



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE GUERRERO
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO

**ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO.
CASO DE ESTUDIO: IGUALA DE LA INDEPENDENCIA, GUERRERO.**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN
ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO
PRESENTA

KAREN SANTANA SOTO

DIRECTOR DE TESIS:

DR. CONSTANTINO JERÓNIMO VARGAS

ASESOR METODOLÓGICO:

DR. JESÚS HERNÁNDEZ TORRES

ASESOR TEMÁTICO:

DR. ELÍ SANDOVAL REYNA

CHILPANCINGO DE LOS BRAVO, GUERRERO, MÉXICO
AGOSTO 2019

Dedicatoria

A mi gran ejemplo, mis padres y hermanos que en el proceso de mi preparación profesional me brindan su apoyo incondicional, motivándome siempre a continuar con cada uno de los proyectos a emprender y demostrando que cada logro siempre se obtiene cuando hay esfuerzo y dedicación.

A mi sobrino y su madrina que tuvieron la paciencia y comprensión para esperar aquellos días de juegos y salidas, aconsejándome que apresurara el paso para estar juntos pronto.

A mis amigos que me han proporcionado su cariño y ánimo en todo momento de la vida.

Agradecimientos

Al Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología (CONACYT) por la oportunidad de pertenecer al programa y otorgar el apoyo para el desarrollo de la investigación.

A mis asesores el Dr. Constantino, Dr. Jesús Hernández y Dr. Elí Sandoval por compartir sus conocimientos y dedicar el tiempo para mejorar la presente investigación, aportando ideas y críticas constructivas para su desarrollo, y al Dr. Manuel Ruz por mostrar interés en mi tema y apoyarme a mejorarlo.

A la Coordinación de la MADU y profesores que se desempeñan cada día por brindarnos una mejor calidad educativa, al Núcleo Académico de Gestión del espacio urbano, territorio y vivienda por proporcionar el interés con sus asesorados para la presentación de tesis al realizar reuniones y aportación de ideas.

A la Universidad Autónoma de Guerrero por brindarme la oportunidad de realizar estancia académica y a la Dra. Selene por recibirme en la Universidad Nacional Autónoma de México y proporcionar las herramientas para mejorar el desarrollo de la investigación.

A las autoridades locales y estatales por el tiempo e información proporcionada, por la atención eficaz que recibí en la visita a las instalaciones del DIF Guerrero, DIF de Iguala Guerrero y al Arquitecto Fernando Huicochea presidente del Colegio de Arquitectos, Delegación Iguala por la oportunidad de firmar el convenio de colaboración e interesarse en el tema de investigación.

A mis padres, hermanos, tío Octavio, Gissy por apoyarme a realizar mis visitas de campo y levantamiento de información, sin importar las inclemencias del tiempo y actividades personales o profesionales.

A las amistades que tuve la fortuna de conocer en la Maestría, San, Grets, Dami y Martín.

Contenido

Introducción	1
Planteamiento del Problema	2
Justificación	6
Objetivos	7
• <i>General</i>	7
• <i>Particulares</i>	7
Metodología	8
Capítulo 1. Marco Teórico Conceptual	10
1.1. Accesibilidad Universal	11
1.2. Espacio público	14
1.3. Estrategia	16
1.4. Movilidad	18
Capítulo 2. Principios y transformación de la accesibilidad	19
2.1. Introducción al proceso de inclusión	20
2.2. ¿Quién se beneficia con la accesibilidad universal?	22
2.3. El envejecimiento como tendencia de discapacidad	25
2.4. Marco legal y normativo: de lo general a lo particular	27
2.5. La accesibilidad Universal ¿Utopía o realidad?	31
2.5.1. ¿Cuál es el rol de los actores?	33
Gobierno	33
Ciudadanía	34
Técnicos	34
2.6. De la teoría a la práctica	35
Capítulo 3. Iguala de la Independencia, Guerrero	38
3.1. Datos Geográficos	39
3.2. Conformación de la Ciudad	40
3.3. Índice básico de las ciudades prósperas de Iguala de la Independencia, Guerrero, México	46
3.4. Indicadores para la evaluación de la accesibilidad universal	48
3.5. Estadística poblacional y delimitación del área de estudio	52
Capítulo 4. Metodología Participativa	60
4.1. Trabajo de campo	62
Diario de campo	62

Línea del tiempo	66
4.2. El modelo social como factor de inclusión	68
I. Datos Generales.....	68
II. Datos de Desplazamiento	68
III. Accesibilidad en la calle.....	68
IV. Transporte Público	69
V. Participación Ciudadana.....	69
4.3. Diagnóstico del espacio público y sistema de transporte	78
4.4. Grupos de interés	85
Capítulo 5. Análisis, resultados y estrategias como propuesta para la accesibilidad universal.....	88
5.1. Mapeo y resultados	89
I. Datos Generales.....	89
II. Desplazamiento	90
III. Accesibilidad en la calle.....	91
IV. Transporte Público	93
V. Participación Ciudadana.....	94
5.2. Análisis de la accesibilidad en el espacio público	102
5.3 Estrategias para la accesibilidad	144
Componente Físico	144
Componente de transporte colectivo y privado.....	166
Componente social.....	172
Componente institucional	175
Conclusiones.....	181
Anexos.....	183
Fuentes de consulta	185



Introducción

La presente investigación contiene un estudio enfocado a la accesibilidad universal, desarrollando un trabajo socio-espacial donde se estudia la problemática referente a dicha temática en la Ciudad de Iguala de la Independencia Guerrero, México. Proporcionando datos desde lo general a lo particular basado en documentos internacionales que buscan promover ciudades más incluyentes, compactas y conectadas mediante la planificación, diseño urbano, gobernanza, legislación urbana y economía urbana. Por lo anterior, se realiza la estructura de la investigación en 5 capítulos, donde se considera el análisis cualitativo y cuantitativo, para el desarrollo de estrategias.

Como inicio en el **Capítulo 1** se recopilan los textos referentes a la temática de estudio, mostrando la explicación de conceptos que se relacionan con el tema y antecedentes basados en la opinión y experiencias de diversos autores conocedores. El **capítulo 2** analiza de manera crítica la implementación del tema en cuestión normativa para las ciudades, desplegando los documentos aplicables, así como la crítica del rol que desempeña cada uno de los actores (Gobierno, Ciudadanía y Técnicos) en la implementación de los instrumentos de planeación, se dan a conocer los beneficios obtenidos con su implementación mostrando como sustento las tendencias de envejecimiento hacia la discapacidad.

Mediante documentos estadísticos establecidos en INEGI y ONU Hábitat con el Índice de Ciudades Prósperas se analiza en el **capítulo 3** los indicadores en base a la información obtenida de su base de datos, mostrando datos generales de la zona de estudio para conocer el entorno. El desarrollo de la de la participación ciudadana ha tomado un papel importante en el desarrollo de proyectos, por ende, en el **capítulo 4** se aplica la metodología participativa con técnicas para situar en el contexto y para la escucha de problemática, teniendo un contacto cercano a los diversos actores involucrados en la temática.

En el **capítulo 5** se muestra el análisis y los resultados obtenidos de la metodología participativa para culminar con estrategias a corto, mediano y largo plazo en cuatro componentes (físico, transporte, social e institucional) dando a conocer los programas en los que la investigación soportado lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

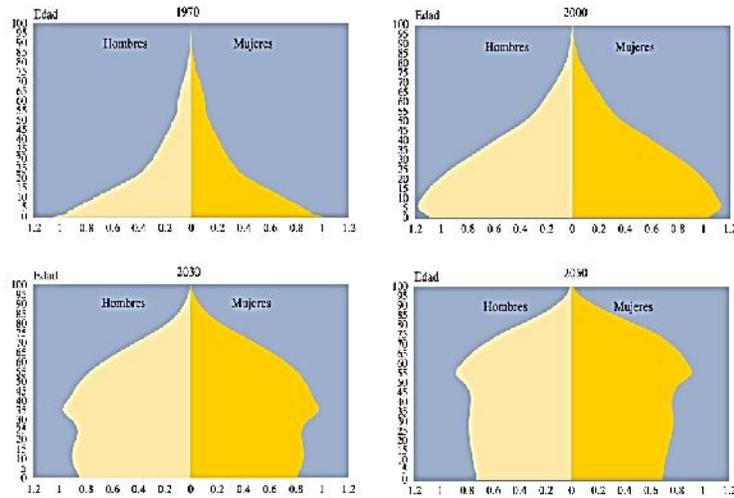


Planteamiento del Problema

El problema que prevalece en la ciudad se relaciona con la calidad de vida urbana, el diseño y recuperación del espacio público para las necesidades de movilidad de una persona con discapacidad, obesidad, de la tercera edad, embarazadas y niños, la cual inicia desde que sale de casa, el proceso de transporte, la llegada al destino y su desplazamiento dentro de él, se requiere de una mejor habitabilidad, porque la calle, la plaza, la ciudad se vive, se habita, se disfruta. Una de las discriminaciones que más afecta a este colectivo es la falta de accesibilidad a los distintos entornos, productos y servicios; por ello términos como <<supresión de barreras >> o <<diseño para todos>> han pasado a ser de uso común en informes, reglamentos, normas técnicas, etc.

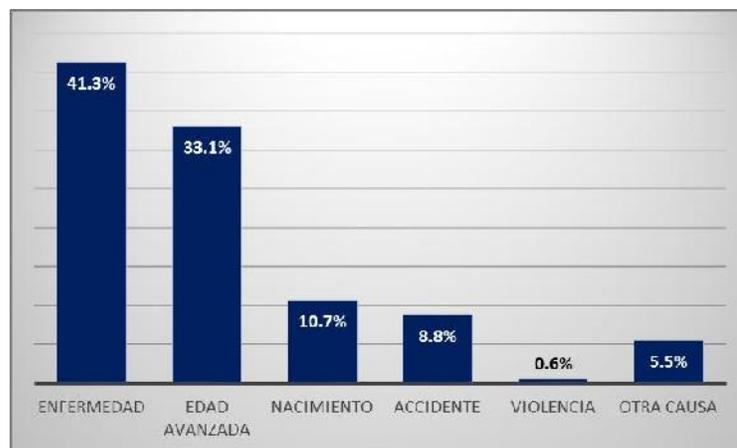
Se carece de la implementación de políticas inclusivas y ejecución de las mismas, nadie parece poner en duda la necesidad de mejorar la accesibilidad, sin embargo, ¿Cómo aumentar el nivel de accesibilidad y movilidad en el espacio público basado en el enfoque de los derechos humanos?, ONU Hábitat establece que los derechos humanos se vinculan con la disponibilidad y accesibilidad, calidad, aceptabilidad, así mismo imponen obligaciones a estados y comunidad internacional para el mejor desarrollo de las ciudades. El enfoque basado en los derechos humanos proporciona un valor a la planificación urbana, al brindar prioridad y legitimar los intereses de los más vulnerables y su participación en el proceso de planificación, pero aún se detecta un escaso grado de seguimiento de las normas, sobre el tema. Las barreras físicas que se encuentran en los espacios urbanos, es decir, parques, plazas, aceras y demás lugares limitan las actividades cotidianas.

Según datos del Consejo Nacional de Población (CONAPO), México ha experimentado un proceso acelerado de transición demográfica, la población de adultos mayores ha ido en aumento. La estructura por edades de **1970**, la cual contenía una base amplia y cúspide angosta, muestra el predominio de la población infantil que caracterizó la época. En el año **2000**, se presenta una pirámide con mayor concentración en el centro lo que refleja el aumento del número de personas en edades jóvenes, con una base más estrecha en la que se aprecia la disminución en la proporción de 0 a 4 años de edad. Las generaciones que nacieron en la época de alta fecundidad (1960-1980) comenzarán a aumentar el tamaño de la cúspide (Gráfica No. 1).



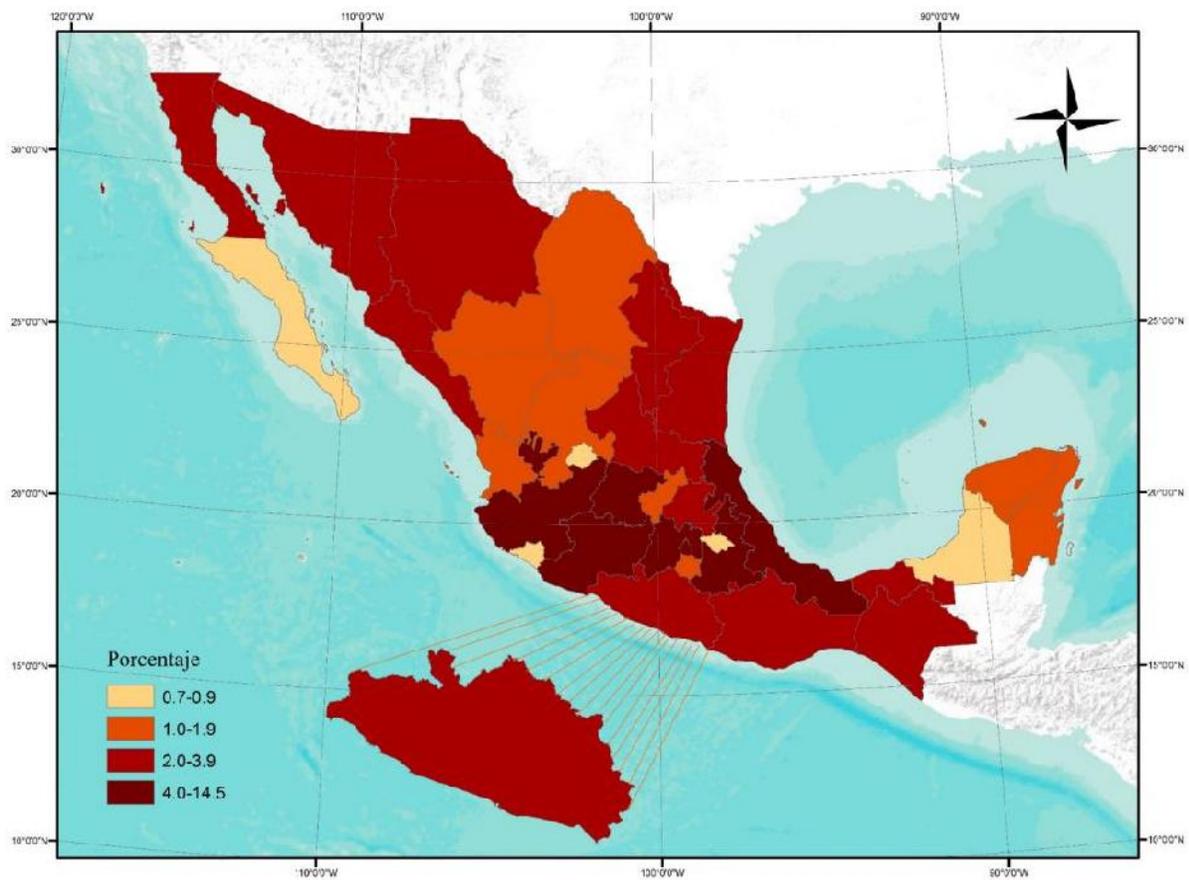
Gráfica No. 1.- Pirámide de población de México 1970-2050.
 Fines de uso didáctico. Fuente: Estimaciones del CONAPO

De acuerdo con estimaciones de población de CONAPO, la pirámide de población en México perderá su forma triangular, lo que representa que el envejecimiento demográfico se refleja en aumento de sus proporciones en las próximas décadas, adquiriendo un perfil abultado en la cúspide. Cabe decir que, la tabla de distribución porcentual de la población basada en la encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014 (Gráfica No. 2), establece que los principales detonantes de discapacidad entre la población del país son las enfermedades (41.3 %) y la edad avanzada (33.1 %), INEGI (2016).

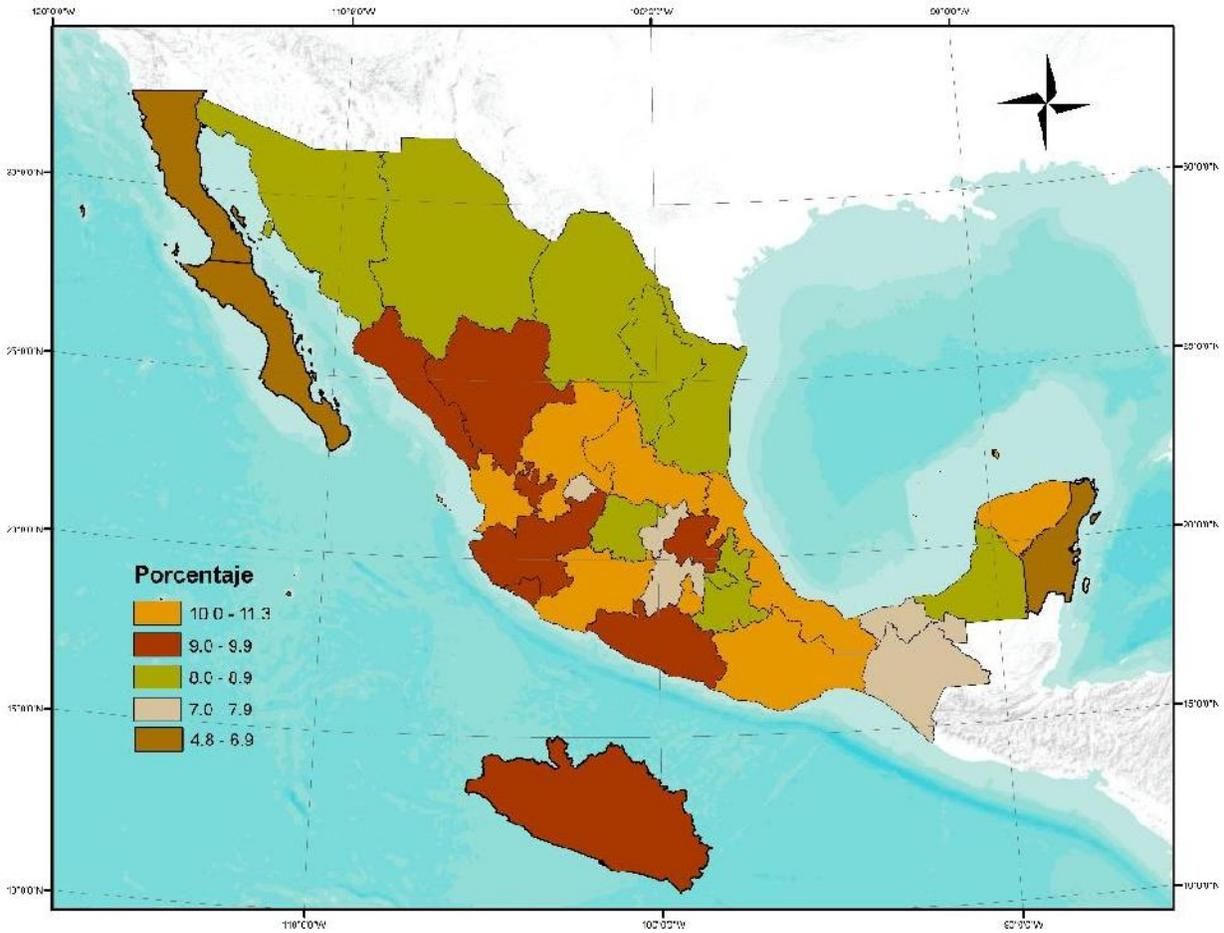


Gráfica No. 2.- Distribución porcentual de la población, por causa de la discapacidad 2014. Fines de Uso Didáctico. Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014.

Dentro de las personas con edad avanzada se cuenta con población que tiene alguna discapacidad, aunado las personas jóvenes y niños que pudieran padecerla. La discapacidad es un fenómeno complejo, que enfrenta algunos retos asociados con el entorno construido, encontrándose con barreras físicas y limitaciones en la participación social. En el siguiente mapa (Mapa No. 1) se muestra el porcentaje de población con discapacidad por entidad federativa, observando que el Estado de Guerrero se encuentra entre el 2.0 % a 3.9 % teniendo un alto nivel de personas con alguna discapacidad, considerando que también la discapacidad puede ser a causa del envejecimiento, INEGI (2016).



Mapa No. 1.- Distribución porcentual de la población con discapacidad, por entidad federativa 2014. Fuente: Elaboración propia en base a la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica INEGI,2014.



Mapa No. 2.- Distribución porcentual de la población adulta mayor, por entidad federativa 2014. Fuente: Elaboración propia en base a la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica INEGI,2014.

Según datos del INEGI (Mapa No. 2) y académicos de la Escuela Nacional de Trabajo Social de la UNAM, se estima que para el año 2050 la cuarta parte de la población en México serán adultos mayores, considerando dentro de este grupo problemas de salud y discapacidad, por lo que se muestra que las ciudades no están listas para afrontar dicho cambio, el espacio no se encuentra en condiciones equitativas y la distribución desigual de las personas aborda la diferenciación socio espacial.



Justificación

El crecimiento de las ciudades desarrolla una inequidad en cuestión urbana, el derecho a la ciudad como un referente colectivo no está visto de manera integral dentro de la misma, **ONU Hábitat** establece que el enfoque basado en los derechos humanos proporciona valor agregado a la planificación urbana al dar prioridad y legitimar los intereses de los más marginalizados en la sociedad y su participación en el proceso de planificación.

Existen leyes que sustentan la fomentación y apoyo para construir ciudades donde los espacios públicos se consideren las necesidades de niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

“México llegó a Hábitat III con un gran compromiso y con hechos concretos; con una gran participación de la sociedad civil y de expertos de la academia para poder posicionar a nuestro País en la Nueva Agenda Urbana donde prevalezca el derecho a la Ciudad, la igualdad de género y la Accesibilidad Universal” (Onu-Habitat, 2016; p.3).

En la conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III, celebrada en la Ciudad de Quito Ecuador, en Octubre del 2016, se contemplaron diversas acciones para promover procesos incluyentes en las ciudades con un compromiso político para equiparar las condiciones de la ciudadanía.

Dentro de los temas urbanos que establece ONU Hábitat se toma en cuenta el de los Derechos Humanos como instrumento internacional que imponen obligaciones a los Estados y a la comunidad Internacional de los cuales no se pueden renunciar ya que gozan de protección legal. En él se manifiesta que solo cuando se respetan todas las dimensiones de los derechos humanos, la urbanización podrá alcanzar su potencial como fuerza transformadora.

“La Nueva Agenda Urbana representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y acceso a beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer, en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo” (Hábitat III, 2017; IV).

Existe un marco legal que protege los derechos de las personas adultas mayores y con discapacidad, las cuales ayudan a desarrollar estrategias que mejoren las condiciones físicas de los espacios urbanos de la ciudad y que brinde una amplia cobertura hacia el derecho de moverse libremente, esto mediante componentes estudiados y evaluados a detalle de tal manera que se incluya la participación equitativa de todos los actores de las diferentes competencias.



Objetivos

• *General*

- Desarrollar estrategias que permitan aumentar el nivel de accesibilidad y movilidad a todas las personas en el espacio público.

• *Particulares*

- *Estudiar la problemática referente a la accesibilidad y movilidad de los adultos mayores y personas con alguna discapacidad.*
- *Motivar la participación social en procesos de respeto e inclusión.*
- *Analizar cualitativa y cuantitativamente el espacio público desde una perspectiva socio-espacial.*
- *Determinar las variables que inciden en el aprovechamiento del espacio público*

Metodología

El desarrollo del proceso participativo es un método de intervención a las nuevas exigencias y demandas de la sociedad Carmen Jáuregui (2009), por tal motivo la participación ciudadana ha sido contemplada en el desarrollo de la metodología, observada de manera sistemática en el Diagrama No.1 , iniciando con una **primera fase** denominándola como **investigación de gabinete**, en la que mediante la recopilación de documentos se obtiene información teórica enfocada a la temática, la cual se efectúa en centros de documentación, archivos, bibliotecas e internet obteniendo un sustento de escritos, periódicos, revistas, artículos, documentales de manera física y digital para el entendimiento y profundización. Se realiza la sistematización y análisis de información teórica mediante un contenido escrito y la elaboración de láminas conceptuales, mapas, gráficas e infografía para proporcionar un mejor entendimiento.



Diagrama No. 1.- Metodología implementada en el proceso de investigación

Elaboración propia. Fuente: Taller comprender y aplicar las metodologías participativas, Grupo colectivo Aldea Social de Madrid, España, 2018.

Como **segunda fase** se desarrolla el **trabajo de campo** acudiendo al lugar de estudio para obtener antecedentes históricos de la ciudad mediante la visita a biblioteca, archivos, librerías y tiendas de fotografías antiguas locales, compaginando con trabajo de gabinete para analizarla y sistematizarla. Como **tercera fase** el diagnóstico del lugar de trabajo, se muestra las técnicas para situar en el contexto y técnicas para la escucha, cuyo objetivo es conocer las necesidades de las personas directamente, iniciando con la observación y evidencia fotográfica del comportamiento de los usuarios, la estructuración de encuestas y entrevistas a figuras públicas involucradas en la temática y la realización de mapeo para la ubicación de equipamiento y servicios, determinando el área de afluencia de sus actividades primordiales.

La **cuarta fase** consiste en la aplicación de encuestas la ciudadanía y entrevistas a los actores que participan en la toma de decisiones y gestión para el desarrollo proyectos tomando evidencia fotográfica, comentarios y propuestas de los participantes, siendo el punto de partida a la auto-reflexión y autocrítica en la cual se cuestiona al grupo o comunidad, en donde se nota un problema y se plantea hacer algo.

En la **Quinta fase** se organiza, sistematiza y analizan los resultados de encuestas, entrevistas y mapeo que ayudan a definir los indicadores para la evaluación de la accesibilidad, estableciendo los puntos críticos que mediante fichas técnicas se plasman las condiciones actuales en croquis visto en planta y fotografías. Posteriormente, mediante una matriz de resultados se señalan los criterios de diseño en base a la normativa aplicable y características descritas textualmente para dar a conocer si aplica o no para su mejoramiento. **Sexta fase**, una vez obtenida la matriz de resultados, se desarrollan estrategias a corto, mediano y largo plazo, sustentado en las técnicas aplicadas, la demanda de usuarios, participación de instituciones públicas y los ejes temáticos para el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, proporcionando datos de programas en los que el estudio aplica para su gestión.



