan a las personas satisfacer la mayoría de sus necesidades en distancias cortas...]” (Medina & Veloz, 2012). Se debe tomar en cuenta el punto de partida y analizar el recorrido hacia el punto del destino, y con base en eso elegir el modo de transporte más óptimo, que genere menos costos y sea más amable con el medio ambiente (ver ilustración 1).



Fuente: Elaboración propia con base en el Enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar. Planes Integrales de Movilidad, Lineamientos para una Movilidad Sustentable (2012).

Ahora bien, en las últimas décadas en México se han hecho intentos por cambiar el paradigma de la movilidad, sin embargo, los estudios de esta naturaleza relacionados con la accesibilidad urbana, han sido poco aprovechados. Por el contrario, la planeación de la movilidad urbana ha sido pensada en el uso del automóvil y ha generado severos problemas ambientales y de equidad, con transporte público ineficiente y la inexistencia de infraestructura para el uso de la bicicleta o para caminar (*Ibíd.*).

De forma análoga retomo las acciones emprendidas en países como Canadá, Holanda, Estados Unidos y Reino Unido, quienes han apostado por mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad urbana. En estos países, han realizado acciones como la utilización de medios de transporte más amables y seguros para los habitantes, mejoramiento de la infraestructura, reubicación poblacional y localización estratégica de servicios, en función de elevar las condiciones de vida, principalmente de los adultos mayores.

Para el caso específico de Canadá, algunos académicos han establecido un radio de 1000 metros, llamado *zona de proximidad* alrededor de las zonas de vivienda, con el fin de mejorar las condiciones de accesibilidad urbana de los adultos mayores. En dicha zona proponen establecer los servicios básicos que permitan a los adultos mayores desplazarse desde su residencia a su destino, en un tiempo aproximado de 15 a 20 minutos, lo que reduce la necesidad de recorrer grandes distancias (Negrón-Poblete & Séguin, 2012).

En Holanda, encontramos una iniciativa que promueve el ciclismo de los adultos mayores, aunque diversos grupos poblacionales se han visto beneficiados. Las ciclovías holandesas cuentan con un diseño seguro, tanto para jóvenes como ancianos. No solo permite la circulación ciclable, también la peatonal y motorizada, gracias a las amplias banquetas y carriles de circulación, jardineras provistas de abundante vegetación, correcta señalización y uso de materiales cómodos, que se adaptan a las diferentes necesidades de los usuarios (NL Cycling, 2012).



Ilustración 2. Ciclovías en Amsterdam, Salgado Montes, 2015.

En estado Unidos ante el creciente índice de población de la tercera edad, las políticas además de estar orientadas a los servicios médicos y seguridad social, tienen un nuevo reto, ayudar a las personas a salir al espacio público. La política pretende mejorar la infraestructura en las ciudades para atraer al sector de la tercera edad, que actualmente reside en los suburbios, para que de esta manera se beneficien de las condiciones urbanas (Smith, 2013) (ver ilustración 3).

Ilustración 3. Infraestructura para mejorar la calidad de vida de los adultos mayores en Estado Unidos.



Fuente: Senior citizens drive infrastructure spending. POLÍTICO, 2013. <http://www.politico.com/story/2013/01/senior-citizens-drive-infrastructure-spending-86780.html>

Un estudio de tres años en Reino Unido, resultó en un proyecto llamado *Built Infrastructure for Old People's Care in Conditions of Climate Change* (BIOPICCC), donde se desarrollaron

estrategias para asegurar que la infraestructura y seguridad social de los adultos mayores, sean los suficientemente resilientes para soportar un impacto de cambio climático en el futuro hasta el 2050. A través de un minucioso mapeo, se localizaron los puntos donde existen mayor número de adultos mayores en Inglaterra, que son los más propensos a ser afectados por fenómenos de dicha naturaleza. Mediante encuestas a la población involucrada, se obtuvo la información de que equipamientos y servicios son los más importantes para ellos (Durham University and Heriot-Watt University, 2014).

Por todo lo anterior, es que consideramos la accesibilidad urbana como una necesidad básica de las ciudades contemporáneas, que debe brindar equitativamente comodidad y seguridad para la movilidad y accesibilidad de la diversidad de usuarios, con el fin de mejorar sus condiciones de vida.

1.2 Elementos que nos conducirán a gozar de accesibilidad urbana

Para alcanzar la accesibilidad universal dentro de las zonas urbanas, las situaciones relacionadas con las capacidades físicas, sensoriales y cognitivas se han de tener en cuenta desde un enfoque de inclusión social y de diseño para todas las personas. Esto con el fin de satisfacer las expectativas y necesidades de los diferentes sectores de población, sin que alguien pueda sentirse excluido de utilizar un determinado lugar.

Los principios que considero deben cumplir los elementos que intervienen en espacios y servicios públicos para ser accesibles, se retomaron de la propuesta del Center for Universal Design de la Universidad de Carolina del Norte, *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos* (Fundación Once; Fundación Arquitectura COAM, 2011), y se enuncian a continuación:

- a) Equidad de uso: el diseño es útil y comercializable para personas con diversas capacidades.
 - Dispone del mismo significado de uso para todos los usuarios: idéntico siempre que sea posible y equivalente cuando no lo sea.
 - No provoca segregación o estigmatización a ningún usuario.
 - La provisión de privacidad y seguridad debería ser igual para todos los usuarios.
 - El diseño es atractivo para todos los usuarios.
- b) Flexibilidad de uso: el diseño se adapta a un amplio rango de preferencias individuales y capacidades.
 - Permite escoger el método de uso.
 - El acceso y uso se adaptan a la mano derecha o izquierda.

- Se adapta a la precisión y exactitud de los usuarios.
 - Se adapta al ritmo de los usuarios.
- c) Simple e intuitivo: el diseño es fácil de entender independientemente de la experiencia, conocimiento, nivel cultural o capacidades de concentración.
- Elimina la complejidad innecesaria.
 - Cumple las expectativas y la intuición del usuario.
 - Se adapta a un amplio rango de habilidades culturales y lenguaje.
 - La información está ordenada en función de su importancia.
 - Genera avisos e información útil durante y después de finalizar la tarea.
- d) Información perceptible: el diseño transmite la información necesaria de forma eficaz para el usuario, independientemente de las condiciones ambientales o de sus capacidades sensoriales.
- Utiliza diferentes modos (táctil, sonoro, escrito, pictográfico) para presentar la información esencial.
 - Dota de suficiente contraste entre la información esencial y el entorno.
 - Permite la compatibilidad entre los diferentes dispositivos y adaptaciones utilizados por las personas con problemas sensoriales.
- e) Tolerancia al error: el diseño minimiza el peligro y las consecuencias negativas producidas por acciones accidentales o no intencionadas.
- Ordena y distribuye los elementos de modo que se minimice el riesgo y los errores. Los elementos más usados se dispondrán de forma más accesible, los elementos peligrosos serán eliminados, aislados o protegidos.
 - Facilita avisos de peligro o error.
 - Facilita elementos de seguridad ante fallos.
 - Disuade de la realización de acciones inconscientes en tareas que requieren atención.
- f) Bajo esfuerzo físico: el diseño debe ser usado de forma cómoda y eficiente con el mínimo esfuerzo.
- Debe permitir al usuario mantener una posición natural del cuerpo.
 - Minimiza las acciones repetitivas
 - Minimiza los esfuerzos físicos continuados.
- g) Espacio suficiente de aproximación y uso: dimensiones y espacio apropiadas para permitir el acercamiento, alcance, manipulación y uso independientemente de tamaño del cuerpo del usuario, su postura o movilidad.

- Facilita un amplio campo de visión de los elementos importantes para cualquier usuario, independientemente de que esté sentado o de pie.
- Permite el alcance de todos los componentes de forma cómoda independientemente de la posición.
- Facilita el espacio adecuado para el uso de ayudas técnicas o de asistente personal.

1.2.1 Wayfinding, un referente para lograr la accesibilidad urbana

El modelo Wayfinding, bajo el principio diseño para todos donde la persona y el espacio son los puntos de partida (Lynch, 1960), intenta cohesionar de manera sistematizada los elementos de la accesibilidad, para que la interrelación resulte positiva (*Ibíd.*) (ver ilustración 4).



Fuente: Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Fundación Once & Fundación Arquitectura COAM, 2011.

Dicho modelo plantea tres ámbitos: la comunicación, la accesibilidad y los escenarios ambientales.

1. En el contexto de la comunicación se plantean sistemas de soporte, que generen elementos adaptados a las necesidades de información, a las condiciones de inserción de las mismas en el medio y a las variables y condiciones de percepción de las personas:
 - Forma
 - Color
 - Texturas
 - Imagen
 - Escala

- Texto
2. El contexto de la accesibilidad está relacionado con la diversidad de las capacidades de las personas, especialmente para la percepción del medio. Cinco características que determinan éste ámbito son:
 - Movilidad: acercamiento, alcance visual por posición...
 - Visión: agudeza visual, cromatismo, distorsión visual, no visión...
 - Audición: hipoacusia, no audición...
 - Cognición: comprensión, razonamiento, memoria...
 - Cultura, formación, idioma...
 3. En el contexto de los escenarios ambientales, se toma en cuenta el análisis espacial, los procesos de interacción que el individuo tiene con el ambiente y los sistemas de referencia, localizando los puntos de orientación mediante los cuales los individuos generan mapas cognitivos que utilizan cotidianamente en sus desplazamientos.

Algunos autores, como Rosa (2009), consideran que los métodos tradicionales de diseño basados en estudios teóricos y abstractos de la normativa, han conducido a proyectar y posteriormente adaptar soluciones estandarizadas (Rosa, 2009). Además, dichos métodos plantean la ciudad como un fenómeno visual, y por el contrario se debe experimentar desde nuevas condiciones, ya que cuando la percepción visual desaparece otros sentidos toman mayor sensibilidad de percepción (*Ibíd.*).

El diseño de la ciudad debe partir de la propia experiencia sensorial, de manera que no solo se incorporen elementos visuales, sino otros que puedan ser percibidos por el oído, el tacto y el olfato (teniendo en cuenta el lugar de aplicación). De esta manera, los diseños son más inclusivo que el diseño tradicional, superando el propio concepto de adaptado por el de integrado (*Ibíd.*). Así, en estas condiciones de accesibilidad urbana, los elementos físicos, las operaciones y el contexto ambiental que la componen no segregan, por el contrario, incluyen la diversidad poblacional.

1.3 Accesibilidad urbana, elemento fundamental del desarrollo sustentable

La perspectiva ambientalista introduce un cambio fundamental en la forma en que se piensa el desarrollo urbano, puesto que pone de manifiesto que el crecimiento económico no sólo conduce necesariamente a un mayor bienestar general, sino que puede poner en riesgo el futuro mismo del planeta (Dimarco, 2011). Dimarco (2011), en el artículo *De la ciudad higiénica a la ciudad sustentable* del año 2011, hace énfasis en que se debe poner principal

atención en la cuestión ambiental para lograr una ciudad sustentable, donde el eje rector del desarrollo sea la sustentabilidad (*Ibíd.*).

En la década de 1980 la Organización de Naciones Unidas (ONU), presentó la Carta de la Naturaleza, como primera declaración internacional de principios, asumida por 118 Estados, para hacer conciencia del riesgo ambiental al que el ser humano se enfrentaba si continuaba con prácticas de explotación de los recursos naturales. La carta presentaba principios para satisfacer de manera consciente y equilibrada las necesidades del ser humano, así como el respeto a toda forma de vida (Organización de las Naciones Unidas, 1982). Sin embargo la cuestión social no fue tomada en cuenta, ya que se presentaron los principios que el ser humano debía seguir para mantener una relación sustentable con el medio ambiente, pero se prescindió de aquellos para construir sociedades que gocen de equidad.

En el año 1987, se presenta el informe *Nuestro futuro común* o de *Brundtland*, en el cual se dio a conocer el desarrollo sustentable como “*la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades*” (World Commission on Environment and Development, 1987). Dicho informe destacó el progreso equilibrado de tres pilares para alcanzar el desarrollo sustentable: *el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente*.

Siguiendo las recomendaciones del informe *Nuestro futuro común* (1987), se publicó la *Carta de la Tierra* en el año 2000, bajo los principios de respeto y cuidado de la comunidad de la vida, integridad ecológica, justicia social y económica, democracia, no violencia y paz. El propósito de la carta era servir como instrumento mediante el cual personas, empresas, organizaciones, gobiernos e instituciones se guiaran para alcanzar mejores condiciones de vida, haciendo énfasis en el entendimiento, compasión y amor que debe tener el ser humano con la comunidad de la vida, es decir, aceptar que el derecho a poseer, administrar y utilizar los recursos naturales conduce hacia el deber de prevenir daños ambientales y proteger los derechos de las personas (Carta de la Tierra, 2000).

Así mismo, se promueve que las relaciones entre los seres humanos deben ser de respeto, democráticas, equitativas, participativas, sostenibles y pacíficas; en este sentido propone que las personas “*debemos unirnos para crear una sociedad global sostenible fundada en el respeto hacia la naturaleza, los derechos humanos universales, la justicia económica y una cultura de paz*” (*Ibíd.*).

Dicho lo anterior el camino sustentable puede teóricamente ser obtenido en cualquier sistema social y político, no obstante, la sustentabilidad no puede ser asegurada a menos que las políticas de desarrollo pongan atención a consideraciones como cambios en beneficio al acceso de bienes, servicios y recursos (Our Common Future, 1987). Por todo esto consideramos que el desarrollo puede ser alcanzado por medio de la educación, la participación, la cooperación, el desarrollo institucional y el fortalecimiento de las leyes, ya que la inequidad social y económica, los intereses y la corrupción, presionan y ponen en riesgo el equilibrio social y del medio ambiente.

Los problemas urbanos de las ciudades modernas y las preocupaciones medio-ambientales de finales de último siglo han llevado a diversos países a realizar proyectos llamados *ecobarrios*, que intentan armonizar la intensa actividad urbana con un medioambiente sano. Estos proyectos se perfilan como una herramienta urbanística que permite aplicar los principios del desarrollo sustentable en una escala abordable: *barrio y/o colonia*, donde según algunos autores se han dado los cambios más significativos (Flores L. M., 2011). Los *ecobarrios* tienen como principios la eficiencia energética urbano-arquitectónica, espacios y equipamientos urbanos compartidos, mayores espacios públicos, áreas verdes, estructura urbana abierta y vivienda social, y la participación social. Ejecutar un proyecto de esta naturaleza, requiere responsabilidad, conciencia y compromiso para trabajar en equipo, así como una visión multidisciplinar dentro de un marco legal y la búsqueda de recursos financieros que permitan cristalizarlo (*Ibíd.*).

La tradicional visión sectorial del transporte y los desplazamientos, no ha permitido ver con claridad los graves problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que padecen los sectores más vulnerables, y especialmente los grupos excluidos por cuestiones de edad o género en los países en desarrollo (Moctezuma, 2003).

Estas observaciones relacionadas con la accesibilidad urbana, se plantean como elementos importantes dentro de los barrios y/o colonias, que permitirán mejorar las condiciones de vida de los habitantes, a través de una movilidad multimodal, mayores espacios públicos y usos de suelo mixtos. Es por esto que en la presente investigación el aporte en el marco de la sustentabilidad, se orienta a abordar la accesibilidad urbana como elemento que pueda incidir en la transformación del territorio, con principal atención en los sectores vulnerables, a través de la colaboración y participación de los diferentes sectores sociales.

1.4 Instrumento para evaluar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias

Tomando como referencia el instrumento de evaluación *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Promp List* (Road Safety Audit, 2007), para evaluar las condiciones de accesibilidad, se diseñó un nuevo instrumento incorporando elementos de accesibilidad considerados en *Accesibilidad y Diseño Universal para Todos* (2011). Dicho instrumento al que nombramos *Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias*, fue aplicado en la colonia La Hacienda.

El instrumento consta de tres categorías: *instalaciones peatonales, tráfico y señalización*, en la categoría de tráfico no se incluyeron los ciclistas, ya que no existen actualmente instalaciones y existe un bajo volumen de estos circulando. Consta de nueve subcategorías: *presencia y ubicación; diseño; calidad, condiciones y obstrucciones; continuidad y conectividad; iluminación; visibilidad; gestión de accesos; tráfico y diseño (información perceptible)*.

Así mismo se seleccionaron sitios particulares en donde se detecta mayor problemática: *vialidades, cruceros, parques, plazas y jardines, zonas de transporte público y mobiliario urbano* (ver ilustración 5).

Ilustración 5. Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias.

INSTRUMENTO PARA EVALUAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD URBANA EN LAS COLONIAS							
CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ELEMENTOS DE ANÁLISIS	CONDICIÓN				
			BUENA	REGULAR	MALA	NULLA	OBSERVACIONES
INSTALACIONES PEATONALES	PRESENCIA Y UBICACIÓN	CALLES	Banquetas, rampas, reductores de velocidad, pavimentos, jardineras, buffers				
		CRUCEROS	Pasos peatonales (pasos de cebrá, a nivel de piso y puentes), rampas, pavimentos, jardineras, buffers				
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos.				
		ESTACIONAMIENTOS	Banquetas, intersecciones permite el cruce peatonal, pavimentos				
	DISEÑO: EQUIDAD DE USO, FLEXIBILIDAD DE USO, SIMPLE, INTUITIVO, FÁCIL DE USAR, ERGONÓMICO,	ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Paradas de autobuses (asientos, zonas de resguardo, de espera, de abordaje, descenso).				
		MOBILIARIO URBANO	Botes de basura, bancas, casetas de teléfono, buzones.				
		CALLES	Banquetas, rampas, reductores de velocidad, jardineras, buffers				
		CRUCEROS	Pasos peatonales (pasos de cebrá, a nivel de piso y puentes), rampas, jardineras, buffers				
	CALIDAD, CONDICIONES Y OBSTRUCCIONES	PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos.				
		ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Paradas de autobuses (asientos, zonas de resguardo, de espera, de abordaje, descenso).				
		MOBILIARIO URBANO	Botes de basura, bancas, casetas de teléfono, buzones.				
		CALLES	Aceras, caminos, rampa, reductores de velocidad, pavimentos, jardineras, buffers				
	CONTINUIDAD Y CONECTIVIDAD	CRUCEROS	Pasos peatonales, intersecciones, pavimentos, jardineras, buffers				
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos				
		ESTACIONAMIENTOS	Banquetas, rampas, pavimentos				
		ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Asientos, zonas de resguardo, de espera, de abordaje y desabordaje, pavimentos				
	ILUMINACIÓN	MOBILIARIO URBANO	Botes de basura, bancas, casetas de teléfono, buzones				
		CALLES	Continuidad y conectividad con otras calles y cruces				
		CRUCEROS	Continuidad y conectividad de cruce con la red peatonal; canalización de los peatones a cruces apropiados				
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos.				
	VISIBILIDAD	ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Conectividad de la red peatonal a las paradas de transporte				
		CALLES	Iluminación peatonal a lo largo de la calle				
		CRUCEROS	Iluminación peatonal a lo largo de la calle				
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos.				
GESTIÓN DE ACCESOS	ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Iluminación cerca y en paradas de transporte					
	CALLES	Visibilidad de todos los automovilistas					
	CRUCEROS	Visibilidad de peatones y automovilistas que cruzan o esperan					
	PARQUES, PLAZAS Y JARDINES	Banquetas, rampas, senderos.					
TRÁFICO	ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO	Visibilidad de peatones, pasajeros en espera, vehículos y autobuses					
	CALLES	Acceso de autos y diseño a lo largo de la vía					
	CRUCEROS	Acceso de autos junto a cruces					
	CALLES	Volumen y velocidad de tráfico; condiciones conflictivas					
SEÑALIZACIÓN	PRESENCIA Y UBICACIÓN	CRUCEROS	Piso, vertical, textura, color, sonido, braille.				
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES					
		ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO					
		ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO					
	CALIDAD, CONDICIONES Y OBSTRUCCIONES	CALLES					
		CRUCEROS					
		PARQUES, PLAZAS Y JARDINES					
		ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO					
DISEÑO: INFORMACIÓN PERCEPTIBLE	CALLES						
	CRUCEROS						
	PARQUES, PLAZAS Y JARDINES						
	ZONAS DE TRASPORTE PÚBLICO						

Fuente: elaboración propia con base en *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Promp List*. RSA, 2007.

A continuación se describe detalladamente cada uno de estos:

i. Instalaciones peatonales, es decir todos aquellos elementos constructivos del espacio público del que hacen uso los peatones como banquetas, pasos peatonales (pasos de cebra y puentes), rampas, pavimentos, jardineras, senderos, paradas de autobuses, botes de basura, casetas telefónicas, bancas, buzones y buffers. De estos elementos se evaluarán características de presencia y ubicación, diseño, calidad, condiciones y obstrucciones, continuidad y conectividad, iluminación y visibilidad.

ii. Tráfico, la cual entenderemos como aquella movilidad que no es peatonal como bicicletas, scooters, motos, automóviles, camiones o autobuses. Se evaluará la gestión de accesos, es decir el sistema de prácticas que permiten a los automovilistas entrar y salir de vialidades y construcciones, el tráfico, volumen, velocidad, movimientos y condiciones conflictivas que se derivan de la circulación de los sistemas motorizados.

iii. Señalización, es decir aquellas señales gráficas, auditivas y táctiles que le permiten al peatón y automovilistas ubicarse dentro de la estructura urbana, se evaluará su diseño, presencia y ubicación, tanto en piso, vertical, color, textura, sonido y braille.

Para tener claridad en cada uno de los elementos, definiremos de manera consistente cada uno de los elementos evaluados.

- Banquetas: instalaciones peatonales localizadas adyacentemente a la superficie de rodamiento, éstas pueden ser pavimentadas o sin pavimentar que cuenten con mantenimiento.
- Buffers: espacio lineal provisto entre la banqueta y la superficie de rodamiento, para ayudar a separar a los peatones de los vehículos motorizados.
- Conectividad: continuidad natural de la red que está libre de obstáculos o espacios vacíos.
- Continuidad: una continua y transitable superficie que es accesible a todos los usuarios, incluyendo aquellos con movilidad y visión limitada, promueve el uso de la red peatonal y ayuda a los peatones a mantenerse fuera de la superficie de rodamiento, donde puede tener conflicto con ciclistas y vehículos.
- Cruceos: intersecciones señalizadas y sin señales. Todas las intersecciones están consideradas como pasos peatonales, algunas pueden o no estar señalizadas, sin embargo esta consideración es implícita. Los cruceos a mitad de calle están señalizados y pueden tener elementos adicionales que los identifiquen como rampas o reductores de velocidad. Los cruces informales,

donde es obvio que los peatones crucen con regularidad pero la señalización, reductores de velocidad y rampas son inexistentes.

- Gestión de accesos: se refiere a si los accesos de automóviles se encuentran cercanos a los cruces peatonales, y el conflicto que existe ya que generalmente los conductores al entrar o salir están pendientes de otros vehículos no de los peatones.
- Iluminación: la cual mejora la visibilidad y crea un sentido de seguridad a los peatones. La iluminación deberá ser continua.
- Obstrucciones: elementos afectan a todos los automovilistas y peatones, particularmente aquellos con restricciones de movilidad o visión limitada, quienes requieren espacio adicional para circular por las banquetas. Existen dos tipos de obstrucciones básicas las temporales y permanentes; por lo cual cualquier obstrucción debe prevenir el uso de sillas de ruedas, scooters, o bastón, para circular.
- Señalización: señales verticales y horizontales que indican, orientan y dan seguridad al usuario.
- Tráfico: conflicto entre los peatones y otros modos de transporte al circular.
- Visibilidad: la perspectiva desde donde observan los peatones y usuarios de otros tipos de modos de transporte al circular.

La información para realizar la evaluación de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, se recopiló en las visitas de campo. Los resultados se analizaron y se obtuvo un diagnóstico, que posteriormente se corroboró con la participación ciudadana y que se muestra en el capítulo II.

1.5 Participación ciudadana para lograr la accesibilidad urbana.

Hablamos de participación ciudadana, como forma democrática y socialmente equitativa para la toma de decisiones, así como un requisito esencial y fundamental de los procesos de planeación (Rodríguez, 2008). La participación social consiste en la incorporación activa de los ciudadanos a un proyecto, y ésta no es una simple movilización de actores, sino la recapitulación sobre el conjunto de procesos que condicionan la vida social de un colectivo determinado, con el objetivo de acometer una eventual modificación de los mismos (Moreno & Espadas, 2009). Entendemos entonces la participación ciudadana como *“el proceso voluntario asumido conscientemente por un grupo de individuos y que adquiere un desarrollo sistemático en el tiempo y el espacio, con el fin de alcanzar objetivos de interés*

colectivo y cuya estrategia debe tener como instrumento fundamental a la organización” (FAO, 1988).

En la participación comunitaria las personas que habitan un territorio proponen iniciativas que satisfagan sus necesidades, intereses y valores comunes, colaboran en la realización de obras y prestación de servicios público, influyen y deben tomar decisiones en conjunto con los grupos de poder del territorio (CEPAL/SEGUIB, 2006). No obstante es necesario un proyecto que guíe la participación de los interesados, en el que la comunidad plasme un propósito y las acciones que van a realizar para lograrlo, determinar a los responsables, los recursos y el tiempo de ejecución (Cooperativa de Gestión Participativa, 2009).

En este sentido, la *gestión colaborativa y participativa* busca que la toma de decisiones sea consensada a través del diálogo y corresponsabilidad entre la comunidad, las autoridades gubernamentales municipales y los académicos. Se proponen los siguientes principios para la gestión colaborativa y participativa: 1) toda comunidad o grupo social tiene suficiente capacidad para definir sus problemas y necesidades, 2) toda comunidad o grupo social tiene potencialidades (saberes, recursos humanos e intelectuales, etcétera) para la decisión y ejecución, encaminadas a su propio desarrollo, 3) cualquier acción exógena que persiga el desarrollo de una comunidad o grupo social debe suscitar la activa y real participación de la comunidad en el proceso mismo, de lo contrario no puede ser garantía de éxito, 4) para impulsar la participación dinámica de la población es necesario introducir y organizar un proceso de confrontación crítica y constructiva de la comunidad (Durston & Miranda, 2002). Una de las organizaciones que ha desarrollado importantes estudios para abordar la participación ciudadana es el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamiento Humanos (UNCHS). A través de sus programas regionales e internacionales en las ciudades, ha sido parte del proceso de involucrar a un amplio rango de participantes, principalmente sectores excluidos, en la toma de decisiones urbanas con el objetivo de mejorar las condiciones de vida (UNCHS Habitat, 2001). En el proceso, se han producido resultados de largo alcance y se han desarrollado y practicado herramientas que dan soporte a la toma de dichas decisiones, como las plasmadas en *Tools to Support Participatory Urban Decision Making* del año 2001.

Según la UNCHS, el objetivo de elaborar dichas herramientas era mejorar el conocimiento y las capacidades de las municipalidades y aquellos que trabajan en el campo de la gobernanza³ en la instrumentación y ayuda para institucionalizar los enfoques de

³La gobernanza se considera buena y democrática en la medida en que las instituciones y procesos de cada país sean transparentes. La buena gobernanza promueve la equidad, la participación, el pluralismo, la transparencia, la responsabilidad

participación. En estas herramientas el tema principal es lograr la *ciudad inclusiva*, que define como *un lugar donde todos, independientemente de la riqueza, edad, raza o religión, pueden participar productivamente y positivamente en las oportunidades que ofrece la ciudad (Ibíd.)*.

Para el caso la colonia La Hacienda, se utilizó el instrumento anteriormente mencionado, *Tools to Support Participatory Urban Decision Making*, y se modificó para satisfacer a las necesidades del estudio. Ya que como menciona la UNCHS, algunas herramientas no son compatibles sino complementarias debido a las diversas demandas de los usuarios, sin embargo diferentes herramientas individualmente o combinadas guiarán a cada uno a encontrar lo que necesita (Ibíd.).

Con base en este instrumento, se elaboró una tabla donde se identifican los elementos que definirán la gestión participativa para mejorar las condiciones de accesibilidad en la colonia La Hacienda (ver tabla 1).

Tabla 1. Marco general de elementos para definir la gestión participativa en la colonia La Hacienda.

Fase de la participación social	Objetivos de la gestión participativa	Problemáticas	Actores	Actividades
Preparación y movilización de los actores clave	Incrementar la participación ciudadana	Poca comunicación entre las instituciones y la comunidad	Gobierno municipal	Asesoría Orientación
Priorización de los problemas y compromiso de los actores clave	Establecer compromisos Logar una mayor equidad social	Degradación de la accesibilidad urbana Segregación socio-espacial	Instituciones municipales descentralizadas Instituciones educativas	Participación y consulta Elaboración de estudios Búsqueda de recursos materiales y financieros
Formulación de las	Mejorar las condiciones de vida	Vulnerabilidad		

y el estado de derecho, de modo que sea efectivo, eficiente y duradero. Organización de las Naciones Unidas. <http://www.un.org/es/globalissues/governance/>

recomendaciones y propuestas	Incrementar la eficiencia institucional	Fragmentación del tejido social	Organizaciones sociales	
Seguimiento	Asignar recursos materiales y financieros	Degradación del medio ambiente	Comunidad	Ejecución de proyectos

Fuente: elaboración propia con base en Tools to Support Participatory Decision Making, UNCHS, 2001.

Como se observa en la tabla, existen diferentes fases en la gestión colaborativa y participativa, en cada una de ellas se plantean objetivos encaminados a resolver alguna problemática de la accesibilidad urbana, mismos que se lograrán través de las acciones de los actores involucrados. Con base en dichos elementos, elaboré un modelo de gestión colaborativa y participativa, que pretendo sea un referente de los procesos necesarios para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la Colonia La Hacienda, el cual se presenta en el apartado de las propuestas y recomendaciones.

Por todo esto, destaco la importancia de la colaboración y participación social dentro del proceso de mejorar la accesibilidad urbana. Para satisfacer las necesidades de la diversidad de la población de manera más equitativa, es necesario trabajar en conjunto con la comunidad permitiéndoles exponer sus opiniones y propuestas. Es decir, para lograr que una ciudad sea incluyente y donde se generen espacios públicos de calidad, es necesario el trabajo colaborativo y participativo entre el sector gubernamental y comunidad.

Capítulo II. Colonia La Hacienda, un lugar en proceso de deterioro

2.1 Colonia La Hacienda, ¿un lugar ideal para vivir?

La colonia La Hacienda se localiza en el sur oriente de la mancha urbana, a 20 minutos aproximadamente del centro de la ciudad de Puebla. Formó parte del crecimiento urbano que se inició en 1969, a partir de la construcción de la Ciudad Universitaria de la BUAP en el ejido San Baltazar Campeche. Este fue un hecho detonador, ya que al atraer población estudiantil, trajo consigo infraestructura, servicios y equipamiento urbano que aceleró el crecimiento urbano (Gaceta Tiempo Universitario, 1998) (ver mapa 1).

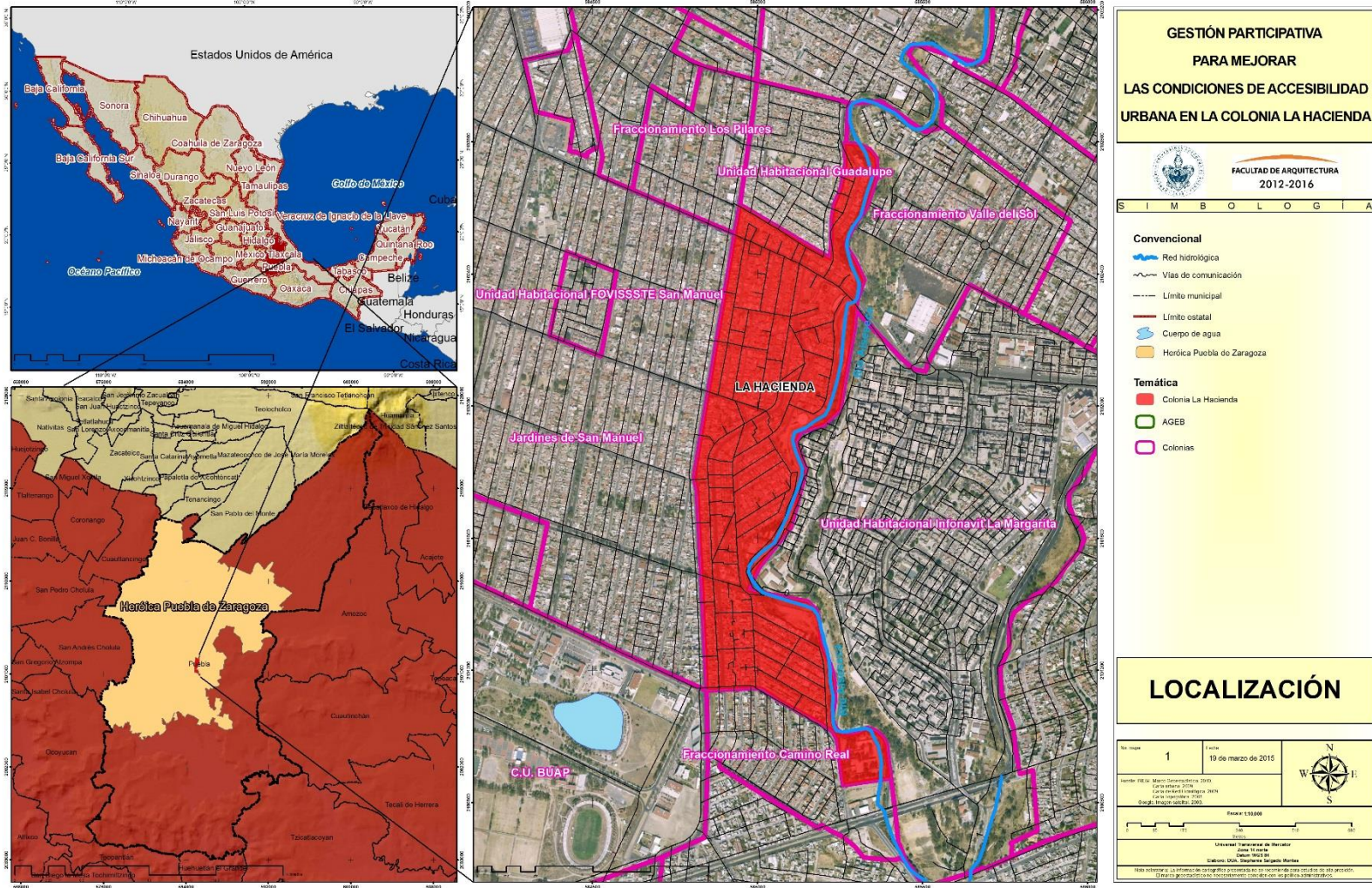
La Hacienda se encuentra rodeada de zonas habitacionales como San Manuel, Unidad Habitacional Guadalupe, Unidad Habitacional La Margarita y Camino Real. Está dividida en tres secciones y cuenta con una superficie de 0.53 km², alberga a una población total de 4 936 habitantes de los cuales 1 195 son adultos mayores (24.20%) y 194 (3.9%) discapacitados (INEGI, 2010). Son un sector social de clase media y de creencia principalmente católica (85.73%), cuya población económicamente activa es de 2 201 habitantes (44.64%) (*Ibíd.*). La comunidad aún conserva sus tradiciones, reuniéndose para celebrar fiestas patronales de la iglesia San José La Hacienda (ver ilustración 6).



Ilustración 6. Fiestas patronales de la iglesia San José La Hacienda. Salgado Montes, 2014.

Una de las características de la colonia es que se construyó en las orillas de la ribera del río Alseseca, el cual incrementó su caudal debido a la construcción de la represa que conduce dicho río a la colonia Tres Cerritos. A pesar de que tiene una caída de 15 metros, uno de los principales efectos del incremento del caudal, fue que produjo un embalse que con el tiempo se llenó de azolve, formando la parte baja de la colonia La Hacienda (Programa Municipal de Desarrollo Sustentable de Puebla, 2001).

Mapa 1. Localización.



Fuente: elaboración propia con base en información proporcionada por SIATL. INEGI, 2010.

El gobierno municipal afirma a través de sus planes y programas, que el Río Alseseca debe ser protegido, reconocido, y conservado debido a la existencia especies de flora y fauna endémicas (*Ibíd.*). Aunque éste ha sufrido pérdida de biodiversidad debido a la expansión de la mancha urbana, se ha registrado la presencia de importantes especies de flora y fauna en la ribera y los alrededores del río Alseseca (ver ilustraciones 7 y 8).



Ilustración 7. Ribera del río Alseseca en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 8. Registro de fauna silvestre, Cacomixtle (*bassariscus astutus*). Torres Flores. 2011.

Consideramos que la colonia La Hacienda es un lugar ideal para vivir dentro de la ciudad de Puebla, ya que es un sitio potencial para desarrollo urbano. La topografía accidentada, cuerpos de agua, flora y fauna silvestre, sirven como barreras contra la contaminación visual y auditiva, brindando confort. Su emplazamiento, que corresponde a los parámetros

de diseño de su época, formado por una estructura urbana abierta permite la movilidad peatonal, cíclica y motorizada. Cuenta también con espacios, equipamientos y servicios públicos básicos.