Capítulo 1

Marco Teórico Conceptual

“La accesibilidad es una necesidad para las personas con discapacidad y una ventaja para todos los ciudadanos”

Enrique Rovira Beleta, Arquitecto

Capítulo 1. Marco Teórico Conceptual

Conocer el significado de los conceptos a desarrollar en el tema de investigación es necesario para un mejor entendimiento y adentrar en la temática, en el presente capítulo se realiza una descripción y análisis de su evolución, dentro de los que se describen se encuentran **accesibilidad universal, espacio público, estrategia y movilidad**, considerando autores expertos que han desarrollado investigaciones referentes a dichos términos. En el estudio de la accesibilidad universal se adoptan medidas para asegurar el acceso al entorno físico, de transporte, comunicaciones, información entre otros servicios; los modelos de intervención han evolucionado, derivado a los cambios sociales han surgido conceptos ligados a éste como la movilidad dentro del espacio público.



1.1. Accesibilidad Universal

La accesibilidad se considera como un derecho ciudadano por medio del cual, toda persona sin importar su edad, género o condición física brinda la oportunidad de interactuar con el entorno y desarrollar aptitudes en las actividades de la vida cotidiana, con el objetivo de obtener una vida independiente.

El significado al término accesibilidad según el *Diccionario de la Real Academia Española* lo designa como cualidad de accesible de lo que se deriva de fácil acceso o trato, en ese sentido, se entiende que la **accesibilidad** es la característica que debe disponer el entorno urbano, edificación, producto o medio de comunicación para ser utilizado con ciertas condiciones como la comodidad, igualdad y autonomía por toda persona, el concepto es sinónimo de calidad y seguridad en el uso, requisito elemental en el diseño. La facilidad con que un lugar puede ser alcanzado desde otro, es una cualidad referida al espacio, debe ser integral y garantizar no solo el acceso, sino la circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad. Al incrementar la accesibilidad se otorga a los usuarios la habitabilidad de los espacios, logrando que sean saludables e integrales. (Boudeguer & Squella arq, 2010).

El tema de la “Accesibilidad Universal” surge de la necesidad de tener ciudades, espacios y servicios al alcance de toda la población, está basada en que las personas con discapacidad deben ser favorecidas en la inclusión social, se busca tener nexos entre la accesibilidad y discapacidad, aunque se tiene una aproximación sobre el tema, aún se trata de incorporar las condiciones necesarias para su desarrollo de manera conjunta.

Uno de los pioneros del concepto es el arquitecto Ron L. Mace arquitecto, diseñador, profesor y usuario de silla de ruedas quien propone como etapa de evolución la del diseño universal, que la define como la creación de productos y entornos diseñados para todas las personas sin necesidad de adaptaciones o diseños especiales, “*El contexto multicultural que vivimos actualmente ha priorizado en la conciencia de los ciudadanos las nociones de diferencia, respeto, igualdad e inclusión para todos los grupos minoritarios*” (Bojórquez, 2006: p.43).

El concepto ha ido evolucionando durante la última década hasta adoptar un nuevo enfoque principalmente al entorno y objetos de manera inclusiva.

Michael Bednar, arquitecto americano, introdujo la idea de que la capacidad funcional de todos se ve aumentada cuando se eliminan las barreras arquitectónicas. Sugirió que un nuevo concepto, más allá de la accesibilidad, era necesario para que el mundo fuera más universal (Boudeguer & Squella, 2010; p.14).

Por otro lado, el Arquitecto Enrique Rovira Beleta (Boudeguer & Squella, 2010) establece que la accesibilidad es una necesidad para las personas con discapacidad, y una ventaja para todos los ciudadanos, es aquella que pasa desapercibida, sinónimo de calidad y seguridad, la ventaja de la accesibilidad desapercibida es el valor agregado que otorga al diseño (Imagen No. 1).



Imagen No. 1.- Autores que conceptualizan la accesibilidad universal

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Entender la accesibilidad es conocer los cambios que se han desarrollado, basados en las necesidades de las personas que se han visto afectadas y con la visión de expertos que han logrado detectar el problema para transformar la idea que se concebía de la inclusión de las personas con discapacidad y otros colectivos en el entorno construido.

En el diagrama No.2 basado realizado en base a datos del autor Arjona (2015), se describe brevemente la evolución que tuvo el concepto a través de los años, épocas en las que el pensamiento social era distinto al actual, posiciona el tema con una idea enfocada a los derechos humanos, con una visión más comprensiva e integral hacia los colectivos. Se establecieron los primeros antecedentes sobre la necesidad de eliminación de barreras que dificultaba que las personas con discapacidad participaran plenamente en el espacio construido, repercutiendo de manera positiva en las nuevas políticas.

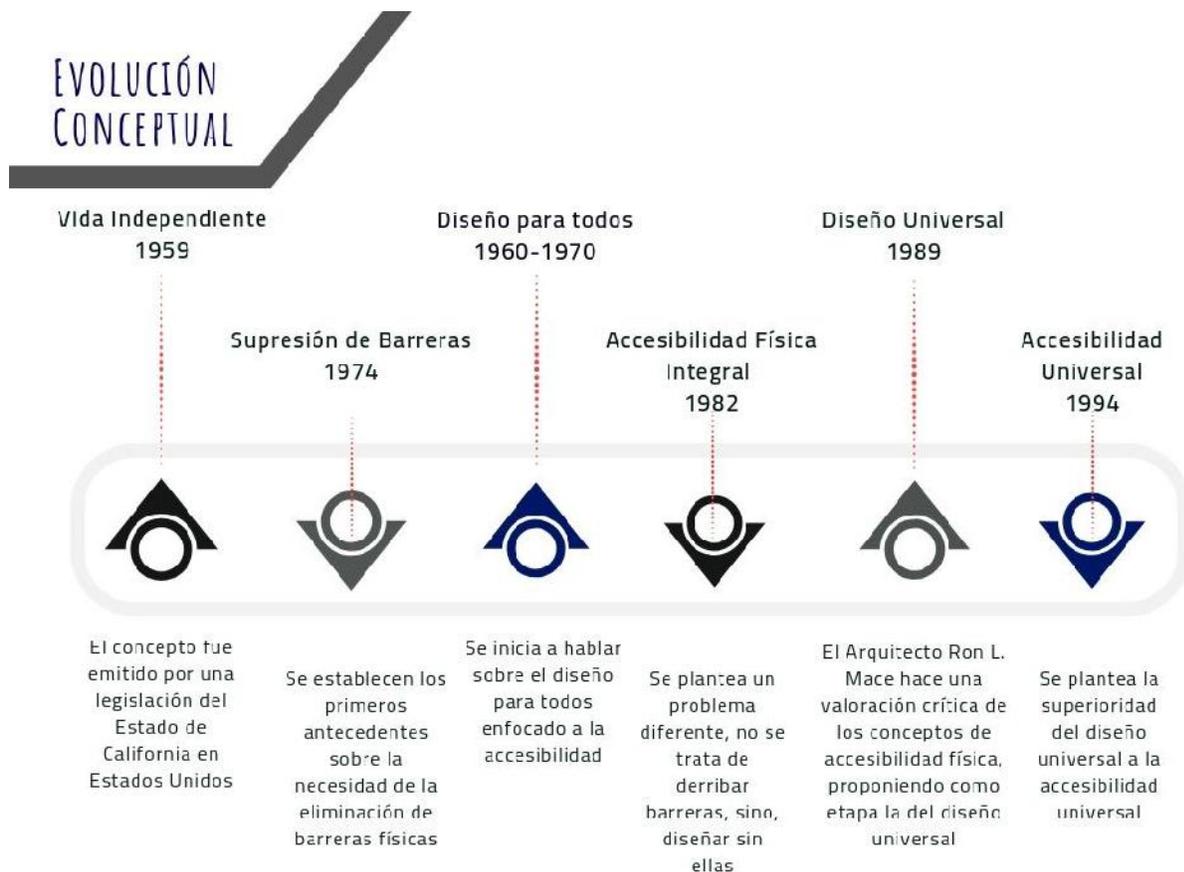


Diagrama No. 2.- Evolución conceptual de accesibilidad universal
Fuente: Elaboración propia, 2018.

Esta concepción, es necesaria pero limitada y ha cambiado gracias a la evolución del concepto de integración de personas con discapacidad y a la toma de conciencia en que la accesibilidad proporcione calidad de vida de todas las personas y que las soluciones y diseños permitan no estigmatizar a ciertos grupos.



1.2. Espacio público

Se define el **espacio-público** conformado de dos elementos, la Real Academia Española (RAE) establece que el término **espacio** es la extensión que contiene toda la materia existente y/o la capacidad de un terreno o lugar. Significa entonces que el término se utiliza para denominar un sitio o lugar compuesto por objetos (materia existente), un lugar en particular que ocupará un conjunto de cosas materiales.

Una aproximación al concepto espacio como lo describe Velázquez, 2015 citando diversos autores como De Certeau quien establece que, al imaginar un lugar delimitado por prácticas cotidianas e identificadas por un tipo de arte de hacer, se refiere a la diversidad de escalas espaciales: desde un barrio, ciudad, plaza, calle, vereda o esquina. Mediante una escala bien definida debería equilibrarse lo que en términos espaciales se concibe como lugar y, lo que se vive cotidianamente como lugar.

En ese mismo sentido Henri Lefebvre filósofo y sociólogo define el espacio como:

“El espacio jamás es neutro ni puro, se encuentra en estrecha relación con la práctica social y sociedad global. Dice, “el espacio vivido es un aspecto importante y, quizás, esencial para el conocimiento de la realidad urbana” (Velásquez, 2015; p.24).

En efecto, sobre el espacio se proyecta una sociedad en la que representa su cultura, valores, relaciones sociales, bajo esta afirmación el autor Henri Lefebvre describe que el espacio es producto de la sociedad que lo conforma y la suma de lo cultural.

Castells al igual que Lefebvre considera que el espacio es posible explicarlo a través de las relaciones sociales, agregando lo histórico, definiéndolo no sólo como un escenario de prácticas

sociales sino como la construcción de cada momento histórico con el que una sociedad se caracteriza. (Velásquez, 2015).

Finalmente, a la revisión y análisis se suma la concepción del geógrafo Milton Santos (1926-2001), quien señala que la estructura espacial es una combinación de diversas estructuras como la demográfica, de producción, de consumo, de clases, las cuales definen las relaciones y su interacción. La comprensión a la definición del concepto a partir de los autores antes mencionados es que el espacio se considera el lugar en el que se estrecha una relación entre la práctica social y el entorno, una sociedad que realiza actividades cotidianas dando a conocer sus valores, tradiciones y costumbres que los caracteriza convirtiéndolo en un espacio multifuncional.

Ahora bien, la RAE establece que el término **público** proviene del latín *publicus*, conocido o sabido por todos, *que se hace a la vista de todos*; en efecto es un adjetivo que hace referencia a aquello que resulta visto por todos, una pertenencia de la sociedad en la que se comportan como público manifestando libremente su opinión.

Bajo la esfera de lo público, Jürgen Habermas principió un campo de la vida social, en el cual se puede formar como la opinión pública (Velásquez 2015) lo público eventualmente se convierte en el reflejo de la sociedad civil, exponiendo intereses como actividad de ser vista y escuchada por un grupo de personas.

El concepto desarrollado por Jürgen Habermas, menciona que el espacio físico en el que se desarrolla interacción, es equivalente al espacio público, y la esfera pública es el plano en el que se origina la comunicación, esta interacción y comunicación a la que hace referencia son los medios de transmisión y de influencia (Velásquez, 2015). La ciudad es el lugar en el que se concentra y socializa la población de manera distinta entre sí, en este contexto los espacios públicos cumplen con el papel de lugares para la interacción social.

Para autores como Habermas la importancia del espacio público es la posibilidad del poder comunicativo (citado por Méndez, 2010), la acción y el hecho de ejercer los derechos fundamentales del ciudadano, los cuales se adquieren por el hecho de nacer.

El espacio público es un lugar de bien común, de esparcimiento, abierto y de libre transición en el que la sociedad plasma su cultura, la cualidad de una sociedad, una democracia al

realizar actividades como manifestaciones, eventos culturales o religiosos, en base a estas condiciones se da a conocer creando una identidad. Un espacio se vuelve público al ser libre, abierto, de transición, el cual coadyuva al desarrollo de actividades, representando la calidad de vida de quien lo habita.



1.3. Estrategia

Actualmente se habla de estrategia en todos los ámbitos, dicha palabra se ha convertido en una acepción de uso generalizada, el término estrategia proviene del griego *strategos* o *el arte del general en la guerra*, procedente de la fusión de dos palabras: estratos (ejército) y agein (conducir, guiar) ha sido utilizado en diversos contextos a lo largo del tiempo, enfatizado inicialmente hacia el ámbito militar. No es necesario direccionar dicho concepto hacia una acepción de rivalidad sino también en función de brindar una guía para lograr una efectividad en la administración de recursos en el cumplimiento de un objetivo.

Existen diferentes enfoques de estudiosos como Von Neumann y Morgenstern quienes introdujeron el concepto en el campo económico y académico con la teoría de los juegos, en ambos casos la idea básica es la competición. Por otro lado, Henry Mintzberg lo define como el patrón o plan que integra las principales metas y políticas de una organización y, a la vez, establece la secuencia coherente de las acciones a realizar, señala que el término estrategia ha sido definido de múltiples formas, pero casi siempre resulta común en ellas que es un conjunto consciente y deliberado de orientaciones, las cuales determinan decisiones hacia el futuro.

En 1978 el autor menciona que, en la teoría de juegos, la estrategia representa el conjunto de reglas que gobiernan los movimientos de los jugadores; sin embargo, en la teoría militar, dicho concepto se relaciona con la utilización tanto en paz como en guerra, de las disponibilidades de las fuerzas de la nación, a través de la planeación de amplia escala y largo plazo, para garantizar la seguridad y victoria (Montoya Restrepo, 2009).

Alfred Chandler citado por Contreras Sierra Emigdio (2013) definió estrategia como la determinación de metas y objetivos de una empresa, las acciones a emprender y asignación de recursos necesarios para su logro.

Para algunos autores los objetivos son parte de la estrategia, para otros éste se refiere solo a los medios para alcanzar el objetivo (Francés, 2006: p.23) así mismo la estrategia se encuentra sujeta a cambios a medida en que cambia la situación y se dispone de nueva información. Al igual que Alfred Chandler, el autor Francés Antonio coincide en que la formulación de una estrategia consolidada permite canalizar esfuerzos y asignar los recursos de una organización, llevándola a la adopción de una posición viable basada en sus capacidades internas (fortalezas y debilidades), anticipando los cambios en el entorno, los posibles movimientos del mercado y las acciones de sus competidores (oportunidades y amenazas).

Por otro lado, Igor Ansoff (citado por Montoya Restrepo, 2009) particularmente menciona que la estrategia es el resultado de un proceso formal al que denominan “planeación” de carácter racional en virtud a que el agente del proceso decisor pretende la maximización del retorno económico.

La estrategia comprende el diseño de medidas concretas de acción y técnicas específicas para resolver situaciones, para su realización, algunos planeadores proponen un modelo sencillo que considera el proceso de formación, el análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), en el cual se plasman las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

El análisis del concepto de cada uno de los autores muestra que hay opiniones con diferente enfoque, en primera instancia se refiere a la dinámica de la empresa con su entorno, posteriormente con el arte de generar objetivos o planear como vía para su cumplimiento, sin embargo el propósito de una estrategia siempre es cumplir una misión concreta ya sea en un corto, mediano o largo plazo de manera organizada.

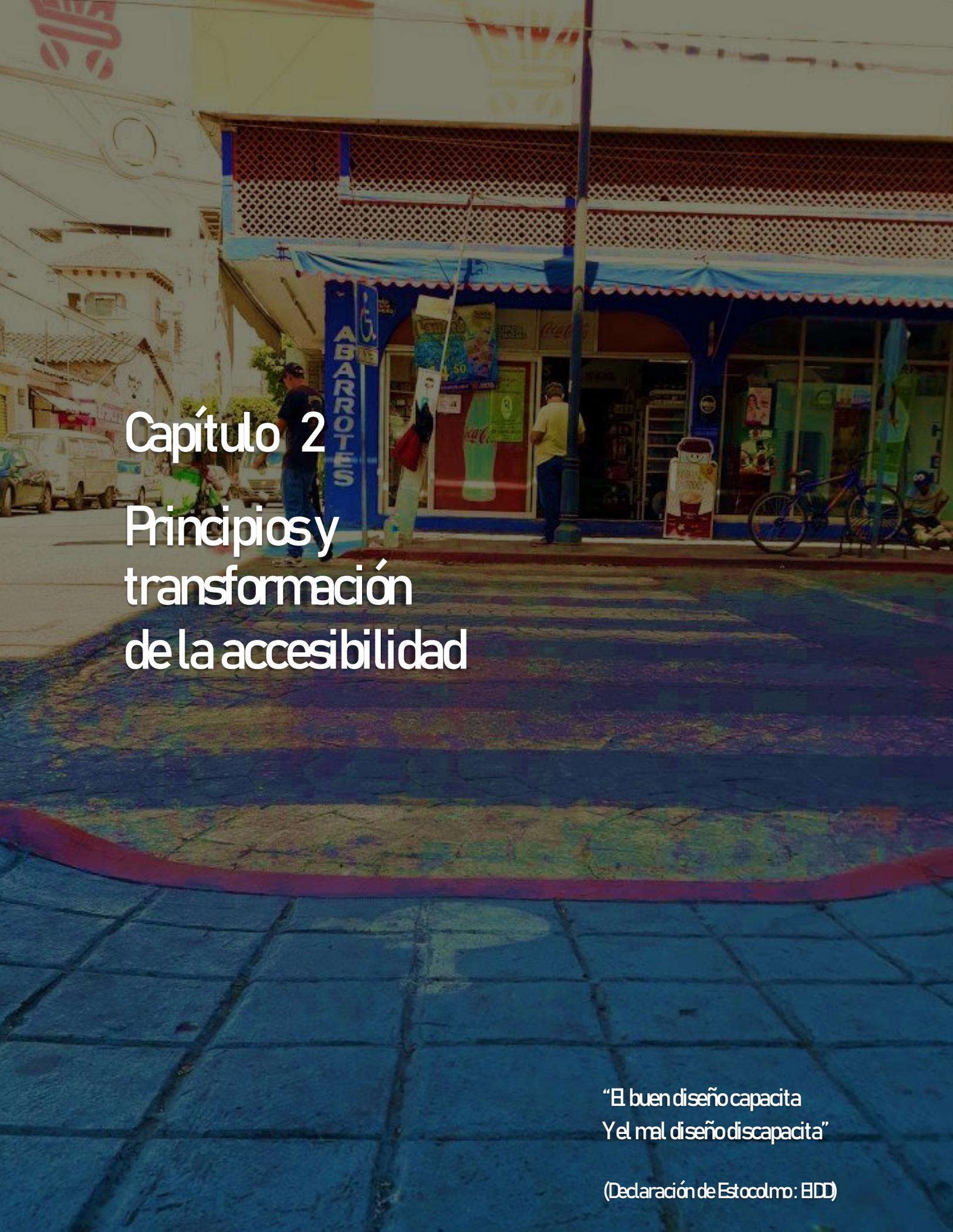


1.4. Movilidad

¿Qué es movilidad? Si bien el concepto se refiere al conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se producen en un entorno físico, en el ámbito urbano se refiere a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad, en el cual un número elevado de personas se mueven a diario, sin embargo, muchas de ellas se encuentran con problemas para desarrollarlo. Muchos de los desplazamientos se realizan en diferentes medios o sistemas de transportes, caminando o en bicicleta con la finalidad de facilitar la accesibilidad a determinados lugares. Aunque, la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización también proporcionan un nuevo concepto de movilidad.

Sin embargo, autores como Ramírez Velázquez (2009) menciona que dicho concepto se refiere a un atributo de las personas y no de lugares, a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro, siendo sinónimo de desplazamiento. Así mismo concibe que existe una confusión al considerar la movilidad como sinónimo de transporte, o al equipamiento e infraestructura relacionada con el transporte, sin embargo, el transporte es el medio que permite movilizar mientras que la movilidad está en las personas que lo realizan. La infraestructura funciona como soporte que sostiene y orienta a los medios de transporte en los que se desarrolla la movilidad de los agentes.

Por otro lado, Venturi y Scott Brown citados por Lange Valdés (2011) mencionan que la movilidad es parte de un nuevo modo de vida urbano, donde los ciudadanos buscan la posibilidad de circular y desplazarse libremente en un territorio. Otros autores como Zelinsky (Casado Izquierdo, 2008) establece que la movilidad espacial de la población se distinguen en dos tipos, la migración y circulación, en el caso particular de la circulación se identifica con una permanencia breve en el lugar de destino y un retorno al lugar de origen, Kaufmann proveniente de la sociología propone cuatro tipos de movilidad espacial: movilidad cotidiana, residencial, viaje y migración como situaciones diversas, por lo que la exposición de cada uno de los autores muestra el estudio de la movilidad en contextos diferentes, los cuales han sido afectados y modificados por fenómenos nuevos, sin embargo la movilidad y el desplazamiento generan en el espacio público nuevas formas de representación.



Capítulo 2

Principios y transformación de la accesibilidad

“El buen diseño capacita
Y el mal diseño discapacita”

(Declaración de Estocolmo: BDD)

Capítulo 2. Principios y transformación de la accesibilidad

Conocer el pasado, entender el presente y proyectar el futuro son tres momentos conectados en casi la totalidad de los aspectos de la existencia humana, la accesibilidad universal ha ido evolucionando a lo largo de la historia, se desarrolla basado en las necesidades de un colectivo de personas, y a través de ellos beneficiar a toda una población. A lo largo del capítulo se mostrará cómo las antiguas creencias de la sociedad repercutían de manera negativa en la inclusión de las personas con discapacidad a cualquier entorno, el avance que se dio gracias a la implementación de nuevas tecnologías y el impacto que se desarrolló ante una sociedad llena de prejuicios. Dando a conocer un marco legislativo que promueve los derechos de las personas con discapacidad y adultos mayores en el entorno, conociendo los actores implicados, cómo se está implementando y cuáles han sido los resultados ante la sociedad.



2.1. Introducción al proceso de inclusión

Históricamente la persona en situación de discapacidad ha sido catalogada como “diferente”, sin oportunidades ni igualdad, sin conocer de sus derechos civiles y colectivos. Para que la sociedad llegara a desarrollar normas jurídicas que protegieran a dicho colectivo ha sido necesario la evolución del pensamiento.

Las personas con discapacidad han sufrido de opresión y discriminación por ser diferentes física o mentalmente, este nuevo paradigma que se adoptó por considerarlas como personas fuera de lo normal fue cambiando con el paso de los años. El destino ha ido variando en las diferentes sociedades (desde su aniquilamiento hasta la incorporación al sistema de producción), pero siempre manteniendo esta relación de opresión.

A partir de la segunda mitad del Siglo XX se ha cuestionado gracias al surgimiento de movimientos sociales de personas con discapacidad que reclaman ser tomados en cuenta en la elaboración de políticas de inclusión, basándose en el modelo social y paradigma de los derechos humanos (Valencia, 2014). Las personas con discapacidad han enfrentado un tratamiento hostil y plasmado de contradicciones basado en el desconocimiento de lo que significaba la discapacidad y como afectaba a las personas y su entorno. Los factores del contexto son los que han dificultado sus experiencias de vida.

Los movimientos sociales de personas con discapacidad surgieron en la década de 1970 como continuidad de los movimientos por los derechos civiles que protagonizaron importantes luchas en los años anteriores. Su objetivo era luchar por mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, asegurar la accesibilidad al medio físico y social, y por el derecho a una «vida independiente». (Valencia, 2014; p.19).

Las nuevas formas de pensar acerca de la discapacidad que se han ido definiendo en la última década serán el punto de partida de los procesos de evaluación y planificación para todas las personas (Aparicio Agreda, María Lourdes. 2009). En los años 70 en Europa y América del norte se inicia la ideología de normalización, como base principal que da origen a las legislaciones que proponen para los derechos de las personas con discapacidad, las organizaciones inician la formulación de propuestas haciendo énfasis en la relación que existe entre las limitaciones, el diseño y la estructura del entorno con las actividades.

De acuerdo con Palacios y Romañach (2006) & Valencia (2014) existen diferentes modelos que han marcado el desarrollo individual y grupal de las personas con discapacidad. Hasta mediados del siglo XIX la discapacidad no era considerada como digna de una intervención específica por lo que eran ignorados en su totalidad. La evolución de la accesibilidad y supresión de barreras se ha plasmado en una metodología de intervención que a través de los años se ha desarrollado para avanzar hacia una inclusión, la cual queda establecida en tres modelos conocidos como prescindencia, médico y social (Diagrama No.3).