Por otro lado el tamaño de los lotes ha permitido la modificación de las viviendas. Algunas se ampliaron para satisfacer las necesidades de las familias y/o fueron adaptadas para comercio de barrio, ayudando a la economía de los habitantes. Además el hecho de que cierta población ha vivido en el lugar por décadas, ha contribuido a que los colonos se conozcan desde hace muchos años.

Para detallar dichas condiciones, a continuación se describen los elementos anteriormente mencionados.

2.1.1 La traza urbana

La traza urbana de la colonia La Hacienda es irregular y responde a la topografía del terreno, con pronunciadas pendientes, que permiten el escurrimiento de agua al río Alseseca (ver mapa 2).

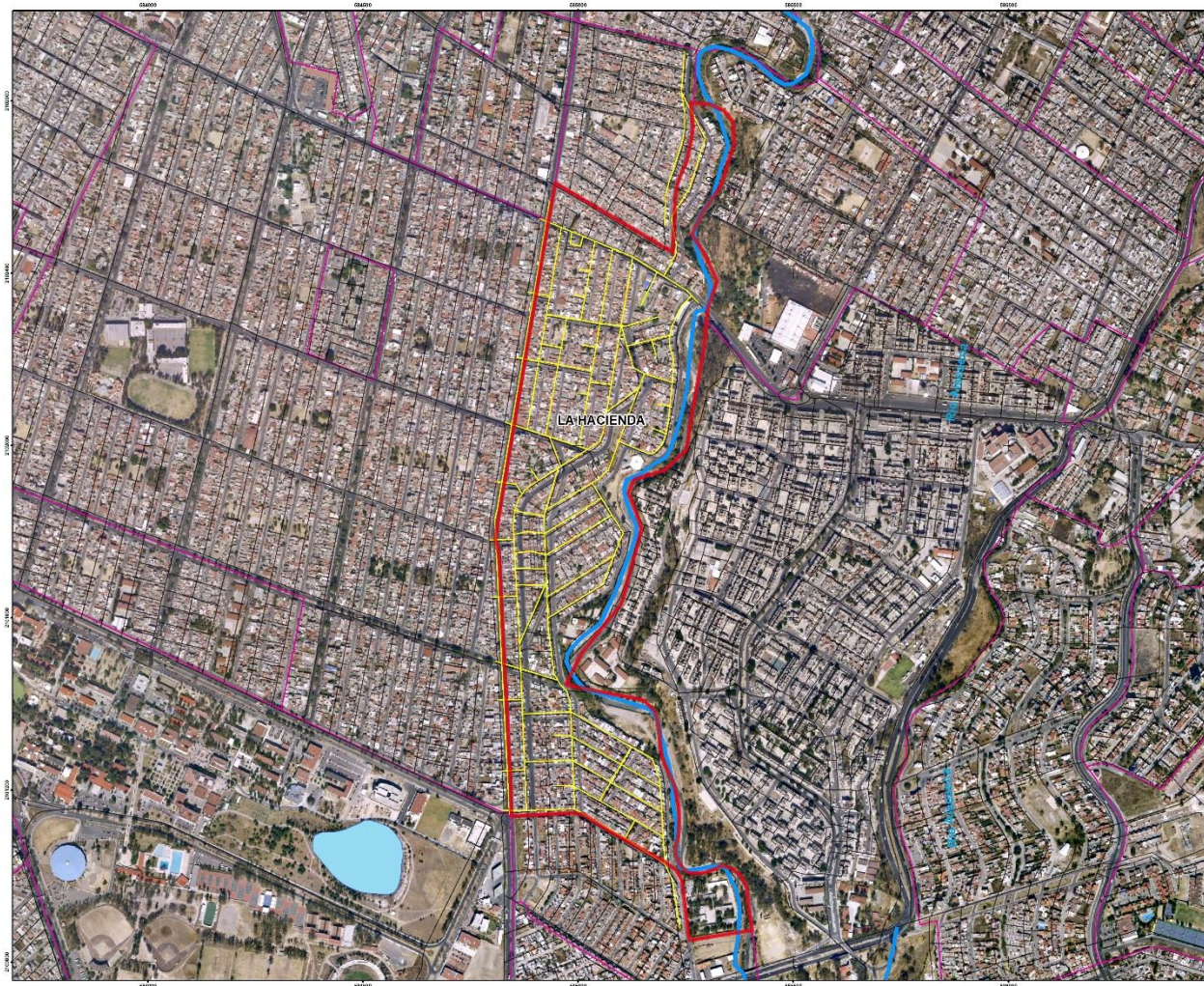
Las vialidades primarias cuentan con 4 carriles y espacio para estacionamiento, las secundarias con dos carriles y espacio para estacionamiento, las vialidades terciarias con un carril de doble sentido y espacio para estacionamiento (Bazant, 2013) (ver mapa 3).

Para acceder a la colonia La Hacienda, tenemos las vialidades principales avenida 24 sur, Circuito Juan Pablo II, Boulevard Circunvalación, avenida Las Torres y avenida San Claudio, por las cuales se puede circular caminando, en bicicleta, automóvil o transporte público. Dichas vialidades cuentan con una buena conectividad gracias a los amplios crueros y a las pocas privadas existentes (ver ilustración 9) (ver mapa 4).



Ilustración 9. Cruero vial de avenida San Claudio y 24 sur. Salgado Montes, 2015.

Mapa 2. Traza urbana la colonia La Hacienda.



**GESTIÓN PARTICIPATIVA
PARA MEJORAR
LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD
URBANA EN LA COLONIA LA HACIENDA**


**FACULTAD DE ARQUITECTURA
2012-2016**

S I M B O L O G I A

Convencional

-  Red hidrológica
-  Vías de comunicación
-  Límite municipal
-  Límite estatal
-  Cuerpo de agua

Temática

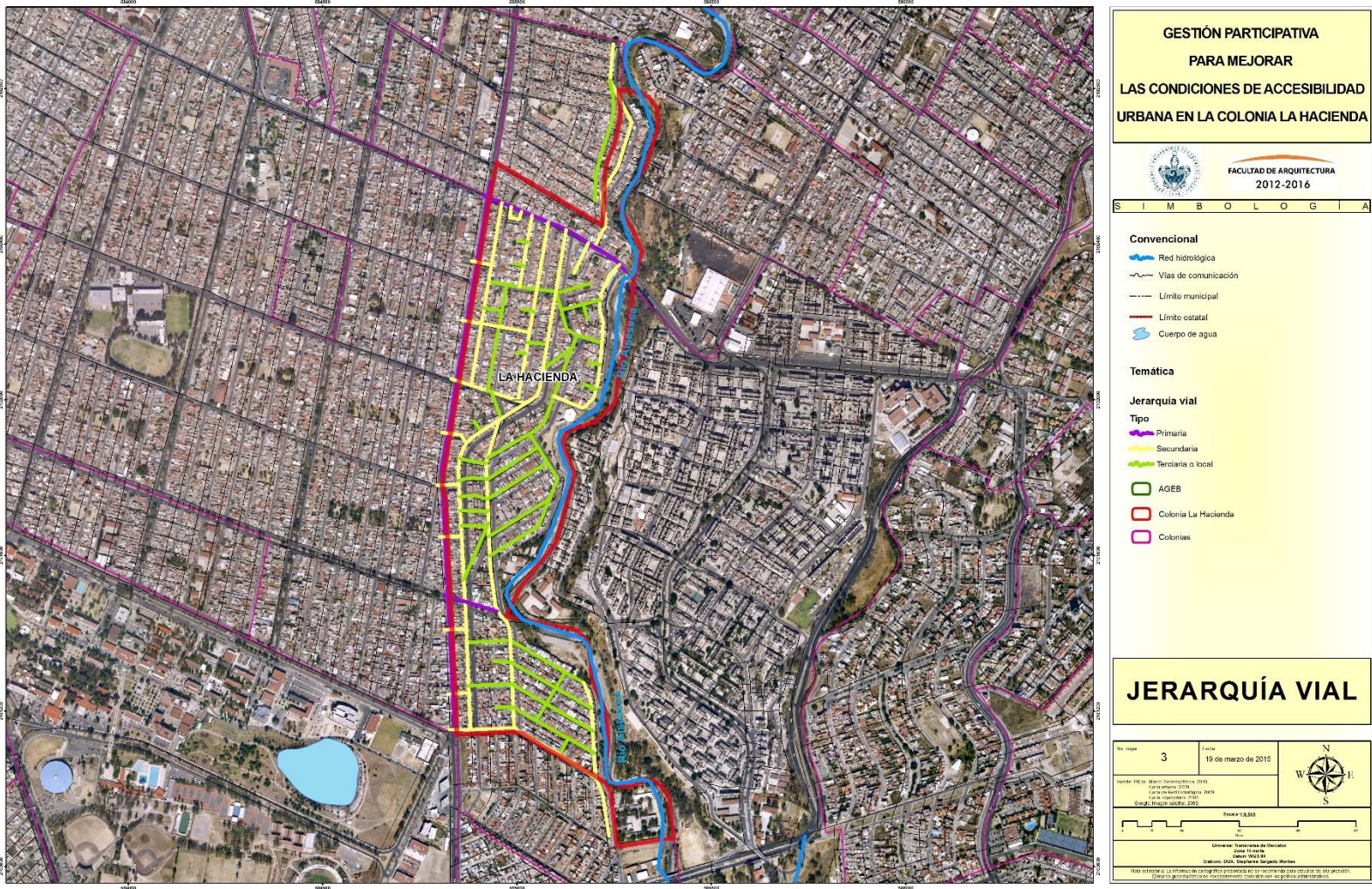
-  Traza urbana del fraccionamiento La Hacienda
-  AGEB
-  Colonia La Hacienda
-  Colonias

TRAZA URBANA

Escala: 2	Fecha: 19 de marzo de 2010
	
Fuente: PEA de March (revisión) 2005 Cartografía: 2010 Cartografía: 2010 Datos: 1995 Datos: 1995	
Escala 1:8,000 	
Universidad Veracruzana de Veracruz Calle 17 y 18 Cód. Postal 91010 E-mail: UVR@veracruz.gob.mx	
Esta información, la información cartográfica presentada en el presente mapa cartográfico es una síntesis. El usuario garantiza que los datos presentados en el presente mapa cartográfico son los que se encuentran en el momento de su elaboración.	

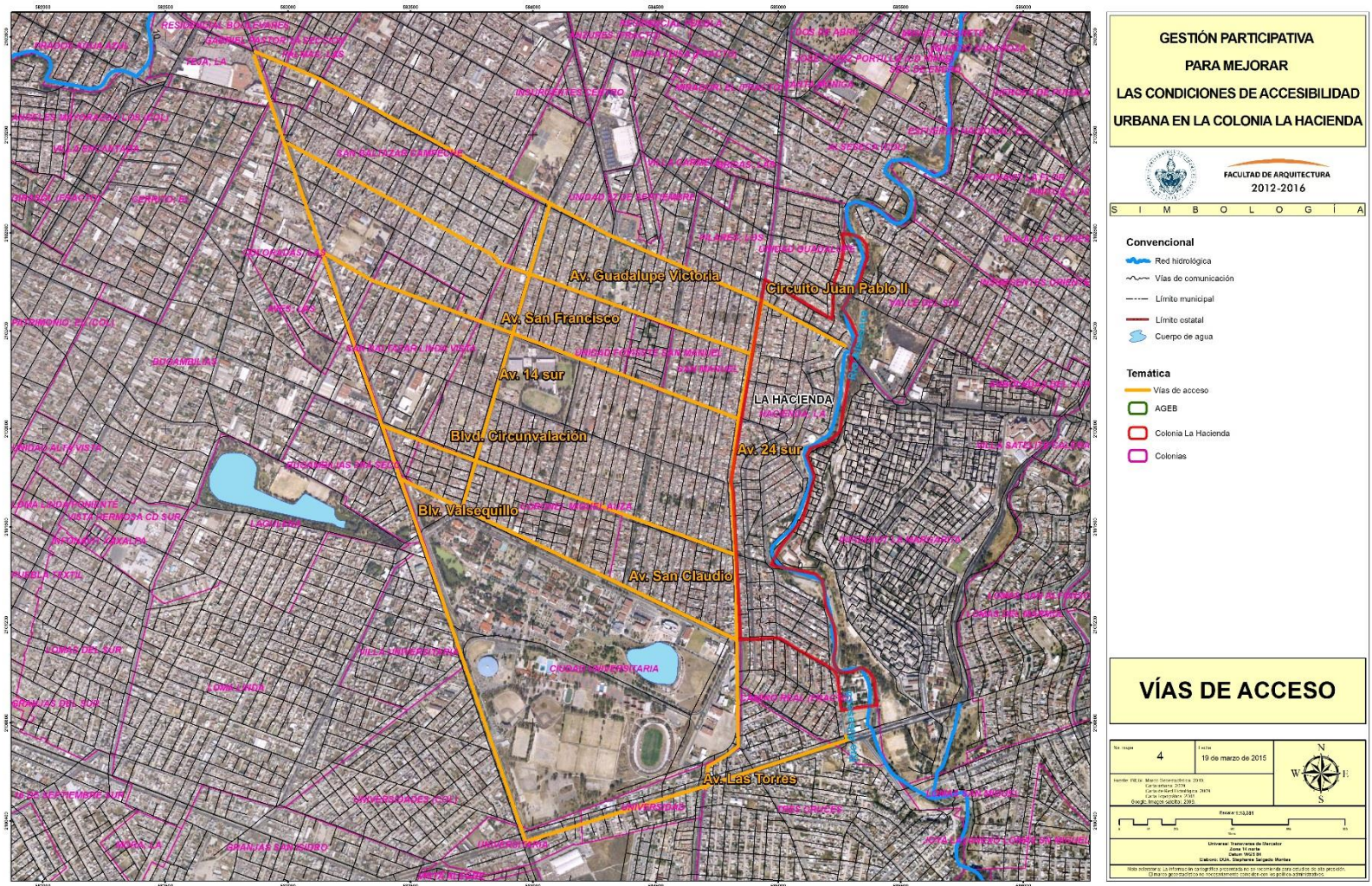
Fuente: elaboración propia

Mapa 3. Jerarquía vial.



Fuente: elaboración propia con base el Manual de Diseño Urbano, Jan Bazant. 2013.

Mapa 4. Vías de acceso.



Fuente: elaboración propia.

2.1.2 El equipamiento y mobiliario urbano

Dentro del radio de proximidad de 1000 metros, que mencionamos en el primer capítulo, se localizan equipamientos públicos que brindan servicio a colonia La Hacienda como la clínica 57 IMSS, hospital general ISSSTE, Wal-Mart, Bodega Aurrerá, CU BUAP, preparatoria Benito Juárez, preparatoria Enrique Cabrera Barroso, Instituto Oriente e Instituto Alejandría, el parque ecológico Revolución Mexicana, la iglesia María Reyna, la iglesia Nuestra Señora de Guadalupe y la iglesia Camino Real, así como numerosos comercios de barrio (ver mapa 5).

Así mismo en el interior encontramos a la estancia y pre-kínder Children World, el jardín de niños Silvestre A.C., la primaria Hacienda de Guelatao, secundaria número 3 Gobernador Merino Fernández; parques y jardines; comercios de barrio y la iglesia San José La Hacienda (ver ilustraciones 10, 11 y 12) (ver mapa 6).



Ilustración 10. Secundaria Gobernador Merino Fernández. Flores Ramírez, 2015.

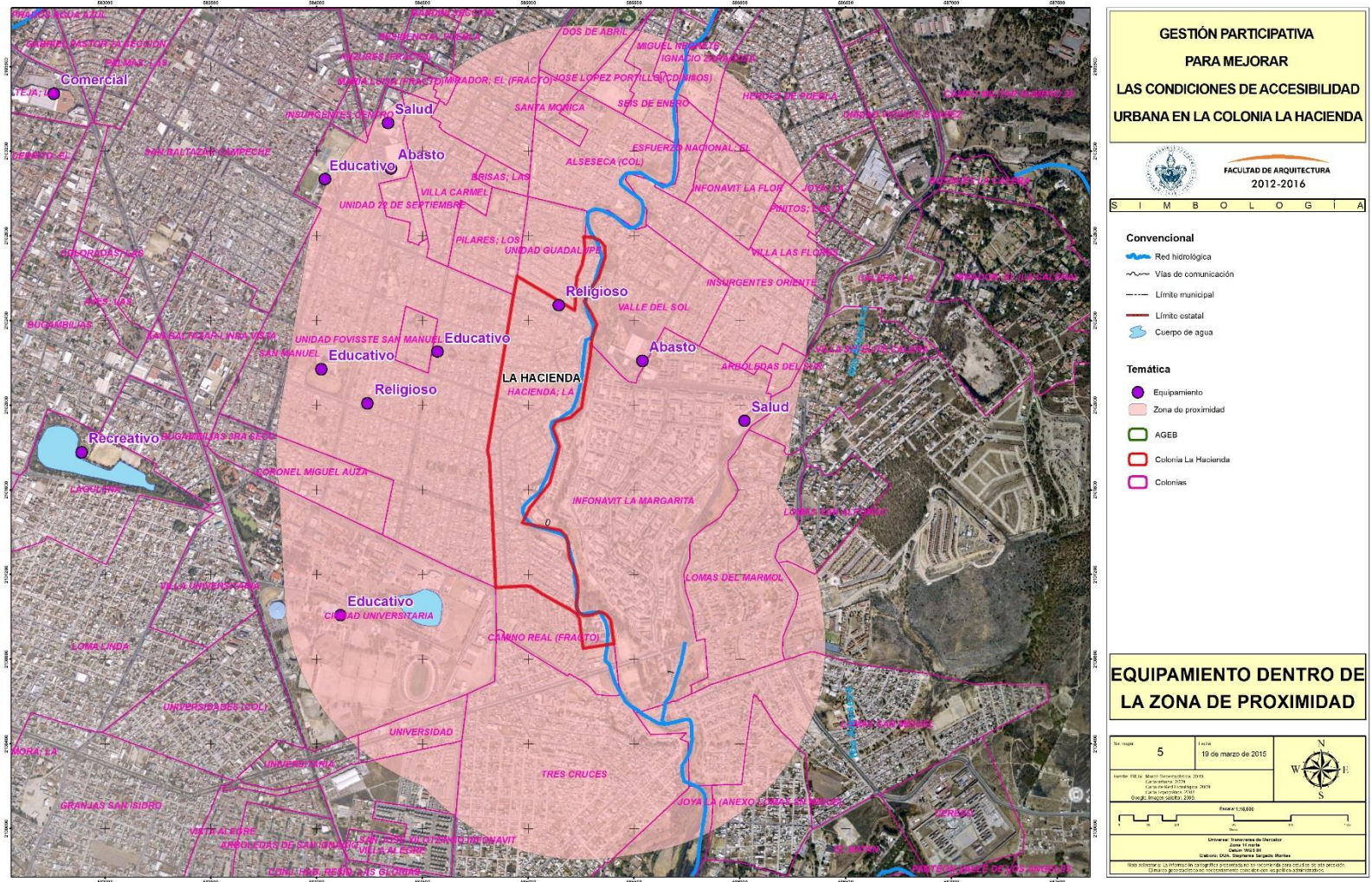


Ilustración 11. Comercio de barrio en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2013.



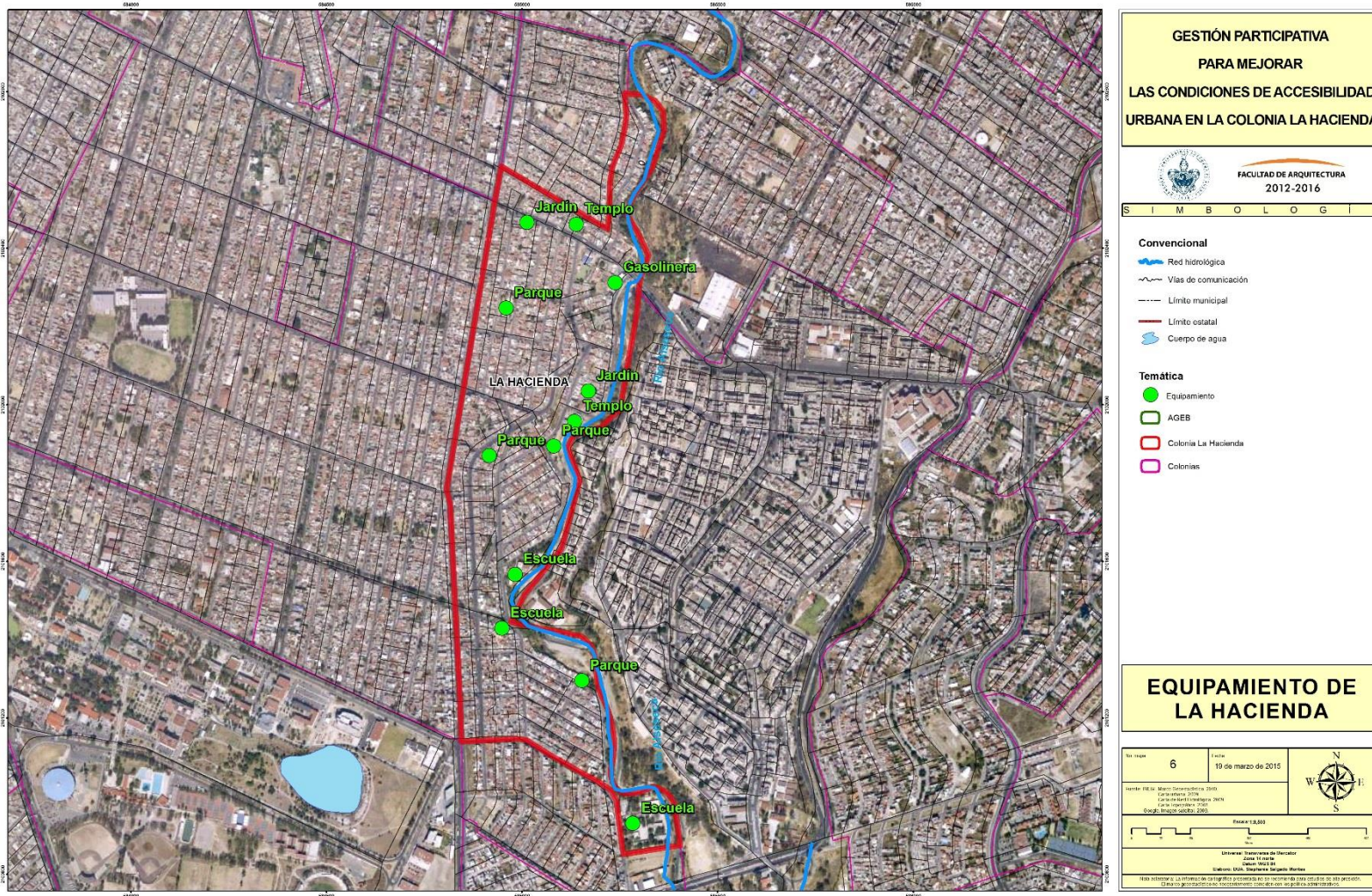
Ilustración 12. Iglesia San José La Hacienda. Salgado Montes, 2013.

Mapa 5. Equipamiento dentro de la zona de proximidad



Fuente: elaboración propia con base en Vieillessement et enjeux d'aménagement, Negron-Poblete & Seguin. Québec, 2012

Mapa 6. Equipamiento en la colonia La Hacienda.



Fuente: elaboración propia

Con respecto al mobiliario urbano, la colonia La Hacienda cuenta con casetas telefónicas, algunos botes de basura, jardineras, las luminarias y algunas bancas de los parques son las que se podríamos considerar que se encuentran en mejores condiciones (ver ilustración 13).



Ilustración 13. Luminarias. Salgado Montes, 2015.

2.1.3 Los servicios públicos básicos

La colonia La Hacienda cuenta con servicios públicos básicos como son luz eléctrica, red de gas natural, red telefónica, red de drenaje y alcantarillado, agua potable, recolección de basura, correos, pavimentación y transporte público. Con respecto a este último, existen gran cantidad de unidades que transitan por la periferia de la colonia como son la ruta 10, Rápidos de San Antonio, Boulevard, ruta 22, Cree Madero, ruta 5, ruta 44 y ruta 2000. El costo del transporte es de seis pesos general, tres pesos a adultos mayores y sin costo para discapacitados.

2.1.4 La señalización

En los últimos años, se le ha dado mantenimiento a la señalización en algunas las vialidades, principalmente en las primarias. Se observa la colocación de algunos pasos de cebra, semáforos, señales preventivas, regulativas e informativas (ver ilustración 14).



Ilustración 14. Paso peatonal en la av. San Francisco y 24 sur. Salgado Montes, 2013.

2.2 Las condiciones de accesibilidad urbana, obstáculo para los habitantes

A pesar de los elementos positivos antes mencionados, el deterioro y las modificaciones de la estructura urbana, han mermado las condiciones de accesibilidad urbana. Ejemplo de ello es la falta de mobiliario urbano y su mantenimiento, la falta de señalización y su mantenimiento, la falta de infraestructura y su mantenimiento, y falta de transporte público que brinde servicio dentro la colonia y su mantenimiento (por mencionar algunos). Una de las principales causas de dicho estado de deterioro, es la indiferencia de las autoridades gubernamentales y la falta de organización de la comunidad. Como resultado, encontramos un asentamiento urbano en proceso de deterioro y con zonas de riesgo y acentuada segregación socio-espacial.

A continuación describimos detalladamente la problemática de la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.

2.2.1 Una estructura peatonal incompleta

En el caso particular de la estructura peatonal, encontramos que las amplias vialidades están diseñadas para dar prioridad al vehículo, ya que la mayoría carece de semáforos peatonales, pasos de cebra y reductores de velocidad.

Por otro lado, las banquetas son angostas, algunas con medidas por debajo de las recomendadas (1.50 metros), y sin pasos para discapacitados. Algunos pasos y accesos cuentan con fuertes pendientes y escalones imposibles de circular por personas discapacitadas (ver ilustración 15). Además la mayoría de éstas se encuentran en malas

condiciones, sin conectividad y obstruidas por las modificaciones de los accesos a las viviendas, material de construcción o de derrumbes de taludes, vegetación, basura, mobiliario e infraestructura urbana (ver ilustración 16, 17 y 18) (ver mapa 7).



Ilustración 15. Escalones en los pasos peatonales. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 16. Banquetas angostas. Salgado Montes, 2014.

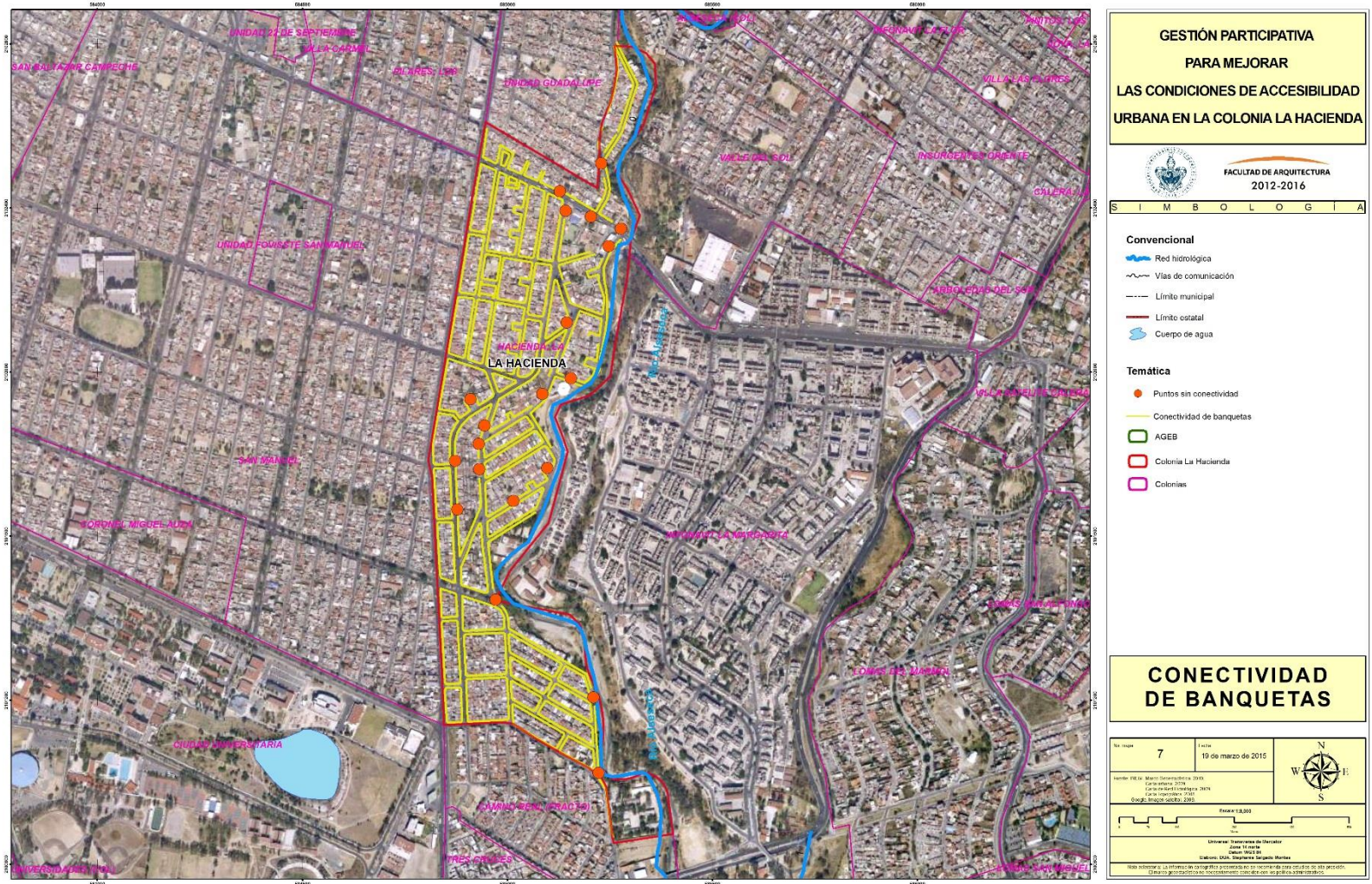


Ilustración 17. Banquetas obstruidas por infraestructura. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 18. Modificación a las banquetas por los accesos a viviendas particulares. Salgado Montes, 2013.

Mapa 7. Conectividad de las banquetas.



Fuente: elaboración propia

2.2.2 Deterioro del mobiliario urbano y pavimentos

A pesar de que la colonia La Hacienda cuenta mobiliario urbano, este es insuficiente y deficiente. Se observa que existe solo una parada de autobús, ubicada en la intersección de la avenida San Francisco y 24 sur, y ésta obstruye el paso a los peatones debido a su mala ubicación (ver ilustración 19).



Ilustración 19. Única parada de autobús en la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2014.

Algunas casetas telefónicas, bancas, jardineras, botes de basura (insuficientes) y los juegos tubulares de algunos parques y jardines, se encuentran rotos, sucios y además están mal localizados y abandonados (ver ilustración 20 y 21). Los botes de basura, luminarias y postes principalmente, obstruyen el paso peatonal (ver ilustración 22).



Ilustración 20. Jardineras y bancas rotas. Salgado Montes, 2014.



Ilustración 21. Juegos tubulares mal localizados y abandonados. Salgado Montes, 2015.



Ilustración 22. Obstrucción de pasos peatonales. Salgado Montes, 2013.

Con respecto a los pavimentos, se encuentran en malas condiciones y sin mantenimiento principalmente en calles terciarias, ocasionando baches en época de lluvias (ver imagen 23). Algunos vecinos han tenido que tapar los baches con piedras o arena para evitar que las personas o los automóviles caigan en ellos (ver ilustración 24).



Ilustración 23. Baches. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 24. Vecinos tapando baches. Salgado Montes, 2014.

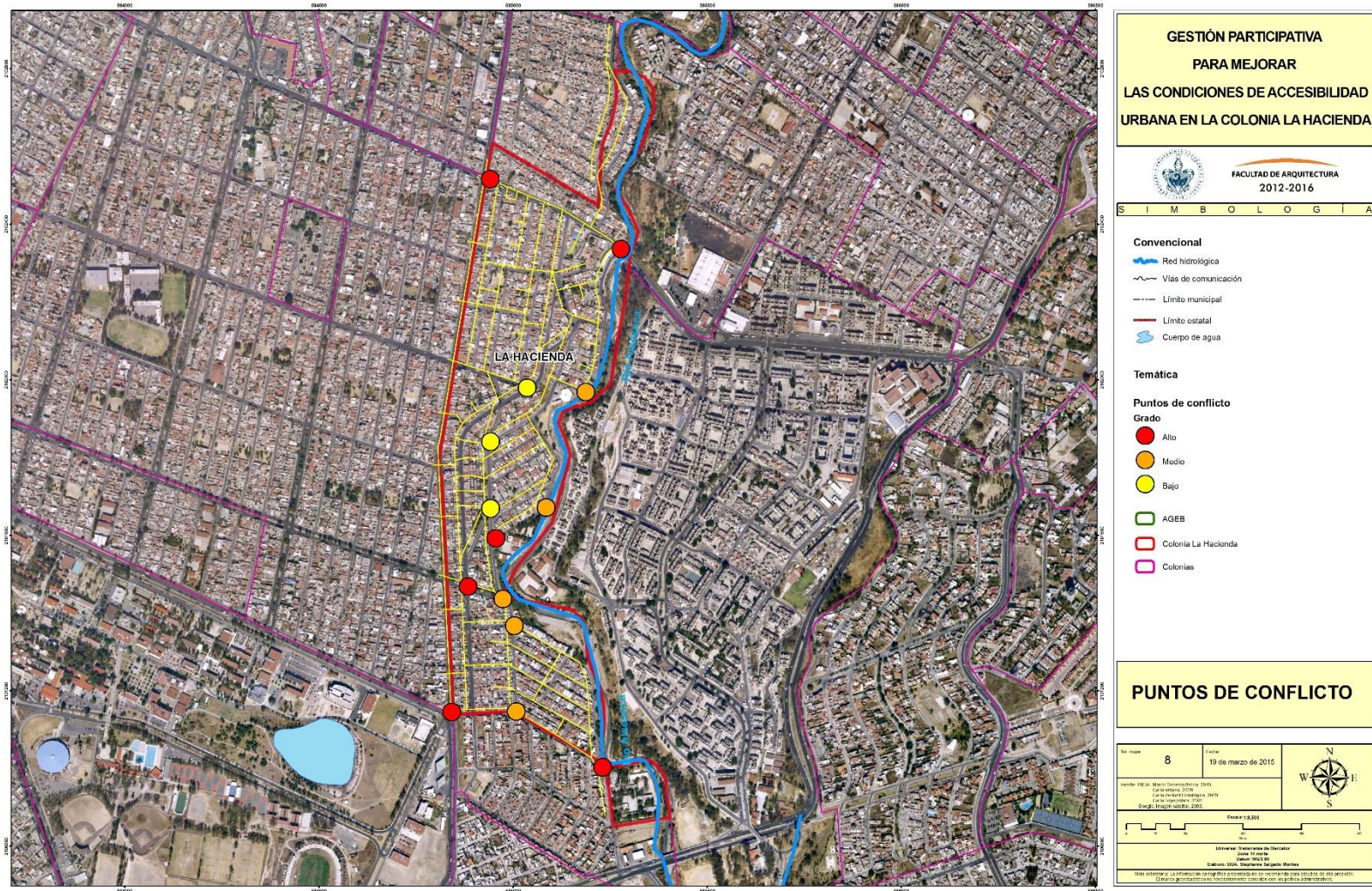
2.2.3 Señalización incompleta

La falta de señalización visual, auditiva, texturizada y braille en la colonia ocasiona desorientación, accidentes peatonales, de ciclistas y automovilísticos. Algunas calles cuentan con señalamiento de piso que marcan la dirección de circulación, pero no los pasos peatonales y de ciclistas. A pesar de que dentro la colonia los automovilistas no circulan a altas velocidades, el problema tiene lugar principalmente en los cruces y las intersecciones con las vialidades primarias, donde los conductores tienden a aumentar las velocidades (ver ilustración 25). La inexistencia de banderolas que indiquen reducir velocidad o hacer alto total ha provocado accidentes en estos puntos que clasificamos como de sitios de mayor conflicto (ver mapa 8). En fechas recientes se ha implementado nueva señalización principalmente en pavimentos de las calles primarias, sin embargo esta ha sido deficiente e insuficiente.



Ilustración 25. Insuficiente señalización para los diferentes usuarios. Salgado Montes, 2013.

Mapa 8. Sitios de conflicto.



Fuente: elaboración propia.

2.2.4 Contaminación ambiental

A pesar de que la colonia cuenta con servicio de recolección de basura por parte del Servicio de Limpia del ayuntamiento municipal, los colonos no son totalmente responsables de sus desechos. Se observa que algunos vecinos tiran bolsas de basura al río Alseseca aseverando su contaminación, o las sacan a destiempo de la recolecta ocasionando que los perros las rompan y la basura se quede días en las calles (ver ilustración 26).



Ilustración 26. Contaminación ambiental por parte de los colonos. Salgado Montes, 2015.

Así mismo, encontramos fauna nociva y mascotas que los vecinos dejan sin supervisión, que agreden a las personas y/o defecan en la vía pública. Más aún, los vecinos dejan comida sobrante en la calle por días para alimentar a los animales. A pesar de que se les ha solicitado por otros colonos evitar estas prácticas, las personas hacen caso omiso. También encontramos, que el crecimiento de vegetación principalmente en los parques y en la ribera del río no es atendido regularmente por el ayuntamiento municipal ni por la mayoría de los colonos.

2.2.5 Las zonas de riesgo

Como mencionamos al inicio de este capítulo, una de las principales características de la colonia La Hacienda es que se encuentra localizado en las orillas de un importante escurrimiento de agua, el río Alseseca (ver ilustración 27). Dicho escurrimiento tiene origen en las barrancas La Pila y Tlaloxtlol, se alimenta del flujo pluvial que desciende del volcán Malinche y descarga en la presa de Valsequillo. El crecimiento urbano el centro de la zona urbana de la ciudad Puebla, propició la construcción del boulevard 5 de mayo, para ello se entubó el río San Francisco, lo cual redujo la capacidad de conducción de agua proveniente del volcán. Además se instalaron los canales de desvío Resurrección y Aparicio, para reducir el volumen de flujo pluvial y se direccionó al río Atoyac y Alseseca, incrementándolo en dichos causes (Programa Municipal de Desarrollo Sustentable de Puebla, 2001).

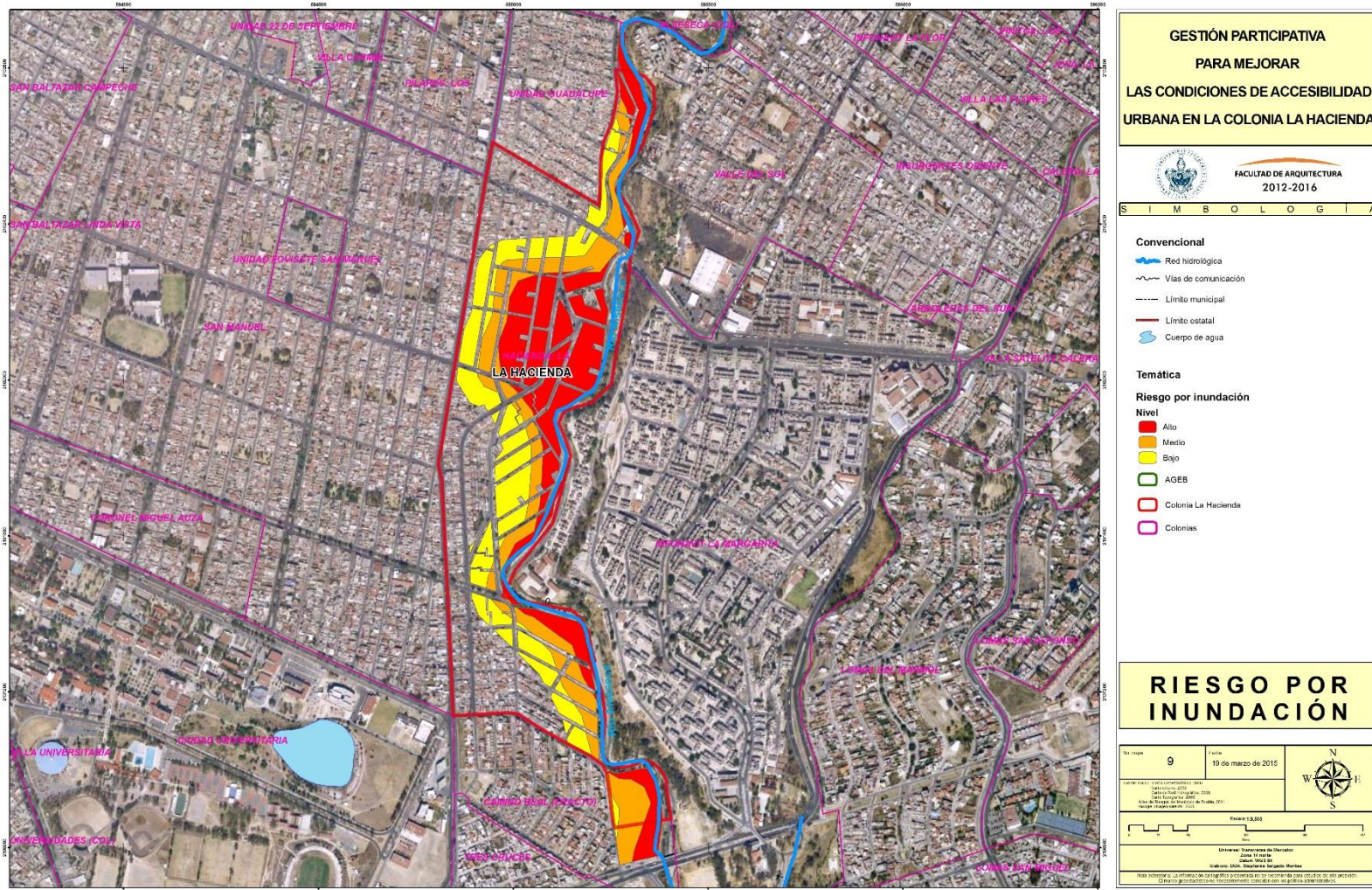


Ilustración 27. Río Alseseca. Castillo Arrijoja, 2014.

Las autoridades de protección civil han clasificado a la colonia La Hacienda, como zona de riesgo severa, debido a las inundaciones que se han registrado, las más fuertes con fechas del 22 de julio de 1996 y 15 de junio de 2003, y el peligro de deslave y derrumbe (Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla, 2011) (ver mapa 9).

En la intersección del Circuito Juan Pablo II y la calle Corralejo, desmontaron la cobertura vegetal y revistieron de concreto el río Alseseca, disminuyendo el cauce del río y acelerando la velocidad a la que corre el agua, incrementando el riesgo por desbordamiento en las zonas más bajas la colonia La Hacienda. La alarma de inundación localizada en la esquina de la calle Hacienda de Coayuca y Hacienda la Capilla es una de las que no funcionan, por lo que una parte de la población no recibe aviso preventivo para evacuación.

Mapa 9. Mapa de zona en riesgo severo en la colonia La Hacienda.



Fuente: elaboración propia con base en el Atlas de Riesgos del Municipio de Puebla, 2011.

Dicho lo anterior, las afectaciones a las viviendas, equipamientos e infraestructura son las ubicadas en la calle Hacienda La Herradura, Hacienda de Corralejo, Hacienda de la Capilla y la calle Hacienda de Coayuca. Ejemplo de ello es el caso de la primaria Hacienda de Guelatao con salones de la planta baja inundados, las clases suspendidas, docentes, alumnos y padres de familia encargados limpiar la escuela (e-consulta, 2011).

Recientemente la colocación de colectores pluviales ha ocasionado también afectaciones por el mal manejo del material de construcción. El cual fue depositado sobre la carpeta asfáltica, banquetas y pasos peatonales, causando además de accidentes peatonales y daño a la infraestructura, inundación en las calles en épocas de lluvia debido a que dicho material es arrastrado obstruyendo el alcantarillado y drenaje.

Encontramos además, viviendas y banquetas construidas sobre y a pie de taludes desprotegidos, que en caso de fuertes lluvias o terremoto (el cual no se descarta debido a que la colonia se encuentra en una zona B sismicidad y dentro los radios de afectación de un volcán altamente peligroso), representan un alto nivel de vulnerabilidad de la población (CENAPRED, 2001).

2.3 Evaluación de accesibilidad urbana

Los elementos que determinan las condiciones de accesibilidad en la colonia La Hacienda, fueron sometidos a una evaluación a través del *Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias*, descrito en el capítulo I. Lo anterior para tener mayor certeza en cuales son los elementos que no están funcionando de manera correcta y en qué lugares específicamente. Para ello, hemos definido cuatro condiciones: bueno, regular, malo y nulo.

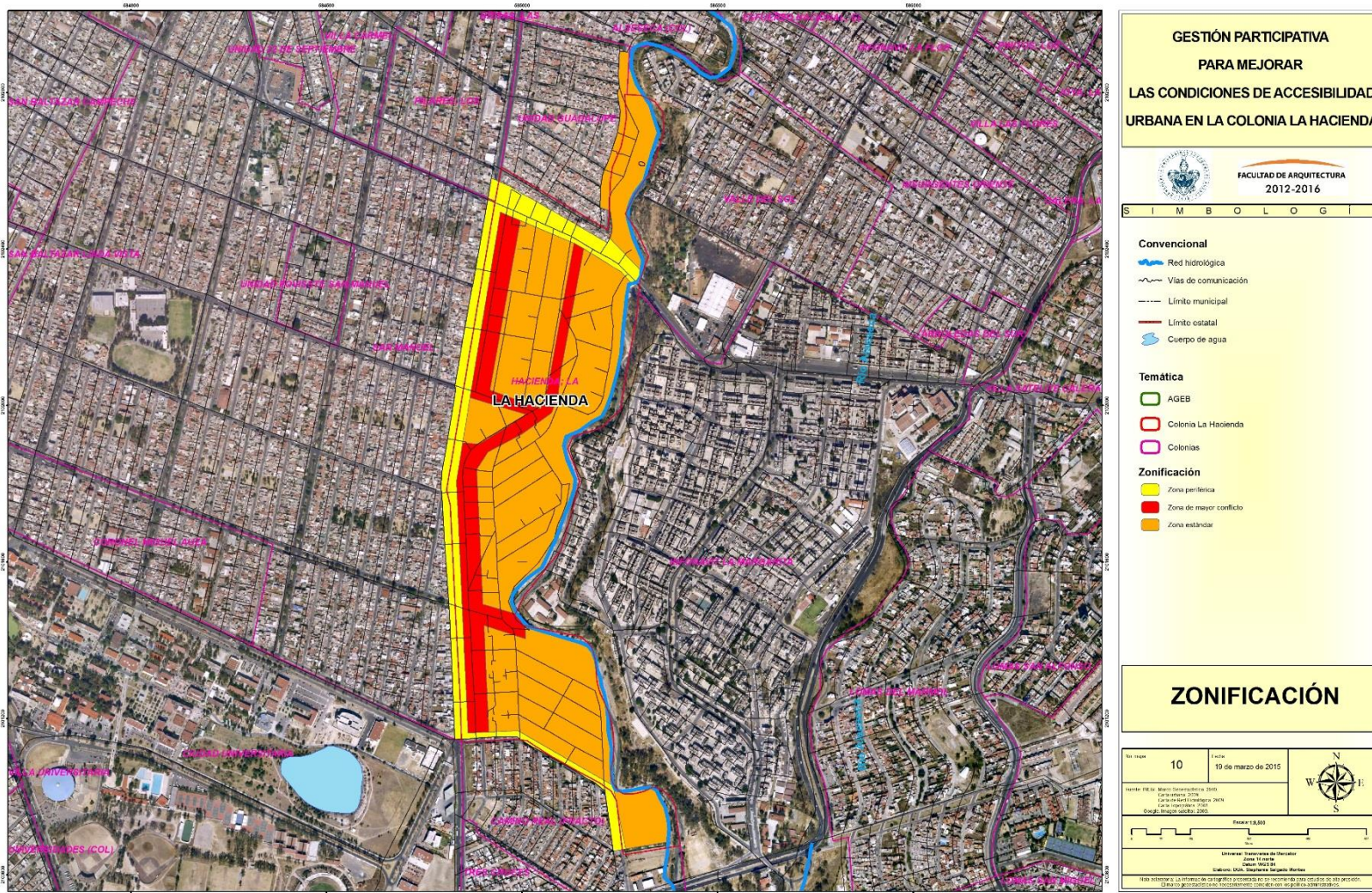
- **Bueno:** elementos que cuentan con todas las condiciones para su correcto uso.
- **Regular:** elementos que cuentan con la mayoría de las condiciones para su correcto uso.
- **Mala:** elementos que cuentan con el mínimo de condiciones para su correcto uso.
- **Nulo:** elementos que no cuentan las mínimas condiciones para su correcto uso.

2.3.1 Zonas de evaluación

La totalidad del asentamiento será sometido a evaluación de la accesibilidad urbana, no obstante las características la colonia son heterogéneas, por ello se dividió por zonas que comparten algunos elementos (ver mapa 10). A continuación se describe cada zona:

- Zona periférica: delimitada por las calles principales que rodean la colonia. En dicha zona se observa una menor degradación de la accesibilidad urbana.
- Zona de mayor conflicto: delimitada, principalmente por calles secundarias y sitios públicos (iglesia, escuelas, parques, plazas y jardines). En dicha zona se observa mayor conflicto vehicular y un incremento en la degradación de la accesibilidad urbana.
- Zona estándar: delimitada principalmente por calles terciarias. En dicha zona se observa la mayor degradación de la accesibilidad urbana, principalmente para los peatones.

Mapa 10. Zonificación la colonia La Hacienda.



Fuente: elaboración propia

Zona periférica

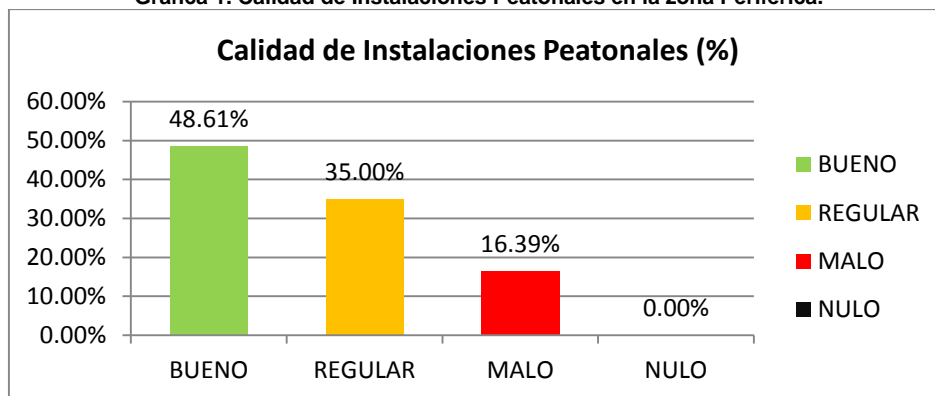
En las visitas de campo, se evaluaron cada uno de los elementos mencionados, y se obtuvieron los resultados por zonas. Iniciamos la descripción de la evaluación de accesibilidad urbana en la zona periférica. A continuación se detallan los datos obtenidos. Las condiciones de las instalaciones peatonales presentan buena calidad con el 48.61%, mala con 35%, regular con 16.39% y nula con 0%. Las condiciones de tráfico vehicular presentan el 100% de buena calidad. La señalización presenta buena calidad con el 16.67%, regular con 50%, mala con 0% y nula con 33.33% (ver gráficas).

Esta zona se caracteriza contar con elementos que permiten la circulación de transporte público, vehicular, ciclable y peatonal, para acceder a equipamientos importantes como la BUAP, el IMSS y Bodega Aurrerá. A continuación se detallan los datos obtenidos.

Pasos peatonales

Consideramos que las instalaciones para circulación peatonal son buenas al contar con banquetas, y pasos peatonales en los cruces de alto flujo vehicular. Sin embargo, existe déficit de pasos peatonales y paradas de autobuses en las calles perpendiculares a las vialidades primarias, que utilizan los habitantes para ingresar y salir de la colonia. Además, existen insuficientes elementos para la circulación personas con discapacidad, como rampas, banquetas libres de obstáculos y guías para invidentes.

Gráfica 1. Calidad de Instalaciones Peonales en la zona Periférica.



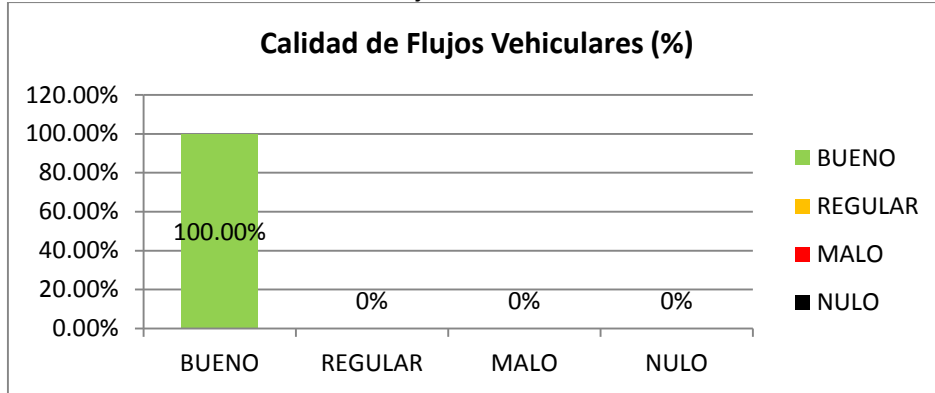
Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Flujo vehicular

La accesibilidad de vehículos motorizados es buena, al contar con las condiciones como pavimentos en correcto estado, amplios carriles, pocos reductores de velocidad y nulas

restricciones para ingresar a la colonia. No obstante, esta condición permite altas velocidades y aumenta el riesgo de accidentes.

Gráfica 2. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona Periférica.

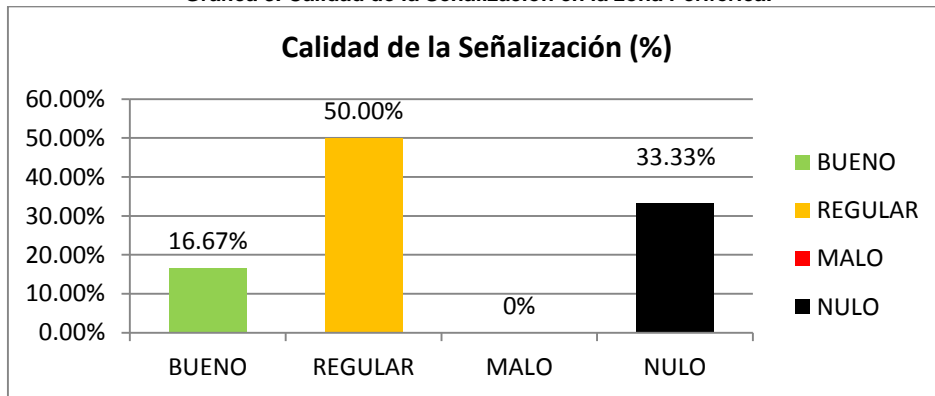


Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Señalización

La señalización en esta zona se compone de semáforos en cada intersección vial y señales informativas reflejantes y visibles a gran distancia, tanto de piso como verticales. Sin embargo no todas las calles cuentan con señalización de los pasos peatonales y no existe señalización de tipo auditiva, de textura y braille, para la diversidad de usuarios. Además es inexistente la señalización para otros medios de transporte como las bicicletas.

Gráfica 3. Calidad de la Señalización en la zona Periférica.



Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Zona de mayor conflicto.

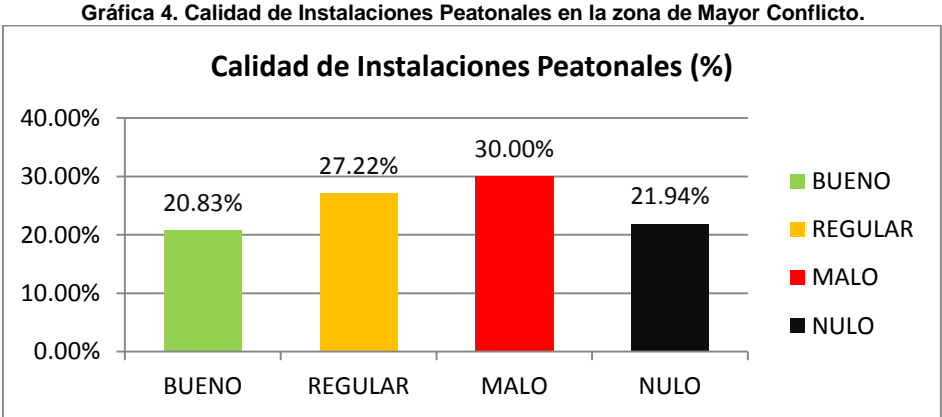
En esta zona se observa que las instalaciones peatonales presentan buenas condiciones con 20.83%, regular con 27.22%, malas condiciones con 30% y nulas condiciones con el

21.95%. Las condiciones de tráfico vehicular presentan el 87.50% de buena calidad, regular con 0%, mala con 0% y nula con 12.50% (ver gráfica). La señalización presenta buena calidad 0%, regular con 41.67%, mala con 8.33% y nula con 50% (ver gráficas).

Esta zona se caracteriza por el alto número de accidentes vehiculares, principalmente en las intercesiones viales. De lunes a viernes, a las 8 am y 2pm respectivamente, se presenta un importante flujo de adultos y niños que se dirigen a las diferentes escuelas. Existe conflicto debido a la poca regulación vehicular y a la falta de infraestructura y señalización para uso peatonal y ciclista. A continuación se detallan los datos obtenidos.

Instalaciones peatonales

La mayoría de las banquetas en esta zona son estrechas y obstaculizadas con los accesos a las viviendas, mobiliario urbano, escalones, vegetación y basura. Además, debido a las fuertes pendientes y falta de texturas en la infraestructura, las personas han tenido accidentes, principalmente por tropiezos y resbalones.

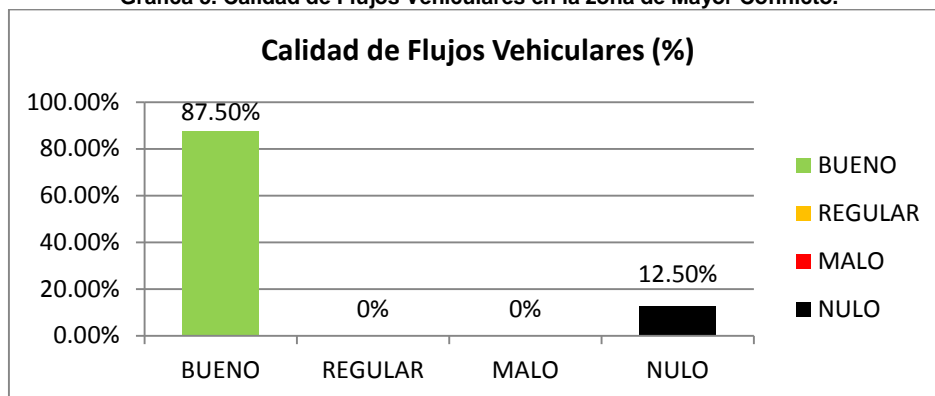


Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Flujos vehiculares

Las condiciones de infraestructura para los vehículos son buenas, sin embargo algunos pavimentos de encuentran en estado de deterioro. El porcentaje que representa las condiciones nulas no se refiere a la inexistencia de dichos elementos, sino a que a diferencia de hace algunos años, actualmente el transporte público no tiene acceso al interior la colonia La Hacienda.

Gráfica 5. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona de Mayor Conflicto.

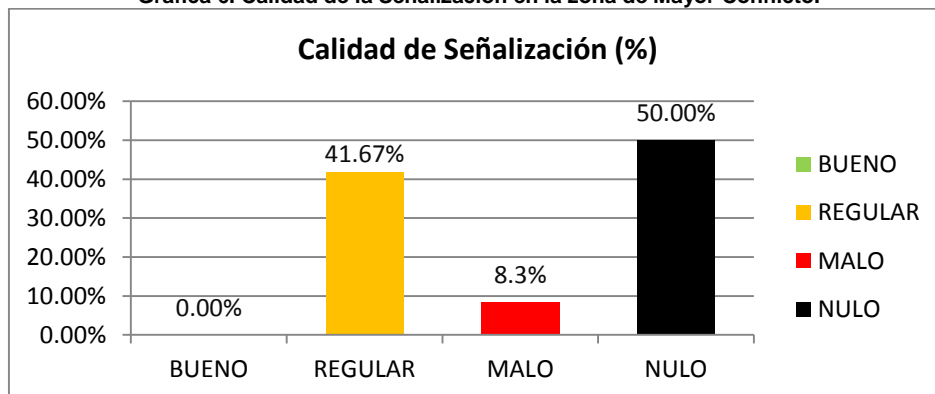


Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Señalización

La carencia de señalización informativa y preventiva en ésta zona ha provocado mayores accidentes de tránsito. No existen señales que regulen las velocidades del flujo vehicular y tampoco están señalados los pasos peatonales y para ciclistas, necesarios principalmente los cruces viales y los equipamientos urbanos. Además de no cuenta con señalización auditiva y braille.

Gráfica 6. Calidad de la Señalización en la zona de Mayor Conflicto.



Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

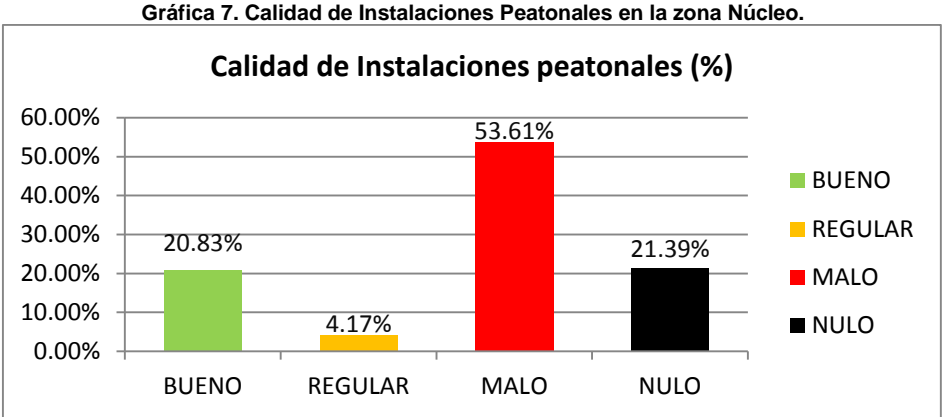
Zona núcleo

Ésta se caracteriza por la mala condición y ausencia de elementos que permiten la accesibilidad urbana. Las instalaciones peatonales presentan buena calidad con un 20.83%, regular con un 4.17%, mala con un 53.61% y nula con un 21.39%. Las condiciones de tráfico vehicular presentan buena calidad con un 87.50%, regular con 0%, mala con 0% y nula con 12.50%. La señalización presenta en buenas condiciones 0%, regula con 8.33%, mala con 16.67% y nula con 75% (ver gráficas).

Considero esta zona con mayor importancia, ya que es donde se ubica el mayor número de viviendas, los parques, los jardines y el comercio de barrio, por lo que es en esta zona donde existe mayor flujo peatonal principalmente en fines de semana. A continuación se detallan los datos obtenidos.

Instalaciones peatonales

La calidad de las instalaciones peatonales es mala ya las banquetas son estrechas y están contaminadas, rotas, obstruidas por los accesos a viviendas, las jardineras y la vegetación. No existe infraestructura para discapacitados, ni cambios de texturas para mitigar las fuertes pendientes.

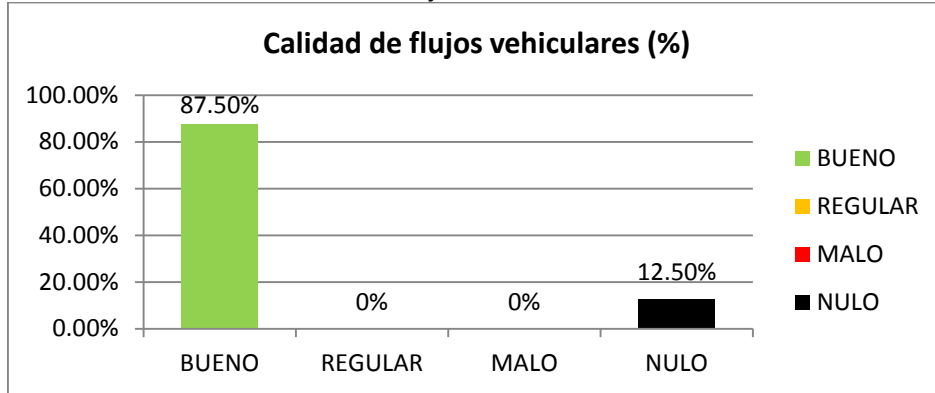


Fuente: elaboración propia, con base en los datos obtenidos.

Flujos vehiculares

En esta zona la accesibilidad para los vehículos continúa siendo buena y sin restricciones de velocidad. Sin embargo en algunas calles se observa deterioro en el pavimento y el transporte público no tiene acceso al interior la colonia.

Gráfica 8. Calidad de Flujos Vehiculares en la zona Núcleo.

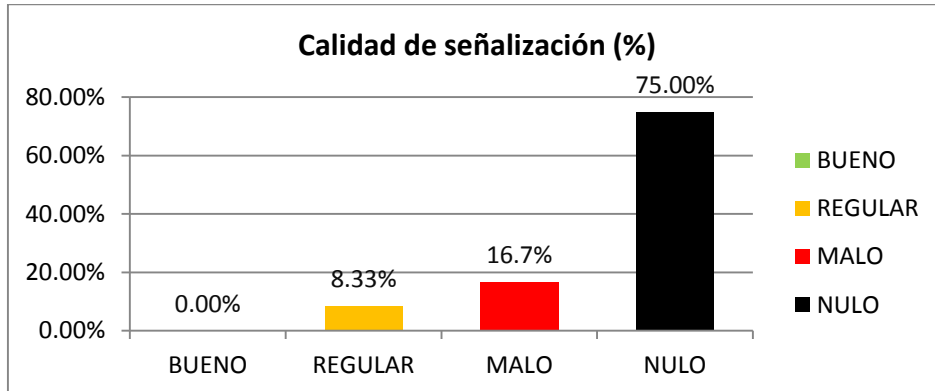


Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

Señalización

Actualmente en esta zona no existen señales preventivas que regule la circulación peatonal, ciclista y vehicular. Aunque las vialidades cuentan con señales informativas de los nombres de cada calle, algunas de éstas se encuentran en mal estado.

Gráfica 9. Calidad de Señalización en la zona Núcleo.



Fuente: elaboración propia, con base en los resultados obtenidos.

2.4 Efectos de las condiciones de accesibilidad urbana

Lo descrito anteriormente merma las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, perjudicando principalmente a los sectores vulnerables, como son los niños, los ancianos, los discapacitados, las embarazadas y personas de bajos recursos.

El espacio público que debería ser el escenario para el encuentro y acción ciudadana, en contraste ha sido abandonado con el paso de los años, dando lugar a actividades nocivas para la convivencia humana como la violencia y la impunidad. Pero lo más grave es la indiferencia pública y la falta de colaboración y participación social, que ha fragmentado el tejido social.

2.4.1 Indiferencia pública

La principal causa de las malas condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda es el desinterés, egoísmo, individualismo, la pérdida de hábitos, falta de motivación, organización y coordinación entre las instituciones y la sociedad civil. Esto se traduce en otras actitudes negativas por parte de los colonos como el excesivo uso del automóvil, el abandono y deterioro de los espacios públicos, la contaminación ambiental, la segregación socio-espacial, la falta participación social y un tejido social fragmentado.

Los colonos no son un grupo organizado, ocasionado que exista duplicidad de esfuerzos, hartazgo y pérdida de recursos financieros en la gestión de servicios públicos. Se ha observado que los colonos sólo se reúnen en situaciones de emergencia.

2.4.2 Respuesta gubernamental

La secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad en colaboración con Obras Públicas, en seguimiento del Programa Operativo Anual 2013, plantearon algunas acciones en materia de accesibilidad urbana en la ciudad de Puebla, sin embargo el programa no presenta un mapeo de las zonas que se verán beneficiadas, ni define los plazos en los que se ejecutarán. A continuación se mencionan algunas de las acciones.

- Implementación de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA)
- Alumbrado público.
- Mantenimiento y mejora de áreas verdes en parques, plazas y jardines.



Ilustración 28. Jardín de El Carmen. Salgado Montes, 2013.

- Servicio de alcantarillado.
- Programa de mejoramiento de banquetas, guarniciones y pasos peatonales.



Ilustración 29. Rampas para personas con capacidades diferentes en 31 oriente y 14 sur. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 30. Puente peatonal en Boulevard Atlixco y 23 sur. Salgado Montes, 2013.

- Programa de pavimentación de vialidades, nuevas calles y avenidas en el municipio de Puebla.
- Programa de bacheo permanente “caza baches”.
- Programa de introducción de concreto hidráulico.
- Programa de rescate de espacios públicos.
- Programa parcial de desarrollo urbano y conservación del centro histórico.



Ilustración 31. Placas tipo braille. Salgado Montes, 2013.



Ilustración 32. Guías para invidentes en el centro histórico. Salgado Montes, 2013.

- Rehabilitación y supervisión de mercados del municipio para mejorar las condiciones internas, limpieza y seguridad.
- Construcción de centros de salud en unidades habitacionales y juntas auxiliares.
- Mejoramiento de las condiciones físicas de la central de abasto.

A través de recorridos de campos nos pudimos percatar que la mayoría de las acciones tienen lugar en vialidades primarias y el centro histórico de la ciudad de Puebla. Aunque estas acciones son un avance en materia de accesibilidad urbana en la ciudad de Puebla,

dichos proyectos no están satisfaciendo equitativamente las necesidades de la población. Estas acciones no se ven reflejadas en la mayoría de los espacios públicos de barrios y colonias de la ciudad de Puebla. Además, para el año 2014, el portal del gobierno municipal, no tiene publicado el Programa Operativo Anual. Se han observado acciones como:

2.4.3 Acciones emprendidas en la colonia La Hacienda

Con referencia a las acciones dentro la colonia La Hacienda, a pesar de los fenómenos que han mermado la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, existe pronta atención en algunos servicios públicos por parte de instituciones gubernamentales y de colonos, entre las que se destaca:

- Mantenimiento de luminarias
- Pavimentación de algunas vialidades.
- Bacheo

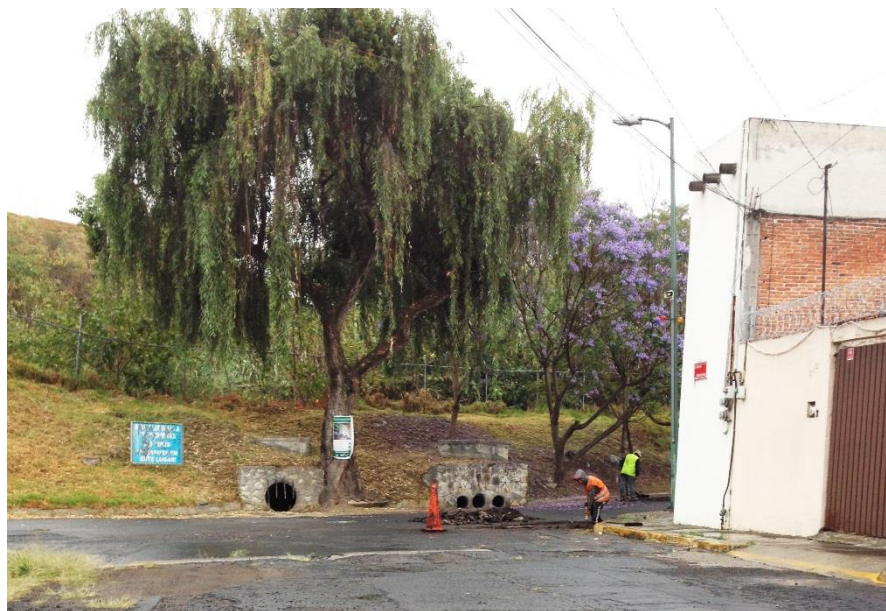


Ilustración 33. Bacheo. Salgado Montes, 2015.

- Reparación de fugas de agua
- Seguridad pública.
- Mantenimiento de algunos parques y jardines.



Ilustración 34. Mobiliario urbano en parques y jardines. Salgado Montes, 2013.

- Jornadas de limpieza.
- Concientización del cuidado ambiental en algunos espacios públicos.



Ilustración 35. Letreros para concientizar del cuidado ambiental. Salgado Montes, 2014.

- Desazolve y poda en algunas zonas del río Alseseca.
- Revestimiento de concreto del río Alseseca en la primera sección la colonia.



Ilustración 36. Revestimiento de concreto del río Alseseca. Salgado Montes, 2014.

- Colocación de una alarma para el río Alseseca (que no sirve).
- Colocación de muros de piedra y concreto como protección del río Alseseca.
- Colocación de colectores pluviales para descarga al río Alseseca.



Ilustración 37. Programa para la colocación de colectores pluviales. Salgado Montes, 2014.

- Visitas de algunas autoridades municipales.

Debido a la ubicación cercana, la mayoría de estas acciones han estado enfocadas al río Alseseca, por los problemas de inundación que se presentan en época de lluvia (mayo-

septiembre). Una de las más importantes por parte de los habitantes en los últimos años, fue la gestión para la colocación de colectores pluviales, que permitieran reducir el riesgo por inundación. Sin embargo se presenta un incidente de dicha naturaleza en el año 2014, que más adelante se detallará, en donde los vecinos externan no estar de acuerdo con algunas acciones de las autoridades gubernamentales.