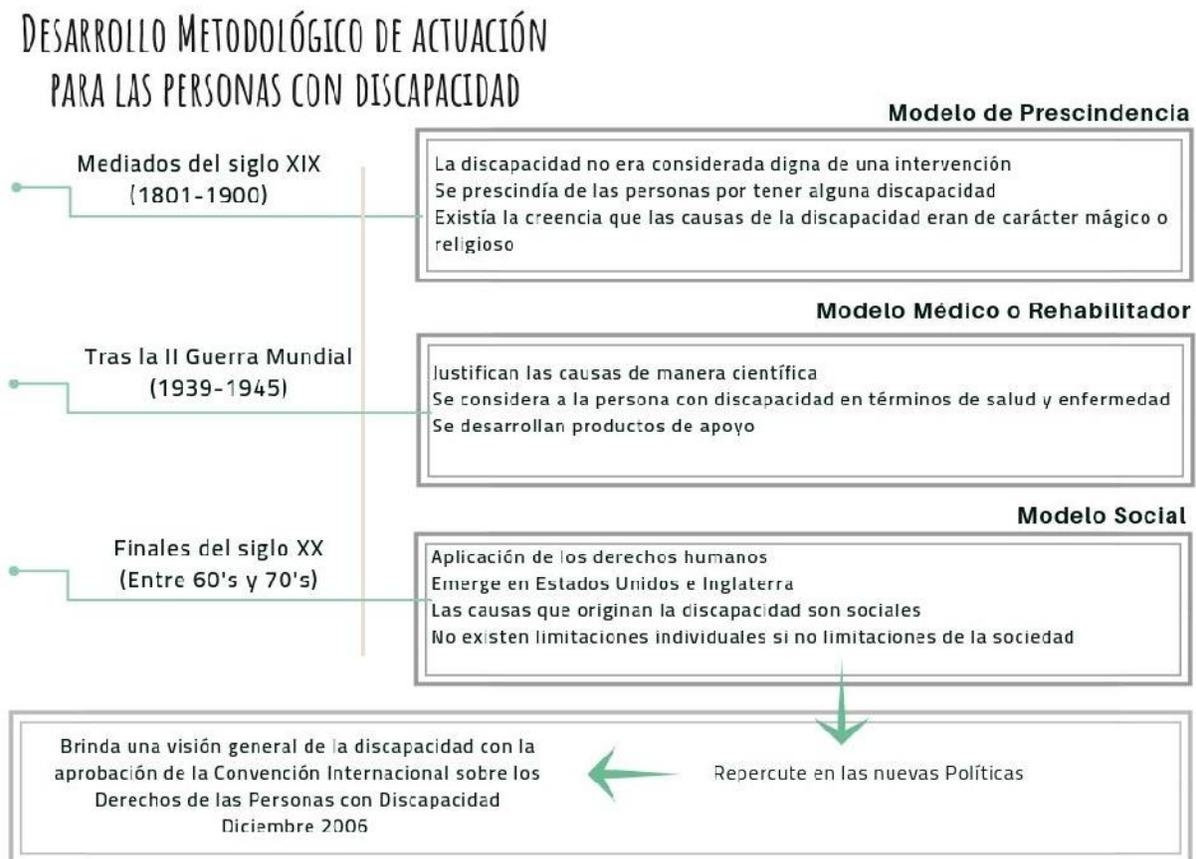


Diagrama No. 3.- Modelos de intervención en las personas con discapacidad
Elaboración propia en base al autor Palacios y Romañach, 2006 & Valencia, 2014.

El principio de la accesibilidad se muestra con preocupación en la ley por la desigualdad de derechos, presentándose como un nuevo paradigma urbanístico. La preocupación de la igualdad de derechos para personas con discapacidad llevó a la organización de las naciones unidas desarrollar la convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad lo que fue un instrumento por el cual se requiere proteger sus derechos. Se ha buscado una aproximación

al debate contemporáneo sobre el tema de la accesibilidad y la discapacidad a lo largo del tiempo, con el objetivo de entender el nexo de la accesibilidad con la discapacidad de manera conjunta (Elkouss Luski, Eduardo. 2006; p.7).

La metodología de intervención de modelos se desarrolló debido a diversos cambios que se dieron en la sociedad lo cual ha contribuido a la favorable inclusión de dicho colectivo a las políticas urbanas, considerándose primordialmente el reconocimiento de los derechos individuales consolidándose diversas estructuras a un modelo autónomo, dando respuesta a las demandas de una sociedad cada vez más compleja y globalizada.

Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación establecerán, para cada ámbito o área, medidas concretas para prevenir o suprimir barreras para compensar desventajas o dificultades en base a exigencias de accesibilidad a entornos. Como respuesta a la necesidad surge la accesibilidad universal, que implica la combinación de elementos del espacio construido, que permiten el acceso, desplazamiento y uso sobre todo para las personas con discapacidad y adultos mayores, así como el acondicionamiento del mobiliario para que se adecúen a las necesidades de las personas con distintos tipos y grados de dificultad.



2.2. ¿Quién se beneficia con la accesibilidad universal?

El mejoramiento de la accesibilidad favorece a todas las personas, algunos grupos se ven afectados de manera permanente o transitoria, es importante conocer las características de cada uno de los grupos que se benefician para permitir visualizar las mejoras de accesibilidad y priorizar las intervenciones.

De acuerdo con Alonso Fernando 2007, los colectivos beneficiados en el mejoramiento de la accesibilidad universal se consideran los siguientes:

- Las personas que cuentan con alguna discapacidad permanente, derivada de deficiencias físicas, sensoriales, mentales.
- Personas adultas mayores (tendencia a padecer discapacidad por la edad).

- Personas afectadas por circunstancias transitorias (discapacidad transitoria, embarazadas, obesidad, resto de población).



Fotografía No. 1 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018). Usuarios con discapacidad y adultos mayores en la zona centro de Iguala, Guerrero.

Un entorno accesible permite a las personas con discapacidad, adultos mayores (Fotografía No.1) a moverse de manera independiente y segura, al disfrute del espacio público sin barreras, motivándolos a salir de sus hogares con mayor frecuencia, previniendo el aislamiento social, fomentando una movilidad más activa y aumentando el nivel de vida en cuestiones de salud. Hablar de accesibilidad es beneficiar desde una persona que se le dificulta moverse en el espacio

público por problema, motriz, obesidad o embarazo hasta aquellas que realizan actividades cotidianas como utilizar una carriola, llevar niños pequeños o sencillamente tener las manos ocupadas por bolsas de compra. El arquitecto Enrique Rovira Beleta en una entrevista realizada por Fundación Adecco expone que las personas no perciben el tema porque no los vive y por la falta de formación en las universidades, expresa que: “cuando uno es joven y sano cree que todo el mundo también lo es pues va a ser que no” si no se vive la discapacidad o situaciones de movilidad, limitaciones en su propia persona o familiares directos, no se da cuenta de las ventajas de la accesibilidad. Cuando se es joven y sano, se realizan actividades fáciles como correr, saltar, caminar y se cree que todo el mundo hace lo mismo.

El espacio público más accesible no solo atiende el problema de la inaccesibilidad sino también, su rescate como área común de una sociedad que se ha visto afectada por la inseguridad, atrae más peatones, favorece la economía local, ayuda al cuidado del medio ambiente al incentivar a las personas a desplazarse, optimiza el uso del espacio público, actúa como factor de inclusión y ayuda en la mejora de la salud, como se muestra en el Diagrama No. 4.



Diagrama No. 4.- Modelos de intervención en las personas con discapacidad
Elaboración propia.

No es necesario referirse a ningún grupo colectivo en común para hablar sobre el tema ya que todos pueden llegar a beneficiarse con el diseño universal, hoy en día es un término importante para conseguir una igualdad de oportunidades para todas las personas dentro del espacio público. Como resultado, la accesibilidad universal funge como elemento de integración del ciudadano al entorno urbano, influyendo en el bienestar de quien lo habita, logrando así la inclusión de manera más igualitaria.



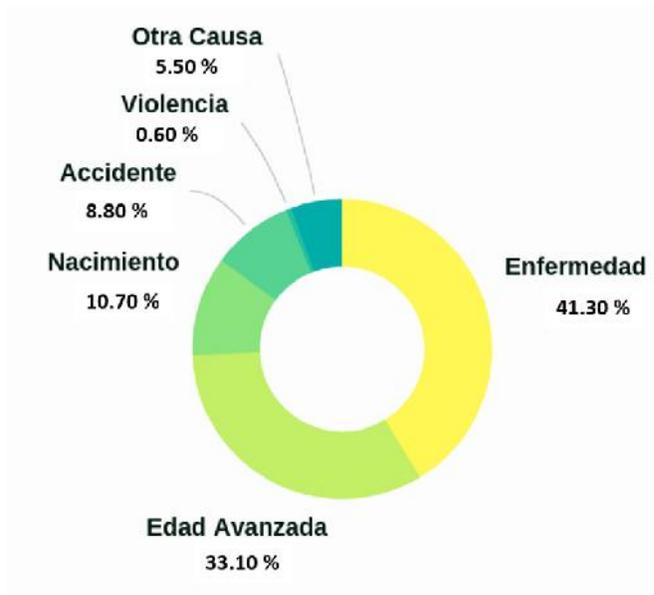
2.3. El envejecimiento como tendencia de discapacidad

Hablar de discapacidad se relaciona inmediatamente con prevención, accesibilidad, integración entre otros términos, sin embargo, pocas veces se relaciona con el envejecimiento, dado que México es un país con alta tendencia a envejecer en los próximos años, los cambios en el tamaño y la estructura por edad de la población implican desafíos que no siempre se resuelven.

El fenómeno de envejecimiento poblacional ha contribuido a que la prevalencia de discapacidad en los adultos mayores vaya en aumento, según el Informe Mundial de la Discapacidad de la (OMS, 2011), el riesgo de discapacidad es más alto a mayor edad. El adulto mayor se convierte en persona vulnerable por dos factores: el primero por el envejecimiento fisiológico que conduce al deterioro de las funciones del cuerpo y segundo, porque se vuelven más propensos a la discapacidad (Mejía Melissa A., 2014).

Si bien la discapacidad y el envejecimiento se comportan como un binomio, se debe comprender que el envejecimiento es un proceso universal, continuo, irreversible, dinámico, progresivo, declinante y heterogéneo, en el que ocurren cambios biopsicosociales resultante de la interacción de factores genéticos, sociales, culturales, del estilo de vida y la presencia de enfermedades. Los cambios sobre el organismo causados por el envejecimiento pueden expresarse de dos maneras: envejecimiento normal o primario, referidos a los cambios derivados del propio paso del tiempo y el envejecimiento patológico o secundario, caracterizado por la presencia de la enfermedad o discapacidad además de los cambios propios del envejecimiento.

En este sentido es importante señalar que dentro de las estadísticas por INEGI (*Grafica No. 3*) menciona que en México la edad avanzada ocupa el segundo lugar con un 33.1% como uno de los detonantes principales de discapacidad, posicionándolos como un grupo vulnerable por su condición. Sánchez González Diego & Cortés Topete Beatriz establecen que la literatura indica que al envejecer se produce una disminución progresiva de la movilidad, si bien, las ciudades presentan ventajas evidentes para el adulto mayor en materia de acceso potencial a servicios sociales y equipamientos, éstas plantean, a su vez enormes retos de movilidad, proximidad, confort, accesibilidad, legibilidad y seguridad, así como bienestar, interacción social, identidad y apego a los lugares.



Gráfica No. 3.- Distribución porcentual de la población, por causa de la discapacidad 2014.

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014.

La gran mayoría de los adultos mayores presenta algún o algunos grados de limitación en su movilidad y sufre por esto las dificultades de adaptación para lograr desplazarse (Moruno P. & Romero D., 2006), este deterioro genera vulnerabilidad, que da como resultado la definición de personas frágiles, con pronóstico reservado en algunos casos, los cuales incluyen discapacidad y dependencia en los adultos mayores.

El interés por la vejez y su proceso se ha producido a lo largo de toda la historia de la humanidad, aunque no siempre con un carácter científico, los seres humanos de

todas las épocas se han preocupado por prolongar su vida con la intención de luchar contra la muerte. Su estudio surgió a mediados del siglo XX, cuando los científicos volvían de la Segunda Guerra Mundial y se enfrentaban a una población cada vez mayor, entonces, una vez vencidas muchas enfermedades infecciosas, por primera vez en la historia era habitual que la gente llegara a una edad avanzada. A finales de los años cuarenta, el Instituto Nacional de la Salud patrocinó un instituto de la vejez. Hoy, la psicología del envejecimiento es un campo, en cierta medida, vigoroso y asentado que se encarga de explorar el deterioro relacionado con la edad (Carbajo Vélez, M.C., 2008).

El aumento del número de personas con discapacidad y adultas mayores, hace cada vez más necesaria no solo la adaptación de los espacios urbanos y la evitación de barreras físicas en el diseño de la ciudad, sino la introducción de la accesibilidad en la planeación para propiciar entornos accesibles e integradores, en los que gradualmente desaparezca la desigualdad y la injusticia socio espacial, proporcionando una mejor calidad de vida en las personas.



2.4. Marco legal y normativo: de lo general a lo particular

El cambio en el paradigma para referirse a la población adulta mayor y con discapacidad, ha permitido orientar acciones y políticas regionales, nacionales y mundiales, a favor de los derechos de estos grupos (Ver tabla No.)

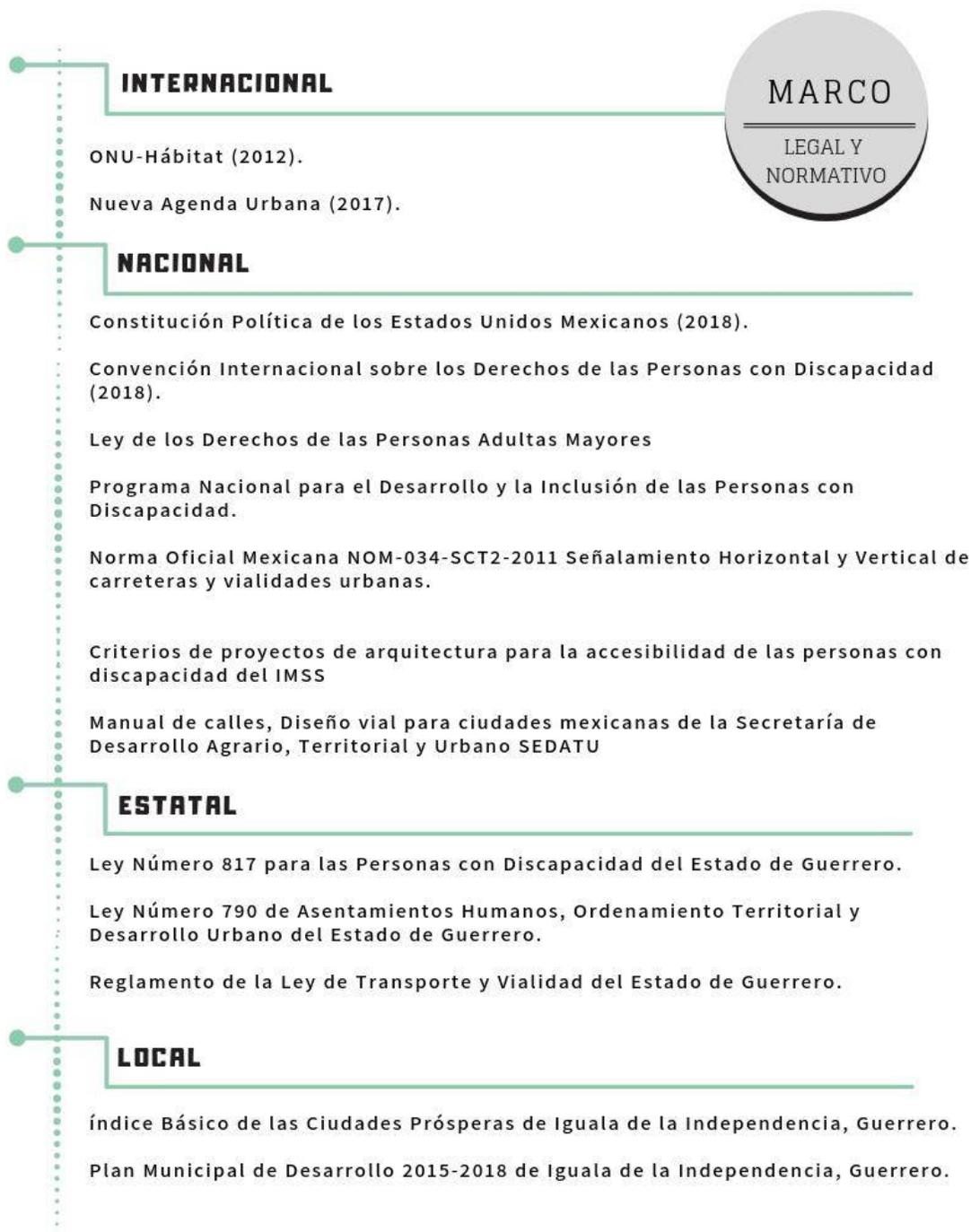


Tabla No. 1.- Marco legal y normativo aplicable a la accesibilidad universal.

Fuente. Elaboración propia en base las Leyes Federales de México, catálogo de normas mexicanas y manuales oficiales.

Se pretende que toda persona tenga la oportunidad de disfrutar el espacio público así como eliminar barreras que existen mejorando el desplazamiento en ciertos lugares, de acuerdo con Alonso (2007) la importancia y necesidad de aumentar la accesibilidad, se deriva de cuatro causas principales: ético-Político (no discriminación); Legal-normativo (exigencia legal); Demográfico (aumento de beneficiarios); Económico (rentabilidad social) siendo componentes fundamentales para el derecho a la ciudad de una manera integrada para todas las personas.

Como instancia a nivel **Internacional** se cuenta con **ONU Hábitat** (2012) que establece siete temas urbanos dentro de los cuales el enfoque de la investigación se basa en el de los derechos humanos donde se destaca que solo cuando se respeten todas las dimensiones de los derechos humanos, la urbanización podrá alcanzar su potencial como fuerza transformadora. En él se menciona que el proceso de urbanización debería respetar los principios de igualdad y no discriminación, inclusión y participación, al mismo tiempo, la ciudad, debe cumplir con ciertos estándares de derechos humanos como vivienda adecuada, acceso al agua, saneamiento, servicios sanitarios y educativos, trabajo, participación en decisiones que afectan a los habitantes de la ciudad, o cualquier otro derecho codificado en los tratados de derechos humanos ratificados en el Estado.

Por otro lado, la **Nueva Agenda Urbana** (2017) brinda apoyo a los gobiernos de los diferentes niveles para mejorar políticas, planes y diseños en busca de ciudades compactas, socialmente inclusivas, mejor integradas y conectadas. Representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos, acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer, y en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo.

En la legislación **Nacional** como instancia principal se encuentra la **Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos (2018)**, instrumento creado para mantener el orden de las naciones, el cual en su artículo 1º establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la constitución y los tratados internacionales de la materia, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Enfatizando que las autoridades en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios

de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, en consecuencia, el estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

La aprobación de la **Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008)**, documento promovido por México en el seno de las Naciones Unidas, fue aprobada en diciembre de 2006 y ratificada por México en 2007, cuyo propósito es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad y promover el respeto de su dignidad.

Dentro de los principios que se destacan en el artículo 3, se establecen la participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad; la igualdad de oportunidades, la accesibilidad, así mismo, en su artículo 9 la accesibilidad, en la que obliga a los Estados la eliminación de obstáculos y barreras de acceso para que las personas puedan acceder a su entorno físico, medios de transporte, instalaciones y servicios públicos. Se habla de otorgar a las personas con discapacidad una forma de vivir independiente y participar plenamente en los aspectos de la vida, adoptando medidas pertinentes para asegurar su acceso al entorno físico, transporte, información y comunicaciones tanto en zonas urbanas como en rurales.

La Ley General para la inclusión de las personas con discapacidad, es reglamentaria en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, constituyéndose en un instrumento legal para adopción de medidas legislativas, administrativas, entre otras, para hacer efectivos los derechos de las personas con discapacidad, dentro de los principios que deben observar las políticas públicas se consideran, dentro del contexto, la igualdad de oportunidades; autonomía individual y la accesibilidad.

Por otro lado, la **ley de los derechos de las personas adultas mayores** en el que se establece en su artículo 5 garantizar a dichas personas el derecho a vivir en entornos seguros, dignos y decorosos, que cumplan con sus necesidades y requerimiento, en donde ejerzan libremente sus derechos.

El **Programa Nacional para el desarrollo y la inclusión de las personas con discapacidad** atiende las disposiciones internacionales y nacionales en materia de derechos

humanos de las personas con discapacidad, se obliga a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos sus derechos.

De manera técnica se considera la **Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011**, señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, en la que se establecen los requisitos generales que deben atenderse para diseñar e implantar el señalamiento de carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal con el objetivo de facilitar a los usuarios la comprensión de indicaciones referidas a su seguridad.

En el manual de **criterios de proyectos de arquitectura para la accesibilidad de las personas con discapacidad del IMSS** se establece la integración del diseño universal a la vida cotidiana desde la inclusión de personas con discapacidad, adultos mayores niños, niñas hasta para las personas que utilizan una carriola o algún objeto pesado con elementos constructivos que permitan a toda persona desplazarse, salir, orientarse y comunicarse de manera autónoma y segura.

Manual de calles, Diseño vial para ciudades mexicanas de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano **SEDATU** documento que contiene criterios para la construcción y mejoramiento de la infraestructura urbana y espacios públicos que fomenten la movilidad urbana sustentable para ofrecer mejores condiciones de vida.

En el contexto **Estatal** se considera la **Ley Número 817 para las personas con discapacidad del Estado de Guerrero** que es su artículo 6 expresa que la ley reconoce y protege los derechos a favor del libre tránsito que se constituye en el desplazamiento libre en los espacios públicos abiertos o cerrados, de cualquier índole, sin barreras u obstáculos físicos o arquitectónicos; inclusión en los planes, proyectos y programas del gobierno estatal.

De manera **local** se cuenta con el **Plan Municipal de desarrollo 2015-2018 de Iguala de la Independencia Guerrero**, en el que menciona en el eje 3 denominado Infraestructura Urbana Municipal que existe una falta de planeación para el desarrollo urbano, enfatizando la realización de actividades estratégicas para integrar las necesidades básicas, en las que destaca los espacios públicos de calidad, opciones de movilidad, conectividad entre colonias y accesibilidad para personas con discapacidad.

El **Índice Básico de Ciudades Prósperas de Iguala de la Independencia, Guerrero** es un documento emitido por INFONAVIT y ONU Hábitat donde por medio de indicadores se presenta

una radiografía de la complejidad urbana, midiendo la eficacia de la ciudad y su efecto en torno a las políticas públicas, siendo una herramienta que proporciona datos e información para tomar acciones específicas.

Las políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía es un reto, el marco legal es el resultado de las principales demandas manifestadas, siendo necesario no solo su elaboración sino la construcción de lo establecido en las mismas, proporcionando soluciones claras hacia una integración en la dimensión social, política y económica.



2.5. La accesibilidad Universal ¿Utopía o realidad?

Si bien se cuenta con un marco normativo que impulsa y apoya la creación de espacios con dichos atributos, difícilmente se cumple al desarrollarla, existe una falta de responsabilidad por parte del sector público, privado y ciudadanía. La crítica parte de un compromiso ético hacia la mejora de la condición social, siendo el objetivo la toma de conciencia de los problemas urbanos y sociales de una ciudad, a los cuales se enfrentan los grupos minoritarios, a consecuencia de la falta de efectucción de las leyes, normas y/o reglamentos.

En el país mexicano existe incumplimiento al marco normativo en general, de la misma manera se vive dentro del tema urbano, enfatizando a aquellas que protegen a grupos vulnerables para lograr el derecho a una ciudad accesible. Más allá de la exclusión a la cual se ven sometidas las personas con discapacidad o adultas mayores, la libre accesibilidad a lugares públicos o privados se ha convertido en un problema que compete a todos, el cual emana de la falta de cumplimiento en la planeación.

Le Corbusier, maestro de la arquitectura (citado por Ríos Agudelo, 2013) expresaba que se debe trabajar cada uno en su esfera de competencias y según sus posibilidades, por una ciudad más humana, que sea capaz y ordenada arquitectónicamente para que todos los hombres, incluso aquellos que usan sillas de ruedas, puedan circular, acceder sin trabas, plenamente, libremente.

Durante los últimos 30 años, México ha olvidado la necesidad de planear y fomentar el desarrollo, lo que ha provocado una serie de efectos problemáticos que es importante y necesario

superar antes de que sea demasiado tarde. La capacidad institucional para lidiar con la situación, no solo se ha quedado estancada, no ha tenido una evolución a la velocidad en que el fenómeno lo hubiere requerido, lo que pone en peligro la gobernanza. La planeación urbana es deficiente; desactualizada, no se consideran los diversos puntos de vista como el sector público, privado y sociedad.

Cano Flores (2013) establece que, en México, a partir de 1983 se decretó la ley de planeación, en la que se otorgaron facultades al ejecutivo federal para elaborar su plan nacional de desarrollo, destacando así grandes esfuerzos en términos de naturaleza social como recurso conducente del desarrollo. Por lo que dicha ley se define para la ordenación racional y sistemática de acciones, la cual tiene como finalidad transformar la realidad del país, de acuerdo con normas, principios y objetivos.

Si han transcurrido casi 30 años desde que se inició la implementación de una ley de planeación entonces, ¿Por qué en las ciudades siguen existiendo diversos problemas urbanos? Sin embargo, existe un marco normativo extenso, el cual no se ejecuta como debería, se está violando la norma jurídica y ante dicha situación ¿quién regula su arbitrariedad?

En México las instituciones y los instrumentos para hacer política pública han sido destruidos, durante años la planeación ha quedado como un mero protocolo, sin contenido socialmente significativo, como lo menciona De María y Campos (2015) en su artículo “Recuperar la planeación territorial y urbana” se ha afianzado una gestión pública, con un enfoque de arriba hacia abajo y sin contrapesos de integración territorial; ha sido “modernizada” en función de criterios de eficiencia empresarial, trasplantado a los asuntos públicos, criterios privados sin rendición social de cuentas.

Si bien, la planeación en general no se está cumpliendo entonces, ¿qué sucede con aquella que va dirigida específicamente a grupos vulnerables? En México existe una gran cultura de la discriminación y ciertos sectores de la planeación son sumamente vulnerables, como es el caso de las personas con discapacidad y adultos mayores. Los gobiernos municipales, estatales, incluso el federal, han tomado acciones que intentan mejorar las condiciones de vida de dicho sector.

La importancia de considerar a estos grupos en la planeación y toma de decisiones ha sido un reto, tomar conciencia sobre los problemas urbanos y sociales de la ciudad con respecto a

grupos “minoritarios” debe ser primordial, como lo ha expresado el Arquitecto Enrique Rovira Beleta “La accesibilidad es una necesidad para las personas con discapacidad y una ventaja para todos los ciudadanos”.

Boudeguer (2010) destaca que una buena accesibilidad es aquella que pasa desapercibida a los usuarios. Ésta “accesibilidad desapercibida” implica algo más que ofrecer una alternativa al peldaño de acceso: busca un diseño equivalente para todos, cómodo, estético y seguro. El desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, implica traspasar los límites entre la edificación y el espacio público o entre éste y el transporte; ahí radica la importancia en la continuidad de la cadena de accesibilidad. Pero ¿Cómo conseguirlo? Ante dicha situación cabe preguntarse ¿Cuáles han sido las causas del fracaso de la planeación de la ciudad, en relación a la accesibilidad al espacio público?