2.4.4 Gestión colaborativa y participativa de los colonos, duplicidad de esfuerzos

En el año 2010 se inició una gestión de pavimentación y colectores pluviales, a través de oficios emitidos por parte de los habitantes de la colonia La Hacienda. En ellos se solicitaba al Sistema Operador de Agua Potable y Alcantarillado de Puebla (SOAPAP), la revisión en las calles Hacienda de Coayuca y Hacienda la Capilla, ya que ciertos tubos de desagüe quedaron mal colocados, provocando en época de lluvias que el nivel de agua incrementara y se desbordara. Para evitar el estancamiento del agua, principalmente en la calle Hacienda de Coayuca, se solicitaba ampliar la salida del drenaje a una zona más baja de la colonia. El Sistema Operador de Agua Potable y Alcantarillado de Puebla (SOAPAP) respondió no corresponderle atender dicha problemática.

En el año 2011, autoridades de la escuela primaria Hacienda de Guelatao solicitaron a la instancia mencionada anteriormente, solucionar el problema de inundación dentro de sus instalaciones, al respecto se realizaron trabajos preventivos para mitigar los efectos de las lluvias. Sin embargo el Sistema Operador de Agua Potable y Alcantarillado de Puebla (SOAPAP) recomendó, aunque el sistema de alcantarillado de la colonia funcionaba adecuadamente, ser necesario realizar obras de gran magnitud en las partes bajas; por lo que turnó a Protección Civil considerar a la colonia dentro del Programa Metropolitano para su ejecución, así como a la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), para su validación y autorización.

El mismo año, algunos habitantes la colonia elaboraron el proyecto "*Colector pluvial en la colonia La Hacienda (Hacienda de Cocoyoc)*" y lo solicitaron a la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). Dicha instancia respondió, que conforme a los Lineamientos del Programa de Infraestructura de Protección a Centros de Población y Áreas Productivas y Programas Hídricos Integrales, no era posible destinar recursos de dicho programa a obras de drenaje pluvial urbano. Sin embargo este podía ser revisado y su caso validado por la Subdirección de Asistencia Técnica Operativa de dicha Dirección Local, con el fin de solicitar al Ayuntamiento Municipal de Puebla y/o SOAPAP, agregarlo a su Programa de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas (APAZU).

A inicio del año 2012, el entonces director de la escuela primaria Hacienda de Guelatao, pidió apoyo al gobierno municipal, para que la escuela fuera tomada en cuenta en la inscripción del proyecto ejecutivo para la construcción de un colector pluvial en el programa de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas (APAZU).

El objetivo del proyecto los objetivos del proyecto “Colector pluvial en la colonia La Hacienda (Hacienda de Cocoyoc)” eran:

- a) Resolver el problema de las inundaciones ya que los paliativos (empleados hasta entonces) no son una solución integral.
- b) Captar el agua pluvial en la zona y conducirla por el nuevo colector pluvial al río Alseseca que colinda con dicha colonia.
- c) Evitar las inundaciones que año con año padecemos los habitantes la colonia La Hacienda y la escuela primaria Hacienda de Guelatao a consecuencia de la saturación del colector que conduce agua residual y posteriormente en temporada de lluvia vierte el agua pluvial de colonias aledañas y de la misma zona, causándole daño a nuestras viviendas.
- d) Proteger el patrimonio económico de los colonos a su vez salvaguardar la integridad física de los afectados por las súbitas inundaciones.
- e) Prevenir una desgracia mayor a los niños de la escuela primaria Hacienda de Guelatao que ya sufren inundaciones en sus aulas de clases en temporada de lluvias.

En el año 2013, se solicitó una reunión con autoridades del Sistema Operador de Agua Potable y Alcantarillado de Puebla (SOAPAP) y los colonos con la intención de exponerle la problemática de inundación y la poca respuesta por parte de algunos servidores públicos. El entonces subdirector de asistencia técnica-operativa de CONAGUA, envió al director de ingeniería el expediente técnico del proyecto “Construcción del Colector Pluvial den la Colonia La Hacienda (Calle de Coayuca)”, para su análisis y validación correspondiente.

Por su parte, Protección Civil a través del Departamento de Monitoreo, Prevención y Vigilancia, distribuyó un oficio dando a conocer que los inmuebles localizados en las orillas del río Alseseca se consideran zona de alto riesgo. Por lo que las recomendaciones fueron no arrojar basura en las barrancas y ríos, ni permitir que otros lo hagan; prohibir que los niños jueguen en las inmediaciones de las barrancas, no construir en zonas determinadas de riesgo y reubicarse fuera de las zonas de riesgo.

En el año 2014, se iniciaron obras por parte de la Secretaría de Infraestructura del Estado de Puebla, para colocar colectores pluviales dentro del programa de Agua Potable,

Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas (APAZU). Sin embargo vecinos de algunas calles enviaron un oficio al Área de Infraestructura y Drenaje, del gobierno del Estado de Puebla, donde mencionaron que el proyecto no es eficiente y piden replantearlo. Días después los habitantes no permitieron el paso de los trabajadores para efectuar las obras, siendo suspendidas temporalmente.

En mayo del mismo año, se registró una intensa lluvia en las faldas de la Malinche y el río se desbordó nuevamente en la colonia La Hacienda, específicamente en la calle Hacienda de la Herradura y Hacienda de la Capilla. La policía municipal acudió a revisar el río ya que recibieron la alerta de inundación. Algunos vecinos se despertaron por el sonido de las sirenas, ya que la alarma para inundación no sirve. A pesar de que las compuertas estaban cerradas, el agua salía por las alcantarillas en la calle la Hacienda de la Capilla y sobrepasando el nivel de la baqueta hacia las calles perpendiculares, principalmente en la calle Hacienda de Coayuca. La policía municipal pidió a los habitantes de las casas localizadas a orilla del río, que evacuara lo antes posible sus viviendas y advirtió que quien decidiera quedarse en su domicilio sería bajo su propia responsabilidad. La alerta causó pánico a los habitantes, y la policía municipal abandonó el sitio sin otorgar algún tipo de orientación. Horas después llegó el director de protección civil, y los habitantes le pidieron observar los daños que se ocasionaban las inundaciones, a lo que respondió que haría las inspecciones correspondientes en los sitios afectados en la colonia y que los presentaría a la administración municipal. Los pobladores argumentaron haber solicitado en diversas ocasiones se a las instituciones como SOAPAP, CONAGUA y el Ayuntamiento Municipal, el revestimiento del río, sin embargo esto no se ha cristalizado.

Con respecto a las obras iniciadas para colocar el colector pluvial, el director de protección civil dijo no estar enterado de tal proyecto, dicho esto los habitantes pidieron una cita para solucionar el problema, por lo que se comprometió a regresar.

Los vecinos realizaron un volanteo, invitando a la reunión con Protección Civil, para tratar el tema del posible desbordamiento del río Alseseca. No obstante, el director de protección civil no se presentó, pero mandaron a un representante de la Secretaría de Infraestructura del Estado de Puebla y de la constructora que se encargó de ejecutar el proyecto respectivamente (ver ilustración 38). Los vecinos dijeron no haber acordado hablar con ellos, y al explicar la problemática existente, los representantes argumentaron que el proyecto fue elaborado por la Secretaría de Infraestructura del Estado de Puebla, y ellos solo se encargarían de ejecutarlo.



Ilustración 38. Ejecutores del Programa APAZU dialogando con los colonos. Salgado Montes, 2014.

Ante estos hechos se observa la falta de coordinación entre las instituciones, que debieron haber dado una respuesta eficiente desde hace algunos años, por el peligro que representa el río Alseseca cuando incrementa su caudal. La negligencia de las autoridades ha puesto en riesgo a la población la colonia La Hacienda que se ubica a orillas del cauce, y los han obligado a asumir el papel de intermediarios entre las diferentes instituciones.

Por otra parte, la falta de asesoría técnica y profesional, la poca comunicación y participación entre vecinos, ocasionó que en el proceso de la gestión se perdiera tiempo, recursos materiales y financieros.

En este sentido, consideramos importante en el contexto de accesibilidad urbana, la urgencia a corto plazo de un proyecto que respalde la seguridad de los habitantes, debido a la movilización obligada de la población ante un fenómeno de inundación en la colonia La Hacienda.

Para sustentar el diagnóstico de la colonia, fue importante tomar en cuenta la opinión pública, a través de talleres participativos, con el fin de conocer las opiniones y necesidades de los habitantes. Para ello se seleccionaron los espacios, materiales, las condiciones y actividades más adecuadas para obtener calidad en la información.

2.5 Taller de participación y consulta ciudadana con adultos mayores: primera aproximación

Planeación del taller

En el año 2013, la asociación civil Movimiento, Acción y Corazón es Puebla en colaboración con la FA-BUAP, tuvimos la intención de realizar un taller para adultos mayores. Inicialmente debido a la cercanía y el interés por las problemáticas que viven los ancianos, como la falta de movilidad y la segregación socio-espacial, por lo cual se pensó en brindar un espacio, donde pudieran realizar actividades lúdicas en un encuentro intergeneracional. Por otro lado dichas actividades nos permitirían conocer la percepción de los adultos mayores con respecto a la accesibilidad urbana en la ciudad y dentro la colonia La Hacienda.

Se planeó realizar el taller con duración de 4 semanas, con una sesión a la semana de dos horas, en un lugar que contara con una mesa amplia, y material didáctico reciclado. Solicitamos una cooperación de 10 pesos, para completar el material didáctico y comprar refrigerios. Para la convocatoria se elaboró un volante y un cartel con la información del taller (ver ilustración 39). Estos se difundieron en redes sociales, con los vecinos, en comercios de barrio y en la iglesia de la colonia La Hacienda.



Ilustración 39. Volante de convocatoria para taller con adultos mayores.

En este espacio se dio el intercambio de conocimientos y experiencias intergeneracionales. A pesar de que se observó cierta reserva por parte de los adultos mayores a convivir con los jóvenes, al final el encuentro intergeneracional resultó bueno.

Desarrollo del taller

A través de las actividades lúdicas se incentivó indirectamente a los participantes a relatar la manera en que viven el espacio público dentro y fuera de la colonia. Nos compartieron la experiencia de los inconvenientes que viven debido al estado precario de la infraestructura y los servicios públicos. Mencionaron, que con el paso del tiempo, en los más de 30 años que han vivido en la colonia, se ha vuelto cada vez más difícil incorporarse al espacio público por las condiciones en las que se encuentra (ver ilustración 40).



Ilustración 40. Taller de participación para adultos mayores. Salgado Montes, 2013.

Resultados del taller

Los colonos mencionan que es necesario mejorar las vialidades, principalmente las banquetas, e implementar una ruta de transporte público que permita la movilidad de personas mayores y discapacitados. Además, que los vecinos deben cooperar para mantener en buen estado sus calles.

En las diferentes etapas del taller, encontramos algunas problemáticas, que limitaron la participación ciudadana, así como la obtención de información en materia de accesibilidad urbana. En la tabla 2 se observan los elementos principales del taller y el grado de problemática que presentaron.

Tabla 2. Problemáticas encontradas en el taller.

Elementos	Grado de problemática		
	Bueno	Regular	Malo
Convocatoria		X	
Duración de las sesiones	X		
Lugar de trabajo		X	
Material	X		
Respuesta ciudadana			X
Obtención de información		X	

Fuente: elaboración propia

A continuación se detallan los elementos en los que encontramos problemáticas puntuales en el proceso del taller.

- Convocar con poca anticipación a los interesados.
- Distribuir la información de convocatoria a un reducido número de interesados.
- Elegir un lugar de trabajo no conocido y poco céntrico.
- No definir ni dar a conocer a los participantes los objetivos respecto a la información que se necesitaba recabar en materia de accesibilidad.

Como resultado, obtuvimos poca participación y poca información, para corroborar en un primer acercamiento con la población la información de la evaluación de la accesibilidad en la colonia La Hacienda, no obstante este primer taller nos sirvió de experiencia para mejorar el proceso de planeación y desarrollo de los talleres y reuniones siguientes.

2.6 Taller participativo y de consulta ciudadana con niños de primaria

El objetivo de trabajar con niños de nivel primaria, fue conocer la percepción que tienen respecto a la ciudad, y específicamente al espacio público que recorren en el trayecto de su casa a la escuela y viceversa. Para ello nos acercamos a la escuela primaria federal matutina Hacienda de Guelatao que se localiza dentro la colonia La Hacienda, las principales características de dicha escuela es que colinda con el río Alseseca, y que la mayoría de sus alumnos no son habitantes la colonia, sin embargo fue importante trabajar con ellos ya que diariamente circulan por las calles adyacentes a la escuela.

Para poder tener acceso a las instalaciones de la escuela y a los alumnos, se tuvo un primer acercamiento con la directora de la escuela, la profesora Rosario Hernández Cosme; mediante una visita a la sin previa cita, ya que la escuela no cuenta con teléfono o un correo de contacto, nos presentamos a la hora de entrada de los alumnos y solicitamos al vigilante

hablar con ella. En ese primer encuentro nos presentamos como alumnos de posgrado de la facultad de arquitectura de BUAP, realizando una investigación con el fin de mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia, y además interesados en conocer la percepción, opinión y propuestas de los niños con respecto a la accesibilidad urbana. Se le hizo saber que el modo de trabajo sería a través de talleres, en donde los niños por medio de dibujos expresarían sus opiniones.

La directora de la escuela fue accesible con respecto al espacio destinado a los talleres, y nos pidió un oficio emitido por la BUAP, para justificar ante los otros profesores y supervisores, nuestra presencia en la escuela. Posteriormente nos dio cita para la siguiente semana para entregar el oficio y ver la presentación del proyecto. A la siguiente semana acudimos a la cita, sin embargo la directora no se encontraba en las instalaciones, así que el vigilante nos dijo que regresáramos otro día. A la segunda semana regresamos, sin embargo la suspensión de labores truncó nuevamente la cita. Finalmente a la tercera semana logramos tener la segunda cita, en la cual entregamos el oficio, acordamos las fechas y los tiempos para los talleres, así como los grados escolares con los que trabajaríamos.

Planeación del taller

Para el taller con los niños de primaria, se elaboró un instrumento de planeación colectivamente entre alumnos de la maestría de ordenamiento territorial y de la licenciatura de psicología, basado en el *Manual del Taller de Sexualidad* publicado por el Instituto Aguascalentense de las Mujeres en el año 2007. El instrumento contiene los objetivos, las actividades, la duración, los espacios y el material didáctico necesario para llevar a cabo las sesiones y fueron modificados y adaptados en el transcurso de las sesiones, para cumplir con las necesidades de cada grupo dentro de la institución (ver anexo).

Se seleccionaron a los alumnos de cuarto y quinto grado de primaria, para trabajar y tener continuidad con los talleres el siguiente ciclo escolar. De cada grado dividido en grupos A, B y C, contamos con treinta participantes en promedio y con un tiempo de sesenta minutos cada uno.

Desarrollo del taller

En las primeras tres sesiones participaron los alumnos de quinto grado. Al llegar a las aulas la directora nos presentó y les explico a los niños el motivo de nuestra visita.

Una vez que la profesora nos dejó a cargo del grupo, iniciamos el taller presentándonos nuevamente con los niños, para que tuvieran una mejor comprensión de nuestra estancia. Comenzamos dando a conocer el objetivo del taller, que era conocer la percepción que tienen los niños de educación primaria de la movilidad en las calles de su colonia y de las personas de la tercera edad y discapacitados en los contextos del espacio público. Posteriormente hicimos algunas preguntas introductorias en el tema, para entrar en contexto.

La siguiente actividad fue explicar el concepto de accesibilidad urbana y que los participantes identificaran los elementos básicos que ésta debe tener en el espacio público, específicamente una calle.

Posteriormente indicamos a los participantes preparar sus escritorios y proporcionamos el material didáctico (algunos utilizaron el propio). Les pedimos, dibujar y escribir con palabras clave los elementos que observan en el espacio público en el trayecto de su casa a la escuela y viceversa. Mientras los niños trabajaban, los coordinadores interactuamos con ellos para resolver dudas y ampliar la información, pero también para crear empatía y hacer más significativo el taller (ver ilustración 41).



Ilustración 41. Niños plasmando los elementos que identifican en la ciudad.

Observamos que algunos niños tuvieron mayor facilidad para dibujar y terminaron rápidamente, no obstante, otros necesitaron ayuda para ordenar sus ideas e iniciar la actividad, ya que ésta es la que requiere mayor tiempo y dedicación (ver ilustración 42).



Ilustración 42. Taller participativo con niños de nivel básico escolar. Salgado Montes, 2014.

Una vez que todos los niños terminaron la actividad, se recogió con orden el material didáctico, y los dibujos con nombres, edades, y grado de los participantes. Después los coordinadores hicieron un par de preguntas para retroalimentar lo aprendido en el taller, dando unos pequeños incentivos a las respuestas correctas.

Finalmente nos despedimos dando las gracias y con un aplauso por la participación de todos. Se hizo énfasis en que el trabajo realizado era de gran importancia para la investigación académica, y los invitamos a compartir lo aprendido con sus familiares en casa.

Resultados del taller

Identificamos los elementos más significativos de las representaciones de los niños y los clasificamos en 12 categorías: *medio natural, peatones, pasos peatonales, modos de transporte, accidentes peatonales y vehiculares, obstáculos, señalización, contaminación, vialidad, edificaciones, mobiliario urbano, y equipamientos y servicios*. A su vez cada categoría contó con diferentes elementos los cuales se muestran en la tabla 3.

Tabla 3. Elementos urbanos identificados

Categorías	Elementos
Medio natural	Vegetación
	Fauna

	Corrientes de agua	
Peatones	Peatones	
	Discapacitados	Visuales
		Auditivos
		Motrices
	Peatones adultos mayores	
Pasos peatonales	Pasos peatonales	
	Pasos peatonales para discapacitados	
Modos de transporte	Bicicletas	
	Transporte público	
	Automóviles	
	Motocicletas	
Accidentes	Peatonales y automovilísticos	
Obstáculos	Material de construcción	
	Piedras	
	Escaleras	
	Alcantarillas/ destapadas	
	Mobiliario urbano	
	Señales en malas condiciones	
	Vegetación	
	Baches	
	Calles cerradas	
	Casetas de vigilancia	
Señalización	Señales visuales, sonoras, táctiles	
Contaminación	Smog	
	Basura	
	Heces de animales	
Vialidades	Reductores de velocidad	
	Banquetas	
	Camellones	
	Pavimentos	
	Terracería	
Edificaciones	Viviendas	
	Bardas o muros	
Mobiliario urbano	Luminarias	
	Botes de basura	
	Bancas	
	Paradas de autobuses	
Equipamiento y servicios	Seguridad pública	
	Salud	
	Educación	

	Administrativos
	Comercio
	Comercio de barrio
	Iglesia
	Parques y jardines
	Cultura
	Deportivo

Fuente: elaboración propia

Los elementos fueron analizados y procesados para obtener estadísticas que nos permitieron tener un panorama de la percepción que tienen actualmente los niños de educación básica de la escuela Hacienda de Guelatao con respecto a la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.

En el primer grupo encontramos que predominaron en elementos viales tales como pavimentos y como principal obstáculo los baches y topes, seguidos de las banquetas contaminadas con basura y heces de animales. Por lo anterior inferimos que el principal referente de movilidad que tienen los niños es el automóvil, ya que aparece en numerosas ocasiones en los trabajos de los niños (ver ilustración 43).



Ilustración 43. Representaciones gráficas de los alumnos de 5° de primaria.

En el caso de los peatones, las representaciones de los discapacitados fueron mínima, así como la infraestructura necesaria para su movilidad, a pesar de esto los niños no identificaron accidentes peatonales y vehiculares en la colonia (ver ilustración 44).

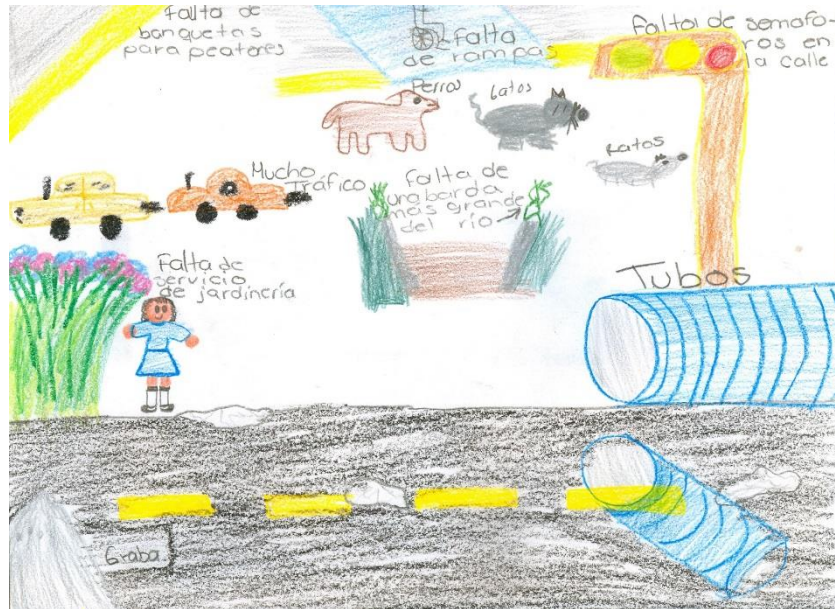
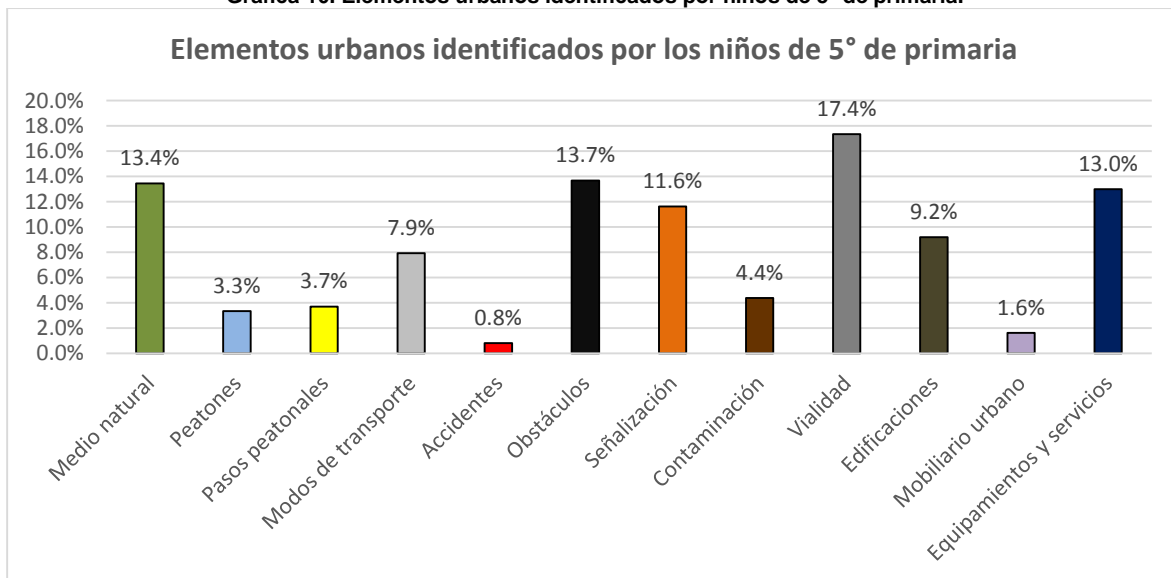


Ilustración 44. Representaciones gráficas de los alumnos de 4° de primaria.

La mayoría de los niños registraron áreas verdes, y como elemento característico del medio natural, el río Alseseca contaminado con basura. Señales como pasos de cebra y semáforos fueron los más abundantes, en este sentido las señales visuales siguen siendo predominantes. El equipamiento mayormente reconocido fueron las escuelas, seguidos por el comercio, comercio de barrio, parques y jardines. Por lo que respecta al mobiliario urbano, este es uno de los elementos con menor identificación (ver gráfica 10).

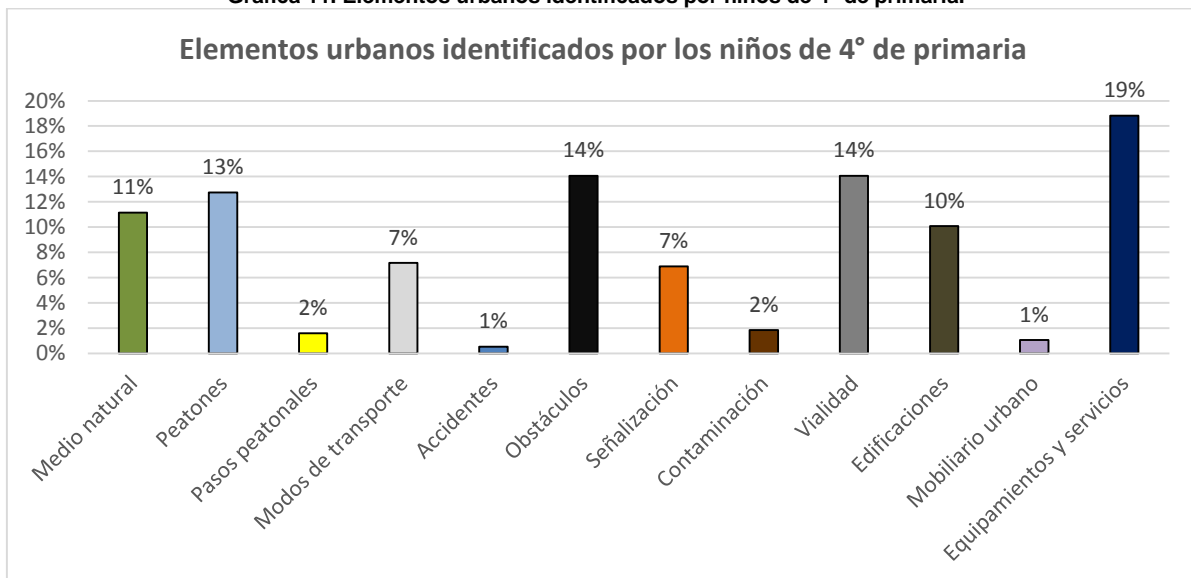
Gráfica 10. Elementos urbanos identificados por niños de 5° de primaria.



Fuente: elaboración propia

Así mismo presentamos los resultados del segundo grupo. Aquí se observa que un alto número de participantes identificaron equipamientos y servicios, principalmente comercios de gran escala, comercios de barrio y escuelas. Seguido de elementos viales como pavimentos y banquetas. El medio de transporte nuevamente con mayor número de representaciones fue el automóvil, seguido del transporte público. Con respecto a los obstáculos más identificados fueron material de construcción, baches y basura. Los peatones con discapacidades motrices fueron los más identificados, seguidos por los visuales y finalmente los motrices. Pocos participantes incluyeron en sus trabajos a los adultos mayores. Del medio natural, la mayoría de los niños identifican áreas verdes, sin embargo el elemento característico de la colonia más dibujado nuevamente fue el río Alseseca. Los niños identifican sus viviendas y las de algunos vecinos, medios de transporte como el automóvil y algunos autobuses. Se encuentran pocos pasos peatonales así como mobiliario urbano.

Gráfica 11. Elementos urbanos identificados por niños de 4° de primaria.



Fuente: elaboración propia

Lo que encontramos en ambos grupos, es una fuerte presencia de la prioridad hacia el uso del automóvil, que se traduce en diseño de vialidades que dan preferencia en los elementos que sirven a este. Además la poca percepción que tienen hacia los elementos de uso peatonal y para discapacitados, sin embargo los que se logran identificar no son representados en correcto estado para su uso.

2.7 Consulta ciudadana con representantes de los colonos

Se realizó una reunión con los representantes de los colonos de la tercera sección la colonia, posterior al incidente de inundación del 2014. Tuvo lugar en la vivienda de uno de los vecinos, que contaba algunos elementos que permitieron el manejo cómodo de los materiales para trabajar.

Los habitantes expusieron las diferentes experiencias y opiniones respecto a la accesibilidad urbana y a las zonas de riesgo dentro la colonia, así como sus necesidades y preocupaciones, por la cercanía al río Alseseca. Comentaron las dificultades que han tenido con las instituciones gubernamentales con respecto a la gestión de proyectos de mitiguen las problemáticas la colonia.

Así mismo nos hicieron saber, que actualmente existe una mesa directiva de colonos. Ésta fue la única planilla que se postuló, y después de nombrarse mesa directiva, no ha habido acercamiento con la mayoría de los habitantes, y solo mejoran los parques cercanos a sus viviendas, y les dan mantenimiento cuando va a haber elecciones.

Nos proporcionaron también la documentación de la gestión de pavimentación, revestimiento del río, colocación de las compuertas y los colectores pluviales, la cual demuestra la falta de coordinación y negligencia por parte de algunas instituciones encargadas de dar solución al problema, y también de la falta de organización de los colonos al no estar correctamente informados (ilustración 45).



Ilustración 45. Reunión con los colonos la colonia La Hacienda. Salgado Montes, 2014.

Por parte de la FA-BUAP, dimos orientación respecto a los diferentes instrumentos legales, de los que pueden hacer uso en beneficio de la colonia y las recomendaciones para prevenir algunas de las problemáticas de gestión.

2.8 Taller participativo y de consulta ciudadana del Consejo Ciudadano de Protección Civil

El objetivo del taller era “que los participantes reflexionen sobre su contribución de vivir en situación de riesgo a inundación, y que identifiquen precisamente esas condiciones causales antes de que se manifieste el riesgo mal manejado o desastre” (Flores J. M., 2015).

Planeación del taller

Gracias a un trabajo colaborativo, de miembros del Consejo Ciudadanos de Protección Civil, alumnos del doctorado en Procesos Territoriales y de la maestría en Ordenamiento del Territorio, logramos en el 2015 diseñar e implementar un taller con la comunidad de la colonia La Hacienda (ver anexo). Para asistir al taller se convocó a través de volantes que se entregaron de manera personal a los habitantes (ver ilustración 46).



Ilustración 46. Volante de convocatoria para el taller del Consejo Ciudadano de Protección Civil. Flores Ramírez, 2015.

El objetivo del taller era “que los participantes reflexionen sobre su contribución de vivir en situación de riesgo a inundación, y que identifiquen precisamente esas condiciones causales antes de que se manifieste el riesgo mal manejado o desastre” (Flores J. M., 2015).

El taller se llevó a cabo en el parque ubicado en la calle Hacienda de La Capilla, de la tercera sección de la colonia. Gracias al volanteo, aunque limitado, llegaron más personas de las que se esperaban en un inicio (debido a que son acciones incipientes y a que no existe organización entre los vecinos), sobrepasando las expectativas que teníamos como organizadores del evento.

Se utilizaron, cámaras fotográficas, documentos informativos de inundaciones, un proyector, energía eléctrica de una de las casas de los vecinos, cuestionarios, folders, hojas blancas y bolígrafos (ver ilustración 47).



Ilustración 47. Presentación del Consejo Ciudadano de Protección Civil con la comunidad. Salgado Montes, 2015.

Desarrollo del Taller

Iniciamos con la presentación de los participantes y lo que esperaba cada uno de dicho taller, los cuales compartieron experiencias, información, inquietudes y opiniones acerca los inconvenientes que generan los desbordamientos del río Alseseca.

Posteriormente realizamos la primera actividad, se dio una breve explicación e información documental, acerca de las inundaciones nivel mundial y municipal. En la segunda dinámica, formamos equipos de 5 a 7 personas, en donde los participantes respondieron a una serie de preguntas con respecto a la problemática de inundación del río Alseseca (ver ilustración 48).



Ilustración 48. Dinámica de diagnóstico con la comunidad. Salgado Montes, 2015.

Observamos en términos de gestión, que los colonos siguen el paradigma funcionalista, en el cual pretenden que el gobierno municipal soluciones totalmente los problemas que generan inundación en la colonia La Hacienda. Sus propuestas iniciales están orientadas a la solicitud de acciones y obras al gobierno municipal, sin embargo pocas son aquellas que incluyen un trabajo conjunto con la comunidad. Los habitantes adoptan una postura defensiva, de molestia y reclamo, argumentando estar escépticos y desconfiados ante los discursos de las autoridades gubernamentales y hacia este tipo de actividades, ya que en ocasiones anteriores no ha habido respuestas contundentes.

Por otro lado, existe una gran desinformación acerca de los roles de cada sector, así como de las acciones que ejecutan. En inicio no sabían de la existencia de los Consejos Ciudadanos, ni a que se enfocan sus acciones. Por lo que ellos pretendían que nosotros como asesores y consultores solucionáramos en principio las problemáticas con proyectos técnicos. Entonces se aclararon las dudas y se les dijo que como universidad y como consejos ciudadanos, estamos para orientar e informar, sin embargo no podemos ejecutar proyectos de la naturaleza que ellos solicitan.

Resultados del Taller

De las dinámicas obtuvimos resultados que a continuación describiremos. Algunas de problemáticas mencionadas fueron:

- a) Azolvamiento del río.

- b) Crecimiento del caudal en pocos minutos.
- c) Malos olores del río Alseseca, debido a las descargas industriales (principalmente en las noches).
- d) Arrastre de objetos de gran escala por el río en época de lluvias.
- e) Humedad en las casas por filtración del río.
- f) Pérdida de bienes debido a las inundaciones.
- g) La resiliencia puede tardar años.
- h) Contaminación.
- i) Alcantarillado obstruido por basura.
- j) Poca cobertura vegetal.
- k) Inseguridad pública.
- l) Poca comunicación entre los vecinos.
- m) Escepticismo y desánimo de los colonos, hacia los discursos de las autoridades.
- n) Comunidad fragmentada.

De igual modo mencionaron algunas de las soluciones dadas por parte de las autoridades municipales en años anteriores.

- a) Desazolve del río Alseseca.
- b) Recubrimiento del río.
- c) Campaña militar de vacunación para evitar enfermedades respiratorias y gastrointestinales (no habían suficientes vacunas).

Por lo que los colonos proponen:

- a) Desazolve continuo como medida preventiva.
- b) Entubar el río.
- c) Mover los desagües fuera de la colonia.
- d) Ayuda vecinal.
- e) Directorio vecinal.
- f) Adaptaciones a viviendas para prevenir inundaciones.
- g) Mantener libres de basura los espacios públicos.

Al finalizar el taller los asistentes tuvieron una perspectiva más amplia de las acciones que como habitantes pueden realizar para prevenir inundaciones y mejorar sus condiciones de vida. Logramos acuerdos para realizar periódicamente jornadas de limpieza, principalmente en los parques y jardines. Así mismo nosotros como organizadores, conocimos a los

participantes y las áreas de oportunidad en las que debemos trabajar para fortalecer a la comunidad.

Las visitas de campo, las reuniones y talleres, nos permitieron construir una representación de la realidad que actualmente se vive en la colonia la Hacienda con respecto a la problemática de accesibilidad urbana generada por las condiciones topográficas y la degradada infraestructura pública. Además, identificamos que las zonas de riesgo que son prioridad de atención, y que las inconsistencia en la gestión de servicios públicos brindadas por el gobierno municipal no han dado respuestas oportunas, generando conflictos entre autoridades y habitantes de la colonia. A pesar de esto, a través de la participación ciudadana se observa interés por parte algunos colonos para sumarse en la toma de decisiones en función de mejorar sus condiciones de vida.

Por todo esto y respondiendo a nuestra pregunta inicial de este apartado, deducimos que este asentamiento es un sitio ideal para vivir debido a su ubicación y los servicios públicos con que cuenta. Sin embargo es necesario trabajar en los procesos de gestión colaborativa y participativa, para realizar acciones oportunas y contundentes en función de mejorar las condiciones de vida.

Capítulo III. Un marco legal insuficiente

La pertinencia de analizar los instrumentos legales que inciden en la accesibilidad urbana, recae en conocer las acciones que actualmente se están realizando en materia de accesibilidad urbana en la ciudad de Puebla. A mediados de la década del 2000, grupos vulnerables elaboraron en coordinación con las autoridades municipales algunos instrumentos para establecer lineamientos, principalmente en beneficio de personas con discapacidad, para garantizar la accesibilidad urbana en la ciudad de Puebla.

A continuación se presentan los principales instrumentos de carácter legal, de lo general a lo particular, que consideran en mayor o menor medida la accesibilidad que debe existir en el municipio de Puebla.

3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En el artículo 27 de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, párrafo III, menciona que la nación tendrá todo el tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con el objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas, bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad (Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, 2013).

En el artículo 115 de Constitución, en el párrafo III, menciona que los municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos como son agua potable; drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales; alumbrado público; limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de los residuos; mercados y centrales de abasto; panteones; rastro; calles, parques, jardines y su equipamiento; seguridad preventiva municipal y tránsito (*Ibíd.*).

Es así que, este instrumento plantea que los municipios a través de los ayuntamientos, deben de dotar los servicios e infraestructura, coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de dichos servicios públicos. Ya que las disposiciones en este documento son

de carácter general, los municipios deben elaborar planes y programas que dirijan las acciones necesarias para satisfacer dichas demandas.