Es evidente que la planeación se va adaptando a los problemas que se van desarrollando, la precariedad de espacios inclusivos por la falta de cumplimiento del marco normativo, pensar en una ciudad para las personas significa cambiar radicalmente la manera de hacer ciudades, Velázquez (2015) en su artículo “ciudades para las personas, ciudades para la vida: género y urbanismo” menciona que hay demasiados temas ausentes en el modelo urbano, demasiadas personas no tienen el derecho real a la ciudad, el urbanismo concede prioridades, refleja poderes y confiere derechos a unos y otros tipos de ciudadanos, según estén o no alineados con la visión económica de la sociedad. Por lo que es momento de conocer los factores que han generado el incumplimiento del marco normativo, es momento de redefinir, repensar las ideas y herramientas para abordar el futuro de las ciudades.

2.5.1. ¿Cuál es el rol de los actores?

Gobierno

Las instancias gubernamentales deben asumir la elaboración del planeamiento, es quien lo debe aprobar inicial y provisional, a su vez ejercer el papel de coordinador respecto al planeamiento urbano, vigilar y garantizar el cumplimiento de la normativa vigente, así mismo, es responsable de la aprobación de los instrumentos que desarrollen en el planeamiento, si bien su elaboración puede ser hecha en colaboración con entidades públicas o privadas, según se requiera, en todo caso tiene la responsabilidad de su ordenación y desarrollo. Para la práctica se necesitan

disponer de recursos económicos, administrativos y técnicos para afrontar las obligaciones urbanísticas con los medios y en el momento oportuno.

Ciudadanía

En el proceso de construcción de ciudad, es de suma importancia adquirir cierta responsabilidad integrándose en todas las fases del proyecto, solo así podrá garantizarse una aceptable interpretación de la realidad en la elaboración de la planeación, un entendimiento suficiente de las consecuencias que para cada ciudadano tendrá medidas adaptadas y una aceptación de los beneficios y obligaciones. Con los mecanismos de gestión participativa y planificación se implementan mecanismos de consulta que permiten al ciudadano formar parte del proceso.

Técnicos

Su actitud y capacidad pueden influir enormemente en el planeamiento de las ciudades, el profesional que elabora, informa, interpreta y controla la ordenación debe asumir esencialmente su papel de asesor de organismos que han de tomar las decisiones oportunas. La planeación debe ser realizada por y para la colectividad gubernamental y el papel del profesional es asesorar sobre las consecuencias que las posibles soluciones puedan suponer para el conjunto de la conformación de la ciudad.

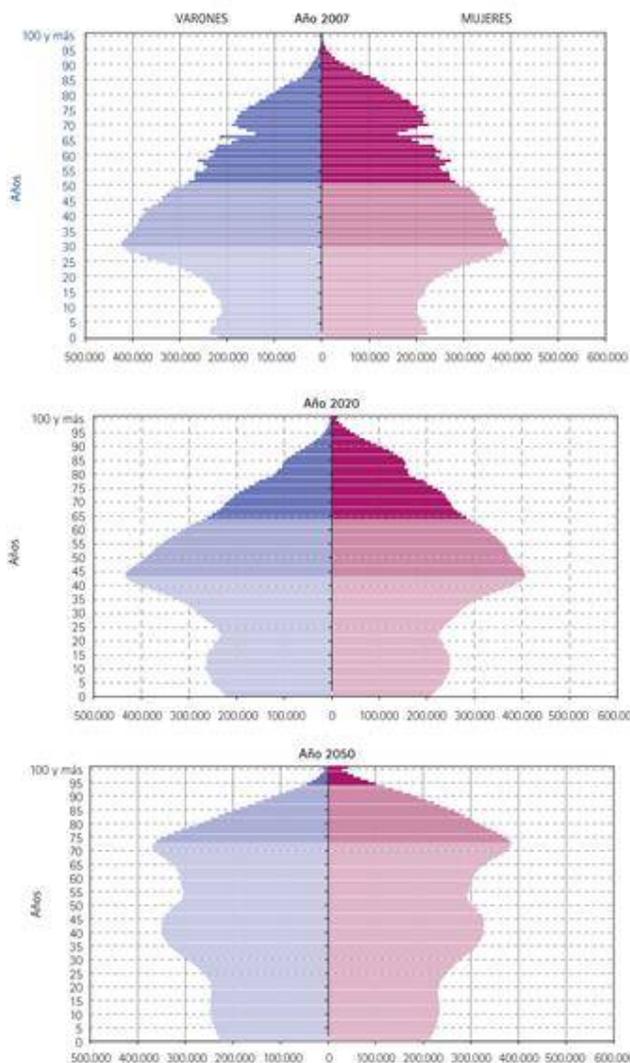
Una visión estratégica moldea un futuro preferencial para la ciudad. Muchas de las problemáticas que afectan a las ciudades se derivan parcialmente de una falta de planificación estratégica integral antes de tomar decisiones espaciales. (ONU Hábitat, 2014).

Hay que avanzar hacia una edificación y arquitectura que no tenga únicamente como objetivo un sentido estético sino también un sentido y una actitud ética (Lotito Franco, 2011; p.10), con la misma idea, Enrique Rovira Beleta plantea que se debe fomentar la formación en las instituciones educativas en materia de accesibilidad, ya que se están formando profesionistas que no perciben los problemas básicos de la accesibilidad, pensando en que siempre se es joven creyendo que los demás también lo son.



2.6. De la teoría a la práctica

A nivel **internacional** España ha realizado un gran esfuerzo en materia de accesibilidad en los últimos años, sobre todo en las grandes ciudades, así como en pequeñas, eliminando diversas barreras arquitectónicas, sensoriales y cognitivas tanto en la vía pública como en los establecimientos municipales, transporte público y establecimientos turísticos. Se toma como ejemplo porque es uno de los países que cuenta con normativa inclusiva la cual se ejecuta en proyectos arquitectónicos y urbanos, sumando al marco normativo se vive un problema similar en relación al aumento de la población con discapacidad y personas adultas mayores, presentando



Gráfica No. 4. - Población según sexo y edad, 2007, 2020 y 2050 en España. Fuente. Informe 2008 las personas mayores en España.

una pirámide regresiva, con la base más estrecha que la zona central y un porcentaje de personas mayores significativo es por tanto una sociedad envejecida y con tendencia a serlo más (Ver Gráfica No. 4).

El arquitecto Enrique Rovira Beleta quien es usuario de silla de ruedas menciona que ha permanecido en poblaciones pequeñas que cada año incrementan el presupuesto municipal para ser más accesibles, observando como ese municipio poco a poco va mejorando, y las personas que lo habitan se sienten aún más identificadas, sobre todo adultos mayores y personas con discapacidad.

El arquitecto Enrique Rovira Beleta quien es usuario de silla de ruedas menciona que ha permanecido en poblaciones pequeñas que cada año incrementan el presupuesto municipal para ser más accesibles, observando como ese municipio poco a poco

va mejorando, y las personas que lo habitan se sienten aún más identificadas, sobre todo adultos mayores y personas con discapacidad.

Terrassa, España, realiza desde años un esfuerzo importante para superar todas las barreras y divisiones que puedan afectar a la vida de las personas. El ayuntamiento entiende la accesibilidad de una manera global, considerando no solo las barreras arquitectónicas sino también de la comunicación y la información, del transporte, edificación y barreras actitudinales, entendiéndola no solo como derecho para las personas con discapacidad sino como un bien para el conjunto de la ciudadanía.

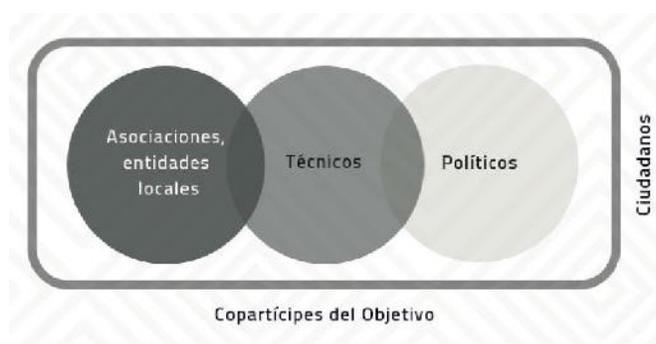


Imagen No. 2.-Participación de los actores en la mesa de la discapacidad. Elaboración propia en base datos del Portal Oficial del Ayuntamiento de Terrassa.

Cuenta con el pacto Terrassa para la accesibilidad universal firmado el 26 de julio de 2012 que agrupa entidades y representantes municipales en un esfuerzo de ciudad, representando un salto cualitativo para fomentar el derecho la accesibilidad universal siendo el punto referente a considerar en la investigación, teniendo como objetivo implicar globalmente a la

ciudadanía a título personal, a través de asociaciones, empresas, entidades o colectivos con la finalidad de hacer real el derecho a la ciudad (Imagen No. 2), siendo uno de los primeros municipios de España en aprobar un plan de accesibilidad municipal en 2003 donde se ha desarrollado una mesa de la discapacidad, la cual ha conllevado al Ayuntamiento de Terrassa la firma de Adhesión a la Convención de los derechos de las personas con discapacidad, la mesa de discapacidad como espacio participativo genera comisiones de trabajo en donde se involucran diversos actores para tratar la temática, destacando los objetivos que en el diagrama No. 5 se muestran para las cuales se han realizado intervenciones y otras se encuentran por realizar, en el **espacio urbano** la ampliación de aceras, construcción de pasos peatonales señalización, re ubicación de comerciales; en cuanto a intervenciones en **edificaciones** se otorga asesoramiento e información en el caso de particulares, ubicación de ascensores, solución a desniveles, ubicación de ascensores, servicio higiénico, finalmente en el **transporte** disposición de paradas con las

características necesarias, hacer accesibles los vehículos colectivos, disponer de aparcamientos reservados.

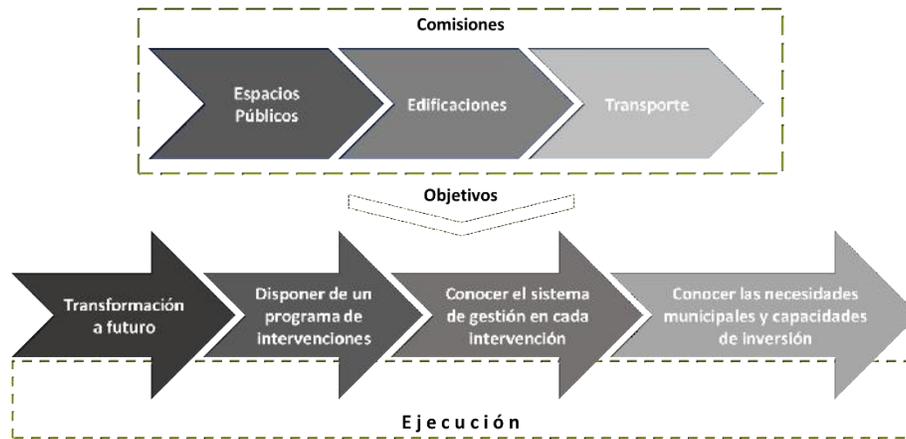


Diagrama No. 5.- Comisiones y objetivos para la accesibilidad.

Elaboración propia en base datos del Portal Oficial del Ayuntamiento de Terrassa.

El ayuntamiento de Terrassa ha aprovechado la oportunidad de creación de empleo e incentivación de la economía que ha supuesto el Fondo Estatal de Inversión Local para presentar proyectos que comprenden la accesibilidad como fondo común. Con dicho ejemplo se evidencia el trabajo que en España se desarrolla, donde participan diversos actores para su implementación la cual se puede ejecutar en el lugar de estudio considerando el problema de la población adulta en el futuro y como consecuencia la discapacidad, demostrando que no es preciso ser una ciudad grande para emprender los criterios de diseño sino visualizarlo como una necesidad humana, y que se puede lograr con la participación de todos.



Capítulo 3

La participación Ciudadana Metodología

“Hay que realizar lo posible
Para alcanzar lo imposible”

Simone Weil

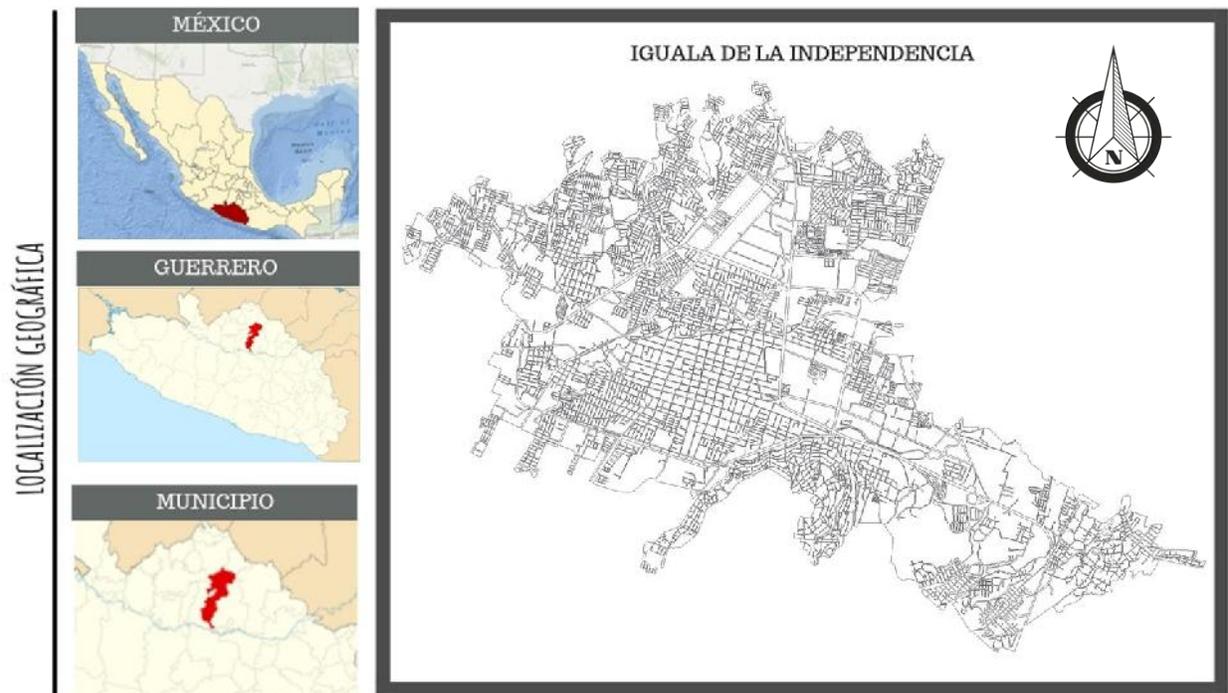
Capítulo 3. Iguala de la Independencia, Guerrero.

En el presente Capítulo se realiza la búsqueda de información referente a los antecedentes de la ciudad de fuentes bibliográficas de autores locales como de la escritora y poeta Catalina Pastrana Vargas, Raúl Román Román; revista Así somos..., también publicaciones de autores pertenecientes a la Universidad Autónoma de Guerrero como el Dr. Jesús Hernández Torres quien participó en la elaboración de la Guía de Arquitectura y paisaje con el Gobierno del Estado de Guerrero y su ejemplar denominado Organización del espacio urbano en las ciudades medias del Estado de Guerrero en los cuales se plasman datos de la Ciudad de Iguala, Guerrero.

Con apoyo de información estadística del censo de población y vivienda 2010 se determina la zona de estudio obteniendo mapas con los factores que intervienen para el proceso de selección del área.

3.1. Datos Geográficos

La Ciudad de Iguala de la Independencia es cabecera del Municipio ubicada en el Estado de Guerrero región Norte (Mapa No. 3), a 720 msnm, entre las coordenadas geográficas 18° 11' 57'' y 18° 26' 01'', limita al norte con los Municipios de Taxco de Alarcón y Buenavista de Cuellar; al sur con Tepecoacuilco, Eduardo Neri y Cocula, al este con Huitzuc y Tepecoacuilco, y al oeste con Cocula y Teloloapan.



Mapa No. 3.- Ubicación Geográfica del Municipio de Iguala, Guerrero.
Elaboración propia en base a datos de INEGI, 2010.

De Acuerdo con datos del INEGI en iguala predomina el clima cálido sub húmedo con lluvias en verano, registrándose una temperatura media anual de 26.4°C. La configuración del suelo presenta variaciones importantes con pendientes del 3% la mayor parte concentradas en la zona centro de la ciudad, hasta pendientes de 30 a 45% en la zonas sur-este (Mapa No. 4).

Por las características de su emplazamiento se ha desarrollado la agricultura, las corrientes hidrológicas con que cuenta proceden del Río San Juan y la laguna de Tuxpan, así mismo cuentan con arroyos de escurrimientos temporales como el tomatal, ceja blanca, las tijerillas y el naranjo.

La superficie de la mancha urbana es aproximadamente de 1,884 Has., que contemplan propiedades federales, estatales, municipales y ejidales. La expansión territorial de la ciudad se da principalmente hacia la parte oriente, a lo largo de la antigua carretera México-Acapulco y hacía el sur, saturando las áreas cercanas al anillo periférico. Hacia el poniente se presentan algunos nuevos asentamientos a lo largo de las vías del ferrocarril, al interior del circuito periférico, en el centro urbano existe equipamiento a nivel regional, deportivo, de salud, recreativo y educativo. Al exterior del circuito, se desarrollan colonias populares y las mayores en deficiencias de servicios urbanos y equipamiento.

3.2. Conformación de la Ciudad

La ciudad es cabecera municipal, fue cabecera distrital y capital de Estado de Guerrero su importancia radica principalmente en que en 1821 Agustín de Iturbide emitió el Plan de Iguala donde se reconocía la Independencia de México de España y dónde se confeccionó la Bandera de México por lo que es conocida como la cuna de la bandera. Iguala fue una de las ciudades más importantes del Estado a finales del siglo XIX (Imagen No. 3) y principios del siglo XX, asentada en un valle agrícola y ganadero, cercano a Taxco y Cuernavaca.



Imagen No. 3.- Vista panorámica de Iguala Guerrero.
Retomada de Iguala de mis recuerdos, 2016.

Durante la época colonial y después de la Independencia, Iguala pertenecía al Estado de México. En 1826 el Gobierno del Estado de México estableció un ayuntamiento y el 2 de junio de 1835, por decreto 482 y como resultado de la iniciativa Gral. Luis Gonzaga Vieyra “Por haber llenado los requerimientos fundamentales” recibió el título de Ciudad, llamándose Iguala de Iturbide. En la línea cronológica (Imagen No. 4) se describen brevemente los hechos históricos que marcaron el desarrollo de la ciudad, desde su fundación como pueblo hasta su modificación como Ciudad.

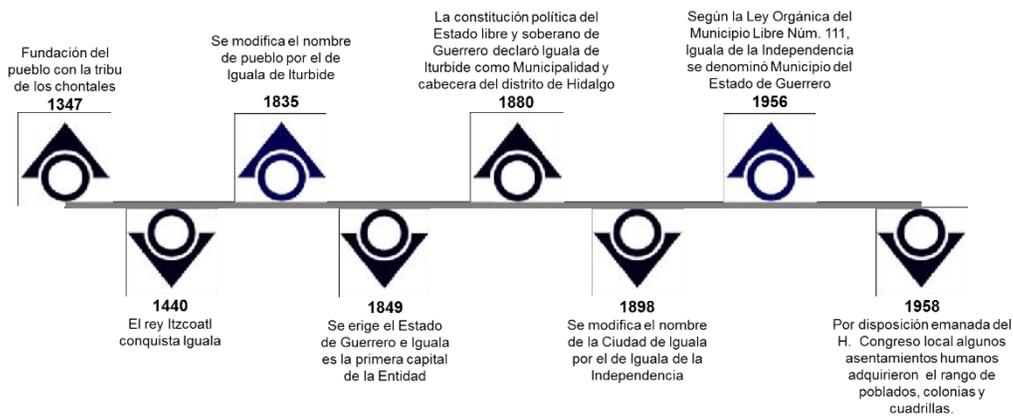


Imagen No.4.- Cronología de hechos históricos.

En base a datos de la Enciclopedia de Guerrero, Iguala de la Independencia, Gro.

La configuración espacial que los españoles implementaron en el territorio Guerrerense obedeció a un esquema diferente respecto a la organización espacial indígena, por un lado, el conquistador lo consideraba como un ámbito de residencia y dominio de territorio y los indígenas como un centro ceremonial, teniendo un uso con valor patrimonial. Establecen que la población está trazada por calles amplias y derechas (Imagen No. 5) en medio del pueblo se encuentra la iglesia principal con un patio de naranjos y limones, grandes, altos y sombríos árboles de ceiba, contando con cuatro ermitas por sus barrios Santiago, San Pedro, San Juan y San Miguel.

Babini B., A & Hernández T. J. (2013) Hernández T. J. (2006) menciona que en la ciudad solo existían cuatro barrios: San Miguel, San Juan, La Palma y el Cacho de Oro, sin embargo, posteriormente se formaron otros dos, Barrio de Santiago y San Pedro, caracterizados todos por la actividad productiva de la población, según mencionan.

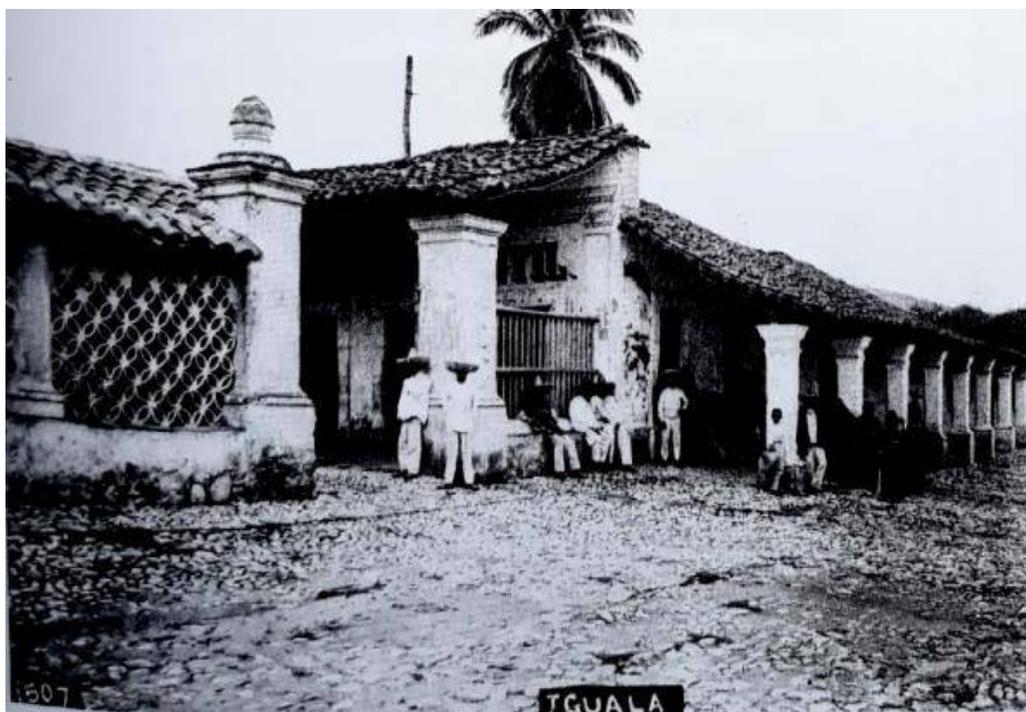


Imagen No. 5.- Calle de Iguala, 1907.
Retomada del libro la vivienda tradicional del
Estado de Guerrero, 2013.

El barrio del **Juanacate** es de los más antiguos, uno de los primeros asentamientos del valle, cuyo nombre cambió por el de San Miguel debido al inicio de veneración a la imagen del mismo nombre, posteriormente se construye la capilla de Santa Ana y aproximadamente en 1924 se conformó el rumbo de la palma que más adelante se convertiría en barrio. El Barrio de **San Juan** debe a su nombre al Río existente en el lugar, construyendo una capilla con el mismo nombre, se manifiesta que en el año 1984 el barrio sufrió una inundación por lo que las viviendas se fueron transformando, así como sus actividades de trabajo. El Barrio **Cacho de oro**, conformaba parte del barrio de San Juan, denominándole el nombre por ser parte de una cuadra de la cual se separó. El Barrio de la Palma formó parte del barrio de **San Miguel o Juanacate** haciendo mención de que las viviendas eran de bajareque y palma con grandes corrales y abundantes árboles frutales.

En el mapa No. 6 se muestran los barrios tradicionales del año 1924, plasmando el primer cuadro de la ciudad, con un trazo ortogonal y plaza, con manzanas rectangulares de diferentes tamaños. Los barrios originales de la ciudad se han señalado anteriormente, aunque cabe destacar que otros autores expresan que posteriormente se conformaron dos barrios nombrado barrios de

Santiago y San Pedro. Sin embargo Raúl Román Román (2012), en su libro memoria igualteca, destaca que la ciudad estuvo conformada, inicialmente por cuatro barrios delimitados por cruces colocadas en esquinas que limitan cada uno de ellos; el **barrio de las cañitas** cuya cruz está entre las calles de Comonfort y Juárez, abarca la parte noroeste de la ciudad; el **barrio de la palma** el cual se encuentra en el cruce de las calles Obregón y Pinzón hacia el llamado **barrio de los Halcones**, cercano a éste se encuentra el barrio del Juanacate en donde la cruz se ubica entre las vialidades de Morelos y Berriozábal, finalmente el **barrio de San Juan** entre Hidalgo y Ramón Corona, marcándose con una cruz debido a que los pobladores eran católicos y la cruz representaba al cristianismo.



Imagen No. 6.- Plano de la Ciudad de Iguala de la Independencia, por Lorenzo R. Ochoa en 1924. Retomada del libro la vivienda tradicional del Estado de Guerrero, 2006.

La conformación del centro urbano se determina en base a datos del Consejo de la crónica del municipio de Iguala donde se menciona que: “En este lugar hubo un predio propiedad del santanderino Mariano Ortiz de la Peña quien casó con doña Manuela Ocampo, hija de don Magdaleno el sastre que confeccionó el lábaro patrio, fue aquí donde se proclamó el Plan de

Iguala.” Años más tarde, la familia Ortiz de la Peña, a través de Abraham Ortiz de la Peña y Ocampo, cedió dicho predio a la emperatriz Carlota (1864), pero debido a lo efímero del imperio y a las luchas intestinas fue finalmente nacionalizado por el gobierno del presidente Benito Juárez García. Diversas autoridades de distintas épocas trataron de edificar un monumento en recuerdo a los héroes que dieron patria, sería hasta el gobierno del presidente Ávila Camacho (1940-1946) cuando expropiaron los predios colindantes y se les dio el uso que actualmente tienen (Imagen No. 7).