3.2 Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 publicado por el gobierno federal en el año 2013, es resultado de lo propuesto en el artículo 26 de la Constitución, donde establece que habrá un Plan Nacional de Desarrollo al que se sujetarán los programas de administración pública federal (Gobierno Federal, 2013). El estudio considera que *“la tarea del desarrollo y del crecimiento corresponde a todos los actores, todos los sectores y todas las personas del país”*, es por ello que fue elaborado través de encuestas, propuestas y foros de consulta ciudadana, según el documento, en el que *“convergen ideas y visiones, así como estrategias y líneas de acción para llevar a México a su máximo potencial”* (Ibíd.).

El PND establece como metas un México en Paz, un México Incluyente, un México con Educación de Calidad, un México Próspero y un México con Responsabilidad Global. Después de un diagnóstico de noventa y nueve páginas de cada uno de estos elementos, se presentan en cincuenta y cinco páginas, los objetivos, las estrategias y las líneas de acción para alcanzar cada una de las metas. A continuación se mencionan las que consideramos podrían incidir en mejorar las condiciones accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.

México en Paz establece en el objetivo 1.1, promover y fortalecer la gobernabilidad democrática, a través de las siguientes estrategias:

1.1.1 Contribuir al desarrollo de la democracia, a través de las siguientes líneas de acción:

- Alentar acciones que promuevan la construcción de la ciudadanía como un eje de la relación entre el Estado y la sociedad.
- Emitir lineamientos para el impulso y la conformación, organización y funcionamiento de los mecanismos de participación ciudadana de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

1.1.3 Impulsar un federalismo articulado mediante una coordinación eficaz y una mayor corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno, a través de las siguientes líneas de acción:

- Impulsar la inclusión y participación efectiva de los gobiernos estatales y municipales en las distintas instancias de acuerdo y toma de decisiones de las políticas públicas nacionales.

- Impulsar mediante estudios e investigaciones, estrategias e iniciativas de ley que clarifiquen los ámbitos competenciales y de responsabilidad de cada orden de gobierno y sustenten la redistribución de competencias de la Federación hacia las entidades federativas y los municipios.

- Promover el desarrollo de capacidades institucionales y modelos de gestión para lograr administraciones públicas estatales y municipales efectivas.

1.1.4 Prevenir y gestionar conflictos sociales a través del diálogo constructivo, a través de la siguiente línea de acción:

- Promover la resolución de conflictos mediante el diálogo abierto y constructivo, y atender oportunamente las demandas legítimas de la sociedad.

El objetivo 1.5 es garantizar el respeto y protección de los derechos humanos y la erradicación de la discriminación, a través de las siguientes estrategias:

1.5.4 Establecer una política de igualdad y no discriminación, a través de las siguientes líneas de acción:

- Promover acciones afirmativas dirigidas a generar condiciones de igualdad y a evitar la discriminación de personas o grupos.

- Promover acciones concertadas dirigidas a propiciar un cambio cultural en materia de igualdad y no discriminación.

El objetivo 1.6 es salvaguardar a la población, a sus bienes y a su entorno ante un desastre de origen natural o humano, a través de las siguientes estrategias:

1.6.1 Política estratégica para la prevención de desastres, a través de las siguientes líneas de acción:

- Promover y consolidar la elaboración de un Atlas Nacional de Riesgos a nivel federal, estatal y municipal, asegurando su homogeneidad

- Impulsar la Gestión Integral del Riesgo como una política integral en los tres órdenes de gobierno, con la participación de los sectores privado y social.

- Fomentar la cultura de protección civil y autoprotección.

- Fortalecer los instrumentos de gestión del riesgo, privilegiando la prevención y fortaleciendo la atención y reconstrucción en casos de emergencia y desastres.

1.6.2 Gestión de emergencias y atención eficaz de desastres, a través de las siguientes líneas de acción:

- Fortalecer la capacidad logística y de operación del Sistema Nacional de Protección Civil en la atención de emergencias y desastres naturales.

México Incluyente establece en el objetivo 2.2, transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente, a través de las siguientes estrategias:

2.2.1 Generar esquemas de desarrollo comunitario a través de procesos de participación social., a través de las siguientes líneas de acción:

- Fortalecer a los actores sociales que promueven el desarrollo social de los grupos en situación de vulnerabilidad y rezago.
- Potencia la inversión conjunta de la sociedad organizada y los tres órdenes de gobierno, invirtiendo en proyectos de infraestructura social básica, complementaria y productiva.
- Fortalecer el capital y cohesión social mediante la organización y participación de las comunidades, promoviendo la confianza y la corresponsabilidad.

2.2.2 Articular políticas que atiendan de manera específica cada etapa del ciclo de vida de la población, a través de las siguientes líneas de acción:

- Fortalecer la protección de los derechos de las personas adultas mayores, para garantizar su calidad de vida en materia de salud, alimentación, empleo, vivienda, bienestar emocional y seguridad social.

2.2.4 Proteger los derechos de las personas con discapacidad y contribuir a su desarrollo integral e inclusión plena.

- Asegurar la construcción y adecuación del espacio público y privado, para garantizar el derecho a la accesibilidad.

El objetivo 2.5 es proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna, a través de las siguientes estrategias:

2.5.1 Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos, a través de las siguientes líneas de acción:

- Mejorar las condiciones habitacionales y su entorno, en coordinación con los gobiernos locales.
- Adecuar normas e impulsar acciones de renovación urbana, ampliación y mejoramiento de la vivienda del parque habitacional existente.
- Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.

México con Educación de calidad cuyo objetivo 3.1 es desarrollar el potencial humano de los mexicanos con educación de calidad, a través de las siguientes estrategias:

3.1.2 Modernizar la infraestructura y el equipamiento de los centros educativos. A través de las siguientes líneas de acción:

- Promover la mejora de la infraestructura de los planteles educativos más rezagados. El objetivo 4.9 es contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica, a través de las siguientes estrategias:

4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, a través de las siguientes líneas de acción:

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil. Como se observa el PND, menciona algunos elementos que son fundamentales para lograr una accesibilidad urbana, aunque no se propone una política específica que determine las acciones que las diferentes administraciones deben ejecutar para satisfacer las necesidades de la misma.

Por otro lado, el PND no cuenta con una propuesta del proceso de gestión que las diferentes dependencias gubernamentales deberán llevar a cabo para lograr las metas en colaboración con instituciones, asociaciones, organizaciones o grupos sociales.

De modo que encontramos políticas y líneas de acción muy generales, que dejan pocas especificaciones de quien deberá llevar a cabo dichas acciones y quien estará encargado de verificar que estas se cumplan.

3.3 Ley de Fraccionamientos y Acciones Urbanísticas del Estado Libre y Soberano de Puebla

La Ley de Fraccionamientos y Acciones Urbanísticas del Estado Libre y soberano de Puebla, es un documento presentado por el Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla que se publicó en el año 2003. Tiene por objeto regular el control, vigilancia y autorización de los actos relacionados con las colonias así como cualquier modificación de los inmuebles de propiedad privada en los municipios del Estado de Puebla (Dirección General de Asuntos Jurídicos, 2003).

En el artículo 25, menciona que los fraccionamientos deberán contar con obras de urbanización como red de abastecimiento de agua potable; red de alcantarillado sanitario; red de riego de camellones y parques planta de tratamiento de aguas negras; res de captación de aguas pluviales; red de distribución de energía eléctrica; guarniciones;

pavimento en banquetas y calles; nomenclatura visible y uniforme; arbolado, jardinería y ornato; caseta de vigilancia y mobiliario urbano.

Los Ayuntamientos establecerán en sus reglamentos respectivos, en función de la traza urbana existente y de conformidad con lo que establezca en las Normas de la Secretaría de Desarrollo Social Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado, el Programa de Desarrollo Urbano y los Reglamentos correspondientes, las características y dimensiones que les correspondan a las obras viales (*Ibíd.*).

Como se observa, la presente ley plantea que se deberán cumplir con elementos de infraestructura urbana dentro de las colonias y fraccionamientos del Estado de Puebla, sin embargo las acciones se exponen de manera general. Por lo que designa a los ayuntamientos presentar en sus programas y reglamentos las acciones específicas para satisfacer dichas necesidades.

3.4 Plan Estatal de Puebla

El Plan Estatal de Desarrollo de Puebla 2011-2017 (PED), publicado por el gobierno estatal en el año 2011, es un documento en donde se plasman los indicadores y metas de dicho gobierno. De acuerdo con el documento, se incluyeron propuestas para la atención de los rezagos del estado entorno a siete temas (Gobierno del Estado de Puebla, 2011): desarrollo humano y bienestar social; economía productiva y competitiva; democracia y buen gobierno; seguridad pública, justicia y derechos humanos, medio ambiente sano; desarrollo rural sostenido y sustentable; y educación, cultura, ciencia y tecnología.

En el PED, se menciona que la planeación debe ser conjunta con las aspiraciones de la ciudadanía para lograr un desarrollo económico, social, político y cultural que beneficie a las mayorías. Para ello se organizaron ocho foros ciudadanos temáticos de consulta en diversos municipios del Estado, lo que permitió a los ciudadanos de Puebla manifestarse a través de 2, 489 propuestas (*Ibíd.*). Así mismo se creó en el año 2011, el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP), para la consulta y análisis de las demandas de los diferentes sectores de la sociedad y su posterior incorporación en el proceso de planeación.

El PED está dividido en cuatro ejes: Más empleo y mayor inversión; Igualdad de oportunidades para todos; Gobierno honesto y al servicio de la gente; y Política interna, seguridad y justicia. En materia de accesibilidad urbana y participación social, el PED tiene como objetivos dentro del eje 1 Más empleo y mayor inversión; por un lado se pretende *“transformar el rostro de Puebla con Infraestructura de conexión nacional dinámica, bajo*

estándares de tecnología internacional, que respondan a las necesidades de crecimiento de la sociedad de nuestro tiempo, atendiendo los accesos y salidas de la ciudad, con obras que por su magnitud se consideren emblemáticas”; “planear y priorizar la inversión pública, para modernizar la infraestructura y los servicios, atendiendo a la dinámica económica y social de metropolización y de desarrollo regional, asegurando la construcción de infraestructura para toda la vida, con especificaciones técnicas rigurosas y el uso de materiales de alta calidad”; “innovar los mecanismos de participación ciudadana en los procesos de planeación, financiamiento público-privado, y de control; así como en la ejecución y supervisión de la nueva infraestructura, a fin de elevar la eficacia, eficiencia, calidad y transparencia” y “crear, mejorar y mantener las vías de interconexión al interior de la entidad, a los destinos turísticos y comerciales del Estado, como coadyuvante a la mejora en competitividad”.

Para lograrlo el gobierno estatal plantea los siguientes proyectos estratégicos:

- Proyecto integral del Viaducto de la Calzada Ignacio Zaragoza (tramo Defensores de La República).
- Viaducto Calzada Zaragoza con Boulevard Héroes del 5 de Mayo.
- Modernización del Distribuidor Vial Autopista México-Puebla con Calzada Ignacio Zaragoza.
- Modernización del Distribuidor Vial de la Autopista México-Puebla con carretera Santa Ana Chiautempan.
- Entronque a desnivel Boulevard Héroes del 5 de Mayo con 14 Oriente.
- Restructuración y consolidación de la ex fábrica La Constancia Mexicana.
- Construcción de la Autopista Cuapiaxtla - Cuacnopalan con una longitud superior a los 76 kilómetros.
- Construcción del Libramiento Poniente en San Martín Texmelucan.
- Carretera Federal Teziutlán - Nautla (tramo Teziutlán-límite de los estados de Puebla-Veracruz).
- Libramiento Teziutlán.
- Construcción de Puente vehicular en el acceso a la ciudad de Huauchinango.
- Rescate de la imagen urbana de Tehuacán y otros municipios con vocación turística.

Por otro lado, se considera el transporte y la infraestructura elementales para el desarrollo sustentable y ordenado del Estado. Ya que de acuerdo con el PED, “[...] un sistema de transporte eficiente y seguro fomenta la competitividad y contribuye al mejoramiento de las condiciones de bienestar social de los ciudadanos [...]” (*Ibíd.*).

El PED tiene como objetivos, lograr una movilidad eficiente que disminuya los niveles de congestión vehicular y minimice los tiempos de recorrido; contar con un Sistema Integrado de Transporte Masivo de la zona metropolitana de Puebla seguro, confiable y rápido para los usuarios, y que distinga a Puebla como una de las ciudades más modernas del país en el tema de movilidad; consolidar las leyes, reglamentos y demás ordenamientos legales en materia de transporte; crear el Sistema Estatal de Aeropuertos que permita restablecer la conectividad nacional del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Puebla, con las ciudades de Monterrey y Guadalajara como destinos principales, para así ofrecer opciones a diferentes destinos nacionales e internacionales; analizar la viabilidad de la implementación de un sistema ferroviario de transporte de pasajeros que vincule a las ciudades de Puebla y Apizaco, como una alternativa de movilidad para trasladarse a un costo razonable. Dentro del plan integral de movilidad urbana para la zona metropolitana de Puebla, se considera “identificar las áreas que tienen una sobre oferta de transporte público y cuáles requieren de dotación del mismo, a fin de ofertar un sistema de transporte moderno, seguro y que minimice los tiempos de recorrido” (*Ibíd.*). Para ello se realizará un estudio de factibilidad técnica, económica y financiera del primer corredor de transporte masivo de la zona metropolitana de Puebla, con el fin de “ofrecer seguridad, confiabilidad y rapidez a los usuarios de este transporte, incluyendo a grupos vulnerables como los de la tercera edad y discapacitados; y al mismo tiempo generar rentabilidad y seguridad laboral a quienes trabajan en este sistema” (*Ibíd.*).

Como se puede observar, todos los proyectos están encaminados a generar competitividad estatal y de la metrópolis. En este caso de estudio no se consideran zonas particulares como lo son las colonias de la ciudad de Puebla, por lo que es necesario analizar el siguiente nivel de acción, el municipal.

3.5 Plan Municipal de Desarrollo de Puebla

El Plan Municipal de Desarrollo de Puebla 2014-2018 (PMD), publicado por el gobierno municipal en el año 2014, es el documento que integra las estrategias, las acciones y políticas públicas que el Ayuntamiento de Puebla llevará a cabo durante la administración (Gobierno Municipal de Puebla, 2014).

Según el documento, fue elaborado con base en la interacción y diálogo entre la población y el gobierno, y su fin ha sido crear los programas y líneas de acción que darán respuesta a la problemática del municipio de Puebla.

El PMD responde a lo citado en el artículo 115 Constitucional, como mencionamos anteriormente, por lo que esta es la base prioritaria del PMD. Algunas de las características que se mencionan del PMD es “su congruencia con los Sistemas Nacional y Estatal de Planeación, responde a la normatividad establecida, combina prospectiva, participación ciudadana y estrategia, está agrupado por programas, cada uno de ellos tiene su objetivo y estrategia correspondiente para el correcto desarrollo y operación, establece indicadores estratégicos de gestión alineados a los programas para evaluar y dar seguimientos a las acciones emprendidas, mantiene una correlación armónica a través del proceso de planeación, programación y presupuesto, mediante el modelo de Gestión por Resultados, está alineado con los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo” (*Ibíd.*).

El PMD se plantea como misión, “ser una metrópoli segura, incluyente y competitiva que genere calidad de vida”. Además se plantea como visión, “construir juntos mejores condiciones de vida de manera sustentable para todos” (*Ibíd.*).

En el PMD después de una presentación y caracterización del municipio de Puebla en noventa y dos páginas, se presentan los cinco ejes rectores del plan en ciento noventa páginas, después de analizar cada uno de ellos se extrajeron los objetivos, las políticas, estrategias y líneas de acción que pueden incidir en mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.

1. Eje 1 Bienestar social y servicios públicos, cuyo objetivo es incrementar el bienestar social de la población con puntual atención a quienes se encuentran en situación de pobreza y marginación.

Estrategia general: incrementar la inversión pública en obras de infraestructura básica en las zonas pobres del municipio y fortalecimiento integral de las familias poblanas.

En el diagnóstico menciona que el municipio de Puebla la población vive un proceso acelerado de transición demográfica caracterizado por el rápido crecimiento de la población considerada como adultos mayores. Lo que exige que el gobierno realice acciones para que este sector tenga acceso a una vejez con calidad de vida. Así mismo se presenta el caso de las personas con discapacidad y su exclusión de la protección social y del derecho a una vida digna.

Con base en esto se presentan el Programa 1 Infraestructura Social para el Desarrollo Municipal, con las siguientes líneas de acción:

- Diseñar, habilitar, construir y dar mantenimiento a espacios públicos que generen convivencia, salud y bienestar en los habitantes del municipio.

- Coordinar la gestión y aplicación de recursos federales para la implementación de infraestructura básica comunitaria.
- Gestionar recursos ante las Secretarías de Desarrollo Social Federal y Estatal para que sean aplicados en el municipio.
- Impulsar la participación de los habitantes para la ejecución de obras de infraestructura básica.

Programa 2 Servicios Públicos para el desarrollo, con las siguientes líneas de acción:

- Efectuar proyectos de equipamiento y dotación de servicios públicos, localizados en puntos estratégicos del municipio, que contribuyan a disminuir las desigualdades existentes entre las zonas que integran el territorio municipal.
- Implementar servicios de vacunación y esterilización de fauna canina y felina.
- Mejorar los servicios de control animal.

Programa 3 Protección a Personas Susceptibles o en Situación de Vulnerabilidad para Inclusión Social, con las siguientes líneas de acción:

- Fomentar la corresponsabilidad social entre los sectores públicos, privado y de la sociedad civil, así como personas físicas a fin de generar capital social.

Programa 5 Dignificación de Unidades Habitacionales y Juntas Auxiliares para Vivir mejor.

- Promover la rehabilitación del entorno y el mejoramiento de vida en los desarrollos y unidades habitacionales.
- Reactivar el equipamiento existente en las unidades habitacionales y fomentar su uso con un destino de acuerdo a las necesidades de los habitantes.
- Promover la construcción, recuperación y regeneración del espacio público en las juntas auxiliares y unidades habitacionales.
- Dotar de mobiliario urbano.
- Rescatar y crear áreas verdes en espacios subutilizados.
- Promover acciones de construcción y rehabilitación de accesos a las unidades habitacionales y juntas auxiliares
- Crear microsistemas de movilidad en cada una de las juntas auxiliares y unidades habitacionales de acuerdo con los traslados identificados que realiza la población.
- Gestionar la participación de universidades para la promoción e implementación de proyectos, diseños, propuestas y acciones que puedan llevarse a cabo en unidades habitacionales y juntas auxiliares para el beneficio de sus habitantes.

2. Eje 3 Desarrollo Urbano Sustentable y Crecimiento Metropolitano, cuyo objetivo es lograr un equilibrio territorial ordenado entre el crecimiento urbano, la vocación agrícola y

las zonas forestales del municipio que apoye su desarrollo sustentable con enfoque metropolitano.

Estrategia general: mejorar la planeación territorial para un desarrollo sostenible, acorde a una zona metropolitana en expansión y en proceso de consolidación regional.

En el diagnóstico menciona que en municipio de Puebla el pavimento de la mayoría de las vialidades presenta variados estados de deterioro por diversas causas. Por otro lado los niveles de contaminación ambiental repercuten directamente en la salud de la población. Además se registran pérdidas de áreas verdes que han provocado su utilización como tiraderos de escombros y basura. Se presenta también el incremento de las zonas urbanas, trayendo como consecuencia la pérdida de hábitat para especies animales. Por otra parte se señala la necesidad de aumentar mixturas de uso de suelo en centros comunitarios y económicos, transporte BRT y ciclistas que hagan habitable y comunicada a la ciudad. Por ello se plantean los siguientes programas y líneas de acción:

Programa 15 Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano con Perspectiva Metropolitana para un Mayor Bienestar.

- Impulsar la construcción o adecuación de la infraestructura urbana que considere los criterios de accesibilidad universal.

Programa 16 Crecimiento Sustentable.

- Proteger, conservar y restaurar los ecosistemas del municipio y sus recursos naturales, con la participación y corresponsabilidad de la sociedad.
- Diseñar e instrumentar planes de reforestación y limpia de zonas del territorio municipal que requieren especial atención, como cauces de ríos y barrancas.
- Diseñar e instrumentar, con conjunto con el Gobierno del Estado y la Federación un plan de protección y restauración de los cuerpos de agua del municipio.
- Ampliar y mejorar el parque Río Atoyac Vivo y crear el parque Río Alseseca como espacios de recreación, esparcimiento de la población y fomento de la educación ambiental.

Programa 17 Capital Limpia y Ordenada.

- Ampliar el mobiliario urbano destinado al manejo de residuos sólidos.

Programa 21 Infraestructura vial.

- Integrar el Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla.
- Mejorar, dar mantenimiento y modernizar las vialidades existentes en el municipio.
- Fortalecer y dar seguimiento al sistema de administración de pavimentos con el fin de establecer de manera eficiente y objetiva la ampliación, conservación, rehabilitación y reconstrucción asfáltica.

- Elaborar planea sectoriales de movilidad en el municipio para establecer soluciones acordes a la problemática local.
- Elaborar un diagnóstico y en su caso construcción de puentes peatonales en zonas críticas.
- Consolidar y ampliar la red vial, partiendo de la construcción de circuitos viales en las colonias que favorezcan la movilidad del peatón, del ciclista y del transporte público, así como la construcción de ejes metropolitanos que garanticen el crecimiento ordenado de la ciudad.
- Impulsar la implementación de tecnologías y proyectos que permitan una movilidad de la población de manera sustentable, segura, equitativa, integrada e institucionalmente coordinada.
- Gestionar un servicio de transporte público integrado, confiable, moderno y seguro, que satisfaga las necesidades de movilidad de la población.
- Fomentar el establecimiento de calles peatonales y de tránsito controlado.

3. Eje 4 Protección y Tranquilidad para todos, cuyo objetivo es emprender una política de seguridad pública preventiva y protección civil para proteger la integridad de las personas, con visión integral metropolitana y con legalidad.

Estrategia general: desarrollar un sistema de operación por cuadrantes y acciones transversales de seguridad, vialidad, protección civil, justicia administrativa y recuperación de espacios públicos, para disminuir la incidencia delictiva en zonas de alto riesgo.

En el diagnóstico menciona que en municipio de Puebla es una ciudad vulnerable y expuesta a frecuentes incidentes geológicos, meteorológicos, ambientales y otros derivados de la actividad humana. Ya que existen puntos de riesgo significativos, se establecerán mecanismos para que la protección civil se desarrolle bajo los principios de prevención, solidaridad y coordinación. Para ello se plantean los siguientes programas y líneas de acción:

Programa 27 Protección civil y patrimonial.

- Actualizar los planes en materia de protección civil existentes en el municipio.
- Fortalecer el sistema municipal de protección civil garantizando un modelo de prevención y atención de emergencias.
- Diseñar e implementar campañas y programas en materia de protección civil con atención puntual en instituciones de carácter público y escuelas.

- Celebrar convenios de colaboración con instituciones de educación para formar brigadistas voluntarios en materia de protección civil.
- Mantener en óptimas condiciones los sistemas de alerta y monitoreo para contingencias.
- Efectuar continuamente visitas y recorridos de supervisión para detección y evaluación de riesgos potenciales.
- Diseñar planes de contingencia para personas con discapacidad.

4. Eje 5 Buen Gobierno Innovador y de Resultados, cuyo objetivo generar una gestión pública transparente y con mejores resultados, así como modelos innovadores apoyados en el uso de nuevas tecnologías.

Estrategia general: establecer un modelo integral para mejorar a la administración pública municipal acorde a las condiciones actuales del municipio.

En el diagnóstico menciona que la administración municipal atraviesa por una crisis que se traduce en bajos niveles de rendimiento, insuficientes resultados, así como una reducida eficiencia y eficacia en la atención y solución de los problemas de la ciudad y las exigencias que la sociedad demanda. Plantea entonces, los siguientes programas y líneas de acción: Programa 28 Innovación digital y buen gobierno.

- Diseñar e implementar con apoyo de herramientas tecnológicas un sistema de recepción, canalizado y administración de atención a las demandas ciudadanas.
- Diseñar esquemas innovadores para la mejora de trámites y procesos, así como el incremento en la calidad y cobertura de los servicios públicos con apoyo de las tecnologías de la información.
- Capacitar a los servidores públicos en el uso de nuevas tecnologías y en innovación de procesos.

Programa 34 Fortalecimiento de la gobernabilidad y la gobernanza.

- Desarrollar una estrategia de intervención integral en Juntas Auxiliares, Delegaciones Políticas, Inspectorías y Unidades Habitacionales.
- Fortalecer las instancias de participación ciudadana existentes y dar seguimiento a sus iniciativas.
- Vincular a las distintas dependencias municipales con los organismos empresariales, colegios de profesionistas y organizaciones de la sociedad civil para la realización de proyectos de acción conjuntos.

El PMD es un instrumento que nos permite conocer las acciones que está realizando gobierno municipal en materia de gestión para la accesibilidad urbana en las colonias.

Además de funcionar como una herramienta que permite a la ciudadanía respaldar sus requerimientos y proyectos, al alinearlos con los programas, y al conocer las instancias encargadas de ejecutarlos.

3.6 Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla

En el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (PMDUS) publicado en el año 2001, menciona que el gobierno municipal a través de dicho instrumento “[...] propiciará un desarrollo integral para afrontar los retos del futuro, en un marco de referencia que asocia los objetivos de eficiencia económica, los de cohesión social, equilibrio ecológico y finalmente un desarrollo fundado en la participación ciudadana en su derecho-deber en la gestión, las decisiones, la ejecución y la vigilancia que contribuya al fortalecimiento de los mecanismos de gobernabilidad territorial [...]” (Gobierno Municipal de Puebla, 2001).

Este es un programa que no solo se propone “[...] aminorar los rezagos de infraestructura, servicios, equipamiento, sino que al mismo tiempo refuerce la identidad y la cohesión social de la población, sin descuidar que el territorio esté preparado para las contingencias ambientales, lo que implica la incorporación de variables ambientales, de vulnerabilidad, amenaza y riesgo como elementos fundamentales de un Municipio esencialmente urbano [...]” (*Ibíd.*). Menciona, además que se “[...] se deberá involucrara los agentes institucionales encargados de la planeación en tareas preventivas y reconstructivas que enfrenten la vulnerabilidad de los asentamientos y del territorio Municipal en su conjunto ante eventos naturales que han mostrado recientemente su acción devastadora [...]”. Por otro lado se deberán “[...] definir políticas de incentivo, impulso o consolidación de acciones concentradas de desarrollo urbano mediante acciones de Proyecto Urbano Participativo, con capacidad para lograr un desarrollo sustentable en todos los niveles y sectores del Municipio [...]” (*Ibíd.*).

De acuerdo con la Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla, capítulo II Evaluación de los Programas de Desarrollo Urbano Sustentable, artículo 92, párrafo VII, el PMDUS menciona que “[...] en la ejecución de las acciones de conservación y mejoramiento de los centros de población, previstas en los Programas de Desarrollo Urbano Sustentable, se establecerán disposiciones para *la construcción, rehabilitación y dotación de servicios, equipamiento e infraestructura urbana, previendo garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad requeridas para los peatones, considerando las necesidades de las personas con capacidades diferentes, de acuerdo a los lineamientos de construcción de los Municipios [...]*” (*Ibíd.*).

En el apartado de Normas y Criterios de Planeación Adoptados, se exponen los aspectos básicos que orientan y soportan la estrategia de Desarrollo Urbano propuesto, de manera que lo expuesto, según el PMDUS, permitirá ir construyendo una nueva forma de urbanizar el municipio (*Ibíd.*). Con respecto al equipamiento urbano, establece que “[...] con la finalidad de dar un mejor servicio a la ciudadanía, los equipamientos se ubicarán dentro de un radio de cobertura aceptable en zonas de alta y baja densidad poblacional, con facilidad de accesibilidad y traslados en un menor tiempo que contribuyan a mejorar su calidad de vida [...]” y “[...] deberán contar con la infraestructura, servicios y accesibilidad adecuada [...]” (*Ibíd.*). A su vez, señala el comercio y los servicios “[...] deberá buscar que no interfieran con el funcionamiento propio de la zona (urbano, vial de accesibilidad, de riesgo) y el sector, buscando alternativas y materiales sustentables para su construcción y mantenimiento [...]” (*Ibíd.*).

3.7 Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla

El Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla (PMUSMP), fue publicado el año 2013, bajo la administración del entonces presidente municipal Eduardo Rivera Pérez. Dicho plan es el primero en su clase en el Estado de Puebla, cuenta con 382 páginas y su contenido se divide en una introducción y cuatro capítulos: antecedentes; diagnóstico; estrategias y líneas de acción; y gestión.

El documento inicia con el discurso del presidente municipal de Puebla Eduardo Rivera y del coordinador general del Instituto Municipal de Planeación de Puebla, haciendo énfasis en la importancia de crear espacios que permitan el fácil acceso principalmente a sectores vulnerables.

Posteriormente en la introducción se plantea la problemática actual de la movilidad urbana en el municipio de Puebla, la cual consideran es consecuencia del acelerado y desordenado crecimiento urbano y el excesivo uso del automóvil, la contaminación ambiental, así como las deficiencias del transporte público.

En el PMUSMP se menciona que, la ciudad de Puebla no está diseñada para otorgar condiciones de accesibilidad universal, principalmente para los grupos vulnerables. Por lo que el plan refiere al gobierno municipal, a través del Instituto Municipal de Planeación de Puebla, como el promotor del desarrollo de una movilidad sustentable, con uso de transportes no motorizados, transporte público eficiente y racionar el automóvil.

El PMUSMP define que *“la movilidad urbana en la ciudad actual es la suma de los desplazamientos individuales de los ciudadanos a una velocidad determinada que hacen*

posible el acceso al mercado de trabajo, a los bienes y a los servicios. O dicho de otro modo, que permite el uso de los medios de producción, de cultura y del recreo (Campos Venuti, 1983), creando un intenso intercambio de personas, de mercancías y de información” (Miralles-Guasch, 2002). Además menciona que “sustentable hace referencia a los criterios de cualquier actividad humana que implique utilización de recursos naturales y humanos y entre tales actividades hay que incluir la movilidad y el transporte (Leinbach, 2000)” (Ibíd.). Sin embargo, cabe mencionar que dicho plan no especifica los criterios a los que se refiere en dicho contexto.

El PMUSMP define la movilidad urbana sustentable como el *“derecho fundamental que tienen los ciudadanos, que debe ser otorgado en igualdad de condiciones, sin distinción de características físicas, sociales, culturales o de poder adquisitivo” (IMPLAN, 2013). Así mismo, define la accesibilidad como “la combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo” (Programa Nacional para el Desarrollo de las Personas con Discapacidad, 2009-2012).*

Además en el PMUSMP se incluye el término *inmovilidad*, el cual refiere a que *“existen grupos sociales en la ciudad que no realizan viajes, las circunstancias que los orillan a ser inmóviles son diversas, como un nivel socioeconómico bajo que les impide solventar con los pagos de algún medio de transporte, que no tengan empleo regular, o por cuestiones de salud y por la edad, ya que los niños y algunas personas de la tercera edad que presentan vulnerabilidad, no transitan solos las calles” (IMPLAN, 2013). Sin embargo, en el PMUSMP no se presentan evidencias que justifiquen este concepto, por lo que considero que aunque las personas vulnerables, no transiten frecuentemente en los espacios públicos o no lo hagan de manera independiente, no significa que no hagan uso de éstos o que se encuentren inmóviles.*

En cuanto a la capitulación, se encontró que existe mayor desarrollo en el capítulo de antecedentes y diagnóstico (páginas 27-316), que en el de ejes estratégicos (páginas 316-355). En este último se muestra el análisis FODA, que permitió analizar las necesidades de la movilidad urbana en la ciudad de Puebla, los escenarios y los diferentes talleres de participación ciudadana.

Derivado de estos análisis se estableció el Plan de Movilidad Urbana Sustentable con cuatro ejes rectores, que determinaron las estrategias: 1) *ciudad accesible*, 2) *ciudad con*

movilidad no motorizada y motorizada, 3) ciudad con transporte público sustentable y 4) ciudad ordenada.

Para lograr una ciudad accesible, se plantean tres líneas estratégicas, la primera es la política integral de accesibilidad universal, donde se pretende implementar los criterios establecidos en el Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla, que describiremos más adelante, en la planeación, organización y gestión de la ciudad.

La estrategia es desarrollar una política integral para el *mejoramiento de la infraestructura y el mobiliario urbano existente*, en función de brindar accesibilidad a todos los usuarios. En cuanto a las líneas de acción se propone:

- a) Implementar un programa permanente para adaptar las condiciones de los corredores urbanos a los criterios de accesibilidad universal.
- b) Adecuar y equipar las intersecciones en las vialidades primarias del municipio de Puebla con materiales, niveles, señalamientos y dispositivos en semáforos que permitan un cruce seguro de las personas con discapacidad y peatones.
- c) En la zona de monumentos continuar progresivamente con las acciones de accesibilidad universal que se han implementado en el espacio público.
- d) Implementar los lineamientos del Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla (MTA) en todos los proyectos de obra pública y privada de uso público.
- e) Capacitar a los funcionarios municipales que dentro de sus responsabilidades desempeñen acciones que tengan relación con temas de accesibilidad.

La segunda línea estratégica, *eliminación de barreras para garantizar la accesibilidad*, en función de mejorar las condiciones de las banquetas, cruces viales, espacios públicos, donde existen cambios de nivel, señalamientos y elementos físicos que limitan el paso de las personas. La estrategia es establecer una política de eliminación de barreras, las cuales limitan la movilidad y dificultan el desarrollo de las actividades de los usuarios. Para lograrlo se establecen las siguientes líneas de acción:

- a) Ordenar o retirar los elementos que representen un obstáculo para el libre tránsito de las personas sobre las banquetas con mayor flujo peatonal.
- b) Realizar un adendum al Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones del Municipio de Puebla, para ordenar la colocación de mobiliario urbano, vegetación, señalamientos, publicidad, elementos de infraestructura de redes de servicios públicos y privados, entre otros, con la

finalidad de garantizar el tránsito adecuado de personas con discapacidad y peatones.

La tercera línea estratégica, *movilidad peatonal amable*, la cual plantea dirigir las acciones de movilidad urbana hacia el peatón y sus necesidades, es decir, establecer una nueva jerarquía del uso y convivencia en la ciudad, privilegiando la circulación peatonal. Mediante la estrategia, de establecer una política de mejoramiento de la movilidad peatonal en el municipio de Puebla, brindando las mejores condiciones de accesibilidad; bajo las siguientes líneas de acción:

- a) Ampliación de las banquetas con mayor circulación peatonal en la zona de monumentos.
- b) Adecuar las plazas y parques públicos del municipio a los criterios de accesibilidad universal.
- c) Liberar los espacios públicos ocupados por el comercio informal que obstaculicen la libre circulación de los usuarios conforme a lo establecido en la normativa correspondiente.
- d) Disminuir las áreas de estacionamiento en la vía pública de la zona de monumentos.
- e) Mejorar el sistema de señalética y señalización vial que permita a los usuarios una circulación y orientación adecuada.
- f) Instalar mobiliario urbano que fomente la accesibilidad universal en los espacios públicos de las unidades habitacionales.
- g) Realizar caminatas nocturnas en la zona de monumentos, barrios, juntas auxiliares y colonias del municipio.
- h) Difundir en las instituciones educativas información que concientice a los estudiantes en materia de respeto a los peatones y a las personas con discapacidad.
- i) Realizar estudios para la peatonalización o semipeatonalización de vialidades en el municipio.

Para lograr una ciudad con movilidad no motorizada y motorizada, se plantean tres líneas estratégicas, la primera es *el impulso a la movilidad no motorizada*. La estrategia es la creación de una red para la movilidad no motorizada que integre polos de actividades, equipamientos, servicios, sitios de recreación y vivienda. Para lograrlo se proponen las siguientes líneas de acción:

- a) Instalar un banco de proyectos que concentre las propuestas de los diferentes actores sociales e instituciones para el impulso de la movilidad no motorizada.

- b) Instalar infraestructura para la movilidad no motorizada bajo los criterios establecidos en el Manual Integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, ITDP México.
- c) Implementar diversos tipos de infraestructura vial ciclista (de traslado, recreativos, turísticos, activación física) en las juntas auxiliares del municipio.
- d) Integrar las redes de movilidad no motorizada con diferentes modos de transporte.
- e) Instalar señalización y señalética específicos para la infraestructura de la movilidad no motorizada.
- f) Implementar un sistema de Bicicletas Públicas que se integre al sistema de transporte público y a la Red Urbana de Transporte Articulado.
- g) Establecer Bici-estacionamientos que se integren a la Red de Movilidad No Motorizada.
- h) Establecer una partida presupuestal anual para la planeación, desarrollo, mantenimiento y difusión de la movilidad no motorizada.
- i) Establecer una partida presupuestal anual para la planeación, desarrollo, mantenimiento y difusión de la movilidad no motorizada.
- j) Incrementar anualmente la red para la movilidad no motorizada en Puebla.
- k) Incrementar el número de viajes locales ciclistas ofreciendo una experiencia cómoda, segura y atractiva.

La segunda línea estratégica, *gestión de la movilidad no motorizada*, plantea fomentar un modelo de movilidad no motorizada a través de campañas de difusión, continuidad en los programas del gobierno municipal, así como el impulso, consolidación y gestión para el desarrollo de nuevos proyectos e inversiones públicas y privadas. La estrategia es desarrollar acciones y políticas públicas que promuevan e incentiven la movilidad no motorizada a largo plazo como parte de un sistema de transporte alternativo en la ciudad; bajo las siguientes líneas de acción:

- a) Promover los beneficios de la movilidad no motorizada a través de campañas informativas en los medios de comunicación, instituciones educativas y foros de participación ciudadana.
- b) Incluir a la movilidad no motorizada en los programas del gobierno municipal, así como en los planes estratégicos.
- c) Gestionar la inversión de recursos públicos y privados para el desarrollo de proyectos para la movilidad no motorizada.

- d) Dar continuidad a los paseos ciclistas dominicales de la Gran Vía Recorre Puebla con cambios o ampliaciones de la ruta de manera periódica, así como la extensión del horario.
- e) Implementar paseos ciclistas “a ciegas” en apoyo a personas débiles visuales y con discapacidad.
- f) Implementar paseos ciclistas culturales en diferentes sitios del municipio de Puebla.
- g) Realizar recorridos turísticos guiados en bicicleta.
- h) Realizar carreras ciclistas en el municipio de Puebla.
- i) Incentivas a las empresas y dependencias de gobierno para que sus empleados se trasladen a su recinto laboral en bicicleta.
- j) Incluir dentro del reglamento de tránsito municipal un capítulo que aborde el tema de los ciclistas de manera integral.
- k) Implementar políticas públicas que busquen generar un tejido social con identidad de integración barrial, empleando el uso de la bicicleta como herramienta para este fin.

La tercera línea estratégica, *movilidad motorizada*, plantea realizar acciones tendientes a optimizar los recorridos de los vehículos motorizados y fomentar el uso racional de este medio de transporte. La estrategia es implementar acciones tecnológicamente y económicamente viables para hacer eficientes los recorridos en vehículos motorizados, bajo las siguientes líneas de acción:

- a) Implementación de Zonas 30 en los conjuntos habitacionales y áreas urbanas que estén delimitadas por vialidades primarias, con el propósito de regular la velocidad de circulación a 30km/hr y salvaguardar a los peatones que realizan sus traslados.
- b) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones en materia de límites de velocidad para los vehículos motorizados en concordancia con lo establecido en el COREMUN.
- c) Vigilar el cumplimiento de las disposiciones en materia de horarios de carga y descarga en la zona de monumentos en concordancia con lo establecido en el COREMUN.
- d) Implementar una campaña que fomente el uso racional del automóvil.
- e) Fomentar la compra de vehículos amables con el medio ambiente por parte del Ayuntamiento.
- f) Impulsar la implementación de programas de “vehículo compartido” en el municipio, iniciando con un proyecto piloto por parte del Ayuntamiento.
- g) Implementar recorridos turísticos en motocicletas por los principales destinos de la capital poblana.

- h) Diseñar, en coordinación con la dirección de tránsito municipal y con el apoyo de organizaciones expertas manuales y materiales para el uso responsable de la motocicleta.
- i) Colocar pintura antideslizante en las zonas peatonales de las vialidades.

Para lograr una ciudad con transporte público sustentable, se plantean dos líneas estratégicas; la primera *sistema red urbana de transporte articulado*, la cual pretende mejorar los aspectos de competencia municipal en torno al Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) implementado por el gobierno del estado para la zona metropolitana. La estrategia es implementar acciones de movilidad entorno a los corredores del Sistema Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) para complementar la movilidad urbana y fomentar el cambio modal. Para lograrlo, se proponen las siguientes líneas de acción:

- a) Realizar obras complementarias en torno a la Red Urbana de Transporte Articulado para adecuar las banquetas, señalética y mobiliario urbano a las nuevas necesidades.
- b) Realizar obras de mantenimiento de la infraestructura y mobiliario urbano de competencia municipal en torno al Sistema RUTA.
- c) Realizar las adecuaciones necesarias en materia de control de tránsito (semaforización) en torno al sistema RUTA.
- d) Realizar en coordinación con el gobierno del estado una campaña informativa en relación al uso del Sistema Ruta en la ciudad.
- e) Desarrollar en coordinación con el gobierno del estado un sistema para el monitoreo del funcionamiento del Sistema RUTA en el municipio.
- f) Realizar mediciones de los impactos ambientales que genera la implementación del Sistema RUTA.

La segunda línea estratégica, *transporte público accesible*, plantea contar con mobiliario urbano, señalamientos y paradas establecidas que brinden accesibilidad a los usuarios del transporte público. La estrategia es desarrollar acciones que beneficien a los usuarios del transporte público convencional y especializado que brindan servicio en el municipio de Puebla, permitiendo su interconexión con el Sistema RUTA. Las líneas de acción propuestas son:

- a) Realizar en coordinación con el gobierno del estado campañas de sensibilización y capacitación a usuarios y conductores del transporte público.
- b) Dotar del mobiliario urbano adecuado para el funcionamiento del transporte público empleando los criterios de accesibilidad universal en los paraderos.
- c) Realizar en coordinación con el gobierno del estado una restauración del sistema de transporte público adecuado a las necesidades particulares de la zona sur del municipio.

- d) Realizar en coordinación con el gobierno del estado una restauración del sistema de transporte público adecuado a las necesidades particulares de la zona norte del municipio.
- e) Colaborar con el gobierno del estado en el ordenamiento de las rutas de transporte público alimentador del Sistema RUTA.
- f) Establecer límites de velocidad específicos para el sistema de transporte público.
- g) Ordenar la circulación y bases de taxis en el municipio.
- h) Regular el ascenso y descenso de pasajeros de taxis en la zona de monumentos con paraderos o sitios formales.
- i) Adecuar los paraderos para los usuarios del Sistema de Transporte Especializado DIF (SITRADIF) con el mobiliario y elementos de accesibilidad que permitan un ascenso y descenso seguro.

Para lograr una ciudad ordenada, se plantean tres líneas estratégicas. La primera *modelo de desarrollo urbano sustentable*, propone implementar un modelo de desarrollo urbano que fomente los núcleos densos y compactos en los que existan usos mixtos de suelo, para que sus habitantes tengan accesos a servicios y equipamiento urbano cercano a su domicilio, además de estar adecuadamente vinculados al sistema de transporte público, tomando como referencia el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS). La estrategia es fomentar un modelo de ciudad densa y compacta que reduzca los traslados en medios motorizados; bajo las siguientes líneas de acción:

- a) Destinar usos de suelo mixto en los núcleos urbanos predominantemente habitacionales.

Implementar una estrategia integral que de soluciones a la *movilidad local y regional* al satisfacer la mayor parte de necesidades de los usuarios de manera peatonal o no motorizada en los noveles locales, conectándoles con el resto de la ciudad o la región por medio del transporte público, bajo las siguientes líneas de acción:

- a) Destinar usos de suelo comerciales y de servicios en los corredores de transporte público.
- b) Establecer como requisito para la construcción de nuevos desarrollos habitacionales contar con equipamientos urbano básico y cumplir con los criterios de accesibilidad y movilidad urbana.
- c) Incrementar las áreas verdes del municipio en torno a las acciones que se realicen en andadores, ciclovías y el Sistema RUTA.

- d) Incrementar redes de transporte no motorizado en la estructura vial de los nuevos conjuntos habitacionales.
- e) Fomentar la redensificación habitacional para evitar el crecimiento disperso de la ciudad y los largos recorridos.
- f) Acondicionar espacios públicos que ofrezcan condiciones de seguridad a la población empleando el manual para el diseño de espacios públicos de la SEDESOL.
- g) Impulsar en coordinación con el gobierno del estado la conexión entre las zonas habitacionales, industriales, de comercio y servicios a través de las líneas de transporte público.

La segunda línea estratégica, *red vial integradora*, plantea facilitar la movilidad dentro del municipio de Puebla, tomando como punto clave la red vial, ofreciendo conexión integral, en buenas condiciones, con recorridos eficientes, señalamientos y dispositivos requeridos. La estrategia pretende mediante la estructura vial, generar una movilidad amable y eficiente para los ciudadanos, integrando todos los sectores de la ciudad a través de las vialidades. Para lograrlo se proponen las siguientes líneas de acción:

- a) Adecuar las vialidades primarias y secundarias incorporando criterios de vialidad integradora.
- b) Generar un sistema para el análisis de flujos de tránsito vehicular existentes entre los distintos tipos de vialidades en el municipio.
- c) Construir una red de vialidades de concreto hidráulico.
- d) Desarrollar un sistema integral para el mantenimiento de las vialidades.
- e) Generar un sistema para la administración de los flujos del tránsito vial.
- f) Sincronización del sistema de semáforos en el municipio de Puebla, en vialidades primarias, secundarias y locales.
- g) Reducir los accidentes viales a través de campañas de cultura vial en medios de comunicación, instituciones educativas y foros de participación ciudadana.

La tercera línea estratégica, *estacionamientos regulados*, plantea establecer una política integral de ordenamiento del estacionamiento de vehículos en el municipio, mediante la regulación y control, principalmente en el centro histórico. La estrategia es regular el establecimiento de vehículos en la vía pública de la ciudad; bajo las siguientes líneas de acción:

- 1) Regular el estacionamiento de vehículos en vialidades de la zona de monumentos.
- 2) Instalar parquímetros en zonas de alta demanda de estacionamiento como medida para democratizar el uso de la vía pública.

- 3) Instalar estacionamientos subterráneos en lugares estratégicos del centro histórico de la ciudad.
- 4) Instalar estacionamientos disuasorios en torno a la zona de monumentos del municipio.
- 5) Instalar estacionamientos para motocicletas en puntos estratégicos de la ciudad.

Las acciones plasmadas en el Plan de Movilidad Sustentable del Municipio de Puebla, son un avance para mejorar las condiciones de accesibilidad en la ciudad, sin embargo, dichas acciones benefician principalmente al centro histórico y a las vialidades primarias. Por lo que los barrios y colonias, que son los sitios donde la población realiza sus actividades necesarias y básicas, muestran poca intervención. En este sentido, encontramos deficiencias en plan, puesto que no es equitativo en las zonas de acción dentro del municipio.

Se encontró también, que el capítulo de Gestión es limitado e insuficiente, ya que no muestra el proceso de gestión, es decir, no plantea como se llevará a cabo la interacción que entre instituciones y ciudadanía, ni un directorio de actores a los que nos podamos dirigir en caso de intentar participar; ni los instrumentos legales en lo que se basarán para llevar a cabo el plan; tampoco se mencionan las instalaciones y los materiales didácticos que se utilizarán para consulta ciudadana; no cuenta con un cronograma de trabajo, ni las estrategias y líneas de acción.

Aunque podríamos decir que el Plan de Movilidad Sustentable del Municipio de Puebla es ampliamente desarrollado en los capítulos de antecedentes y diagnóstico, dándonos un panorama acerca de la problemática y lo que se pretende lograr; encontramos que es redundante y poco específico en las estrategias y líneas de acción. En la gestión, nuevamente como otros instrumentos que hemos analizado anteriormente en la presente investigación, se quedan cortos al abordar las intervenciones ante un entorno sumamente complejo.

3.8 Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla

El Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla, es un documento publicado por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) y el Gobierno Municipal de Puebla en el año 2011. El documento cuenta con 208 páginas, y está dividido en los siguientes capítulos: 1) antecedentes e introducción, 2) determinación de la zona de estudio, 3) caracterización de los elementos del medio natural, 4) caracterización de los elementos sociales, económicos

y demográficos, 5) identificación de riesgos, peligros y vulnerabilidad ante fenómenos perturbadores de origen natural, y 6) anexos. Las principales características que este documento es su fundamento jurídico, el análisis de riesgos provocados por fenómenos naturales, así como las medidas de mitigación propuestas.

En el Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla se menciona de manera particular la colonia La Hacienda, por estar localizado en una zona de alto riesgo de inundación del río Alseseca, sin embargo es necesario hacer la observación, de que no se debe ubicar la totalidad de la colonia, ya que gracias a la topografía irregular del terreno, solo las viviendas asentadas en la ribera del cauce son vulnerables a inundación.

En este sentido encontramos discrepancia entre el Plan Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (PMDUS) y el Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla (ARNM). En la carta urbana del PMUDS, se ubica la colonia La Hacienda en la segunda zona de densidad selectiva, es decir, existe el permiso por parte del gobierno municipal para la construcción de viviendas, además no se muestra una franja de protección para zona federal del río Alseseca. Mientras que en el ARNM, además de localizar la colonia en una zona de inundación severa y alto riesgo, propone que no existan asentamientos humanos en dichas zonas.

Finalmente, algunos mapas del anexo cartográfico del ARNM, entre ellos los mapas de inundación del río Alseseca, que sirven de apoyo gráfico, son confusos y bastante carentes de información. Cabe mencionar que ARNM digital, para análisis de las capas de información, no se encuentra disponible en la página de internet, por lo que se debe solicitar por medio de un oficio a Protección Civil o IMPLAN.

3.9 Manual Técnico de Accesibilidad para DF, México

Es un manual de carácter técnico que se toma como referente para las posibles modificaciones al Manual Técnico de Accesibilidad Urbana aplicable al Municipio de Puebla. Este documento fue elaborado el año 2012 por la Secretaría de Desarrollo Urbano Vivienda en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Distrito Federal, el Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, Libre Acceso A. C. y el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Cuenta con 129 páginas de las cuales 66 aplican al entorno urbano, el cual es ampliamente detallado en forma teórica y técnica, con representaciones gráficas.

El objetivo de dicho manual son contribuir a la solución de demandas de las personas con discapacidad; ser una guía complementaria de aplicación durante el diseño, construcción y modificación de las especificaciones de espacio de uso públicos y privado según lo establecido por el reglamento de construcciones para el Distrito Federal; beneficiar tanto a personas con discapacidad física y/o intelectual, así como a otros sectores de la población con necesidades especiales como mayores de edad, embarazadas, o con alguna limitación temporal; garantizar la continuidad de rutas accesibles en el espacio público y en inmuebles de uso público o privado; entender que un proyecto de accesibilidad debe ser integral; tender hacia un diseño universal incluyente para toda la población y admitir que la accesibilidad es una obligación de los constructores. Como lo menciona el documento mismo, el manual está diseñado para apoyar a los proyectos con criterios y especificaciones para las adecuaciones de espacios, los elementos propuestos son una guía para orientar a los diseñadores y constructores, y garantiza el acceso a la mayoría de la población.

Se toman en cuenta criterios de ergonomía, es decir, la interacción que tienen los seres humanos con los objetos, y los espacios que lo rodean. Donde se toman en cuenta factores como las medidas del sujeto, las dimensiones del sujeto en movimiento, los alcances y las posturas del sujeto.

3.10 Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla

El Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla, como su nombre indica es de carácter técnico. Fue elaborado en el año 2011, con aprobación del Ayuntamiento del Municipio de Puebla y presentado por las Comisiones Unidas de Grupos Vulnerables, publicado en el Periódico Oficial. El manual de 48 páginas, cuenta con las siguientes secciones: 1) acuerdo, 2) marco legal, 3) objeto que es de orden público e interés general, y de observación obligatoria en el Municipio de Puebla, 4) campo de aplicación a toda construcción que tenga acceso público que se proyecte y ejecute en el municipio de Puebla, 5) glosario de 46 términos (39 son aplicables al entorno urbano), 6) requisitos técnicos aplicables en todos los espacios descubiertos y edificios de uso público: entorno urbano y espacios descubiertos, y entorno arquitectónico y espacios cubiertos, 7) transitorios, y 8) dictamen.

De acuerdo con el manual de accesibilidad tenemos las principales definiciones:

- **Accesibilidad:** Combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo.
- **Accesibilidad total:** Es la accesibilidad a todos los espacios construidos para cualquier persona, incluyendo aquellas con alguna discapacidad. Esto se aplica a los espacios de obra nueva.

A pesar de que el Manual Accesibilidad para el Municipio de Puebla cuenta con lineamientos técnicos que intentan establecer las condiciones para lograr accesibilidad, carece de especificidad en los elementos con que deben contar los espacios para satisfacer a la diversidad de usuarios.

Si retomamos los elementos con que cuenta el instrumento publicado por el Center for Universal Design de la Universidad de Carolina del Norte, Accesibilidad Universal y Diseño para Todos, se observa que el Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones en el Municipio de Puebla, cuenta con información muy general que deja de lado las necesidades de una gran parte los sectores vulnerables como discapacitados visuales, auditivos, embarazadas, niños y ancianos.

Se infiere que, el actual es un sistema jurídico vertical, que responde a un gobierno donde la toma de decisiones no se da de manera integral. Un modelo de planeación basado en políticas de carácter general que carecen de especificidad en sus objetivos, cuyo marco legal propone homogeneizar los asentamientos humanos sin tomar en cuenta sus particularidades.

Así los programas de desarrollo municipales, basados en planes nacionales o estatales, pretenden responder a dichas recomendaciones, cayendo en proyectos parciales que fragmentan a la ciudad de Puebla en lugar de integrarla.

Por otro lado los estudios, son exhaustivos en sus diagnósticos, y no así en las propuestas y modelos de gestión, que son los que sirven para orientar las acciones planeadas. Cabe mencionar también que es necesaria la actualización de programas, pero principalmente de los manuales para ampliar las acciones que actualmente se están realizando en el marco de la accesibilidad urbana.

Capítulo IV. Gestores para mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda

El presente capítulo tiene como objetivo conocer las funciones de las instituciones que inciden directamente en el mejoramiento de las condiciones de la accesibilidad urbana en el municipio de Puebla de acuerdo a sus planes y programas de trabajo. Así como aquellas que consideramos podrían colaborar para mejorar dichas condiciones. De esta manera al plantear la misión, visión, objetivos y funciones de las diferentes instituciones y grupos de trabajo, tendremos mayor claridad de las responsabilidades, toma de decisiones y acciones que les corresponden realizar a cada una de estas instancias.

4.1 Públicos

4.1.1 IMPLAN, gestor de proyectos municipales

El Instituto de Planeación Municipal de Puebla (IMPLAN), según su página en línea 2014, es un organismo público descentralizado creado en el año 2011, encargado del desarrollo urbano-metropolitano, económico y social de la ciudad de Puebla, además de diseñar, instrumentar y evaluar políticas públicas, programas y proyectos, que propicien un proceso de crecimiento ordenado, moderno, innovador de desarrollo socioeconómico sostenido y sustentable del municipio de Puebla (IMPLAN, 2014).

El IMPLAN se plantea la misión de *“formular y dar seguimiento a los planes y programas contemplados en el Sistema Municipal de Planeación Democrática Integral del Municipio de Puebla y en el Sistema de Evaluación del Desempeño Municipal, así como a los proyectos que se deriven del mismo, procurando la modernización, innovación y desarrollo, promoviendo el crecimiento socio-económico sostenido y sustentable del municipio, atendiendo al carácter metropolitano de sus funciones económicas, sociales, culturales y de servicios” (Ibíd.).*

Así mismo, tiene la visión de “ser un organismo público referente a nivel nacional, que establezca las directrices del desarrollo sustentable de la zona conurbada del municipio de Puebla, en forma dinámica, sostenida, justa y eficiente, mediante planes, programas y proyectos, recuperando la confianza de la ciudadanía en su gobierno” (Ibíd.).

Las acciones que se plantea el IMPLAN se basan en la atención a las necesidades ciudadanas y la planeación estratégica a mediano y a largo plazo. Para ello esta institución valora la colaboración de la sociedad civil organizada con el fin de mejorar la prestación de servicios públicos.

El IMPLAN cuenta con la estructura institucional, nuevos espacios de trabajo y personal capacitado, que les permite ejecutar algunos de los proyectos que se plantean, los cuales son previamente solicitados por diversas dependencias gubernamentales. No obstante, en

prácticas informales con personal interno de dicha institución, pudimos detectar que aparentemente los aspectos administrativos y comunicacionales son algunos de los obstáculos que le impide llevar a cabo la correcta gestión de los proyectos. Además se observa que, de igual manera que en la administración municipal, los cambios cada trienio traen consigo cambios en el personal que derivan en la discontinuidad del seguimiento de los proyectos, replicando algunos errores del gobierno municipal.

En el año 2013 existieron acercamientos entre IMPLAN y la Facultad de Arquitectura de la BUAP, para emprender acciones colaborativas, que permitieron abrir líneas de comunicación entre ambas instituciones. Así se favoreció el acercamiento indirecto entre los habitantes de la colonia La Hacienda y el IMPLAN, teniendo como intermediarios a los alumnos y académicos a través de los proyectos de investigación de posgrado (ver ilustración 49).



Ilustración 49. Reuniones entre autoridades del IMPLAN y la FA-BUAP. González Solís. 2013.

En dichas sesiones se planteó, por parte de las autoridades del IMPLAN, la posibilidad de ejecutar un proyecto que respondiera a las problemáticas de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda antes de terminar la administración, es decir a corto plazo. Sin embargo por cuestiones de tiempo, no fue posible insertarlo en su cartera de proyectos.

Existió un segundo acercamiento con la nueva administración del IMPLAN, en el año 2014, en donde las autoridades encargadas de la gestión de proyectos comentaron que, los estudios integrales difícilmente pueden ser ejecutados por la falta de recursos financieros, y que se debe entonces jerarquizar las problemáticas que queremos resolver para abordar

una por una en cada proyecto. Para poder insertar los proyectos en la cartera de proyectos de IMPLAN, es necesario cumplir con los requisitos de la “Metodología del Marco Lógico para la Planificación, Seguimiento y la Evaluación de Proyectos y Programas” publicado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) en el año 2005, en la cual se basan para evaluarlos. El IMPLAN se encarga de recibir los estudios y proyectos, y si son aceptados, los departamentos se coordinan para tramitar el recurso federal, sin embargo los proyectos quedan a consideración de las diferentes dependencias de gobierno para su ejecución.

Los proyectos se plantean bajo las líneas de acción del Plan Municipal de Desarrollo, y son jerarquizados para definir los que tienen mayor prioridad, beneficiando aquellos que impactan a un mayor número de población con base en indicadores del INEGI. En este sentido se percibe cierta subestimación por los grupos minoritarios, y por los datos obtenidos a través de la observación y análisis directo en campo, que no siempre pueden ser referenciadas en términos bibliográficos o estadísticos institucionales.

Los proyectos que cumplen con los requisitos que marca la metodología y que han sido aceptados, son dirigidos hacia las dependencias encargadas de ejecutarlos, que en el caso de la presente investigación sugirieron canalizarlo a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, o que nosotros acudamos directamente a presentar el proyecto, ya que la ejecución de éstos no es una de las funciones del IMPLAN.

En la entrevista, las autoridades del IMPLAN nos hicieron fuertes críticas de carácter teórico que desde nuestro punto de vista podrían desincentivar al ciudadano y desaprovechar el recurso intelectual, corriendo el riesgo de romper vínculos.

Lo anterior refleja el predominio de una cultura de gestión burocrática, a pesar de las intenciones por parte de algunos funcionarios públicos de pasar a nuevas formas de gestión participativas.

Opuesto a su postura consideramos, que el hecho de que un proyecto sea integral no se contrapone a desarrollarlo en etapas, pero generalmente la visión que tiene el IMPLAN de los proyectos es técnica y sectorizada. Por ejemplo en términos de accesibilidad se basan únicamente en el Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a Construcciones del Municipio de Puebla, mismo que no está actualizado y en el cual predomina la visión técnica y atención a algunos discapacitados (solamente se enfoca a las personas minusválidas).

Por otro lado si tomamos en cuenta que el IMPLAN es un vínculo entre la ciudadanía y las secretarías gubernamentales para gestionar los proyectos, entonces la recomendación del

IMPLAN de que nosotros gestionemos directamente con las dependencias correspondientes resulta paradójica a su función.

4.1.2 Desarrollo Urbano y Sustentabilidad

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad es un organismo gubernamental cuyo objetivo, según su página de internet 2014, es proveer la correcta prestación de servicios públicos con una visión de largo plazo, inmersos en un Municipio con un sistema de gestión ambiental innovador en nuestro país (Gobierno Municipal de Puebla, 2014).

Su misión es promover, considerando la participación ciudadana, el aprovechamiento y desarrollo sustentable del medio ambiente y los recursos naturales del municipio de Puebla; así como la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo. El cuidado de la vida a través de motivar y facilitar comportamientos que produzcan la consciencia del sentido del (y de lo) “otro”, y por lo tanto su respeto (*Ibíd.*).

Como visión, plantea entre lo más destacado “[...] mantener limpios ríos del municipio, su lago, lagunas y pequeños arroyos con vida y aptos para la recreación y su aprovechamiento sustentable. Conservar los niveles de emisiones al aire, agua, de ruido y visual dentro de norma. Contar con los parques y jardines más bonitos del país. Ofrecer un alumbrado que de seguridad y confort visual; de bajo consumo de energía, larga duración y que ayude a resaltar la belleza de la ciudad y sus edificaciones. Promover una adecuada convivencia entre mascotas, personas y el entorno, con la fauna nociva controlada, sin crueldad ni negligencia en el manejo de los animales. Todo ello dentro de una cultura de participación y corresponsabilidad [...]” (*Ibíd.*).

La secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad en materia de accesibilidad urbana dentro del municipio de Puebla, contempla los siguientes instrumentos legales y funciones:

- Vigilar el cumplimiento y la correcta aplicación de los lineamientos y disposiciones de acuerdo al Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, su Carta Urbana y su Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo;
- Participar en la evaluación del impacto ambiental de obras o actividades de competencia estatal, cuando las mismas se realicen en el Municipio;
- Vigilar que las obras y actividades que realicen en el municipio cuenten con autorización en materia de impacto ambiental, con la finalidad de condicionar o promover la revocación de las autorizaciones de usos de suelo, licencias de construcción y funcionamiento;
- Prevenir y controlar la contaminación ocasionada por emisiones de humos, gases, partículas sólidas, ruido, vibraciones, energía térmica o lumínica, olores que rebasen los

límites máximos permitidos por las Normas Oficiales Mexicanas, generadas por establecimientos comerciales o de servicios, adoptando las medidas necesarias para su control;

- Proteger la imagen de los centros de población contra la contaminación visual, a través de la normatividad en la materia de anuncios en el municipio;
- Proponer al Ayuntamiento el establecimiento, regulación y administración de las zonas de preservación ecológica municipal y los parques urbanos y además áreas verdes;
- Formular las denuncias que en materia de protección ambiental le competen en el ejercicio de sus funciones, ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente o la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial del Gobierno del Estado, así como turnar las que realice la ciudadanía y sean competencia de dichas dependencias, dando seguimiento a las mismas;
- Coordinar la participación de las dependencias y entidades de la administración pública municipal en las acciones de educación y promoción ambiental, de prevención y control de la contaminación, conservación, protección y restauración del ambiente en el territorio municipal, así como celebrar con éstas y los sectores social, académico y privado, los acuerdos que sean necesarios con el propósito de dar cumplimiento al objetos de la secretaría y desarrollar técnicas, ecotecnias y procedimientos que permitan prevenir, controlar y abatir el deterioro ambiental, propiciando el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales;
- Participar en la suscripción de convenios y programas con organismos internacionales y nacionales, los distintos órdenes de gobierno, los sectores social, académicos y privado, relativos a temas de desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo rural y los necesarios para cumplir con objetivos de la secretaría;
- Proponer a la instancia correspondiente, los lineamientos y requisitos para la expedición de alineamiento y número oficial, licencias de construcción, remodelación, instalación, ampliación o demolición y/o autorizaciones de división, subdivisión, segregación, fusión y relotificación de áreas y predios, distribución de áreas en fraccionamientos urbanos y rústicos, así como conjuntos habitacionales bajo el régimen de propiedad en condominio y propiedad privada, de conformidad con la normatividad en la materia;
- Proponer al Ayuntamiento el establecimiento, regulación y administración de las zonas de preservación ecológica municipal y los parques urbanos de los centros de población;

- Autorizar los estudios de impacto vial en asuntos relacionados al otorgamiento de uso de suelo, coadyuvando a definir las estrategias que permitan una mejor planeación en materia de estacionamientos, sitios, terminales y otras construcciones que repercutan directamente en el impacto vial del municipio;
- Emitir opinión técnica respecto a la evaluación del impacto ambiental de obras o actividades de competencia estatal o federal, previa solicitud y cuando las mismas se realicen en el municipio;

Con referencia a las actividades relevantes en materia de accesibilidad urbana, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad contempla:

- Brindar mantenimiento preventivo y correctivo de la red de alumbrado del municipio para una adecuada prestación del servicio, cumpliendo con la visión del Sistema Angelopolitano Municipal;
- Incorporar al municipio el consumo y mantenimiento de la red de iluminación pública de las colonias y fraccionamientos en régimen de propiedad de condominio;
- Brindar servicios públicos a los habitantes de las juntas auxiliares y unidades habitacionales de acuerdo a sus necesidades, a través de jornadas;
- Controlar la colocación de anuncios de propaganda tipo pendón como estrategia fundamental para el control de la contaminación visual, disminuyendo sustancialmente las afectaciones al mobiliario urbano a causa de la colocación de publicidad;
- Mantenimiento (poda de pasto y chapeo, deshierbe de área floreada, barrido de área verde y/o andador desorillado, borrado de pintas, poda de arbustos o seto, retiro de basura, y desecho vegetal) parques y jardines, avenidas principales y secundarias.

Sus funciones son, sin embargo se han limitado a... denotan paradoja entre el discurso en marcado en la sustentabilidad y las acciones en prácticas absurdas que mitigan problemas temporalmente y segrega y marginan a ciertos sectores peatonales.

Acciones que ya han realizado en beneficio de la accesibilidad.

A pesar de que se intentó contactar a los responsables de dicha secretarías, no se obtuvo una respuesta.

4.1.3 Infraestructura y Servicios Públicos

La Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos es un organismo gubernamental cuyo objetivo, según su página de internet al año 2014, es dotar de infraestructura que eleve la calidad de vida de los ciudadanos del Municipio de Puebla, proporcionándoles servicios eficientes y respuestas rápidas a sus necesidades, dentro del marco legal aplicable,

contribuyendo al equilibrio ambiental con prácticas honestas y transparentes (Gobierno Municipal, 2015)

Tiene como misión programar y realizar de forma eficiente las acciones que garanticen la construcción de infraestructura, así como la prestación de servicios públicos de calidad, con enfoque estratégico e incluyente, que impulse un crecimiento sustentable para el municipio y sus ciudadanos (*Ibíd.*).

Su visión, ser una dependencia competitiva e innovadora que afronta de manera eficiente los retos en materia de infraestructura y servicios públicos, mejorando la calidad de vida y generando confianza en los habitantes de la capital (*Ibíd.*).

Como mencionamos anteriormente la gestión debe ser a través del IMPLAN, no obstante nos dijeron que podíamos acudir directamente con esta secretaría para buscar información y apoyo. A pesar de que se intentó contactar a los responsables de dicha secretarías, no se obtuvo una respuesta.

4.1.4 Protección Civil Municipal Puebla

Es un organismo gubernamental el cual actúa a través de un “[...]conjunto de disposiciones, medidas y acciones destinadas a la prevención, auxilio y recuperación de la población en caso de desastre encaminado a salvaguardar la integridad física de las personas, sus bienes y su entorno frente a la eventualidad de un riesgo o siniestro [...]” (Gobierno Municipal de Puebla, 2014).

En este sentido las prioridades de Protección Civil son las “[...] *acciones de carácter preventivo para mitigar la presencia de riesgos en el municipio de Puebla, estableciendo convenios de colaboración y desarrollo de nuevos programas de capacitación con instituciones de gobierno, públicas, privadas y con la comunidad en general para generar una cultura de autoprotección en el marco de los desastres [...]*” (*Ibíd.*).

En el año 2014, se realizó por medio de invitación del Consejo Ciudadano de Protección Civil una visita a las instalaciones de Protección Civil Municipal de Puebla, para exponer la problemática de inundación en la colonia La Hacienda a causa del desbordamiento del río Alseseca. En dicha reunión se buscaba obtener información de las acciones que realizan las autoridades de protección civil, así como una orientación de que instituciones e instrumentos, que están incidiendo para resolver problema.

En dicha sesión las autoridades mencionaron que están trabajando actualmente en la implementación de la gestión integral de riesgo, con enfoque preventivo, a través de los profesionales en la materia. Dicha gestión está basada en el Proyecto Esfera y Serie 3000

publicados por organizaciones no gubernamentales y el Movimiento Internacional de la Cruz Roja.

Bajo esta lupa pretenden que en el análisis del riesgo se tomen en cuenta elementos como la clasificación del riesgo, el nivel, la localización, y las acciones que se emprenderán para su mitigación. La finalidad es integrar a los gestores de riesgo dentro del Programa de Protección Civil para prevenir y reducir los riesgos.

Gracias al Consejo Ciudadano de Protección Civil, pudimos asistir a una de las sesiones en las instalaciones de Protección Civil Municipal. Al presentar la problemática de inundación y las afectaciones a la población asentada en la ribera del río Alseseca, las autoridades respondieron que cuando tomaron posesión administrativa, se dieron cuenta del nivel de riesgo severo en que se encuentra la colonia La Hacienda (plasmado Atlas de Riesgo Municipal), y que su obligación como Protección Civil era darlo a conocer a la población como acciones de prevención. No obstante, mencionaron que no está en dentro de sus funciones pedir que se reubiquen, esto discrepa del oficio que ellos mismos entregaron a los colonos donde se pedía reubicaran su domicilio.

Con respecto a las acciones de infraestructura, mencionaron también que el proyecto de programa APAZU, ha funcionado gracias a las ramificaciones de los colectores pluviales y ha beneficiado con la reducción de las inundaciones, ya que las descargas están fuera de la zona habitacional (sin embargo los habitantes no están de acuerdo con esto). Además informaron que CONAGUA tiene un programa de reducción y mitigación de riesgos en la zona, que prevén ejecutarlo para el año 2015 debido a la dificultad de obtención de recursos financieros. Este tiene contemplado un canal revestido desde el puente de la Garita hasta el puente Nezahualcóyotl, muros de protección y quitar las válvulas de bypass.

En la reunión a pesar del interés que muestran, se percibe una falta de compromiso por parte de las autoridades, las cuales tienen respuestas con un tinte más discursivo que orientativo y pragmático. Mientras tanto la condición de riesgo en la colonia La Hacienda continúa latente y en términos de accesibilidad no se generan acciones contundentes, poniendo en riesgo la vida de las personas.

4.2 Educativos

4.2.1 Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

La Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, publicó en su página de internet en el año 2014, ser una institución pública y autónoma consolidada a nivel nacional, comprometida con la formación integral de profesionales y ciudadanos críticos y reflexivos

en los niveles de educación media superior, superior y posgrado, capaces de generar, adaptar, recrear, innovar y aplicar conocimientos de calidad y pertinencia social. La universidad fomenta la investigación, la creación y la divulgación del conocimiento, promueve la inclusión, la igualdad de oportunidades y la vinculación; coadyuva como una comunidad del conocimiento al desarrollo del arte, la cultura, la solución de problemas económicos, ambientales, sociales y políticos de la región y del país, bajo una política de transparencia y rendición de cuentas, principios éticos, desarrollo sustentable, en defensa de los derechos humanos, de tolerancia y honestidad; contribuyendo a la creación de una sociedad proactiva, productiva, justa y segura (BUAP, 2014).

La calidad y pertinencia de su oferta educativa y servicios académicos están sustentadas en una planta académica sólida y reconocida, un modelo educativo pertinente, flexible y enfocado en el estudiante, un desarrollo científico y tecnológico, una amplia influencia en la cultura y las artes, una estructura académica que funciona en redes de cooperación y colaboración nacionales e internacionales, una estructura administrativa y de gestión ágil, funcional, acreditada y flexible que apoya al quehacer académicos, bajo una política de transparencia, rendición de cuentas y desarrollo sustentable (*Ibíd.*).

En el programa de maestría de Ordenamiento del Territorio en la facultad de Arquitectura, en los proyectos de tesis, los alumnos abordan problemas reales en beneficio de la comunidad a través de la participación social. De esta manera están en constante comunicación con la población y el territorio que experimenta dichas problemáticas. Asumiendo un rol de observadores pero también de actores al involucrarse en las problemáticas sociales. En este sentido, la participación de la universidad en asuntos prioritarios para la ciudadanía, consiste en integrarse a planes, programas y proyectos a través del servicio social, el apoyo técnico, la investigación, la consultoría y la gestión.