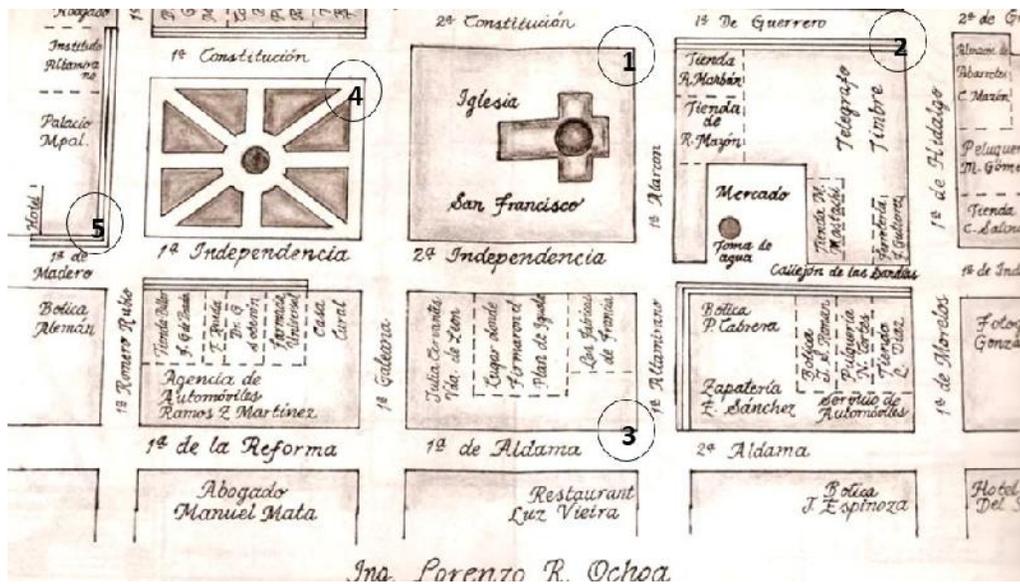


Imagen No. 7.- Centro Urbano de Iguala Gro, trazado por el Ing. Lorenzo R. Ochoa.

Fuente: Cápsula del Monumento a Iguala, 2014.

El centro urbano aún conserva el trazado original ortogonal, posee cantidad de edificios tradicionales y de valor histórico como el templo de Francisco de Asís, casa de la cultura, museo a la bandera y su respectivo monumento. En el área central se concentran los comercios, servicios y elementos de equipamiento más destacables, las calles principales eran amplias, empedradas y convergen a una plaza sembrada de tamarindos.

Pastrana Catalina 2000, destaca que el emplazamiento de la ciudad en un extenso valle ha permitido a Iguala tener un mejor ordenamiento urbano respecto a otras ciudades, con vialidades periféricas que circundan la ciudad funcionando como libramiento carretero. Iguala siempre tuvo extensos terrenos para la agricultura, pero con el paso del tiempo se fueron transformando en colonias y los límites de la población era el Río San Juan al Norte; al sur, la tranca de Cocula; al este un amate grande y al oeste, el ferrocarril.

La conformación del centro urbano y sus elementos arquitectónicos han cambiado de acuerdo a la demanda y necesidades de su población, ha sido de mayor aportación en lo histórico, arquitectónico y urbano el hecho de haber permanecido personajes importantes, su estructura ha obedecido a la ocupación del territorio para los nuevos asentamientos en la nueva España descritos en las leyes de indias, que era el patrón de diseño urbano, para un buen funcionamiento.

Las leyes datan desde la base fundamental de un poblado la cual es la fundación o elegir el sitio a habitar, lo que parece ser un buen punto de inicio para la organización, contemplan criterios para esta selección que toman en cuenta futuras situaciones y las contrarrestan previniéndolas, contemplando la búsqueda de confort, comodidad, cercanía de servicios etc. Aun existiendo dichos ordenamientos, bajo los cuales la Ciudad de Iguala se asemeja, es importante mencionar que debido al crecimiento de su población las necesidades han cambiado, partiendo de que su población ha ido en aumento, enfatizando que los índices de envejecimiento van en aumento, siendo importante en términos de urbanismo.

Las principales calles de la ciudad, estaban construidas a base de piedra con dimensiones considerables y banquetas amplias, su traza es un punto clave, ya que aún se conservan las dimensiones, pero han sustituido sus materiales de construcción por concreto, es cierto que, anteriormente el tema de la accesibilidad no era un argumento importante dentro de la conformación de la ciudad, ya que a nivel nacional se gozaba de una generación joven y sana, en la que no se preveía dicho problema.

Es importante señalar que la ciudad cuenta con características favorables para mejorar sus condiciones en materia de accesibilidad, así como en los bienes patrimoniales que lo conforman, lo que sería otorgar un valor agregado, implementado dos factores, la inclusión (siendo factible la movilidad dentro de los espacios para todas las personas), la economía, ya que un lugar accesible es visitado por mayor cantidad de personas.

El impacto que han desarrollado dichos cambios en materia de urbanismo no han sido suficientes ya que la ciudad no se encuentra en condiciones de enfrentar un problema de envejecimiento y discapacidad en los próximos 30 años, se cuentan con las condiciones, sin embargo, existen más factores que deben considerarse para desarrollar estrategias para aumentar la accesibilidad universal en el espacio público.

3.3. Índice básico de las ciudades prósperas de Iguala de la Independencia, Guerrero, México.

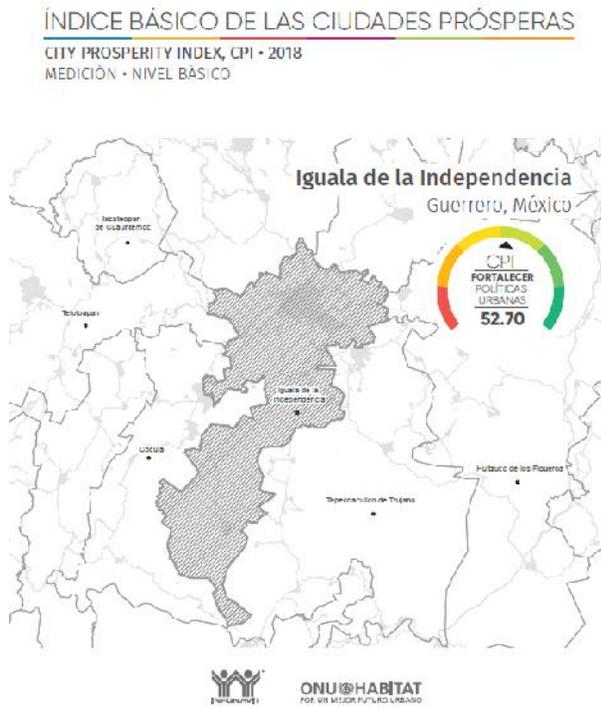


Imagen No.8. Índice Básico de las Ciudades Prósperas de Iguala de la Independencia, Gro. ONU-HÁBITAT/ INFONAVIT, 2018.

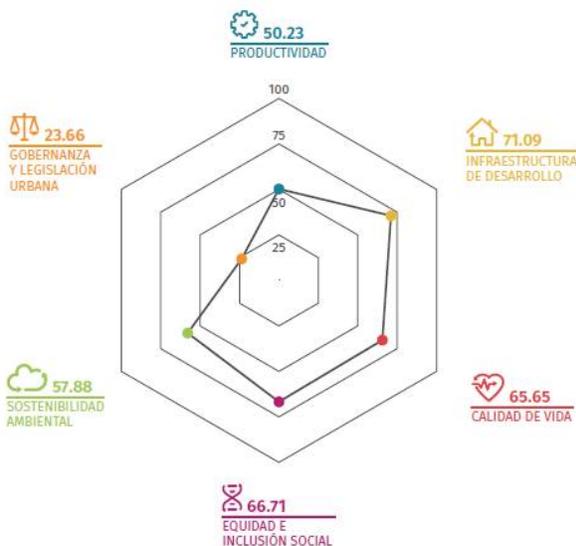


Imagen No.9. Resultados por dimensión
Fuente: ONU-HÁBITAT, 2018.

INFONAVIT y ONU-Hábitat realizaron el Índice de Ciudades Prósperas (Imagen No. 8), en 305 municipios de México con la finalidad de elaborar un diagnóstico en seis dimensiones de la prosperidad. En el cual por medio de indicadores obtenidos se presenta una radiografía de la complejidad urbana, midiendo la eficacia de la ciudad y su efecto en torno a las políticas públicas. Se presenta como componente del CPI como herramienta estratégica otorgando datos e información para tomar acciones específicas, de acuerdo al contexto de cada zona, al medir e identificar el progreso, fortalezas y áreas de oportunidad en cada una de las seis dimensiones de prosperidad (Productividad, Infraestructura de desarrollo, calidad de vida, equidad e inclusión social, sostenibilidad ambiental, gobernanza y legislación De acuerdo al CPI, Iguala de la Independencia tiene una prosperidad moderadamente débil (52.70) lo que implica el fortalecimiento de las políticas públicas en los resultados menos favorables y consolidar los que se presentan con los mejores resultados. La accesibilidad universal al espacio público está considerada en la dimensión de **calidad de vida** con el 65.65 (imagen No. 9), sub-dimensión **Espacio Público** en el indicador **Accesibilidad al espacio público** en el que de

		Municipio
03 CALIDAD DE VIDA		65.65 ●
Salud		61.70 ●
Esperanza de vida al nacer		65.47 ●
Tasa de mortalidad de menores de 5 años		57.94 ●
Educación		71.47 ●
Tasa de alfabetización		92.93 ●
Promedio de años de escolaridad		50.00 ●
Seguridad y protección		39.84 ●
Tasa de homicidios		39.84 ●
Espacio público		89.61 ●
Accesibilidad al espacio público abierto		79.21 ●
Áreas verdes per cápita		100.00 ●

Resultados CPI	Factores del estado de prosperidad	Nivel de intervención
● 80 - 100	Muy sólidos	Consolidar políticas urbanas ●
● 70 - 79	Sólidos	
● 60 - 69	Moderadamente sólidos	Fortalecer políticas urbanas ●
● 50 - 59	Moderadamente débiles	
● 40 - 49	Débiles	Priorizar políticas urbanas ●
● 0 - 39	Muy débiles	

Imagen No.10.Resultados por sub-dimensión en Calidad de Vida y su nivel de intervención
Fuente: ONU-HÁBITAT, 2018.

En el indicador de Accesibilidad al Espacio Público abierto se mide el porcentaje de área urbana del Municipio **cercana** a los espacios públicos de acceso gratuito y libre como parques, plazas, jardines, instalaciones recreativas, deportivas y áreas verdes.



Imagen No.15.Resultados por sub-dimensión en Calidad de Vida y su nivel de intervención
Fuente: ONU-HÁBITAT, 2018.

acuerdo a su puntuación (79.81) (Imagen No. 10) es necesario la consolidación de políticas urbanas. Es importante señalar que, el índice básico es útil para aquellas ciudades que buscan comparar su desempeño con otras ciudades con otras ciudades en la arena regional, nacional e internacional, utilizando indicadores comúnmente disponibles, existentes en todas las ciudades, actuando como una plataforma de puntos de referencia globales, con propósitos de comparabilidad (ONU- Hábitat, 2018).

Como se observa en la Imagen No. 15 el indicador de Accesibilidad al Espacio Público abierto se mide el porcentaje de área urbana del municipio cercana a los espacios públicos de acceso gratuito y libre, como parques, plazas, jardines, instalaciones recreativas, deportivas y áreas verdes. El alto resultado indica que la distribución del espacio público es accesible para la mayor parte de los hogares, sin embargo, se menciona que, existen otros aspectos como la calidad del espacio, el diseño y condiciones de uso local que deben ser consideradas para evaluar las funciones sociales, culturales y ecológicas que tienen este tipo de espacios.

Como lo menciona el documento, el indicador es una herramienta cuantitativa que toma como referencia dos variables: primero, la dotación de espacios públicos definidos por la fotointerpretación y el análisis de cartografías

disponibles, y segundo, el área de influencia del espacio dentro de una distancia caminable. Resaltando que, ONU-Hábitat pone a disposición herramientas para complementar y ampliar la medición de manera cualitativa, exponiendo que la importancia del espacio público está explicitada en los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) citando textualmente: “De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y personas con discapacidad”



3.4. Indicadores para la evaluación de la accesibilidad universal

De acuerdo al autor Hogony C. & Roca Caldera J. las organizaciones internacionales han realizado un esfuerzo por orientar la identificación de indicadores para la comparación del estado de distintas ciudades y del seguimiento de los objetivos comunes para mejorar su calidad a partir de la recomendaciones de la OECD (1994), otras experiencias a nivel local se orientan al diseño de un sistema de indicadores como herramienta de apoyo para el desarrollo de la planeación estratégica según Luque Martínez, 2005 citado por el mismo autor.

Así mismo para desarrollar los indicadores, se siguen los 3 pasos que establece el autor:

1. Consolidación Conceptual: Clarificación del concepto “accesibilidad universal en el espacio público”
2. Estructuración Analítica: Definición de los factores que influyen en la accesibilidad universal
3. Identificación del Indicador: Consiste en la identificación, selección y desarrollo de los indicadores

Paso No.1 La accesibilidad se considera como un derecho ciudadano por medio del cual, toda persona sin importar su edad, género o condición física brinda la oportunidad de interactuar con el entorno y desarrollar aptitudes en las actividades de la vida cotidiana, con el objetivo de obtener una vida independiente.

Entender la accesibilidad es conocer los cambios que se han desarrollado, basados en las necesidades de las personas que se han visto afectadas y con la visión de expertos que han logrado

detectar el problema para transformar la idea que se concebía de la inclusión de las personas con discapacidad y otros colectivos en el entorno construido. Los conceptos identificados son **accesibilidad universal, espacio público, estrategia y movilidad** (Tabla No. 2), partiendo de la necesidad de otorgar dicho derecho implica la revisión de los criterios de intervención. Esta concepción, es necesaria pero limitada y ha cambiado gracias a la evolución del concepto de integración de personas con discapacidad y a la toma de conciencia en que la accesibilidad proporcione calidad de vida de todas las personas y que las soluciones y diseños permitan no estigmatizar a ciertos grupos.

Accesibilidad Universal		
¹ Evolución, productos y entornos diseñados para todos; ² eliminación de barreras arquitectónicas; ³ edificación urbano, transporte, sist. de comunicación, formación académica, normatividad, sensibilización ciudadana & ⁴ cambio social)		
(Ron L. Mace ¹ ; Michael Bednar ² , Enrique Rovira Beleta ³ & Stefan Tromel ⁴)		
<p style="text-align: center;">Espacio Público</p> <p>¹proyecta: sociedad, cultura, valores y relaciones sociales; ²relaciones sociales agregando lo histórico; ³ avances, retrocesos en dimensiones políticas, sociales y culturales & ⁴ diversas estructuras demográficas que definen la relaciones y su interacción)</p> <p style="text-align: center;">(¹Henri Lefevbre; ²Manuel Castells, ³Jordi Borja & ⁴Milton Santos)</p>	<p style="text-align: center;">Estrategia</p> <p>¹campo económico y académico (teoría de juego); ²plan-integración-organizació; ³ metas, objetivos, asignación de recursos & ⁴ planeación, diseño de medidas, técnicas para resolver situaciones)</p> <p style="text-align: center;">(¹Von Neuman; ²Mintzberg, ³Alfred Chandler & ⁴Igor Ansoff)</p>	<p style="text-align: center;">Movilidad</p> <p>¹ Evolución, productos y entornos diseñados para todos; ²eliminación de barreras arquitectónicas; ³edificación urbano, transporte, sist. de comunicación, formación académica, normatividad, sensibilización ciudadana & ⁴ cambio social)</p> <p style="text-align: center;">(¹Ramírez Velásquez; ²Venturi; Scott Brown, ³Zelinsky & ⁴Kauffman)</p>

Tabla No. 2. Consolidación conceptual
Elaboración propia

Paso No.2 Una vez identificados los componentes de la accesibilidad universal es necesario definir los factores que influyen en ello (Tabla No. 3). El espacio público más accesible no solo atiende el problema de la inaccesibilidad sino también, su rescate como área común de una sociedad que se ha visto afectada por la inseguridad, atrae más peatones, favorece la economía local, ayuda al cuidado del medio ambiente al incentivar a las personas a desplazarse, optimiza el uso del espacio público, actúa como factor de inclusión y ayuda en la mejora de la salud. A continuación, se muestran los factores que influyen en el fortalecimiento de la accesibilidad universal en el espacio público.

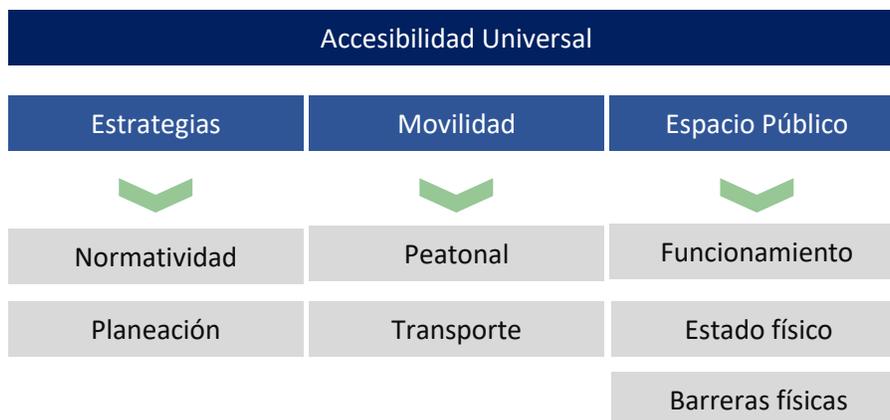


Tabla No. 3. Factores que influyen en el fortalecimiento de la accesibilidad universal en el espacio público.
Elaboración propia

El listado de factores se ha sometido a la evaluación de algunos grupos de expertos que han desarrollado criterios básicos de accesibilidad para el espacio público.

Paso No. 3 Una vez identificados los factores que influyen en cada dimensión urbana se desarrolla la selección de los indicadores por cada subdimensión. Donde fue posible, se seleccionaron en la bibliografía del autor Damazio A.G & Gallardo L. R. los indicadores adecuados para evaluar el factor correspondiente, el resultado de la fase planteada fue una batería de 22 indicadores (Tabla No. 4) de características diversas: indicadores cualitativos y cuantitativos, aplicados habitualmente y elaborados específicamente para este estudio.

Se desarrollan tres dimensiones 1. Estrategia en la que se derivan la normatividad y actores involucrados considerando 10 indicadores, 2.- Movilidad de la que se derivan dos sub dimensiones peatonal y transporte en la que se consideran 8 indicadores para calificar las condiciones en las que se encuentran enfocado al diseño y 3.- Espacio público, del que se deriva el funcionamiento.

		Dimensión	Subdimensión	Indicadores
Accesibilidad Universal	Estrategias	Normatividad	Manual De Normas Técnicas de Accesibilidad de CDMX	
			Criterios de Proyectos de arquitectura para la Accesibilidad de las personas con discapacidad Del IMSS	
			Manual de calles SEDATU	
			Reglamento de la ley de vialidad y transporte del Estado de Guerrero	
			Manual de señalización vial y dispositivos de seguridad 2014	
			NOM-034-SCT2-2011	
	Actores	Ciudadanía		
		Instituciones privadas		
		Instituciones Públicas		
		Instituciones Públicas		
	Movilidad	Peatonal	Cruces peatonales	
			Rampas	
			Señalización	
			Banquetas	
		Transporte	Estacionamiento	
Bahías de ascenso y descenso				
Paradas				
Unidades				
Espacio Público	Funcionamiento	Materiales		
		Alumbrado		
		Semáforos		
		Mobiliario urbano		

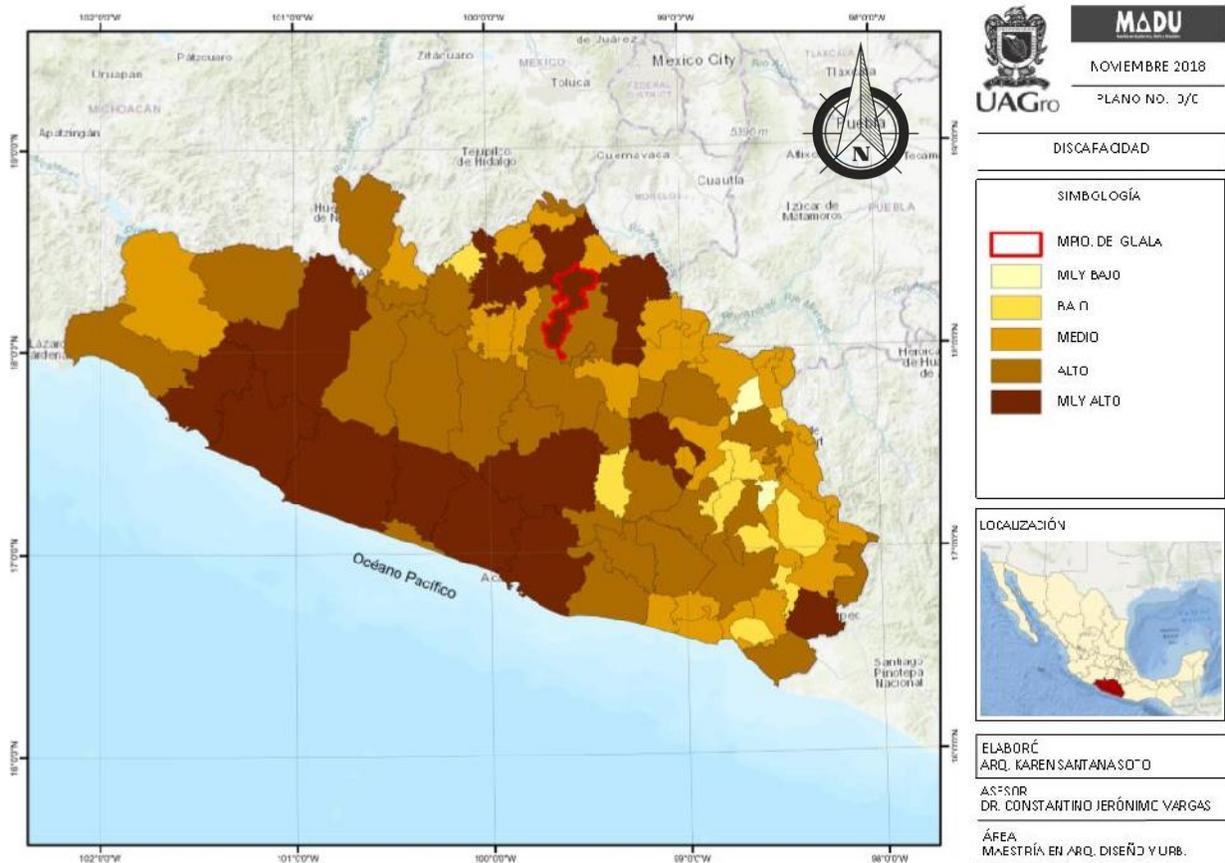
Tabla No. 4 Indicadores seleccionados para la evaluación de accesibilidad universal en el espacio público. Elaboración propia.

Dichos indicadores pretenden medir el desarrollo de las normas aplicables en torno al tema, conocer si se están cumpliendo o no, conocer los actores involucrados en su implementación, cuales son las acciones que han implementado para mejorar las condiciones y la satisfacción de los usuarios con las medidas realizadas; las características que posee la movilidad peatonal y de transporte, así como el funcionamiento del espacio público en torno a las distancias a los lugares que más frecuentan, cuales son las barreras físicas con las que se encuentran y las condiciones bajo las que se encuentran.

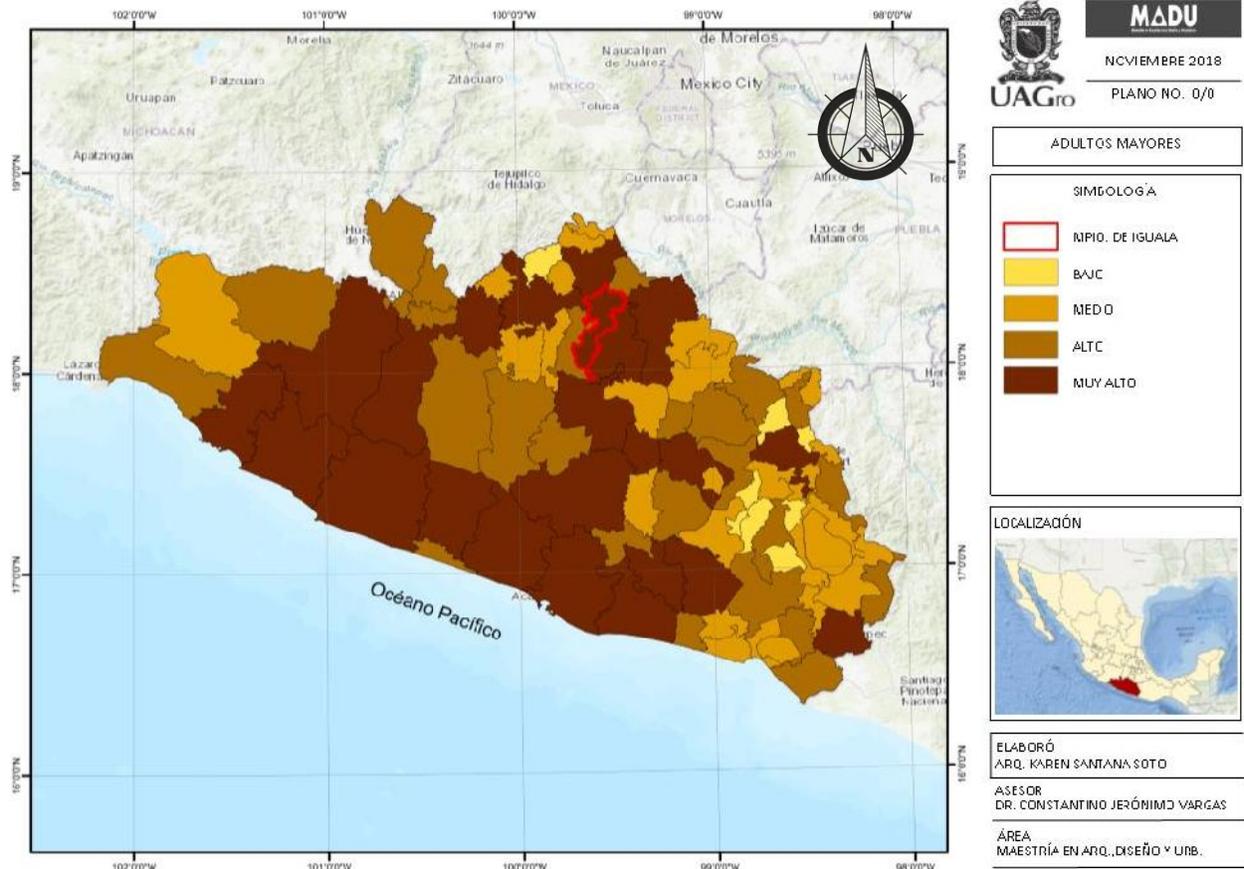


3.5. Estadística poblacional y delimitación del área de estudio

La ciudad de Iguala se seleccionó como estudio debido a la escasa atención en materia de accesibilidad y mejoramiento del espacio público, estudiando la vejez y discapacidad desde la disciplina del urbanismo, lo anterior cobra mayor importancia considerando que basado en datos del Censo de población 2010 elaborado por INEGI, se ha detectado que el Municipio de Iguala cuenta con un porcentaje muy alto de personas con alguna discapacidad (Mapa No. 4) y un porcentaje muy alto de personas adultas mayores (Mapa No. 5) por lo que dicho fenómeno traerá diversos cambios y repercusiones a nivel social, económico y político.