A través de una colaboración entre alumnos de la maestría en Ordenamiento del Territorio, alumnos del doctorado en Procesos Territoriales y el Consejo Ciudadano de Protección Civil, logramos establecer acuerdos y reuniones con los colonos, así como realizar actividades para mejorar el espacio público, previniendo principalmente el riesgo de inundación. Por ello se convocó a la comunidad para reunirse y realizar jornadas de limpieza en algunos parques y vialidades, esto para evitar la contaminación, así como la obstrucción del flujo de agua en épocas de lluvias (ver ilustración 50).

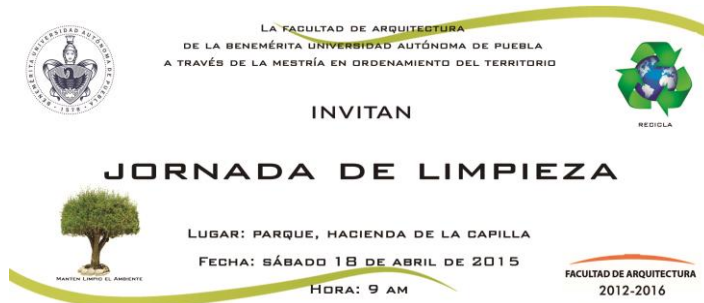


Ilustración 50. Volante para las jornadas de limpieza. Salgado Montes, 2015.

Las jornadas de limpieza han servido para concientizar a los colonos de no contaminar, proteger y conservar el ambiente; además para que los vecinos se conozcan, convivan y colaboren para mejorar sus condiciones de vida. En las jornadas se logró vincular al municipio con los colonos por medio del Servicio de Limpia, el cual facilitó el manejo de los residuos orgánicos e inorgánicos (ver ilustraciones 51, 52 y 53).



Ilustración 51. Jornada de limpieza en el Parque de Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.



Ilustración 52. Jornada de limpieza en el Parque de Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.



Ilustración 53. Personal del Servicio de Limpia Municipal. Salgado Montes, 2015

Se colocaron también letreros para evitar que la gente tire basura en los espacios públicos, principalmente en los parques y jardines de la colonia (ver ilustración 54).



Ilustración 54. Cartel para el parque ubicado en Hacienda de la Capilla. Salgado Montes, 2015.

En estas actividades pudimos observar que a través de la voluntad y organización social, se pueden mejorar los procesos de gestión urbana. Ya que una sociedad organizada y activa acelera dichos procesos, provocando que el gobierno municipal de respuestas

concisas y oportunas en beneficio de la comunidad. Además consideramos a la BUAP como un actor que guía a caminos alternativos de gestión.

4.3 Organizaciones ciudadanas

4.3.1 MAC es Puebla, A.C., posible camino para la gestión de proyectos

Movimiento Acción Corazón es Puebla A.C. (MAC), somos una organización social joven, constituida el año 2012, y que hemos realizado diversos con recursos propios y gubernamentales, para elaborar y ejecutar proyectos en beneficios de la comunidad.

De acuerdo a la Ley de Fomento a las Actividades de las Organizaciones de la Sociedad Civil, en su capítulo II, artículo 5, el objeto de la asociación civil MAC es, promover acciones que permitan el fortalecimiento del tejido social y la seguridad ciudadana; la prestación de servicios de apoyo a la creación y fortalecimiento de organizaciones que realicen actividades de desarrollo comunitario y prevención ciudadana; promoción y fomento educativo, cultural y artístico; promoción del deporte; promoción de la equidad de género; promoción de la participación ciudadana en asuntos de interés público.

La misión de MAC es ser una asociación civil sin fines de lucro, cuyo principal objetivo es la elaboración de proyectos que permitan prevenir y atender la violencia y el delito a través de la participación ciudadana; capacitando, orientando y sensibilizando a los jóvenes sobre distintos temas sociales.

Tenemos como visión, ser una asociación civil líder en Puebla, coadyuvando con la sociedad y el gobierno en una alianza estratégica para lograr sus objetivos a través de programas innovadores en la atención y detección de la violencia.

En el año 2013, MAC en colaboración con la FA-BUAP, realizamos un taller intergeneracional en el cual a través de actividades recreativas existió un acercamiento, principalmente con los adultos mayores la colonia La Hacienda, para conocer sus opiniones y experiencias en materia de accesibilidad urbana.

En el año 2014, nuevamente existió esta colaboración, para elaborar e impartir los talleres de participación con los niños de la primaria Hacienda de Guelatao. La información que obtuvimos en ambas actividades ya han sido descritas el capítulo II.

Así mismo MAC A.C. en colaboración con la consultoría de impacto ambiental Biología Integral en Impacto Ambiental, BIIA S.A. de C.V., identificamos especies de fauna silvestre importantes que aun residen en la ribera del río Alseseca. Por ello, tuvimos la iniciativa de realizar campañas de educación ambiental dentro de la colonia para protegerlos. Así que,

colocamos carteles informativos de las especies identificadas en la ribera del río Alseseca, con el objetivo de que la gente los conozca y proteja (ver ilustración 55).



Ilustración 55. Cartel informativo de fauna silvestre. Salgado Montes, 2014.

Los habitantes se detenían a observar el cartel, y como resultado obtuvimos información de la población que dice haber visto dichas especies por la zona. También se detenían a preguntar, ¿qué son?, ¿son peligrosos?, ¿qué podemos hacer si nos encontramos con ellos? y ¿qué comen?, a lo que se les dio una breve explicación. A partir de esto observamos que, se ha reducido la basura en las banquetas de la ribera del río Alseseca (ver ilustración 56).



Ilustración 56. Campaña de educación ambiental. Salgado Montes, 2015.

Todas estas acciones han servido para concientizar, revalorar, generar aprendizaje y sensibilización social, acerca de la importancia de las buenas condiciones y el cuidado de los espacios públicos, que beneficia directamente a la accesibilidad urbana, sin embargo es necesario monitorear y dar seguimiento.

En esta organización, por sus características, tenemos acceso a concursar para obtención de recursos financieros, principalmente federales que otorgan instituciones como Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) y el Instituto Mexicano de la Juventud (IMJUVE). Así como un vínculo con otras asociaciones e instituciones (públicas y privadas) que puedan brindar su colaboración. En este sentido MAC, es una potencial ayuda para la obtención de recursos humanos, materiales y financieros, y dar seguimiento a las actividades emprendidas.

4.3.2 Consejos Ciudadanos, ¿las voces de la población?

En la década de 2000 surgen 13 consejos ciudadanos, decretados por el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN, 2009). Actualmente existen 18, entre los que encontramos al de Desarrollo Urbano y Protección Civil, como los principales consejos ciudadanos que podrían incidir en el proyecto de accesibilidad urbana.

Los Consejos Municipales de Participación Ciudadana del Municipio de Puebla, de acuerdo con el artículo 155 del COREMUN, tienen la naturaleza jurídica de órganos de promoción y gestión social, auxiliar de los ayuntamientos, con las obligaciones de coadyuvar para el cumplimiento eficaz de los planes y programas municipales aprobados; promover la participación y colaboración de los habitantes y vecinos en todos los aspectos de beneficio social; y proponer al ayuntamiento la creación o modificación de actividades, acciones, planes y programas municipales (*Ibíd.*).

Los consejos ciudadanos tienen por objeto, en su carácter de órganos de análisis, opinión, consulta, el estudio, discusión análisis a favor de la programación de la gestión social, respecto de los asuntos que les sean encomendados por el ayuntamiento, sus dictámenes no tienen carácter decisorio, ni ejecutivo (*Ibíd.*).

De acuerdo con las instituciones gubernamentales que inciden en el mejoramiento de la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda, consideramos que los consejos ciudadanos con principales para vigilar que estas acciones se cumplan son el consejo ciudadano de Desarrollo Urbano y de Protección Civil.

Consejo Ciudadano de Desarrollo Urbano

El primer contacto con el Consejo Ciudadano de Desarrollo Urbano, se dio a través de una página de internet personal del presidente. Sin embargo el proceso para obtener una reunión con él o un representante del consejo fue largo y exhaustivo, que al final no se logró.

Consejo Ciudadano de Protección Civil

De acuerdo con el actual presidente del Consejo Ciudadano de Protección Civil, éste es un organismo civil integrado para el análisis, la gestión social, promoción y difusión en materia de protección civil. Tiene como misión la integración en la protección de la sociedad, que busca homogeneizar las interrelaciones sociales basadas en la autoprotección y de vinculación interinstitucional dentro de la estructura, el equipamiento y los servicios del municipio para asegurar la tranquilidad y el bienestar de la población que busca permanentemente mejorar su calidad de vida en un entorno equilibrado y sustentable de Puebla y los poblanos.

Se plantea como visión, ser un consejo ciudadano que promueva el desarrollo de proyectos, planes, programas, legislación y normatividad alterna con políticas claras y específicas realistas y de alto compromiso social que asegure permanentemente la protección y tranquilidad social, que eleve su calidad de vida en forma equilibrada y sustentable como un fundamento de bienestar para los poblanos.

Su objetivo es vigilar los procesos de las instancias públicas y hacer propuestas de mejoramiento a los programas internos de Protección Civil Municipal. Entre sus funciones está coadyuvar para el cumplimiento eficaz de los planes y programas municipales aprobados, promover la participación y colaboración de los habitantes y vecinos en todos los aspectos de beneficios social, gestionar ante las instancias correspondientes las acciones respectivas en la materia de protección civil, proponer al ayuntamiento todo tipo de actividades, acciones, planes y programas; así como participar en la estructuración de políticas públicas que implique la protección civil en Puebla.

Las reuniones del consejo se realizan cada mes en el IMPLAN como primera instancia, o en la Dirección de Protección Civil Municipal cuando así se requiere, las cuales cuentan con el equipamiento necesario para llevarlas a cabo. En dichas reuniones las autoridades de las diferentes instituciones gubernamentales son convocadas, y asisten o envían representantes. Las autoridades con las que se tiene más contacto son el Director de Protección Civil Municipal, el Regidor Presidente de la Comisión de Participación Ciudadana y el Secretario de Gobernación del Ayuntamiento.

De acuerdo el presidente del Consejo Ciudadano de Protección Civil, a través de la organización de foros, jornadas de divulgación y adiestramiento en temas de protección civil, la participación de foros ciudadanos, así como la utilización de medios electrónicos como la radio y la generación de una página de internet e incorporación a las redes sociales, el consejo se mantiene colaboración con el resto de la ciudadanía. Además menciona, están en proceso de realizar propuestas en coproducción con ésta.

Oficialmente no existen los medios para contactar con el consejo, sin embargo los miembros de éste son el vínculo directo con la sociedad y e instituciones de manera extraoficial.

En materia de accesibilidad urbana, según el actual presidente del Consejo Ciudadano de Protección Civil, no se ha abordado el tema como tal, sin embargo en algún momento se realizó la campaña “Ni una veladora más”, que consistía en concientizar a la población en el riesgo de accidentes viales. En este sentido dicho consejo ciudadano, considera que es un tema que se debe revisar en otros consejos como grupos vulnerables y desarrollo urbano, por mencionar algunos, ya que el consejo considera en un nivel alto de prioridad mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias de la ciudad de Puebla.

A pesar de lo anterior actualmente el consejo ciudadano no existe una iniciativa para realizar proyecto de dicha naturaleza, se tiene conocimiento de que el IMPLAN realiza una estrategia de movilidad no motorizada para la ciudad de Puebla, sin embargo no ha existido inclusión para revisarla. Cuando se ha logrado recabar recursos financieros para financiar proyectos, el Ayuntamiento dio la indicación de que dichos recursos tenían que ingresar a su tesorería y justificar los gastos generados.

Por otro lado la competencia como consejeros se restringe a la vigilancia y propuestas de iniciativas públicas y ciudadanas, ya que de acuerdo con el COREMUN, los consejos ciudadanos no tienen la facultad para elaborar proyectos ejecutivos. El Consejo Ciudadano de Protección Civil señala que se debe adquirir un modelo de gestión adecuado para lograr los objetivos a pesar de los obstáculos.

El Consejo Ciudadano de Protección Civil considera que la problemática de accesibilidad urbana en las colonias de la ciudad de Puebla, es la fragmentación de iniciativas, ya que no existe un marco de valores compartidos, ni un plan donde los esfuerzos de los consejos se complementen y converjan hacia objetivos comunes. Para esto mencionan, es urgente generar un plan de trabajo general donde se puedan incluir este tipo de temas importantes y que requiere de un abordaje multidisciplinario. Desde esta perspectiva habría varios Consejos Ciudadanos como el de Desarrollo Urbano, Ecología, Grupos Vulnerables, Obras Públicas, Transporte, Protección Civil, por mencionar algunos, involucrados en el tema.

Finalmente, comentan que se debe proponer la elaboración de ese plan a la Comisión Ejecutiva del Consejo.

Por otro lado, como miembro de MAC y de la BUAP, en el año 2014 tuve la oportunidad de acudir a una sesión de Protección Civil Municipal en sus instalaciones, a través de una invitación que nos extendió un representante del Consejo Ciudadano de Protección Civil. En la sesión, expuse la problemática de inundación en la colonia La Hacienda a causa del desbordamiento del río Alseseca, ya que buscaba obtener información acerca de las acciones que actualmente realizan las autoridades de Protección Civil y el consejo ciudadano (así como de otras instituciones e instrumentos) para resolver problema.

En la reunión se pudo observar que el consejo ciudadano sirve de intermediario y moderador entre ciudadanos y las autoridades. Además muestra interés para dar seguimiento y posible solución a las problemáticas ciudadanas, sin embargo existe poco compromiso debido a la falta de recursos financieros, humanos, y de incidencia en toma de decisiones. En este sentido las autoridades de Protección Civil y consejo ciudadano, adoptan la apostura de observadores que registran las problemáticas, y posteriormente las transmiten a las instancias correspondientes del gobierno municipal para que éste se encargue de dar las soluciones pertinentes.

A pesar de esto, en el 2015 se logró realizar un taller por parte del Consejo Ciudadano de Protección civil, en colaboración con alumnos del doctorado en Procesos Territoriales y de la maestría en Ordenamiento del Territorio. En este taller existió un acercamiento hacia los habitantes, principalmente los afectados por las inundaciones, en el cual se conocieron las opiniones y propuestas de los participantes. Con este taller se pretendía dar alternativas para solucionar dicha problemática a través de las acciones de los colonos. Se acordó realizar los talleres una vez al mes.

4.3.3 Colonos

Actualmente se conoce la existencia de una mesa directiva en la colonia La Hacienda, sin embargo los vecinos comentan que no ha existido un acercamiento por parte de ellos, para solucionar las problemáticas de la mayor parte de la colonia..

Los colonos se han encontrado con procesos de gestión urbana exhaustivos, sin haber obtenido grandes resultados, situación que ha mermado su interés y obstaculizado algunas acciones para mejorar sus condiciones de vida. No obstante, en algunos casos esto no ha sido impedimento para que los colonos realicen actividades para mitigar las problemáticas existentes en la colonia, dentro de sus posibilidades (ver capítulo II).

De manera que, aunque actualmente la participación social es mínima y fragmentada, existen elementos que posiblemente ayuden a potenciar dicha participación. Se ha observado que algunos representantes institucionales como la directora de la escuela primaria Hacienda de Guelatao y el párroco de la iglesia San José La Hacienda, tienen la disposición y cuentan con los espacios físicos para la participación comunitaria. Además algunos vecinos se han movilizadado como representantes de colonos para solucionar los problemas de la colonia.

Por todo esto, consideramos importante mencionar la poca coordinación existente entre las diferentes instancias, además de la duplicidad de esfuerzos y desaprovechamiento intelectual.

Por otro lado hacemos énfasis en los largos procesos burocráticos para dar respuesta a la ciudadanía, ante problemas reales y de urgencia por parte de algunas instituciones y representantes de la sociedad civil. Sin embargo encontramos otros caminos dentro de las organizaciones, que podrían coadyuvar a la resolución de los problemas que se presentan en la colonia La Hacienda.

Conclusiones

En la primera parte de nuestro estudio, analizamos elementos teóricos principales para lograr la accesibilidad urbana para grupos vulnerables. No obstante, en el proceso encontramos que la accesibilidad urbana no se limita a estos sectores, sino que esta debe ser universal. La accesibilidad universal presupone la estrategia de “diseño para todos”, que considera *“las condiciones que deben cumplir los entornos, los procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas, dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible”*⁴, concepto que en un sentido más amplio integra a la diversidad de usuarios dentro y fuera de los espacios públicos, haciendo la ciudad más incluyente. Dicho lo anterior, asumimos la postura de la necesidad de crear espacios públicos más incluyentes.

Para determinar las condiciones actuales de movilidad y accesibilidad de la colonia La Hacienda, elaboramos un instrumento de evaluación (basado en estudios de la ONU) con diferentes categorías, que retoman los elementos que considero prioritarios para lograr la accesibilidad universal, principalmente dentro de los barrios y colonias. Lo anterior en función de caracterizar dichas condiciones.

Posteriormente, en nuestro segundo apartado describí las condiciones de accesibilidad urbana de la colonia La Hacienda, identificadas a través de *la observación, los hechos, las reuniones, talleres y la aplicación del Instrumento de Evaluación de Accesibilidad Urbana para las Colonias*. Es en este apartado en donde corroboramos una de nuestras preguntas conductoras, *¿cuáles son las condiciones actuales de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda?* Por un lado el estudio especializado por mi parte como investigador, dio como resultado un análisis técnico que se traduce en *una topografía irregular, angostas banquetas, falta de señalización y mobiliario urbano, así como zonas de riesgo*. Así mismo, tenemos los resultados de las experiencias de los habitantes de la colonia, los cuales tienen al automóvil como un referente hegemónico de movilidad, así como una baja percepción en los elementos de accesibilidad urbana para uso peatonal, ciclista o del transporte público. Además de corroborar los resultados de nuestra evaluación técnica, encontramos otros de gran valor para aprendizaje de los actuales procesos burocráticos de gestión pública.

⁴ Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad. España.

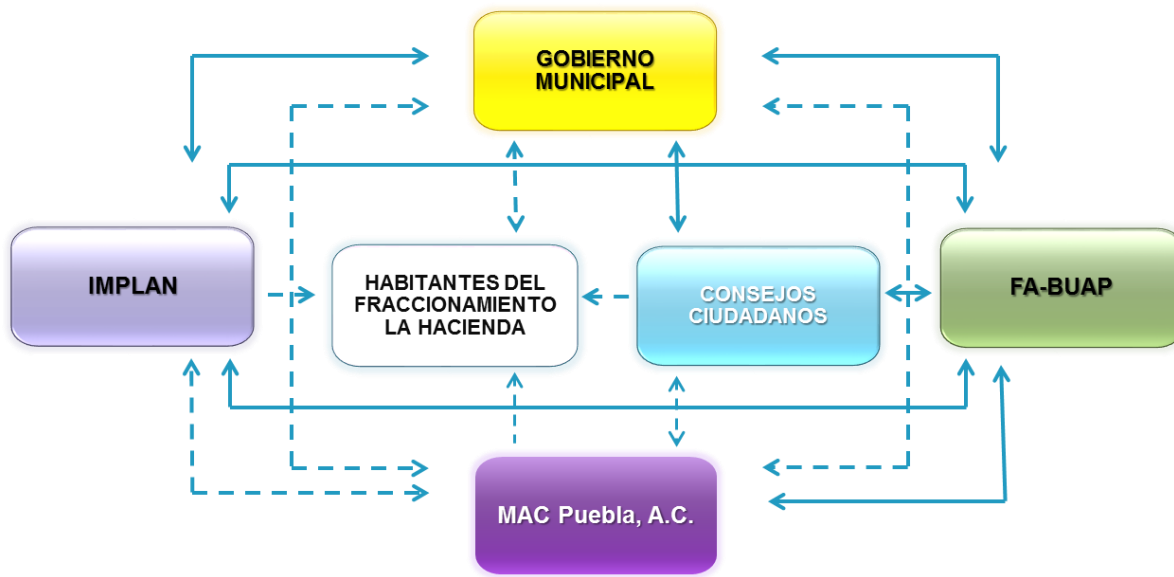
En conjunto, estas dos visiones ampliaron el panorama de la problemática actual de la colonia La Hacienda. A pesar de que no existe prioridad de atención en esta colonia consolidada, observamos interés por parte algunos colonos y algunos consejos ciudadanos para sumarse en la toma de decisiones en función de mejorar sus condiciones de vida.

Fue necesario entonces conocer los instrumentos jurídicos, los cuales analizamos y con base en esto inferimos que el actual es un sistema jurídico vertical, que responde a un gobierno donde la toma de decisiones carece de una visión integral. Además plantea un modelo de planeación nacional con políticas de carácter general, que sugiere homogeneizar los asentamientos humanos sin tomar en cuenta sus particularidades. Ya que los programas de desarrollo municipales de Puebla están basados en dicho plan nacional y en los planes estatales, pretenden responder a recomendaciones de carácter general, con propuestas que carecen de especificidad en sus objetivos y de recursos financieros. Lo cual propicia la creación en proyectos parciales que fragmentan a la ciudad de Puebla en lugar de integrarla.

Estos planes y programas son exhaustivos en sus diagnósticos, y no así en las propuestas y modelos de gestión (siendo que son estos últimos los que sirven para elaborar, orientar y ejecutar las líneas de acción). Cabe mencionar también que es necesaria su actualización, pero principalmente de los manuales de la accesibilidad urbana (en los que se basan para diseñar los proyectos), los cuales podrían ser formulados con ayuda de la participación social o la universidad pública.

En la última parte de nuestro estudio, tuvimos acercamiento con diferentes instancias involucradas en el mejoramiento de la accesibilidad urbana de la colonia La Hacienda, para conocer su postura respecto a las acciones y marco jurídico de la accesibilidad urbana en la ciudad de Puebla. Encontramos importante señalar la *poca coordinación* existente entre dichas instancias, lo cual continúa siendo uno de los principales problemas en los procesos de gestión gubernamentales. Además de la duplicidad de esfuerzos y desaprovechamiento intelectual (debido a una apertura incipiente y en algunas ocasiones reticente para un verdadero trabajo colaborativo, por parte de las instituciones públicas), existe una fuerte ineficiencia para dar respuesta a la ciudadanía ante problemas reales y urgentes (como lo observado en los largos procesos burocráticos para la atención a las inundaciones). Esto desalienta el interés ciudadano para involucrarse de manera constante en las problemáticas de su colonia, contradiciendo de esta manera el discurso de la participación ciudadana promovida por el gobierno, que en colonias como La Hacienda no ha podido permear (ver diagrama 1).

Diagrama 1. Relación actual entre los actores que inciden en la accesibilidad urbana de la colonia La Hacienda.



Fuente: elaboración propia.

Como se muestra en el diagrama, la relación de los actores se encuentra desvinculada, y sus funciones no están satisfaciendo de manera correcta las necesidades de los habitantes de la colonia La Hacienda. Se puede observar que la relación del gobierno municipal, el IMPLAN, la FA-BUAP y los consejos ciudadanos, existe a través de sus convenios. Sin embargo la inclusión de proyecto de la FA-BUAP al IMPLAN aun es incipiente y no del todo abierta. Por otro lado la relación de las autoridades municipales con los habitantes de la colonia La Hacienda se puede considerar un tanto paternalista. Esto en el sentido de que las autoridades se limitan, en algunos casos, solo a responder por algunas de las necesidades de la comunidad, en lugar de realizar un trabajo colaborativo donde las personas participen y tomen decisiones en la resolución de las problemáticas.

Además de que la relación del gobierno con las asociaciones civiles es bastante precaria. Ya que esta se limita a la publicación de concursos para obtener recursos financieros, monitorear el gasto de este y recibir evidencias de que el proyecto fue ejecutado. Sin embargo no existe un involucramiento real con la problemática, ni con los coordinadores o los participantes del proyecto.

Por otro lado encontramos poca respuesta por parte de algunos consejos ciudadanos, además de que las líneas de comunicación de estos con el resto de la comunidad no son de fácil acceso. Y en algunos casos existe poca disponibilidad por parte de algunos de sus representantes.

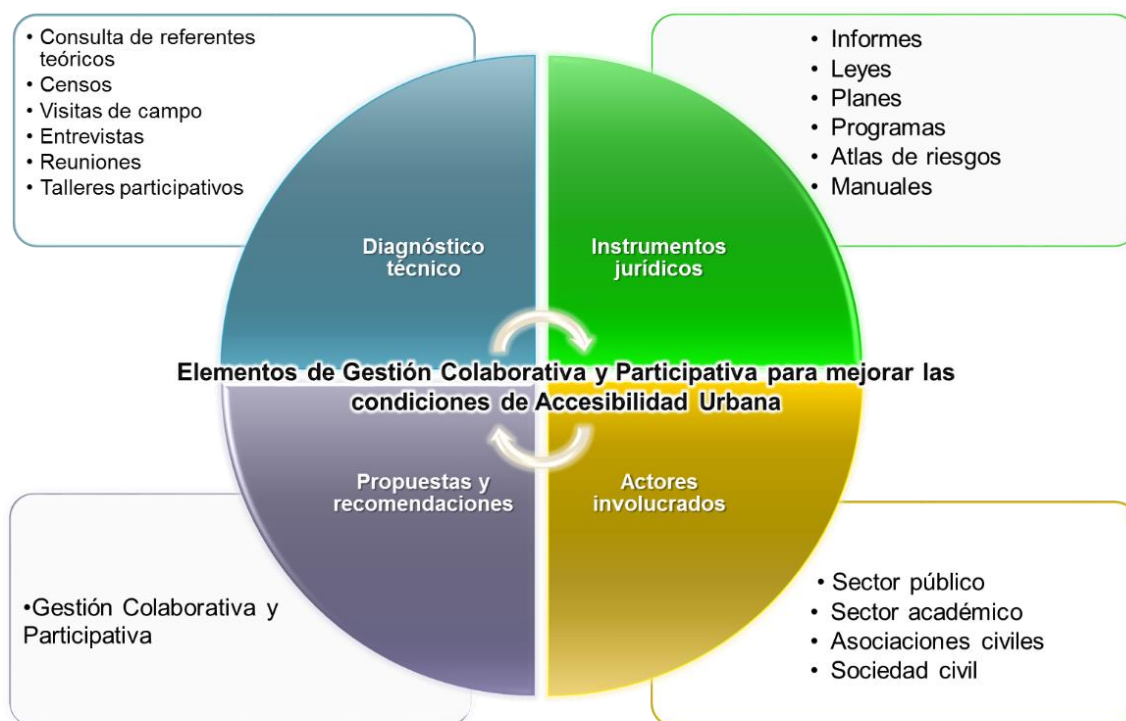
Al margen de las acciones gubernamentales, y contestando nuestra segunda pregunta conductora *¿cómo podemos mejorar dichas condiciones con la colaboración y participación ciudadana?*, identificamos otras alternativas de gestión colaborativa y participativa en proceso de desarrollo al interior de la colonia. Resalta la organización de algunos habitantes y grupos civiles que actualmente están realizando acciones como talleres, reuniones, jornadas de trabajo y campañas educativas, para mejorar las condiciones del espacio público dentro de la colonia, así como el interés de la FA-BUAP para asesoramiento técnico y de gestión. Cabe destacar que la BUAP es una institución de educación pública que genera confianza a los habitantes y funciona como intermediaria con otras instancias para establecer lazos, comunicación y realizar labores de gestión como fue en el caso del Consejo Ciudadano de Protección Civil (organismo público descentralizado).

Propuesta de Gestión Colaborativa y Participativa

A partir de los referentes teóricos, de acuerdo con las herramientas descritas en el apartado *Participación ciudadana para lograr la accesibilidad urbana*, y durante el proceso de construcción de la presente investigación, elaboré un modelo general de gestión colaborativa y participativa en donde se plasman las principales acciones llevadas a cabo. Este modelo es el resultado de todo el trabajo realizado en el presente estudio, y que sirvió para corroborar la hipótesis de que a través de modelos de gestión colaborativa y participativa es posible lograr cambios positivos y significativos en la comunidad y en la accesibilidad a los espacios públicos. Por otro lado, pretendo que este modelo sirva como referente para la planeación y ejecución de posteriores proyectos integrales para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias de la ciudad de Puebla.

En el presente modelo de gestión colaborativa y participativa propongo cuatro elementos principales: *los actores involucrados, los instrumentos jurídicos, el diagnóstico técnico, y las propuestas y recomendaciones*. Se debe realizar un diagnóstico técnico puntual del sitio donde se haya identificado una problemática de accesibilidad urbana, el cual se realizará en colaboración con autoridades y la participación ciudadana, esta última debe ser la más interesada. El diagnóstico nos ayudará a identificar los actores involucrados en la toma de decisiones, así como los instrumentos jurídicos en los que se basan para realizar acciones en el marco de accesibilidad urbana. Posteriormente serán delineadas las propuestas y recomendaciones, con base a los resultados de la consulta pública y el marco jurídico (ver ilustración 57).

Ilustración 57. Elementos de Gestión Colaborativa y Participativa.



Fuente: elaboración propia.

La aportación de este modelo de gestión para elaborar un estudio de acción colaborativa y participativa incluye elementos fundamentales para lograr nuestros objetivos, sin embargo, lo expuesto no es una ruta definitiva. El modelo de gestión puede construirse y reconstruirse en las diferentes etapas para satisfacer las necesidades del estudio.

Para la construcción de un modelo de gestión proponemos la *Ruta para Elaborar un Modelo de Gestión Participativa en las Colonias*, basada en la ruta expuesta por el Fondo de Población de las Naciones Unidas (2012). En la cual sugerimos los siguientes pasos:

Tabla 4. Ruta para Elaborar un Modelo de Gestión Colaborativa y Participativa en las Colonias.

a) Focalización de una zona de estudio: <i>barrio o colonia</i>.
b) Identificación de la problemática de accesibilidad urbana
c) Identificación de los actores involucrados: se contactaron a los representantes de las instituciones dentro y fuera del territorio analizado, que podrían incidir en mejorar las condiciones de accesibilidad urbana.
d) Análisis de los instrumentos teóricos y jurídicos.
e) Diagnóstico técnico: se analizó y evaluó con base en la observación y la teoría, las condiciones de accesibilidad urbana.

f) Entrevistas y reuniones con autoridades gubernamentales: se presentó el proyecto ante las autoridades municipales para comprobar su viabilidad.
g) Diseño e implementación de talleres participativos: se elaboraron instrumentos para ejecutar los talleres participativos y de consulta ciudadana.
h) Análisis de datos obtenidos: se analizó la información obtenida en los talleres participativos, para diagnosticar y obtener indicadores.
i) Diseño de recomendaciones y propuestas
j) Seguimiento y monitoreo: posterior a la intervención académica, la comunidad se empodera del proyecto para su seguimiento y la academia toma papel como un consultor.

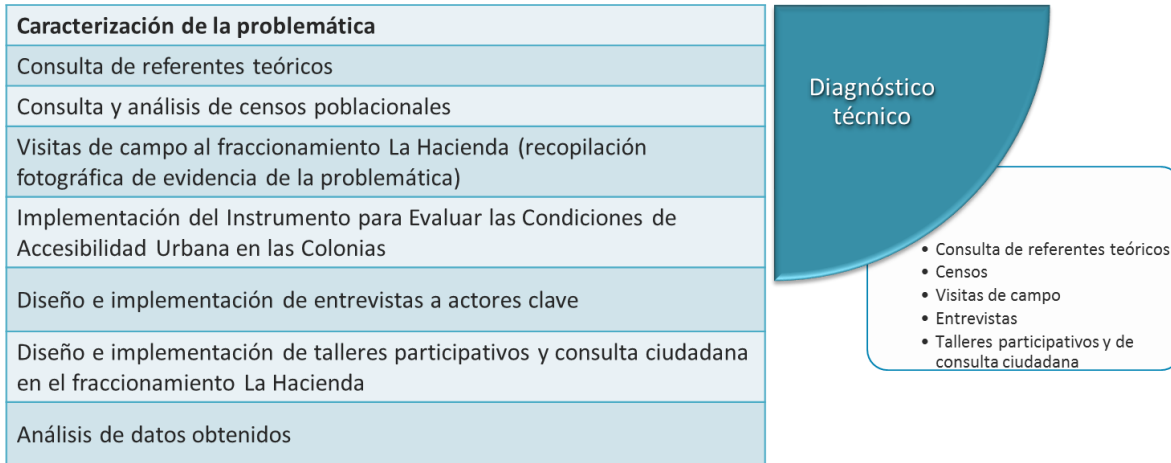
Fuente: elaboración propia con base en Modelo de Gestión Integral Intersectorial para la Promoción de los Derechos Sexuales y Reproductivos, en el Nivel Local y Regional, Fondo de Población de las Naciones Unidas. Bogotá, 2012.

Partimos del diagnóstico técnico para la caracterización de la problemática de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda. Como parte del diagnóstico tenemos *a) consulta de referentes teóricos, b) consulta y análisis de censos poblacionales, c) visitas de campo y recopilación fotográfica, d) la implementación del Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias, e) diseño e implementación de entrevistas, f) diseño e implementación de talleres participativos y de consulta ciudadana, y g) análisis de los datos obtenidos.*

Es imprescindible la consulta de otros estudios de esta naturaleza y construir un marco teórico que responda a las necesidades particulares del sitio. Es importante también conocer el sitio de manera física, recopilar evidencia de la problemática y estar en constante contacto con la población, para lograr entender la percepción que tienen de la problemática de accesibilidad urbana.

Se implementó el *Instrumento para Evaluar las Condiciones de Accesibilidad Urbana en las Colonias*, en el cual se registró lo observado en las visitas de campo. Dicha evaluación se corroboró con ayuda de la colaboración y participación ciudadana, a través de las entrevistas, reuniones y talleres. Posteriormente se analizaron y procesaron los datos obtenidos, para obtener una representación de la realidad que se construyó en conjunto con los habitantes (ver ilustración 58).

Ilustración 58. Diagnóstico técnico.



La identificación de actores que podrían incidir en el mejoramiento de la accesibilidad urbana es indispensable para elaborar un proyecto participativo. Debe existir un acercamiento inicial con los habitantes del lugar, a través de reuniones y talleres de participación y consulta ciudadana para saber su opinión acerca de la relevancia del problema. Las pláticas informales, las encuestas, las reuniones y los talleres, nos permitieron conocer las experiencias, las opiniones y propuestas de los habitantes. En dichos encuentros existió la retroalimentación de información y conocimientos respecto a la problemática expuesta. A partir de la información obtenida en este proceso se analizaron los datos y se extrajeron los indicadores para elaborar una propuesta para mitigar la problemática. Esta se puso a consideración de los habitantes para construir una propuesta final. Se pretende que través de este proceso los diferentes sectores sociales tengan claridad y más opciones de agentes sociales a quién dirigirse en posteriores acciones ciudadanas (ver ilustración 59)

Ilustración 59. Actores involucrados.



Al elaborar el estudio es importante tener un respaldo jurídico, que justifique su relevancia y utilidad (el presente caso es en beneficio de una comunidad). Para el caso del municipio Puebla, los instrumentos legales aplicables para el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda son el Plan Municipal de Desarrollo de Puebla, Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla y el Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a construcciones del Municipio de Puebla, en sus versiones vigentes. El conocer estos instrumentos legales nos permitió tener la validez para elaborar este proyecto y poderlo considerar como una de las acciones prioritarias gubernamentales y de obtención de recursos financieros (ver ilustración 60).

Ilustración 60. Instrumentos legales.

Informes	Leyes y reglamentos	Programas	Planes	Atlas de Riesgos	Manuales
Carta de la Naturaleza	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Programa Municipal de Desarrollo Sustentable de Puebla	Plan Municipal de Desarrollo de Puebla	Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla	Manual Técnico de Accesibilidad para D.F., México
Nuestro futuro común (Informe Bruntland)			Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla		Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a construcciones del Municipio de Puebla
Carta de la Tierra	Ley de fraccionamientos y acciones urbanísticas del estado libre y soberano de Puebla				

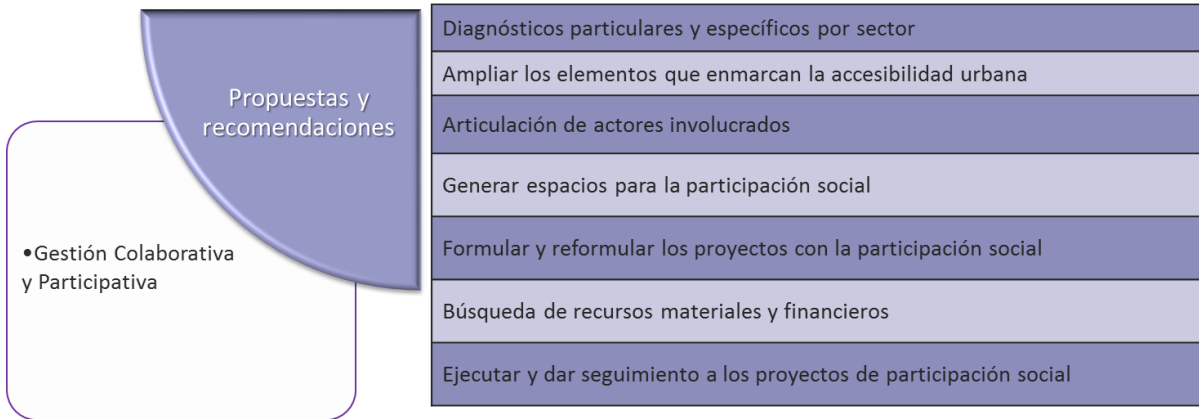
Instrumentos jurídicos

- Informes
- Leyes
- Programas
- Planes
- Atlas de riesgos
- Manuales

Fuente: Elaboración propia

El nivel de análisis como mencionamos en el capítulo I, es de *barrio o colonia*, ya que diversos autores coinciden en que la intervención en donde se han mostrado cambios más significativos ha sido a estos niveles (Flores Lucero, 2011). Se propone y recomienda para iniciar el proceso de Gestión Colaborativa y Participativa, la identificación de actores es fundamental en la construcción del proyecto, ya que esto nos permitirá crear vínculos con las personas que nos facilitarán la información y los recursos materiales y financieros. El nivel de jurisdicción que regula los barrios y colonias es el municipal, por ello las autoridades municipales en coordinación con la academia, la comunidad y las asociaciones civiles, trabajarán en equipo para lograr los objetivos del proyecto. Esto solo se logrará a través de la constante comunicación, compromiso y voluntad política (ver ilustración 61).

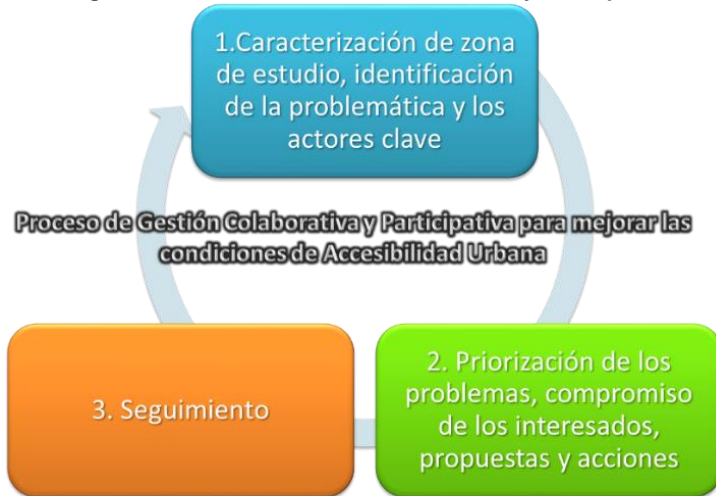
Ilustración 61. Propuestas y recomendaciones



Fuente: Elaboración propia

Se propone que la dinámica de estos elementos, sigan el siguiente proceso: 1) caracterización de la zona de estudio, identificación de la problemática y los actores clave; 2) priorización de los problemas, compromiso de los interesados, propuestas y acciones; y 3) seguimiento (ver diagrama 2).

Diagrama 2. Proceso de Gestión Colaborativa y Participativa.



Fuente: elaboración propia con base en United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). Tools to support participatory urban decision making. Nairobi, July, 2002.

En la primera fase, se caracteriza la zona de estudio teniendo en cuenta elementos naturales y socioeconómicos, así como la problemática que posteriormente se reafirmará a través de la consulta y opinión pública. En esta fase se deben también identificar a los actores involucrados, y establecer vínculos colaborativos en función de mitigar o resolver la problemática (ver tabla 5)

Tabla 5. Fase 1 de la Gestión Colaborativa y Participativa.

1. Caracterización de zona de estudio, identificación de la problemática y los actores clave

A) Caracterización de la zona de estudio	B) Identificación de la problemática	C) Identificación de los actores
✓ Información teórica	✓ Identificación de elementos que conforman la problemática	✓ Afectados
✓ Información de campo		✓ Asesores técnicos
✓ Entrevistas	Confirmación y aprobación de los elementos a través de la consulta ciudadana	✓ Asociaciones civiles
✓ Reuniones		✓ Autoridades gubernamentales
✓ Talleres		

Fuente: elaboración propia con base en United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). *Tools to support participatory urban decision making*. Nairobi, July, 2001.

En la fase dos se deben establecer las problemáticas de atención prioritaria en común acuerdo entre los actores involucrados. Una vez establecidas estas problemáticas, se deben formular acciones específicas para mitigar o resolverlas. Estas acciones deben ser coherentes y estar vinculadas en cada uno de los niveles de acción (comunidad, instituciones educativas, organizaciones civiles y gobierno municipal), con el fin de obtener resultados concretos. Dichos resultados se deben dar a conocer en las reuniones posteriores (ver tabla 6).

Tabla 6. Fase 2 de la Gestión Colaborativa y Participativa.

2. Priorización de los problemas, compromiso de los interesados, propuestas y acciones

A) Establecer estrategias prioritarias	B) Colaboración y acuerdos	C) Negociar y acordar planes de acción	D) Formalización de compromiso las acciones
✓ Aclarar la problemática	✓ Identificar, revisar y ampliar los temas acordados para ser de interés prioritario	✓ Transformar estrategias en realidades concretas	✓ Coherencia en las acciones prioritarias entre los asesores, autoridades gubernamentales y ciudadanos
✓ Exponer juntos los diferentes puntos de vista		✓ Realizar un trabajo técnico para desarrollar planes de acción y aplicar las estrategias acordadas	✓ Resultados concretos que estimulen a dar el siguiente paso
✓ Revisar y valorar las opciones estratégicas	✓ Articular y movilizar a los actores involucrados para generar acciones específicas	✓ Basar los planes de acción en compromisos claros y específicos por parte de cada uno de los actores	✓ Formalizar los resultados de la consulta
✓ Consensar la visión estratégica		✓ Emprender acciones específicas en tiempo y con la aplicación de recursos y financiamientos previamente acordados	✓ Hacer públicos en las reuniones los logros alcanzados

Fuente: elaboración propia con base en United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). *Tools to support participatory urban decision making*. Nairobi, July, 2001.

La fase 3 de seguimiento proponemos, monitorear los procesos y resultados de las acciones emprendidas. En caso de ser necesario reformularlas para lograr los objetivos y necesidades de la comunidad, y así mantener activa la participación ciudadana. También, se recomienda extender las actividades a nuevos sitios urbanos e incluir a mayor población, esto permite multiplicar y expandir las iniciativas ciudadanas. Además es necesario reforzar constantemente la participación ciudadana en la toma de decisiones, opiniones, iniciativas y acciones dentro del barrio o colonia (ver tabla 7).

Tabla 7. Fase 3 de la Gestión Colaborativa y Participativa.

3. Seguimiento

A) Monitoreo y evaluación	B) Escalas altas y replicación	C) Institucionalización
✓ Monitorear las acciones	✓ Extender las acciones a una escala mas amplia	✓ Reforzar la participación ciudadana en todas las tomas de decisiones respecto a acciones implementadas en el barrio o colonia.
✓ Realizar ajustes apropiados durante la implementación de las acciones	✓ Multiplicar y expandir los enfoques y las iniciativas	
✓ Mantener la participación ciudadana en la implementación de las acciones		

Fuente: elaboración propia con base en United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). *Tools to support participatory urban decision making*. Nairobi, July, 2001.

Los elementos y procesos de Gestión Colaborativa y Participativa, deben considerar los diferentes escenarios en la realidad los cuales condicionan su comportamiento. Por ello presentamos algunos de los obstáculos que encontramos dentro de dicha gestión y cómo pueden ser superados (ver tabla 8).

Tabla 8. Escenarios que condicionan la Gestión Colaborativa y Participativa.

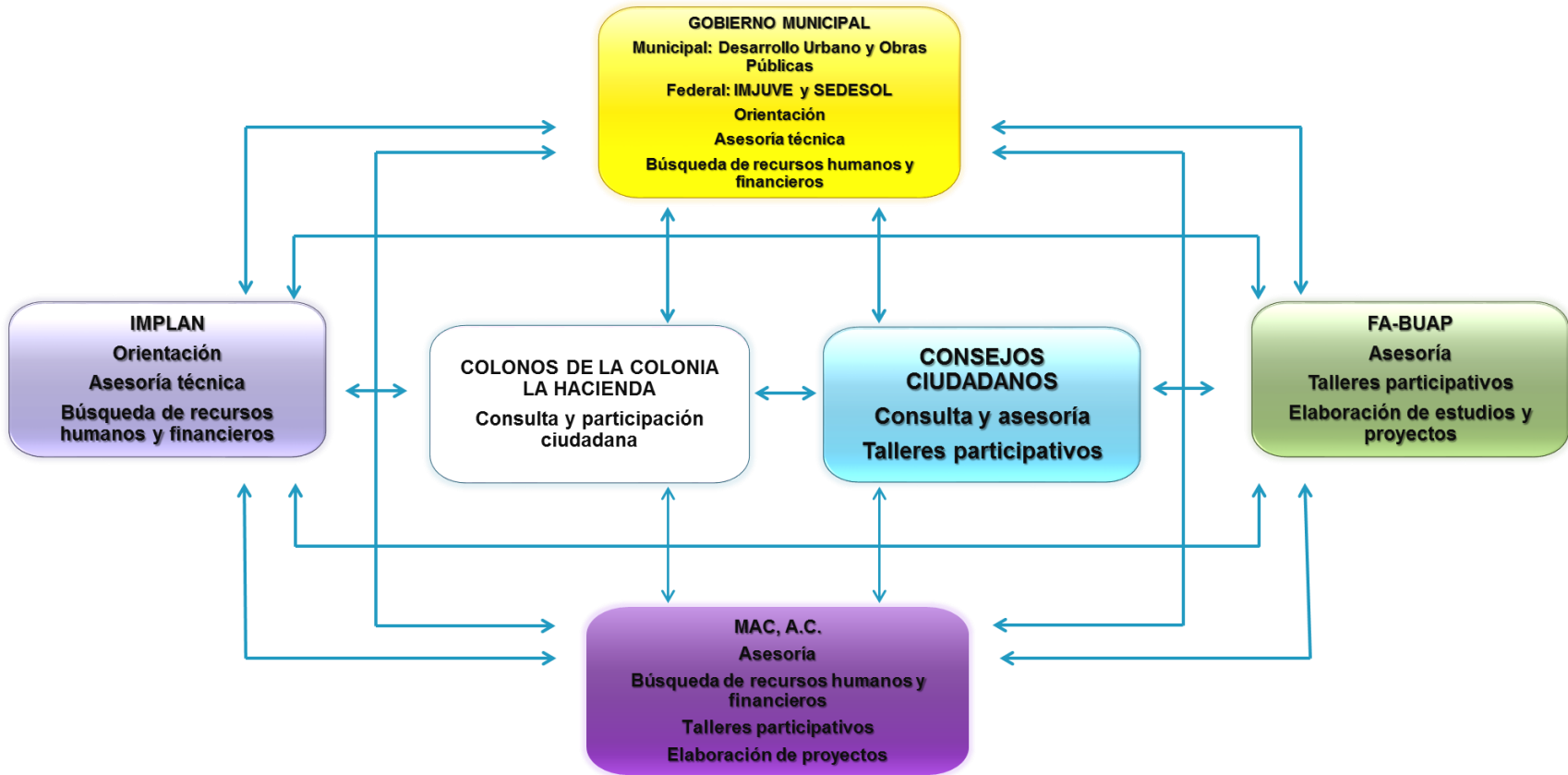
Elementos	Escenarios que desfavorecen	Escenarios que favorecen
La gestión de proyectos de accesibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo aislado o paralelo dentro de la colonia por parte de los representantes y colonos 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignación de competencias dentro de la colonia por parte de los representantes y colonos
Situación de la gestión de proyectos de accesibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicidad de esfuerzos • Fragmentación política, territorial y jurisdiccional • Relación débil entre la comunidad y el sector público 	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperación y colaboración entre los miembros de la comunidad y el sector público
Gestores de proyectos de accesibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Multiplicidad de actores (con perspectivas, intereses, expectativas y agendas distintas) 	<ul style="list-style-type: none"> • Cualificación del recurso humano. • Motivación y participación de la comunidad y el sector público • Vinculación entre la comunidad y el sector público
Instrumentos para la gestión de proyectos de accesibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Desconocimiento de los instrumentos legales y autoridades gubernamentales por parte de la comunidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Voluntad política • Descentralización: autonomía y capacidad local • Acciones reales, concretas y aterrizadas con base en los instrumentos legales
Recursos financieros para proyectos de accesibilidad urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicidad de recursos • Pocos, nulos o ya destinados 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignación planeada de recursos

Fuente: elaboración propia con base en Fondo de Población de las Naciones Unidas. *Hacia la construcción de un modelo de gestión integral intersectorial para la promoción de los derechos sexuales y reproductivos, en el nivel local y regional.* Bogotá, Enero, 2012.

Con esta propuesta se pretende dar un referente para que los procesos de gestión sean más incluyentes y equitativos, y se brinden más recursos materiales y financieros, orientación y asesoría técnica a los ciudadanos de la colonia La Hacienda. Así mismo que los demás actores involucrados trabajen de manera conjunta, coordinada, dinámica y recíproca, y puedan dar un mejor servicio público.

Encontramos esta como la situación ideal en los procesos de gestión colaborativa y participativa, sin embargo hay que monitorear y dar seguimiento a las acciones realizadas (ver diagrama 3).

Diagrama 3. Procesos de gestión colaboración y participativa entre los actores que pueden incidir en mejorar la accesibilidad urbana en la colonia La Hacienda.



Fuente: elaboración propia

Finalmente una de las principales reflexiones de este estudio es que los referentes teóricos de accesibilidad urbana y participación social sólo pueden ser llevados a la práctica con la voluntad política y social, acceso y democratización de la información, y la inclusión de la participación social en la toma de decisiones.

Bibliografía

- Alonso, G., Y., P., & E., S. (1994). *Las metodologías participativas de investigación: el aporte al desarrollo local endógeno*. Córdoba: Instituto de Sociología y Estudios Campesinos, ETSIAM.
- Ayuntamiento de la Ciudad de Puebla. (2011). *Manual Técnico de Accesibilidad aplicable a construcciones en el Municipio de Puebla*. Puebla.
- Bazant, J. (2013). *Manual de Diseño Urbano*. México: Trillas.
- Bernal, C. A. (2006). *Metodología de la investigación*. Prentice Hall-Pearson.
- Bertolini, L. (2011). The Multimodal Urban Region: A Concept to Combine Environmental and Economic Goals. *Ciudades*, 60.
- BUAP. (2014). *BUAP*. Recuperado el 27 de Octubre de 2014, de <http://www.buap.mx/>
- CENAPRED. (2001). *Diagnóstico de peligros e identificación de riesgos de desastres en México*. DF, México.
- CEPAL/SEGUIB. (2006). *Espacios iberoamericanos*. Santiago de Chile.
- CIAM, C. I. (1933). *Carta de Atenas*. Atenas.
- Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo. (1987). *Nuestro futuro común (Informe de Brundtland)*.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. (1992). Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Río de Janeiro. Obtenido de http://www.unesco.org/education/nfsunesco/pdf/RIO_S.PDF
- Consejo Europeo de Urbanistas. (2003). *Nueva Carta de Atenas*.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. (2013). Recuperado el 2014
- Cooperativa de Gestión Participativa. (6 de Abril de 2009). *Formulación de Proyectos*. Caracas, Venezuela.
- COREMUN. (2009). Puebla, Puebla, México.
- Dimarco, S. (2011). De la "ciudad higiénica" a la "ciudad sustentable". *Ciudades*, 5.
- Dirección General de Asuntos Jurídicos, d. E. (2003). *Ley de Fraccionamientos y Acciones Urbanísticas del Estado Libre y Soberano de Puebla*. Puebla.
- Durham University and Heriot-Watt University. (04 de Septiembre de 2014). *Built Infrastructure for Older People's Care in Conditions of Climate Change*. Obtenido de <https://www.dur.ac.uk/geography/research/researchprojects/biopiccc/background/>

- Durston, J., & Miranda, F. (2002). *Experiencias y metodologías en la investigación participativa*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- e-consulta. (15 de Noviembre de 2011). *Suspenden clases en escuela Hacienda de Guelatao por inundación*. Obtenido de www.econsulta.com.
- FAO. (1988). *La Participación campesina en el desarrollo rural*. Santiago.
- Fernandez, R. P. (2004). *Una revisión a los conceptos de Planeación y Gestión Urbana*.
- Fernández, R. P. (2004). *Una revisión a los conceptos de Planeación y Gestión Urbana*.
- Flores, J. M. (2015). Gestión para la Reducción de Riesgo a Inundación. *Taller de Autodiagnóstico*. Puebla, Puebla: FA-BUAP.
- Flores, L. M. (2011). Una herramienta clave: los ecobarrios. *CUIDADES*, 37-42.
- Fondo de Población de las Naciones Unidas. (2012). *Modelo de Gestión Integral Intersectorial para la Promoción de los Derechos Sexuales y Reproductivos, en el Nivel Local y Regional*. Bogotá.
- Fundación Once; Fundación Arquitectura COAM. (2011). *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos*. Madrid: ea! Ediciones de Arquitectura.
- Gaceta Tiempo Universitario. (19 de Julio de 1998). *Archivo Histórico*. Recuperado el 7 de Abril de 2014, de Archivo histórico: <http://www.archivohistorico.buap.mx/tiempo/1998/a1g13.html>
- García, R. (2006). *Sistemas Complejo; concepto, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Barcelona, España: Gedisa, S.A.
- Gobierno del Estado de Puebla. (2011). *Plan Estatal de Desarrollo*. Puebla, Puebla, México. Recuperado el 17 de Marzo de 2015, de <http://www.transparencia.puebla.gob.mx/index.php?Itemid=525>
- Gobierno Federal. (2013). Plan Nacional de Desarrollo. México.
- Gobierno Municipal. (11 de Febrero de 2015). Obtenido de <http://www.pueblacapital.gob.mx/iii-funciones-objetivos-y-actividades-relevantes/111-funciones-objetivos-y-actividades-relevantes/451-secretaria-de-desarrollo-urbano-y-obras-publicas>
- Gobierno Municipal de Puebla. (2001). *Programa Municipal de Desarrollo Sustentable de Puebla*. Puebla, México.
- Gobierno Municipal de Puebla. (2011). *Atlas de Riesgos Naturales del Municipio de Puebla*. Puebla, México.

- Gobierno Municipal de Puebla. (2013). *Programa Operativo Anual*. Ayuntamiento de Puebla, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Puebla. Obtenido de <http://www.pueblacapital.gob.mx/xvi-programas-de-apoyo-y-mecanismos-de-participacion-ciudadana/mecanismos-de-participacion-ciudadana/consejo-de-participacion-ciudadana>
- Gobierno Municipal de Puebla. (25 de Septiembre de 2014). *Gobierno Municipal de Puebla*. Recuperado el 25 de Septiembre de 2014, de Protección Civil: <http://pueblacapital.gob.mx/proteccion-civil>
- Gobierno Municipal de Puebla. (27 de Octubre de 2014). *Gobierno Municipal de Puebla*. Recuperado el 27 de Octubre de 2014, de <http://www.pueblacapital.gob.mx/iii-funciones-objetivos-y-actividades-relevantes/111-funciones-objetivos-y-actividades-relevantes/454-secretaria-de-desarrollo-urbano-y-sustentabilidad>
- Gobierno Municipal de Puebla. (2014). *Plan Municipal de Desarrollo*. Puebla.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (1991). *Metodología de la Investigación*. Naucalpan de Juárez, México, México: McGraw-Hill Interamericana de México, S.A. de C.V.
- IMPLAN. (2013). *Plan de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Puebla*. Puebla, México.
- IMPLAN. (2014). *IMPLAN*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2014, de <http://implanpuebla.gob.mx>
- INEGI. (2005). *Los adultos mayores: perfil sociodemográfico al siglo XXI*. Aguascalientes: INEGI.
- INEGI. (2010). *Censo de Población y Vivienda*.
- INEGI. (2013). *Censo de Población y Vivienda 2010*. Obtenido de http://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/SIATL/
- Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla*. (2005). Puebla.
- Ley Organica del Municipio de Puebla*. (s.f.). Puebla.
- Lynch, K. (1960). *The imagen of the city*.
- Medina, R. S., & Veloz, R. J. (2012). *Planes Integrales de Movilidad, Lineamientos para una movilidad sustentable*. México.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y Transporte*. Barcelona, España: Ariel, S.A.
- Moctezuma, R. (2003). Ciudad y Transporte. En M. Balbo, R. Jordán, & D. Simioni, *La Ciudad Inclusiva* (pág. 175). Santiago de Chile.

- Moreno, P. J., & Espadas, A. M. (2009). Investigación-acción participativa. En *Diccionario de Crítico de Ciencias Sociales. Terminología Científico-Social*. Madrid-México: Plaza y Valdés.
- Morin, E. (1990). *Introducción al pensamiento complejo*. París: Gedisa.
- Negron-Poblete, P., & Séguin, A.-M. (2012). *Vieillessement et enjeux d'aménagement*. Québec.
- NL Cycling. (05 de Diciembre de 2012). *BicycleDutch*. Recuperado el 2013, de <http://www.youtube.com/watch?v=xSGx3HSjKDo#t=67>.
- Oliveira, D. (s.f.).
- ONU. (s.f.). *Asamblea General de las Naciones Unidas*. Recuperado el 5 de Mayo de 2014, de <http://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>
- Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Carta Mundial de la Naturaleza*.
- Organización de las Naciones Unidas. (2000). *Carta de la Tierra*. La Haya.
- Organización de las Naciones Unidas. (s.f.). *Asamblea General de las Naciones Unidas*. Recuperado el 5 de Mayo de 2014, de <http://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>
- Ortegón, E., Pacheco, J. F., & Prieto, A. (2005). *Metodología del marco lógico para la planificación, seguimiento y la evaluación de proyectos y programas*. (CEPAL, Ed.) Santiago, Chile.
- (2009-2012). *Programa Nacional para el Desarrollo de las Personas con Discapacidad*.
- Rakodi, C. (2003). Ciudad y servicios. En M. Balbo, R. Jordán, & D. Simioni, *La Ciudad Inclusiva* (pág. 153). Santiago de Chile.
- Reyes, A. C. (2007). Ciudad para todos. UNAM.
- Road Safety Audit. (Julio de 2007). *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt List*. Washington, DC.
- Rodríguez, V. B. (8 de Diciembre de 2008). *Ciudad y Derecho*. Recuperado el 6 de Noviembre de 2014, de <http://ciudadyderecho.blogspot.mx/2008/12/construyendo-un-dilogo-travs-de-la.html>
- Rosa, C. (2009). *La Ciudad viva es una ciudad accesible*. Recuperado el Enero de 2014, de www.laciudadviva.org/blogs/?p=2910
- Sampieri, R. H., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (1997). *Metodología de la Investigación*. Edo. de México: McGraw-Hill.
- SEDESOL. (2001). *Programa de Asistencia Técnica en Transporte Urbano para las Ciudades Medias Mexicanas*. México.

- SEDUVI. (2012). *Manual Técnico de Accesibilidad*. D.F.
- Sert López, J. L., & Le Corbusier. (1942). Carta de Atenas.
- SIATL. (2012). COLONIAS. www.inegi.com.mx.
- Smith, K. (2013). Senior citizens drive infrastructure spending. *Politico*.
- UNCHS Habitat. (2001). *Tools to Support Participatory Decision Making*. Nairobi.
- United Nations Center for Human Settlements (Habitat). (2001). *Tools to Support Participatory Decision Making*. Nairobi.
- Wiesner, E. (2000). *Funciones básicas de la planificación*. Chile: ILPES.
- World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. United Nations.

Anexos

ENTREVISTAS PERSONAS MAYORES																	
Nombre:																	
PREGUNTAS	RESPUESTAS																
	EDAD					CONDICIONES URBANAS			DESTINOS*						OPCIONES		
	60-65	66-70	71-75	76-80	81 y más	BUENA	MEDIA	MALA	S	E	C/A	R	AP	C	T	SI	NO
¿Qué edad tiene?																	
¿Cómo son las condiciones de las vialidades?																	
¿Cómo son las condiciones y servicio del transporte público?																	
¿Ha sufrido accidentes debido dichas condiciones?																	
¿Ha dejado de hacer actividades debido a dichas condiciones?																	
¿Si dichas condiciones mejoraran realizaría más actividades de las actuales?																	
¿Qué lugares frecuenta?																	

*S=Salud, E=Educación, C/A=Comercio/Abastecimiento, R=Recreación, AP=Administración Pública, C=Comunicaciones, T=Templo. SEDESOL.

Fuente: elaboración propia

ENTREVISTAS PARA REPRESENTANTES DE CONSEJOS CIUDADANOS

1. Nombre: _____ Edad: _____ Sexo: M/F
2. ¿A qué consejo ciudadano pertenece?
3. ¿Cuál es la misión del consejo ciudadano?
4. ¿Cuál es la visión del consejo ciudadano?
5. ¿Cuáles son las funciones del consejo ciudadano?
6. ¿Cuándo y dónde se realizan las reuniones del consejo ciudadano?
7. ¿De qué manera el consejo ciudadano colabora con la ciudadanía?
8. ¿De qué manera la ciudadanía puede contactar al consejo ciudadano?
9. ¿En las reuniones del consejo ciudadano están presentes las autoridades de la institución gubernamental con la que colaboran?
10. ¿Los ciudadanos en general tienen acceso a estas reuniones?
11. ¿Entre los temas que se abordan en las reuniones, se ha retomado la accesibilidad urbana en las colonias?
12. ¿En qué nivel considera prioritario mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias?
- Alto Medio Bajo Nulo*
13. ¿Existen convenios entre el consejo ciudadano y ONG, asociaciones e instituciones, para realizar proyectos de dicha naturaleza?
14. ¿El consejo ciudadano cuenta o tiene acceso a recursos humanos, materiales y financieros para hacerse cargo de un proyecto de esta naturaleza?
15. ¿De qué manera el consejo ciudadano podría incidir en disminuir la problemática de accesibilidad urbana en las colonias?

Nombre y Firma



FACULTAD DE ARQUITECTURA
2012-2016

ENTREVISTA PARA FUNCIONARIOS DEL SECTOR PÚBLICO

16. Nombre:
17. ¿A qué institución del sector público pertenece?
18. ¿Qué actividad(es) desarrolla dentro de la institución?
19. Dentro de la cartera de proyectos de la institución ¿existe alguna obra para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en las colonias?
20. ¿Para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en una colonia que elementos consideran?
21. ¿En qué nivel considera prioritario mejorar las condiciones de accesibilidad en las colonias?

Alto Medio Bajo Nulo
22. ¿Cuáles son los requisitos para insertar un proyecto de dicha naturaleza a la cartera de proyectos en la institución?
23. ¿Existen convenios con otras instituciones, ONG, asociaciones, etcétera, para realizar proyectos de dicha naturaleza?
24. ¿Existe presupuesto destinado para realizar proyectos para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana?
25. ¿Cuenta con los recursos humanos y financieros para hacerse cargo de un proyecto de esta naturaleza?
26. ¿Qué problemáticas existen para gestionar un proyecto para mejorar las condiciones de accesibilidad urbana en el fraccionamiento La Hacienda?
27. ¿Cómo disminuiría la problemática de accesibilidad urbana en las colonias?

Nombre y Firma



FACULTAD DE ARQUITECTURA
2012-2016

TITULO: PLANEACION DEL TALLER PARA ALUMNOS DE EDUCACIÓN BÁSICA “PROYECTO PARTICIPATIVO PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD URBANA EN LA COLONIA LA HACIENDA”

CARTA DESCRIPTIVA: PROYECTO PARTICIPATIVO PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD URBANA EN EL FRACCIONAMIENTO LA HACIENDA

Objetivo general del taller

Obtención de información escrita y gráfica, de la percepción que tienen los niños de educación primaria de la movilidad en las calles de su colonia y de las personas de la tercera edad y discapacitados en los contextos del espacio público

Objetivos específicos:

- ✓ Conocer y analizar el nivel de percepción que tiene la población infantil acerca de su medio y del nivel de movilidad con el que cuenta su colonia.
- ✓ Crear conciencia de la importancia que tiene un asentamiento con fácil acceso no solo para ellos, sino para la población más vulnerable.
- ✓ Definir de una manera clara, precisa y de fácil comprensión para ellos, conceptos claves como lo son accesibilidad y movilidad.

Actividad	Descripción	Objetivo	Propósito	Duración	Espacio	Material didáctico
ACTIVIDAD 1: "Presentación y encuadre del taller"	Los coordinadores presentan de manera general los objetivos del taller y las reglas para favorecer el desarrollo del mismo.	Dar a conocer los objetivos y metodología del taller así como el conjunto de reglas y normas que habrá en este.	Dar a conocer los temas y objetivos a desarrollar	5 minutos	-En el salón donde se realizara cada una de las técnicas del taller	-presentación
Actividad 2: ¿Qué es la accesibilidad urbana?	Elaboración de un listado de los elementos que conforman la movilidad y el acceso urbano. →También en esta actividad se le pedirá a cada uno de los niños, mencionen las formas que conocen y usan para moverse en las calles, esto con la finalidad de que los niños creen imágenes mentales más específicas y puedan desarrollar las siguientes actividades.	Que los alumnos entiendan los conceptos de movilidad y acceso urbano y que expresen las formas que ven y usan para trasladarse por el espacio público.	<ul style="list-style-type: none"> • Que los niños comprendan a través de una explicación breve y de una forma sencilla, qué es la movilidad y accesibilidad urbana. • Que los alumnos junto con los instructores hagan un listado de los conceptos y elementos más importantes de la movilidad en el espacio público, 	10 minutos	-Salón de clases	-presentación
Actividad 3: " lo que veo y siento cuando me muevo por las calles de mi colonia"	Se repartirán hojas blancas y lápices de colores a los alumnos por equipo y se les va a pedir que intercambien opiniones de lo que viven, sienten y ven	Que los alumnos a través del diálogo en equipo, recreen mentalmente las imágenes y sensaciones que viven en las calles de	Generar de una forma oral, escrita y gráfica, la percepción que los niños tienen de las calles de su colonia y las dificultades que	15 minutos	- salón de clases	-hojas blancas de papel bond tamaño carta -lápices de colores -plumones de colores -crayolas

	cuando se mueven en las calles de su colonia, posteriormente dos de los integrantes escribirán las palabras que se les vienen a la mente y si es posible que hagan un pequeño texto y uno más de los niños hará un dibujo de las calles de su colonia.	su colonia y lo expresen de una forma escrita y gráfica.	conlleve la movilización en las mismas. Se enlaza esta actividad directamente con la siguiente			-gises de colores
Actividad 4: ¿A qué dificultades se enfrentan las personas discapacitadas y de la tercera edad cuando se mueven por las calles?	Siguiendo los alumnos en equipo, se les pide que levanten la mano quiénes conviven o conocen alguna persona de la tercera edad o alguna persona con discapacidad. Posteriormente a dos de ellos se les pide que escriban las palabras que mentalmente producen cuando piensan en las personas de la tercera edad y en las personas con algún tipo de discapacidad, mientras al tercer alumno se le pedirá que haga un dibujo de las dificultades que imagina, se enfrenta una persona de la tercera edad o una persona discapacitada en su tránsito por el espacio público.	Hacer que los alumnos hagan conciencia y se sensibilicen de las dificultades y obstáculos a los que se enfrentan las personas de la tercera edad y discapacitados en su tránsito por el espacio público.	Generar información de una forma escrita y grafica de cuál es la percepción que tienen los alumnos de la movilidad urbana de las personas discapacitadas y de la tercera edad	15 minutos	-salón de clases	-hojas blancas de papel bond tamaño carta -lápices de colores -plumones de colores -crayolas -gises de colores
<p style="text-align: center;">PAPEL DE LOS COORDINADORES EN ESTA ACTIVIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uno de los coordinadores explica las instrucciones de la técnica, mientras que el resto de los coordinadores se encargan de repartir el material con el que trabajarán los alumnos • Antes de que los alumnos comiencen a realizar la técnica, uno de los coordinadores hará preguntas a los alumnos acerca de lo que se entiende por personas de la tercera edad, personas discapacitadas y cuáles son los diferentes tipos de discapacidades que más se conocen 						
Actividad 5: Cierre y conclusión del taller	El coordinador retroalimenta con un par de preguntas a los niños, y dará un incentivo (opcional). El coordinador pide a los miembros del grupo que en su casa, platicuen acerca de lo aprendido en el taller y en colaboración con sus padres.	Retroalimentar lo aprendido en el taller. Proponer a los alumnos una tarea para realizarla en casa, junto con sus padres y familiares.	Hacer conciencia en cada uno de los niños, llevando lo aprendido y practicado en este taller a sus casas, para así, lograr una concientización mayor.	10 minutos	-salón de clases	<p style="text-align: center;">PAPEL DE LOS COORDINADORES EN ESTA ACTIVIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los coordinadores serán los encargados de escribir las preguntas en la pizarra y especificarle a los alumnos que contesten las preguntas conjuntamente con sus padres y familiares y les especificará que entreguen el cuestionario contestado a su profesora. • Cerrar el taller agradeciendo al profesor/a y a los alumnos su cooperación.

**BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**H. AYUNTAMIENTO DE PUEBLA DE ZARAGOZA
CONSEJO CIUDADANO DE PROTECCIÓN CIVIL**

TALLER DE AUTODIAGNÓSTICO

"Gestión Para la Reducción del Riesgo a Inundación"

CARTA DESCRIPTIVA

Nombre del Evento: "Taller de autodiagnóstico"	Participantes: Investigadores y Consejeros del Proyecto
Sede:	Fecha y hora del evento:
Responsable del evento: FABUAP-Consejo Ciudadano de P. C.	Duración: de 2 a 3 horas

OBJETIVO GENERAL: Que los participantes reflexiones sobre su contribución de vivir en situación de riesgo a inundación, y que identifiquen precisamente esas condiciones causales antes de que se manifieste el riesgo mal manejado o desastre.

HORA	TEMA / ACTIVIDAD	OBJETIVO/RESULTADO	TÉCNICA	DESARROLLO	MATERIALES	TIEMPO	RESPONSABLE
11:45	Registro de participantes y cuestionario.	Conocer el total de participantes y sus perfiles	Individual	Cada participante se registrará en la lista de participantes	Lista de participantes, lapiceros, tarjetas	15´	Persona 1
12:00	Mensaje de Bienvenida	Dar la bienvenida a los participantes e iniciar el evento	Individual	Alguna Autoridad, Académico o Personaje Reconocido por la Comunidad brindará el mensaje de bienvenida	Equipo de audio.	10´	Persona 2
12:10	Planteamiento del Problema y Objetivo del Taller	Mostrar la problemática para concientizar sobre la situación actual y futura de los desastres por inundación. Y dar a conocer los objetivos del taller.	Exposición	El coordinador del evento expondrá de manera general el escenario tendencial del riesgo a desastre por inundación, a fin de despertar el interes en el tema, También mencionará los productos esperados del evento y su dinámica.	Equipo de audio, proyector, superficie de proyección y equipo de computo	10´	Coordinador del proyecto. (persona 3)
12:20	Presentación de participantes	Conocerse entre participantes y crear un primer acercamiento	Individual	Cada participante se presentará diciendo su nombre, ocupación y dirección y responderá la pregunta ¿qué esperas del evento?	hojas para rotafolio, plumones, equipo de audio,	20´	Moderador (persona 3 ó 4)
12:30	Etapa de Autodiagnóstico	Dependiendo del número de asistentes se podrán conformar equipos de trabajo o una discusión abierta tipo asamblea.	Trabajo en equipos o tipo asamblea	Los participantes desarrollarán la discusión atendiendo los siguientes puntos: Las principales causas de las inundaciones y propuestas de mejoramiento. Habrá un moderador por equipo que vaya orientando la discusión y anotando las principales ideas en rotafolios.	proyector, tarjetas de colores, lapiceros, hojas para rotafolio, plumones, masking tape	60´	Equipo
13:30	Exposición de Resultados en el pleno	Conocer la percepción de riesgo de los vecinos, así como propuestas generales de solución.	Exposición	Un representante por equipo será el encargado de exponer las ideas principales de su mesa de trabajo en el pleno	hojas para rotafolio, plumones, masking tape y equipo de audio.	30´	Equipo, Relator y/o secretario de actas
14:00	Exposición de diagnóstico técnico	El coordinador o especialistas expondrán el diagnóstico técnico de las principales causas que propician la inundación. De tal manera de integrar la percepción del riesgo de los habitantes y la visión técnica - académica.	Exposición	Los designados a presentar el diagnóstico técnico expondrán las principales causas sobre la construcción del riesgo a inundación desde una postura técnica, científica y académica.	equipo de computo, proyector, audio y papelería.	10´	Coordinador del proyecto. (persona 3)
14:10	Toma de Acuerdos y compromisos (por equipo). - Clausura-	Se establecerán acuerdos para continuar con la propuesta de GRRRI para su buen término. Conformación de un comité y levantar una acta en donde recopile información personal y compromisos.	Asamblea	El coordinador del evento coadyuvara para establecer acuerdos entre los participantes a fin de continuar con las acciones necesarias para disminuir el riesgo a inundación.	equipo de computo, proyector, audio y papelería.	15´	Cordinador, relator y/o secretario de actas