Mapa No. 4.- Porcentaje de población con discapacidad en el Estado de Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.



Mapa No. 5.- Porcentaje de población adulta mayor en el Estado de Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

La Ciudad de Iguala cuenta con un total de 118, 468 habitantes de acuerdo al censo de población 2010 (Gráfica No.5), de los cuales 9,494 padecen alguna discapacidad que corresponde al 8% y 7, 615 son adultos mayores correspondiente al 6.42% de la población como se observa en el Diagrama No. 6, cuyos datos arrojan que dentro de las limitaciones con mayor acentuación se encuentran las de dificultad para caminar parcial o total y ceguera dentro de los parámetros de discapacidad o por edad, como se ha mencionado con anterioridad, dichos fenómenos se comportan como binomio por las afectaciones físicas repercutiendo en la vida diaria.

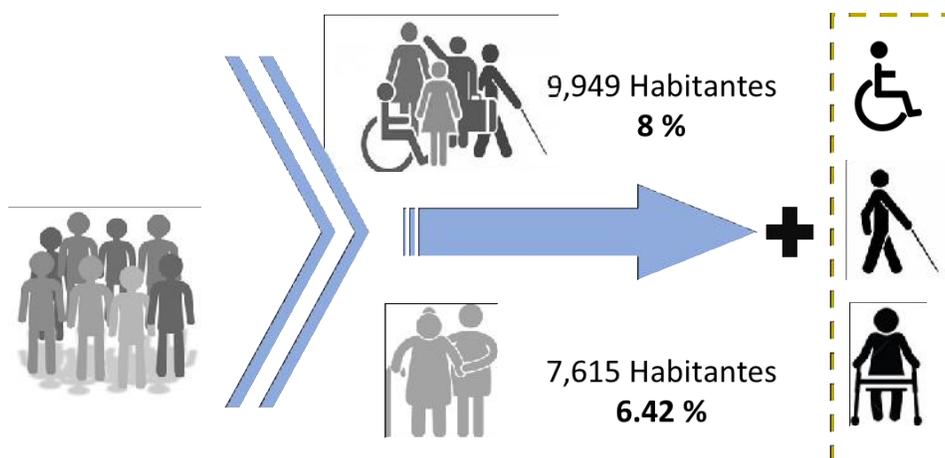
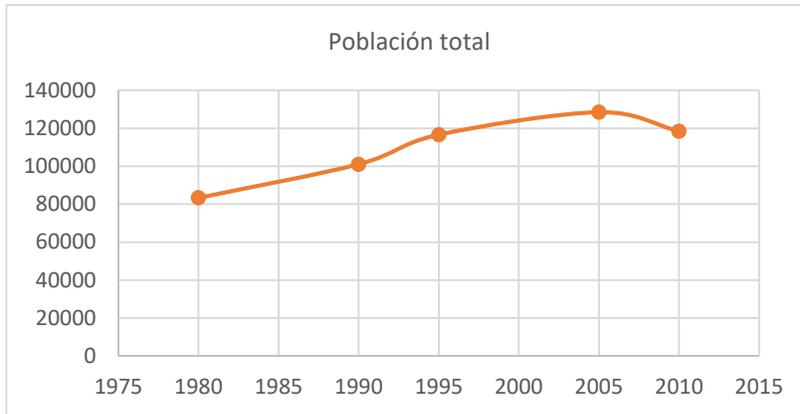


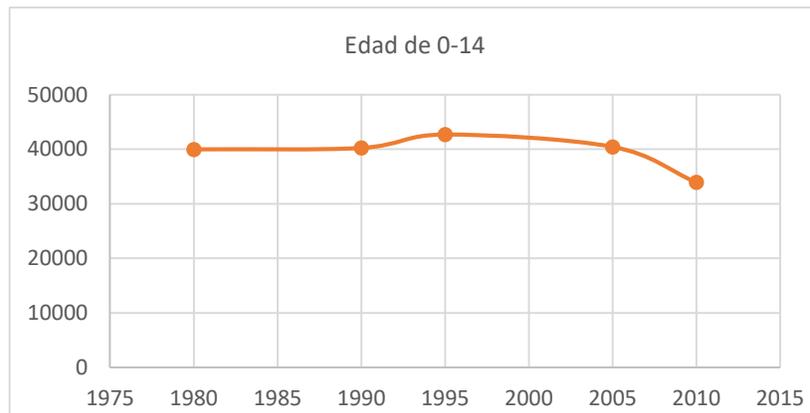
Diagrama No. 6.- Porcentaje de población con discapacidad y adulta mayor en Iguala Guerrero. Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

Ahora bien, el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática establece que entre 1995 y 2000 la población de 0 a 14 años disminuyó en números considerables (Gráfica No. 6), al pasar de 36.36% a 35.2%, el grupo de 15 a 64 años de 58.2% y 59% respectivamente (Gráfica No. 7), así mismo hubo un aumento de población de 65 y más del 5.2 al 5.8% (Gráfica No. 8).

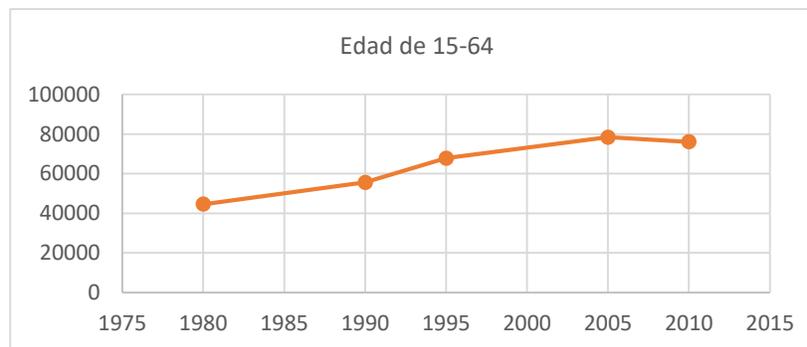
En 2005, la población de cero a 14 años descendió aún más, al representar el 31.4% del total; la de 15 a 64 años alcanzó el 61.2% y la de 65 y más llegó a 6.6%, lo que demuestra que la población en la ciudad va envejeciendo progresivamente. La conclusión es clara, cualquier persona por la edad avanzada está propensa a padecer problemas de movilidad motriz, ceguera, auditivos convirtiéndose en una discapacidad, siendo un dato importante en términos para la planeación de accesibilidad. La mayoría de los estudios se relacionan inmediatamente con las consecuencias del envejecimiento y discapacidad en aspectos de salud, sin embargo, muy poco se tienen estudios enfocados a la movilidad de dichos grupos en la ciudad. El censo de población y vivienda 2010 emite que el rango de población de entre 50-64 años es el que predomina hasta ese año con un 35.88% como se observa en la gráfica No. 9., los habitantes que se encuentran entre 15-49 años (Gráfica No. 8) en un lapso de tiempo de 10 años estarán formando parte de la población adulta que corresponde al 28.29% siendo la cuarta parte de la población.



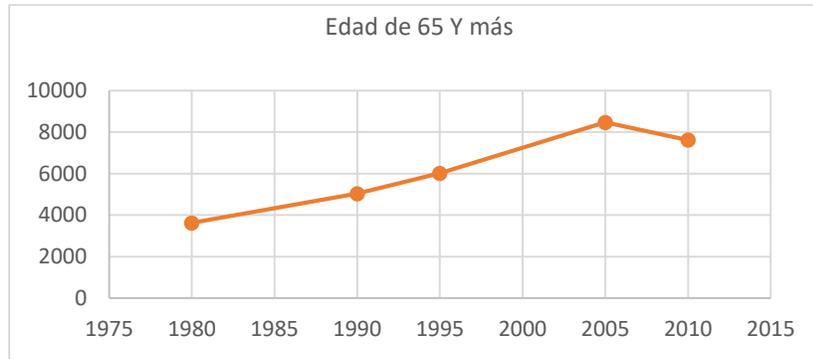
Grafica No. 5.- Población total de Iguala, Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.



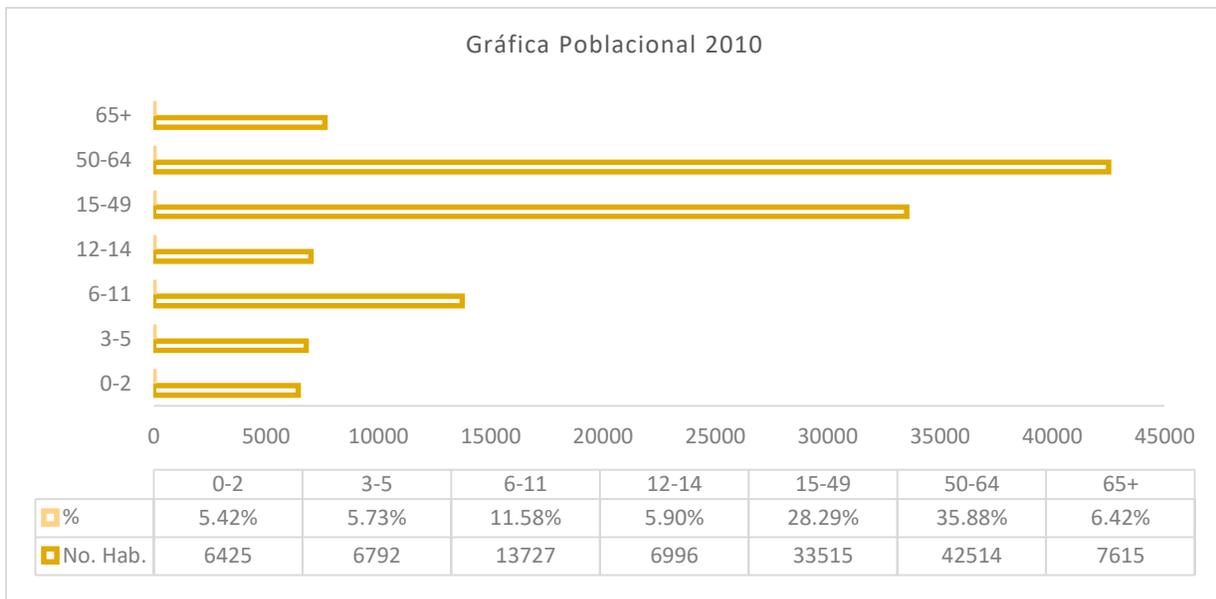
Grafica No. 6.- Edad de 0-14 años de Iguala, Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.



Grafica No. 7.- Edad de 15-65 años de Iguala, Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

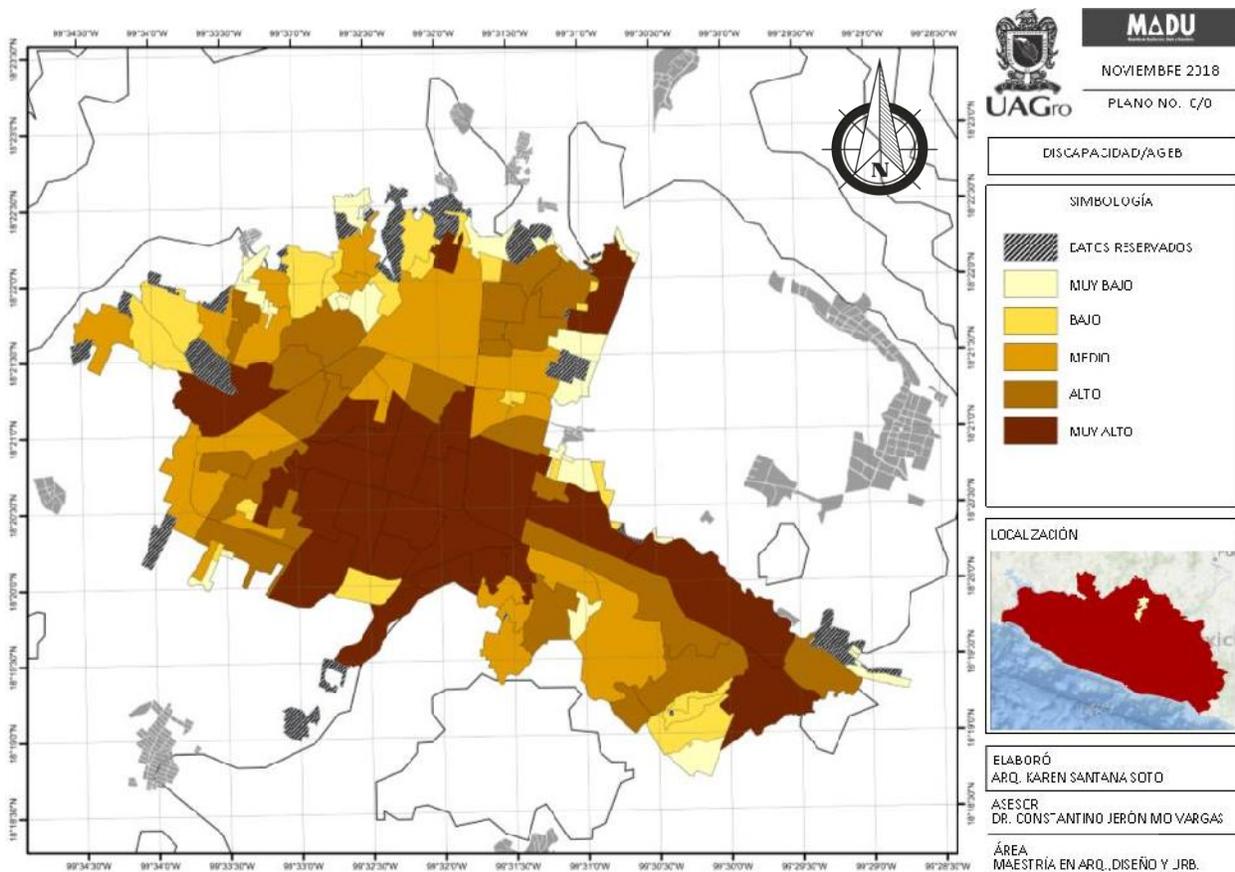


Grafica No. 8.- Edad de 65 y más años de Iguala, Guerrero.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.



Grafica No. 9.- Gráfica poblacional año 2010 de Iguala Guerrero por edad.
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

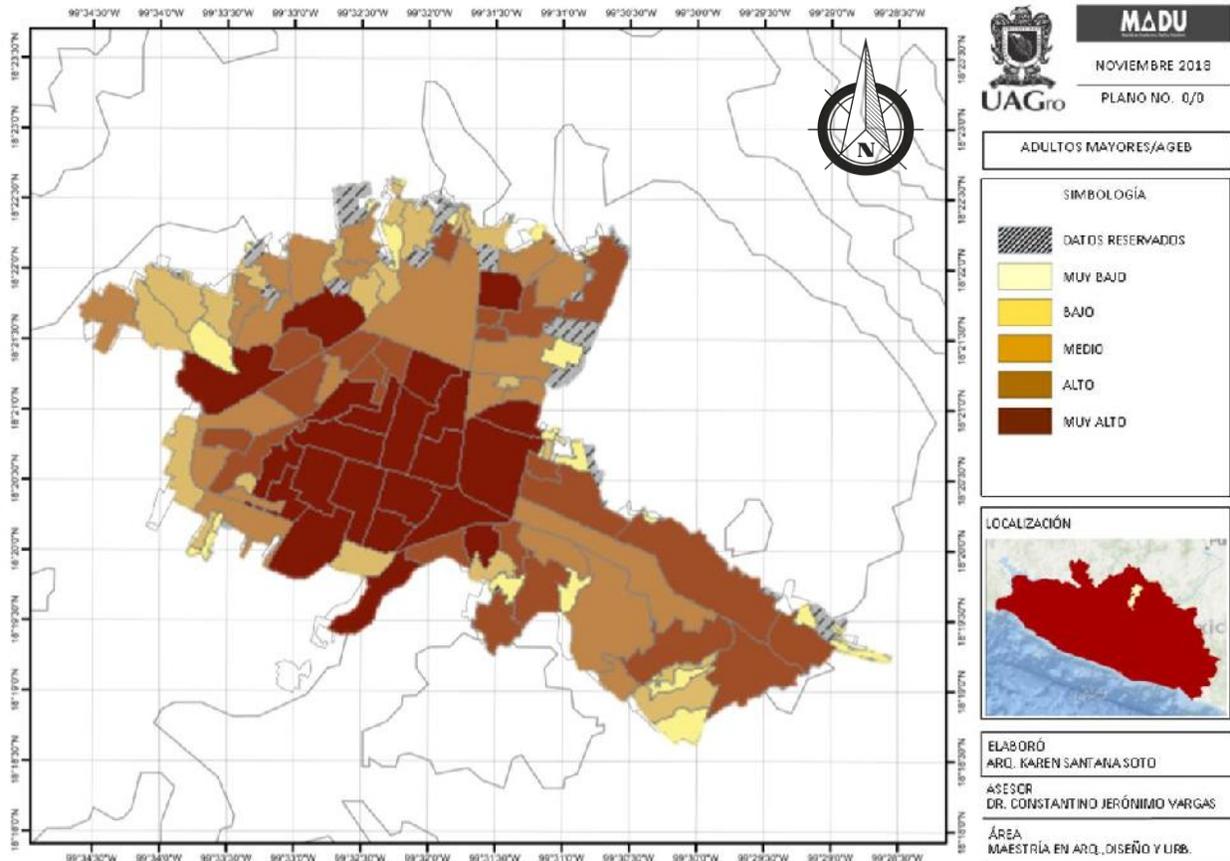
Basado en la estadísticas antes mostradas se determina el área de estudio derivado de los altos índices de población mostrados en el Mapa No. 6 y Mapa No. 7 realizando un mapa conformado por 139 AGEBS que cuentan con 206 colonias, cada uno mostrando en escala de muy bajo, bajo, alto, muy alto los índices de dichos indicadores por AGEBS.



Mapa No. 6.- Población Con discapacidad por AGEB

Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

Como se ha mencionado en el subcapítulo 4.2, los primeros asentamientos de la ciudad se concentraron en la zona centro y cercano al río san juan, por ello se dedicaban a diversas actividades primarias, secundarias y terciarias, transcurriendo los años los pobladores han envejecido permaneciendo en su lugar de origen, clara muestra son los altos índices que la investigación presenta.



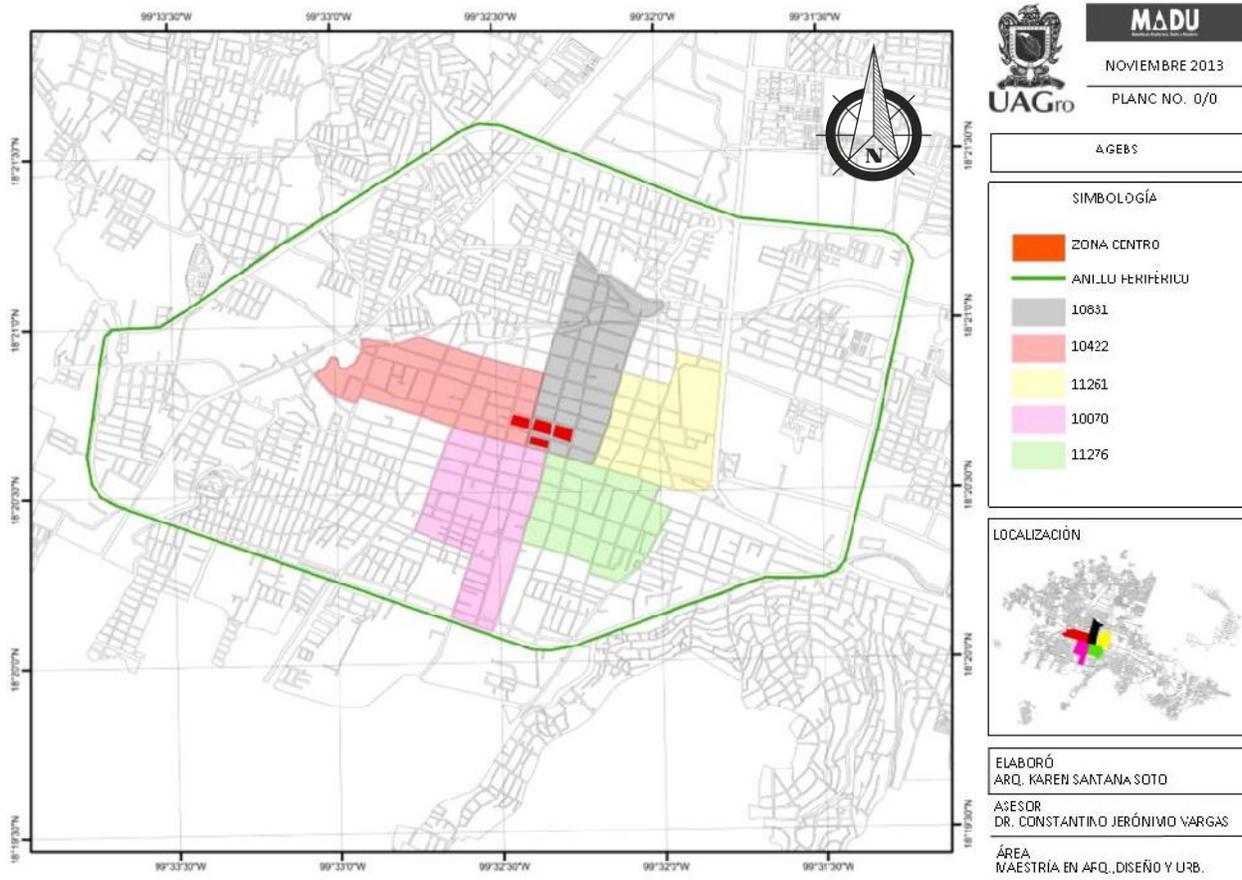
Mapa No. 7.- Población adulta mayor por AGEB.

Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

Considerando los datos anteriores, se determina el número de AGEBS para el desarrollo del diagnóstico en el cual se considerarán diversos factores de estudio como la movilidad, desplazamiento, participación ciudadana, transporte público, normatividad, funcionamiento y barreras físicas.

Se muestra cada una de las Áreas Geoestadísticas Básicas con el número de Personas con discapacidad sobre el total de habitantes: AGEB **10831** (gris) cuenta con 223 de 3382; AGEB **10422** (rojo) con 216, de un total de 2819 habitantes; AGEB **11261** (amarillo) con 63 de 2456 habitantes; AGEB **10070** (rosa) con 207 de 4582 y AGEB **11276** (verde) con 207 de 3798 .

La población adulta mayor sobre el total de habitantes por AGEB es la siguiente: AGEB **10831** (gris) cuenta con 386 de 3382; AGEB **10422** (rojo) con 308 de un total de 2819 habitantes; AGEB **11261** (amarillo) con 302 de 2456 habitantes; AGEB **10070** (rosa) con 454 de 4582 y AGEB **11276** (verde) con 393 de 3798 .



Mapa No. 8.- Zona de estudio definida por similitudes, basado en los índices que presenta el Censo.

Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

Al obtener los datos a nivel ciudad se realiza la comparación de mapas, detectando los AGEBS que presentan similitud de condiciones (Mapa No. 8), de los cuales se obtienen cinco de ellos con índices entre alto y medio para su análisis. Si bien solo se presentan las zonas con índices altos, es importante mencionar que en zonas que presentan número bajos también se deberán desarrollar estrategias a futuro, ya que dicho planteamiento se basa en las proyecciones de población de CONAPO al año 2050, tiempo en el que por naturaleza se prevé que el proceso se repita.

Capítulo 4

Iguala de la Independencia Guerrero.

“El País se está reencontrando
Con la posibilidad de tener un futuro
Y en esta nueva etapa
Debemos participar muchas voces”

(Manuel Perló Cohen & Silvia Inclán Oseguera
Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM)

Capítulo 4. Metodología Participativa

La metodología comprendida se compone de cinco fases, basada en el modelo de la participación ciudadana, adquirido en el congreso Internacional “la participación ciudadana en los procesos de hacer ciudad” impartido por el colectivo “aldea social” de Madrid España, es un grupo centrado en el desarrollo y promoción de comunidades, grupos y personas a través de la investigación, formación y la acción, conformado de profesionales de diferentes ámbitos de la acción social como la psicología, sociología, trabajo social y antropología, trabajando para que todas las personas tengan una participación en el diseño y la construcción del lugar en el que se desea vivir.

Es conveniente decir que, la participación ciudadana ha tomado un valor importante en el desarrollo de la planeación de las ciudades, la inclusión de quienes viven la ciudad en la toma de decisiones ha sido adoptada por algunas instituciones, colectivos, asociaciones para realizar proyectos basadas en una demanda social real, esto ha tenido gran impacto positivo en lo urbano y social, ya que se realizan proyectos que los ciudadanos disfrutan más por estar involucrados, sintiendo una apropiación del espacio público, conservando y valorando de manera significativa.

Actualmente la participación ciudadana es una manera de explicar las incidencias de los individuos o grupos sociales en las diferentes etapas en las que se resuelven asuntos de interés público, Cunill (1191) citado por Guillen, A., K. Saénz, M.H. Badii & J. Castillo menciona que el concepto ha sido definido como la intervención de la sociedad civil en la esfera de lo público. Participar significa que las personas sean capaces de estar presentes en la toma de decisiones, conociendo los actores implicados, el estado y la sociedad civil, siendo clave para transformar el espacio.

La perspectiva de derechos humanos en cuyo enfoque (Diagrama No.7) se desarrolla el proyecto de investigación tiene como objeto ayudar al proceso de empoderamiento de personas y colectivos que les permita conectar con su poder personal y grupal para tomar protagonismo, hacer frente a las situaciones amenazantes y superar las situaciones de desigualdad o discriminación en que se encuentran.



Diagrama No. 7.- Elementos compartidos por el enfoque de derechos humanos, género y sostenibilidad. Fuente: Taller comprender y aplicar las metodologías participativas, Grupo colectivo Aldea Social de Madrid, España, 2018.



4.1. Trabajo de campo

Diario de campo

Una vez definida la zona de estudio se procede a realizar recorrido para la observación del comportamiento del ciudadano hacia el espacio público mediante la observación de los habitantes referente al uso de la vía pública, que dificultades presentan al desplazarse en el espacio, cuales son las áreas en las que existe mayor afluencia, como se comportan ante las dificultades que presentan, cual es la respuesta que emiten los usuarios que cuentan con buena salud, cuáles son las acciones que las autoridades municipales realizan para el mejoramiento de señalización, ordenamiento del transporte público, ordenamiento de comercio ambulante, ante la necesidad de una población que ha levantado la voz para ser escuchados y ser tomados en cuenta para mejorar las condiciones físicas del espacio que utilizan día a día, dicha observación que se muestra en láminas con evidencia fotográfica.

La técnica desarrollada es de vital importancia, debido a que la ciudad es dinámica y presenta cambios físicos o simbólicos constantemente, por medio de ello se conoce el contexto en el que se desarrolla la problemática y la interacción de las personas exponiendo de manera visual el entorno, la movilidad urbana y características del espacio, puntualizando la problemática



01

PINTURA EN GUARNICIONES PARA CONOCER LAS ÁREAS PERMITIDAS PARA ESTACIONAMIENTO, LOS COLORES UTILIZADOS EL AMARILLO, ROJO Y AZUL.

BANDERA NACIONAL
18°20'38.5"N 99°32'17.1"W



AV. GRAL ÁLVARO OBREGÓN
18°20'27.0"N 99°32'32.0"W



AV. GRAL ÁLVARO OBREGÓN
18°20'37.0"N 99°32'29.0"W



AV. GRAL ÁLVARO OBREGÓN
18°20'27.0"N 99°32'32.0"W

Fotografía No. 2 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018). Colocación de pintura sobre guarniciones para el control de zonas de estacionamiento.



02

LA AUTORIDAD LOCAL HA TRABAJADO EN EL MEJORAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN DE CRUCES PEATONALES EN LA ZONA CENTRO.

BANDERA NACIONAL
18°20'40.8"N 99°32'23.7"W



BENITO JUÁREZ
18°20'41.5"N 99°32'27.9"W



3 Ote. Constitución
18°20'43.4"N 99°32'23.1"W



BANDERA NACIONAL
18°20'40.5"N 99°32'24.1"W

Fotografía No. 3 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018). Trabajos realizados por las autoridades locales.



03

SE HA OBSERVADO LA UBICACIÓN DE RAMPAS EN ALGUNAS BANQUETAS DE CALLES Y AVENIDAS PRINCIPALES.

MIGUEL HIDALGO ESQ. VICENTE GUERRERO
18°20'41.1"N 99°32'15.7"W



HERMENEGILDO GALEANA
18°20'27.0"N 99°32'28.0"W



MIGUEL HIDALGO ESQ.
VICENTE GUERRERO
18°20'41.1"N 99°32'15.7"W



MIGUEL HIDALGO ESQ.
VICENTE GUERRERO
18°20'41.1"N 99°32'15.7"W

Fotografía No. 4 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).
Ubicación de rampas sobre calles y avenidas principales.



04

EXISTE OBSTRUCCIÓN DE MERCANCÍA DE COMERCIO AMBULANTE O COMERCIO FIJO.

JUAN RUIZ DE ALARCÓN
18°20'42.3"N 99°32'19.4"W



HERMENEGILDO GALEANA
18°20'37.4"N 99°32'24.9"W



HERMENEGILDO GALEANA
18°20'32.2"N 99°32'26.4"W



HERMENEGILDO GALEANA
18°20'40.3"N 99°32'24.1"W

Fotografía No. 5 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).
Obstrucción de comercio ambulante.



05

LAS PERSONAS OPTAN POR CAMINAR SOBRE LA CALLE DEBIDO A LAS CONDICIONES Y BARRERAS FÍSICAS EN LAS BANQUETAS

MIGUEL HIDALGO ESQ. VICENTE GUERRERO
18°20'41.1"N 99°32'15.7"W



MELCHOR OCAMPO
18°20'35.3"N 99°32'25.1"W



PACHECO
18°20'59.0"N 99°32'04.0"W



MANUEL DOBLADO
18°20'24.0"N 99°32'21.0"W

Fotografía No. 6 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero, 2018).
Circulación de usuarios sobre vialidades.



06

SEÑALAMIENTO DE PARADAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO SIN ÁREA DE ASCENSO Y DESCENSO.

MIGUEL HIDALGO
18°20'40.2"N 99°32'16.1"W



AV. GRAL. ÁLVARO OBREGÓN
18°20'39.5"N 99°32'29.6"W



BANDERA NACIONAL
18°20'34.0"N 99°32'02.9"W



HERMENEGILDO GALEANA
18°20'39.9"N 99°32'24.0"W

Fotografía No. 7 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero, 2018).
Señalamiento de paradas para el transporte colectivo.

Línea del tiempo



Iguala, Gro., Diciembre 11.- El director de Atención a Discapacitados, Martín Román Avilés llamó a los automovilistas, transportistas y oficiales de la policía, a no obstruir las rampas de acceso destinadas a los discapacitados y a fomentar la cultura de ayuda a las personas con problema para poder caminar.

Imagen No. 16.- Noticia del periódico Diario 21 que expresa la demanda de las personas con discapacidad. Fuente: Periódico Diario 21, 2017.



Imagen No. 17.- Noticia del periódico Diario 21 que expresa la demanda de las personas con discapacidad. Fuente: Periódico Diario 21, 2017.

políticos, civiles, económicos sociales y culturales, enfatizando que las personas con discapacidad se han sentido rechazados por la sociedad y el gobierno de Iguala.

Se destaca la exigencia de los usuarios ante los medios informativos como periódicos, en los que destacan la necesidad de tener libres de automóviles los accesos para personas con discapacidad y fomentar la cultura de ayudar a quienes presentan problemas para desplazarse como se observa en la Imagen No. 16. Como se ha mencionado en capítulos anteriores, la ciudad cuenta con un alto índice de personas que presentan dificultad de movilidad (discapacidad y adultos mayores). Por lo que se hace el llamado a los transportistas, usuarios de vehículos particulares, incluso el comercio ambulante y a la sociedad en general para fomentar el respeto a los derechos de dichas personas para el uso libre y cómodo del espacio público.

Sin embargo, el periódico local, el diario “la tarde” (Imagen No. 17) hace mención de la importancia que tienen los tratados internacionales para desarrollar acciones a favor de la mejora del espacio público para personas con discapacidad, establece que, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que los derechos son universales y pertenecen a todos los seres humanos, son universales,

Las instituciones locales han intentado trabajar en la inclusión de los colectivos en el espacio público, realizando la adaptación de rampas y señalización de accesos peatonales, ordenamiento del comercio ambulante, sin embargo, hace falta mejorar otros ámbitos, como el sistema y medios de transporte público, paradas de transporte colectivo, las condiciones de las aceras, estacionamientos entre otras.

Se ha trabajado en la construcción de un parque inclusivo (Imagen No. 18), en la colonia 24 de Febrero para niños, niñas y adolescentes con alguna discapacidad, formando parte de 9 parques que se han instalado en la entidad como parte de las acciones para lograr una inclusión, así mismo se ha realizado la adaptación de rampas de acceso en aceras de vialidades principales de la ciudad, sin embargo las acciones realizadas en la ciudad son escasas en materia de equipamiento urbano, infraestructura y transporte público.



Imagen No. 18.- Parque para personas con discapacidad en la colonia 24 de febrero en Iguala, Guerrero. Fuente: Medio informativo Código 21, 2016.

El tema de accesibilidad se debe visualizar de manera integral al realizar dichas acciones, es claro que falta trabajar de manera conjunta, en efecto, se tiene una buena intención por parte de las autoridades al realizar obras para que los grupos vulnerables gocen del espacio público, siendo signos positivos de qué se están atendiendo las necesidades de una parte de la población, sin embargo hay trabajo por realizar, y estar preparados para enfrentar los altos índices de personas adultas y con discapacidad en un futuro.



4.2. El modelo social como factor de inclusión

Encuesta a usuarios en condición de discapacidad y adultos mayores

La ciudadanía es quien que vive día a día el problema de la movilidad, desplazamiento y barreras físicas, motivo por el cual debe ser contemplada para un mejor desarrollo del entorno, se considera la aplicación de encuestas basado en un primer acercamiento a las personas con discapacidad y adultos mayores, donde se entablaron conversaciones sobre los problemas que presentan al desplazarse en la ciudad, las actividades que realizan frecuentemente y las autoridades y/o asociaciones con las que han trabajado. A continuación, se presenta una descripción de la estructura de la encuesta ejecutada para el objeto de estudio. La encuesta se divide en 5 módulos, los cuales se describen en los siguientes apartados:

I. Datos Generales

Este primer módulo consiste en identificar los datos personales del entrevistador y de la persona entrevistada, tales como como la edad, si cuenta con alguna discapacidad y/o es adulto mayor, estado laboral y si cuenta con el apoyo de algún programa gubernamental o es pensionado (jubilado); saber si depende de algún familiar o conocido para realizar sus actividades.

II. Datos de Desplazamiento

La segunda parte se denomina datos de desplazamiento, donde la finalidad es conocer los lugares me más frecuentan en base a las actividades cotidianas y necesarias, en ella se pide la calificación de las condiciones físicas de la calle de acuerdo a su percepción.

III. Accesibilidad en la calle

En la tercera se cuestiona el problema con el que se enfrentan al desplazarse en la calle, como califican el funcionamiento de la señalización, banquetas, cruces peatonales, siendo la parte medular de la encuesta, derivado de las repuestas se conoce de manera perceptiva el problema que algunos consideran “no importantes”.

IV. Transporte Público

Es necesario integrar el servicio de transporte público, donde se refleja a través de la respuesta de los entrevistados cuál es su percepción por el servicio proporcionado, considerando que es el medio por el cual la mayor parte de la población se transporta de un punto a otro siendo el más económico, se cuestiona el servicio, si lo consideran apropiado para su uso, los problemas que presentan al ascender o descender de las unidades y el tipo de transporte que utilizan con mayor frecuencia.

V. Participación Ciudadana

Por último, un apartado sobre la participación ciudadana, en el sentido de respeto e inclusión en la toma de decisiones para el desarrollo de proyectos en la ciudad, es importante conocer el acercamiento que las autoridades locales han tenido hacia grupos u organizaciones que dirigen a estos grupos, de igual manera saber cuáles han sido los medios por los que han optado para dar a conocer su demanda.

Derivado de los indicadores a conocer para la realización de la encuesta, es importante mencionar que, previo a su estructura se desarrollaron breves entrevistas a dicha población para entablar preguntas enfocadas al problema de accesibilidad, por otro lado, mediante la observación del comportamiento del usuario frente a dicho problema al realizar visitas al sitio de trabajo y desarrollando el diario de campo que forma parte del proceso metodológico descrito en el sub capítulo 3.1 se optó por observar el desplazamiento de una persona con silla de ruedas, muletas, andadera y/o bastón tanto niños como personas adultas para conocer de manera más apreciativa su necesidad.

Por lo anterior, a continuación, se muestra el modelo de encuesta que se ha desarrollado, con las preguntas correspondientes a cada módulo descrito anteriormente.

ENCUESTA

DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO

DATOS GENERALES

1. EDAD _____
2. PERSONA CON DISCAPACIDAD (CUÁL) _____
ADULTA(O) MAYOR
3. ¿ES RESIDENTE DE LA CIUDAD DE IGUALA?
SI NO (DÓNDE RADICA) _____
4. ¿EN QUE ESTADO LABORAL SE ENCUENTRA?
TRABAJADOR ACTIVO INACTIVO
SI ES INACTIVO,
PENSIONADO PROGRAMA GUBERNAMENTAL
5. ¿ES DEPENDIENTE DE ALGUNA PERSONA PARA REALIZAR SUS ACTIVIDADES?
NO SÍ ¿QUIENES? _____

DATOS DE DESPLAZAMIENTO

6. ¿CUALES SON LAS ACTIVIDADES QUE MÁS DESARROLLA?
ACTIVIDAD RECREATIVA TRABAJO HOGAR OTRAS _____
7. ¿QUÉ ACTIVIDADES CONSIDERA PRIMORDIALES PARA SU BIENESTAR?
COMPRAR COMIDA RETIRO DE DINERO PAGO DE SERVICIOS
ATENCIÓN MÉDICA RECREACIÓN VISITA A FAMILIARES
OTRO _____
8. ¿EN QUE LUGARES ES MÁS IMPORTANTE UNA INTERVENCIÓN DE ACCESIBILIDAD?
PARQUES PLAZAS CALLES
9. ¿CUALES SON LOS LUGARES QUE MÁS FRECUENTA?
MERCADO CENTRO PARQUES PLAZAS IGLESIAS SERV. MÉDICO
OTROS _____

10. ¿QUÉ LE GUSTARÍA CAMBIAR DE ELLOS PARA MEJORAR SU DESPLAZAMIENTO?

ACCESO BANQUETAS RAMPAS SEÑALIZACIÓN
 MOBILIARIO OTRO _____

11. ¿CÓMO CALIFICA LAS CONDICIONES FÍSICAS?

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

12. COMO CALIFICARIA EL MOBILIARIO URBANO

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

ACCESIBILIDAD EN LA CALLE

13. ¿CUÁL ES EL MAYOR PROBLEMA QUE PRESENTA AL DESPLAZARSE EN LA CALLE?

ESCALONES ALTOS BANQUETAS OBSTRUIDAS BANQUETAS REDUCIDAS
 NO HAY RAMPAS RAMPAS ELEVADAS RAMPAS SIN CONTINUAR
 COMERCIO AMBULANTE OBSTRUCCIÓN DE VEHICULOS
 BANQUETAS EN MAL ESTADO BARRERAS FISICAS OTROS _____

14. ¿CÓMO CALIFICA EL FUNCIONAMIENTO DE SEÑALIZACIÓN EN LA CIUDAD?

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

15. CIRCULACIÓN PEATONAL

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

16. BANQUETAS

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

17. CRUCES PEATONALES

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

18. SEÑALIZACIÓN

EXCELENTE BUENA MALA PÉSIMA

TRANSPORTE PÚBLICO

19. ¿CÓMO CALIFICA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO?

EXCELENTE BUENO MALO PÉSIMO

20. ¿CÓMO CALIFICA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO?

EXCELENTE BUENO MALO PÉSIMO

21. ¿CÓMO CALIFICA LAS CONDICIONES DE LAS UNIDADES?

EXCELENTE BUENO MALO PÉSIMO

22. ¿LO CONSIDERA APROPIADO PARA SU USO?

SI NO ¿PORQUE? _____

23. ¿QUÉ PROBLEMAS PRESENTA AL ASCENDER O DESCENDER DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y/O PRIVADO?

NO HAY BAHÍAS LOS AUTOMOVILISTAS SE DESESPERAN

OTROS _____

24. ¿QUÉ TIPO DE TRANSPORTE ES EL QUE UTILIZA CON MAYOR FRECUENCIA? ¿POR QUÉ?

URBAN TAXI VEHICULO PARTICULAR MIXTA

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

25. ¿CONSIDERA QUE LA CIUDADANÍA OTORGA RESPETO HACIA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y/O ADULTOS MAYORES?

SI NO ¿PORQUÉ? _____

26. ¿QUÉ CONSIDERA QUE SE DEBERÍA HACER PARA DESARROLLAR CONCIENCIA DE RESPETO EN LOS HABITANTES?

CARTELES DE INFORMACIÓN PLÁTICAS EN INSTITUCIONES OTRO _____

27. ¿CONOCE SOBRE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

NO SÍ

¿HA PARTICIPADO EN ALGUNA CONSULTA SOCIAL?

NO SÍ ¿CUAL? _____

28. ¿CONSIDERA IMPORTANTE SU PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DE PROYECTOS?

NO SÍ

29. ¿PERTENECE A ALGUN GRUPO O ASOCIACIÓN QUE TRABAJE PARA MEJORAR SU CALIDAD DE VIDA?

NO SÍ ¿CUÁL? _____

30. ¿LAS AUTORIDADES MUNICIPALES HAN CONSIDERADO SUS NECESIDADES PARA EL MEJORAMIENTO DEL ENTORNO?

NO SÍ ¿CUÁL? _____



31. ¿HA TENIDO ALGÚN ACERCAMIENTO HACIA ALGUNA INSTITUCIÓN PARA DAR A CONOCER SUS PETICIONES?

NO SÍ ¿CUÁL? _____

32. ¿SE HAN MANIFESTADO EN ALGÚN MEDIO INFORMATIVO PARA EXIGIR EL RESPETO HACIA SUS DERECHOS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD?

NO SÍ ¿CUÁL? _____

Para la realización de encuestas (Fotografía No. 8) se inició con la zona centro, lugar donde convergen los AGEBS a estudiar, se abordaron a las personas con la presentación del encuestador, explicando en qué consistía la encuesta y cuál es el objetivo de la investigación, se detectó que, al aplicarla, quienes eran acompañados por algún familiar también participaban al contestar y dar algunas opiniones a favor y en contra de las condiciones del espacio público. Se presentaron algunas dificultades con algunas personas adultas mayores, que, por la edad, tenían complicación para escuchar y/o entender algunas preguntas por lo que sus acompañantes les repetían o contestaban, mencionando también que, el problema lo viven de igual forma las familias que deben desplazarse en la ciudad.



Fotografía No. 8 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018). Circulación de usuarios sobre vialidades.

Al abordarlas se solicitaba su permiso para la toma de fotografías para la evidencia de la encuesta (Fotografía No. 9), algunas de ellas se negaron ante la situación de inseguridad que vive la ciudad, otras por cuestiones familiares y/o legales; hubo casos en los que dudaban para contestar la encuesta por motivo de desconfianza, mencionando que en ocasiones sus datos personales han sido utilizados de manera irresponsable y han sido víctimas de extorción por lo que se omitieron datos como el nombre de la colonia a la que pertenecen y nombre personal.



Fotografía No. 9 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).
Desarrollo de encuestas en la zona centro.

Se optó por abordar a las personas que de preferencia estuvieran descansando en algún lugar, ya que existía más probabilidad de contestar, en ocasiones conocidos con las mismas condiciones se acercaban para proporcionar datos, esto porque pertenecen a alguna asociación o grupo que los reúnen para otorgar diversos apoyos y/o orientación para algún trámite. Coincidió que la mayoría de ellos pertenecen a un grupo que representa el Sr. Martín Román Álvarez que formó parte de la Dirección de Personas con discapacidad en Iguala Guerrero en el trienio 2015-2018 también usuario de silla de ruedas, mencionando que en conjunto buscan apoyos para mejorar su bienestar Fotografía No. 10.



Fotografía No. 10 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).
Desarrollo de encuestas a personas con discapacidad y adultos mayores.

Los usuarios mostraron un alto interés al conocer sobre el trabajo que se presenta, existiendo alta participación, mencionan que han tenido acercamiento a las autoridades locales para que les brinden un mejor entorno manifestándose en marchas y medios informativos, pero no han obtenido respuesta favorable, por lo que han sugerido una intervención de manera inmediata en la zona centro, lugar donde convergen la mayoría de sus actividades.

También se consideró la opción de visitar las viviendas de algunos usuarios (Fotografía No. 11), por medio de personas que anteriormente se les aplicó, se dio un efecto de “cadena” argumentando que les gustaría que hubiese un cambio considerando sus necesidades, ya que ninguna administración ha realizado algún trabajo parecido.



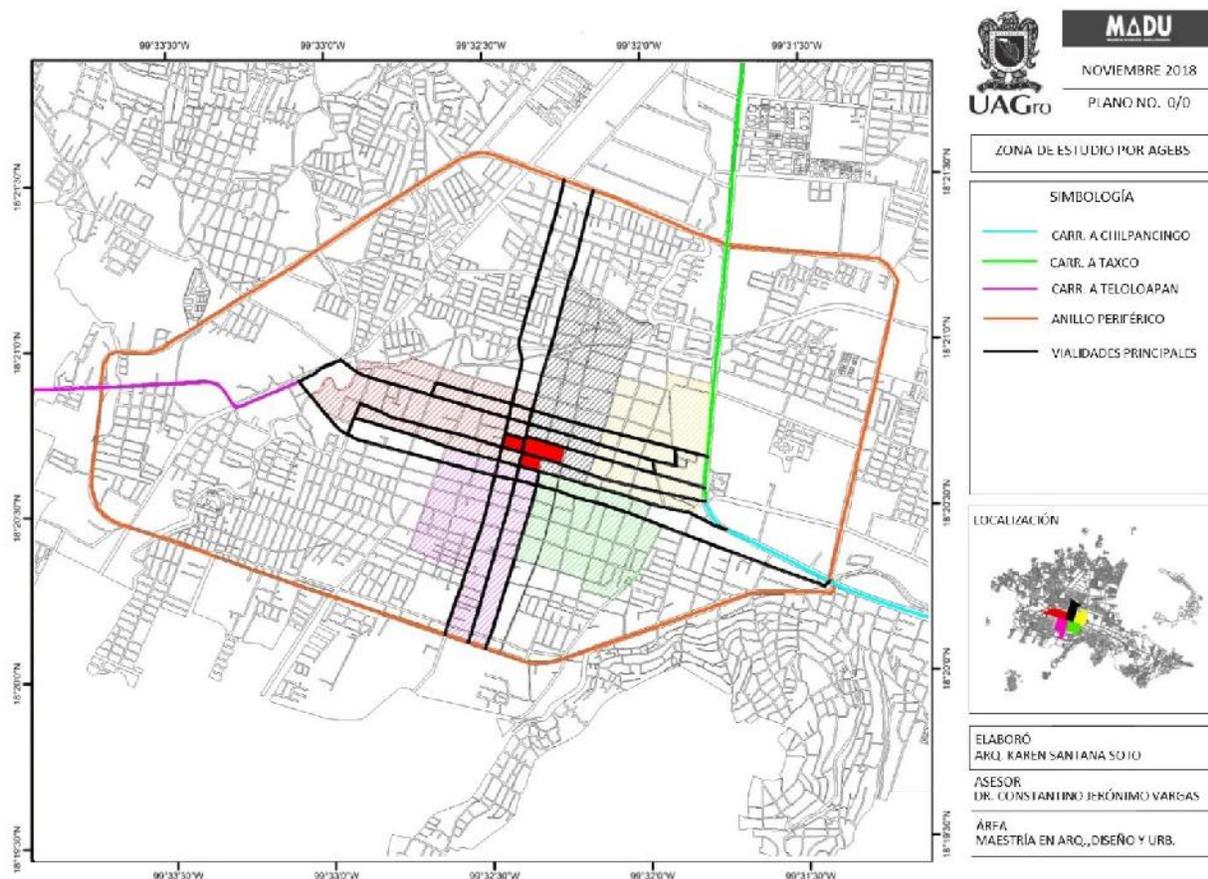
Fotografía No. 11 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).
Desarrollo de encuestas a personas con discapacidad y adultos mayores.



4.3. Diagnóstico del espacio público y sistema de transporte

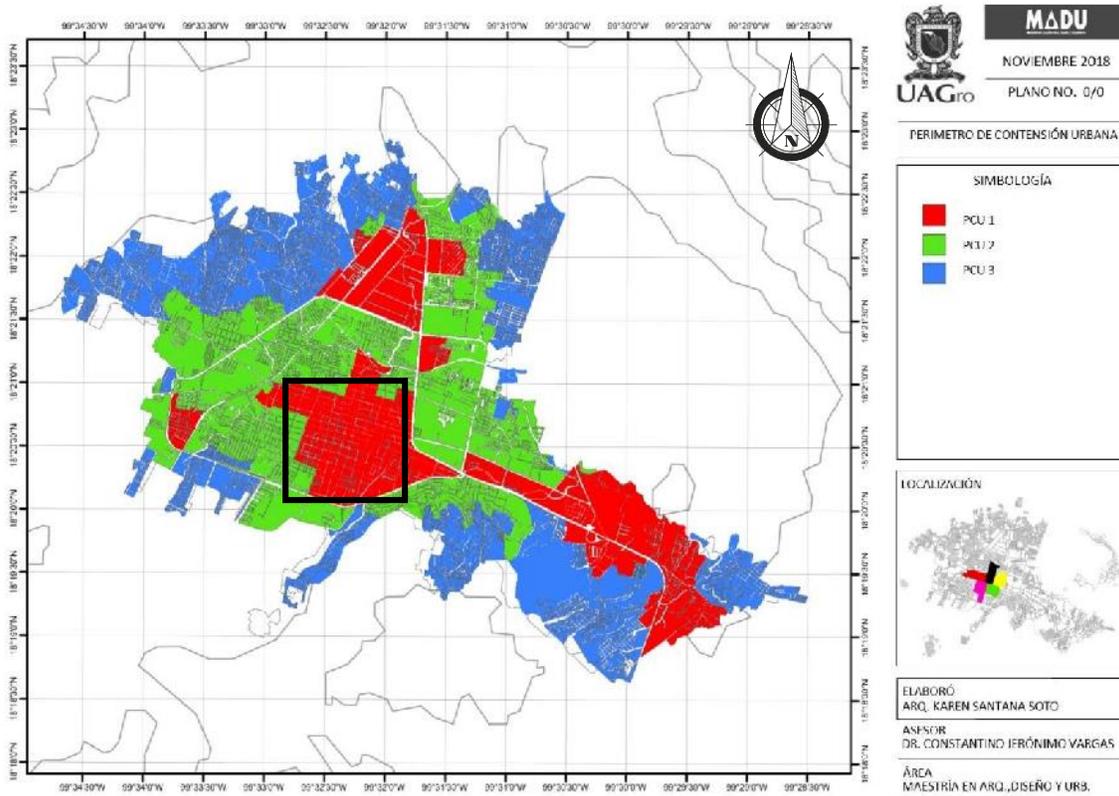
Cerca al área de estudio se encuentra ubicado el anillo periférico que se utiliza como vía alterna para conectar con otras colonias y carreteras federales a Teloloapan, Taxco y Acapulco en el centro del anillo se encuentran los asentamientos más antiguos, siendo el área de mayor concentración de actividades, encontrándose la plaza principal conocida como plaza de armas dividida en cuatro zonas, 1) se ubica el H. ayuntamiento municipal, 2) Iglesia Principal San Francisco de Asís, 3) El quiosco y monumento a Benito Juárez y 4) El monumento a la Bandera.

La rodean las vialidades principales Av. Juan Aldama, Av. Bandera Nacional, Calle Vicente Guerrero de oriente a poniente; Av. Álvaro Obregón, Calle Hermenegildo Galeana e Ignacio Manuel Altamirano de Norte a Sur (Mapa No. 9).



Mapa No. 9.- Vialidades Principales.

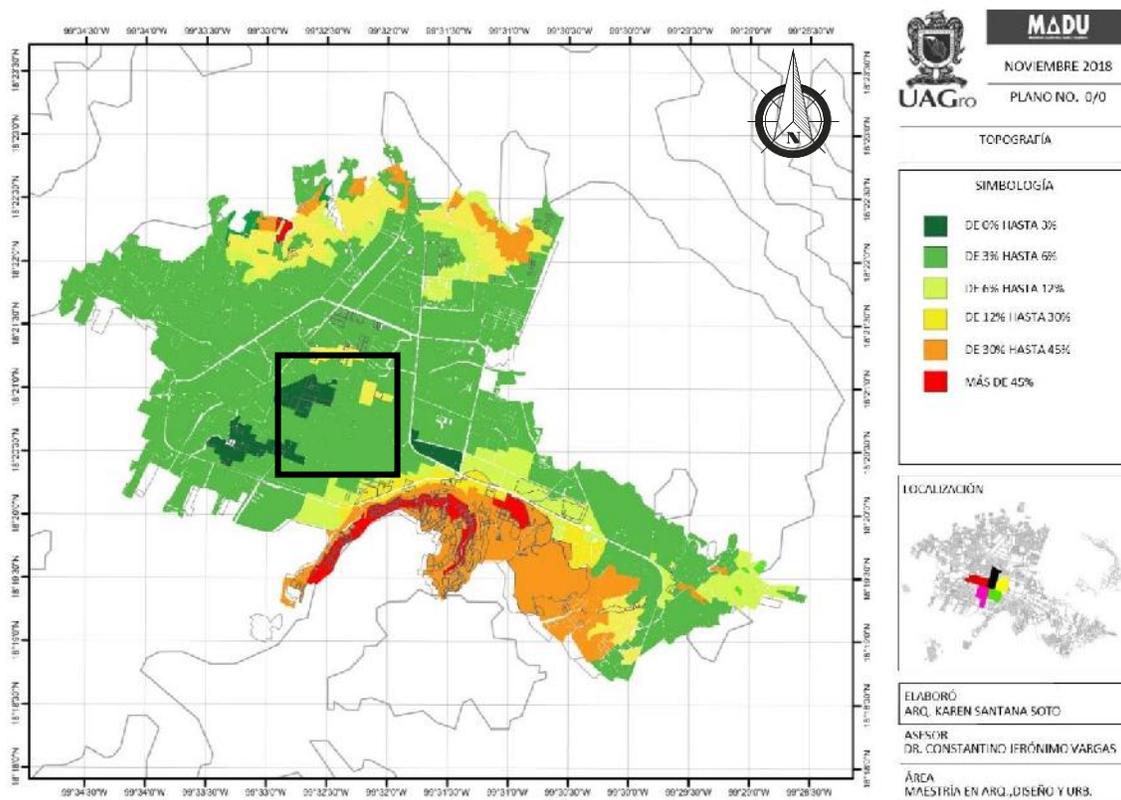
Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.



Mapa No. 10.- Mapa de perímetro de Contención Urbana de Igualada de la Independencia Guerrero.

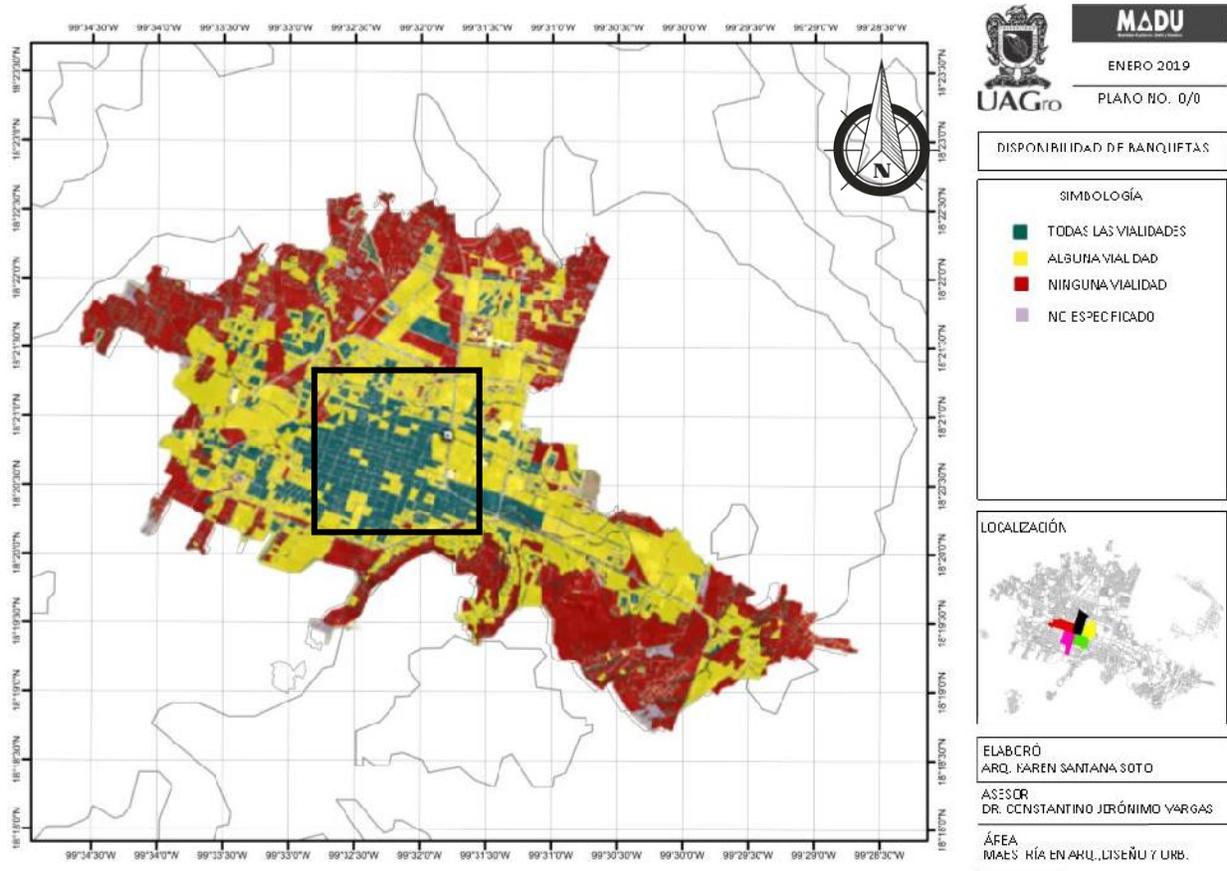
Fuente: Elaboración propia con datos de CONAVI, 2018.

De Acuerdo al Mapa No. 10 el área de estudio se encuentra dentro de los parámetros de contención urbana (PCU) en el PCU1: cuya zona urbana es consolidada con acceso a equipamiento, servicios urbanos, y empleo, comprendiendo una densidad poblacional alta PCU2, zona en proceso de consolidación con infraestructura y servicios urbanos, que de acuerdo a datos de CONAVI 2018, se pueden encontrar niveles de cobertura de servicios hasta un 75%, con lo anterior mencionado se demuestra que en la zona tiene densidad alta con servicios básicos establecidos, sin embargo, para ser una de las zonas consolidadas, presentan problemas de movilidad y desplazamiento.



Mapa No. 11.- Mapa topográfico de Iguala de la Independencia Guerrero.
 Fuente: Elaboración propia con datos del Inventario Nacional de Vivienda 2016.

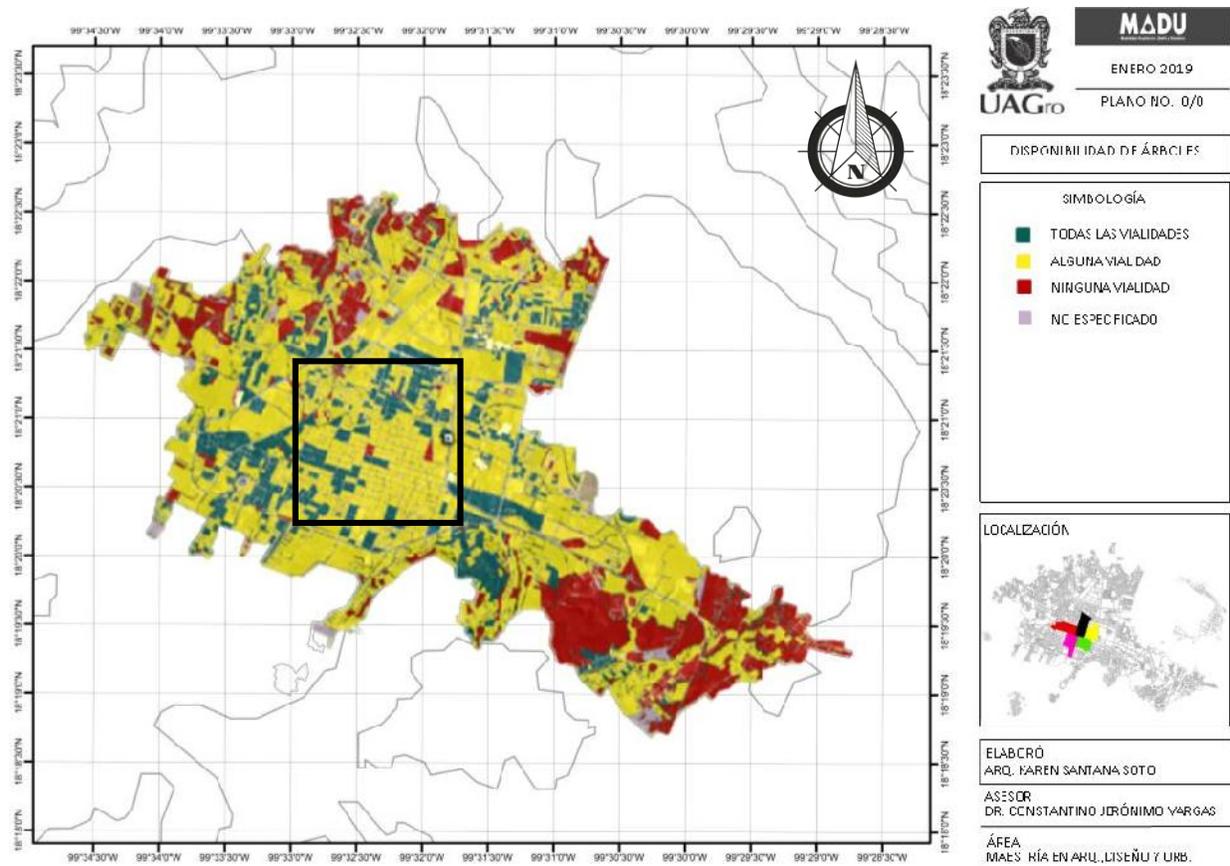
La ciudad cuenta con pendientes de entre 0% hasta 45% de acuerdo a datos del Inventario Nacional de Vivienda 2016 (Mapa No. 11), siendo una característica favorable para el desarrollo de estrategias para el espacio público, por ser un emplazamiento amigable se facilita el desplazamiento del peatón, sin embargo, existe un lado opuesto que por ser semi plano existen zonas que padecen de inundaciones en épocas de lluvia, sobre todo cercano a los canales de agua existentes, por lo que se debe pensar en el desarrollo de propuestas considerando el problema mencionado.



Mapa No. 12.- Disponibilidad de banquetas en Iguala de la Independencia Guerrero.
 Fuente: SCINCE WEB INEGI,2012.

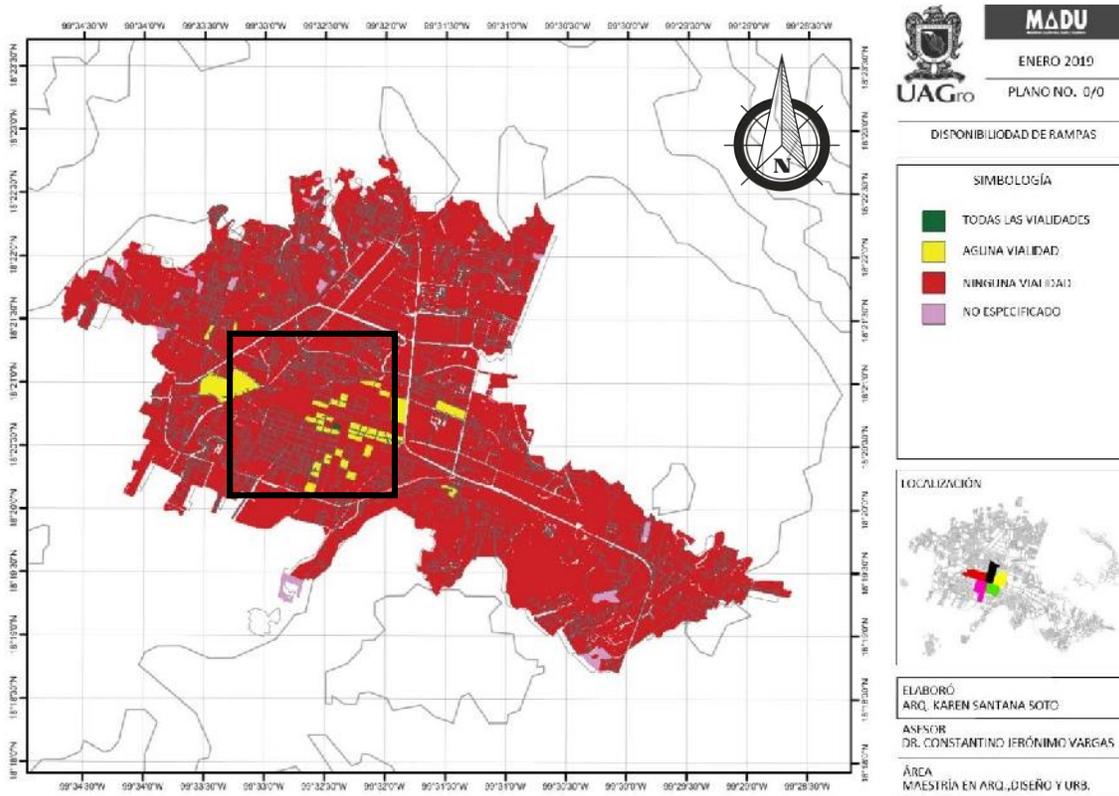
Se realiza una aproximación a la disponibilidad de banquetas (Mapa No. 12) que hay en la ciudad, donde INEGI captura la provisión del servicio a través de cinco categorizaciones “todas las vialidades” (color verde) correspondiente a las manzanas con una cobertura amplia en las vialidades, “alguna vialidad” donde la cobertura es parcial, “ninguna vialidad” que son manzanas donde no se cuenta con banquetas, “no especificado” donde la cobertura se desconoce por ser asentamientos nuevos y por último “conjunto habitacional”

La banqueta se describe como recubrimiento colocado a la orilla de la vialidad, generalmente de concreto, mosaico o adoquín, comúnmente suele estar elevada del nivel de calle para otorgar protección al peatón.



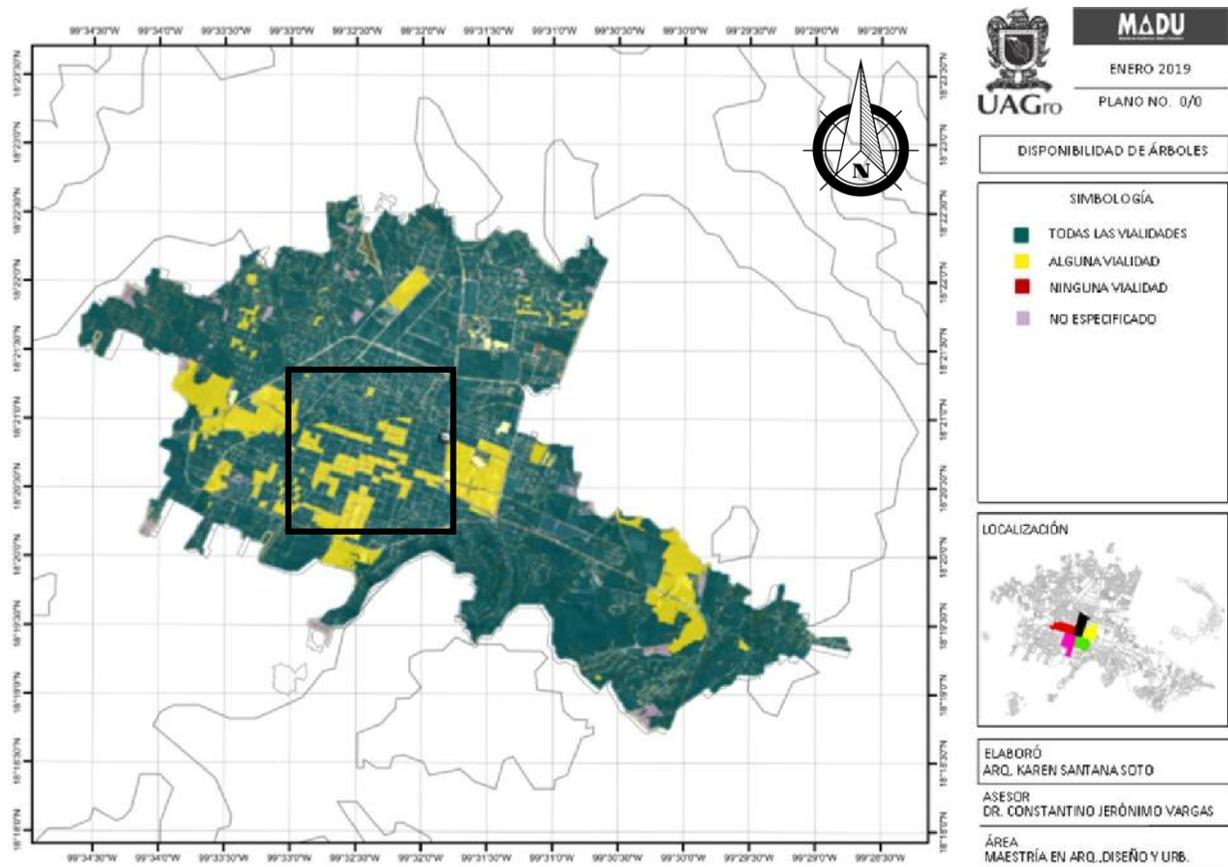
Mapa No. 13.- Disponibilidad de árboles en Iguala de la Independencia Guerrero.
 Fuente: SCINCE WEB INEGI,2012.

Es importante considerar el arbolado con el que cuenta el entorno urbano (Mapa N. 13), lo anterior porque pueden causar algún accidente a las personas con discapacidad con la obstrucción de las raíces y levantar el pavimento, lo que entorpece el camino al peatón. De igual manera se piensa en el lado ambiental y de confort de clima para los peatones, ya que la ciudad ha presentado temperaturas altas por su ubicación geográfica, y las zonas con árboles ayuda a mitigar el calor para quienes transitan el espacio y es utilizada como zona de estar.



Mapa No. 14.- Disponibilidad de rampas en Iguala de la Independencia Guerrero.
 Fuente: SCINCE WEB INEGI,2012.

En el Mapa No. 14 se muestra la disponibilidad de rampas para acceder de la vialidad a la banqueta, funcionando como conector y como se observa en base a las categorizaciones, el mayor número de manzanas no cuenta con dicha disposición. Para ser una ciudad con altos índices de personas con discapacidad y adultos mayores, la rampa es la puerta hacia una integración al espacio público, el problema prevalece porque, aun existiendo programas para su implementación al ejecutarlas no se rigen bajo la normativa aplicable, no se desarrollan los criterios técnicos establecidos en normas y/o manuales oficiales, agravando mayormente el problema, convirtiéndose en un obstáculo y exponiendo al usuario a sufrir algún incidente.



Mapa No. 15.- Puesto ambulante rampas en Iguala de la Independencia Guerrero.

Fuente: SCINCE WEB INEGI,2012.

El comercio ambulante está definido por toda actividad comercial realizada de manera cotidiana en la vía o lugares públicos por personas que transportan sus mercancías sobre su cuerpo o algún medio de transporte, deteniéndose en algún lugar solamente por el tiempo indispensable para la realización de una sola transacción. El Mapa No. 15 muestra las zonas que cuentan con dicho comercio, concentrándose la actividad dentro del anillo periférico principalmente en la zona centro, mercado municipal y zona deportiva, con comercio fijo, semi fijo y ambulante, el cual abarca en algunos casos el área de banquetas (zona peatonal) y otros hasta la vialidad, existiendo inconformidad por los usuarios que se ven obligados a utilizar el arroyo vehicular para su desplazamiento.



4.4. Grupos de interés

En el capítulo 2 se habla sobre el rol que desempeña cada uno de los actores involucrados como análisis crítico de lo que debería ser ,por lo tanto, en este apartado se recapitula la opinión de los servidores públicos y grupos que estarían involucrados en el desarrollo de la estrategia para la accesibilidad universal en el espacio público, adecuado para la población con discapacidad y adultos mayores por medio de entrevistas a fin de conocer la perspectiva del problema desde miradas diferentes.

En el proceso de delimitación del área de estudio y ejecución de encuestas, se desarrollaron entrevistas a los actores que de alguna manera participan en la ejecución y disposición de políticas, como en el desarrollo de proyectos y gestión para presupuesto de los mismos, así como de grupos y/o asociaciones que tienen interés en participar, con el objetivo de conocer en qué se ha trabajado, qué está por hacer y que viabilidad existe de una posible implementación de mejorar la accesibilidad en el espacio público.

Por lo anterior, se entrevistó a las siguientes personas representantes de cada institución descrita:

- Director de Planeación del DIF Guerrero, Lic. Rogelio Zuna.
- Directora de Bienestar del Estado de Guerrero, Lic. Leticia Winter Pérez.
- Directora del DIF Municipal de Iguala, Guerrero, Mtra. Aurora Díaz Juárez
- Presidente del Colegio de Arquitecto, Delegación Iguala, Guerrero, Arq. Fernando Huicochea Martínez
- Grupo de Personas con discapacidad y Adultos mayores en Iguala Guerrero, Representante Sr. Martín Román Avilés
- Secretario de Desarrollo Urbano y Obras Públicas en Iguala, Guerrero, Arq. Samuel Porras Adán

El Director de Planeación del DIF Guerrero, Lic. Rogelio Zuna ha mencionado que en el Estado de Guerrero se han ejecutado acciones y programas para atender a personas con discapacidad como la adaptación de nueve parques inclusivos en Chilpancingo, Acapulco, Iguala, Taxco, Huitzucó, Quechultenango y Tlapa de Comonfort dado a conocer en la página oficial de Ixtapa Zihuatanejo, construcción de CRIG´s contemplando la accesibilidad dentro de ellos, un cric teletón en la Ciudad de Acapulco, así como la adaptación de rampas en algunas ciudades

importantes en el estado.



Fotografía No. 12 (Fotografía de Karen Santana).
(Chilpancingo, Guerrero, 2019) Entrevista a la Directora de Bienestar del Estado de Guerrero.

La Directora de Bienestar del Estado de Guerrero (Fotografía No. 12) comentó que se ha trabajado con el desarrollo de playas incluyentes en el Estado de Guerrero como la localizada en bahías de Papanoa, en Técpan de Galeana de la Región Costa Grande con una inversión aproximada de 12mdp para accesos y mobiliario, contando con equipo braille y andaderas para playas. realizando diversas adaptaciones para el acceso a personas con discapacidad y de acuerdo a datos del periódico el universal de fecha 02 de octubre del 2018 el señalamiento cuenta con quipo braille, estacionamiento exclusivo, baños, sistemas y boyas marinas, rampas de acceso y equipo anfibio (Fotografía No. 13).



Fotografía No. 13 (Playa Incluyente en Bahías de Papanoa, Técpan de Galeana, Guerrero. Fuente: Tomada de Twitter@Gob_Guerrero.

Por otro lado, la Directora del DIF Municipal de Iguala menciona que cuentan con 17 clubes de la tercera edad que

funcionan en los municipios de Iguala, dos en Iguala, uno en lomas de zapatero y parque DIF, enfocadas las acciones solo a la recreación, referente a las personas con discapacidad se tiene

firmado un convenio con el asilo “San Gerardo” solo enfocado a la atención de las personas las 24 horas del día, sin embargo el tema del entorno construido lo ha realizado el H. ayuntamiento por medio de Obras Públicas, haciendo mención que la presidenta del DIF tiene como proyecto la colocación de juegos en el parque de recreación del DIF para niños con discapacidad.

El colegio de Arquitectos delegación Iguala, han presentado un proyecto de mejoramiento de imagen urbana en Iguala guerrero, el cual ha sido desarrollado por integrantes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México donde se abordó el tema de accesibilidad universal y con los resultados obtenidos de la investigación obtenida en este documento se busca reforzar la propuesta.

En el diagrama No. 8 se representan los grupos de interés que se tomaron en cuenta como parte del desarrollo de la investigación,

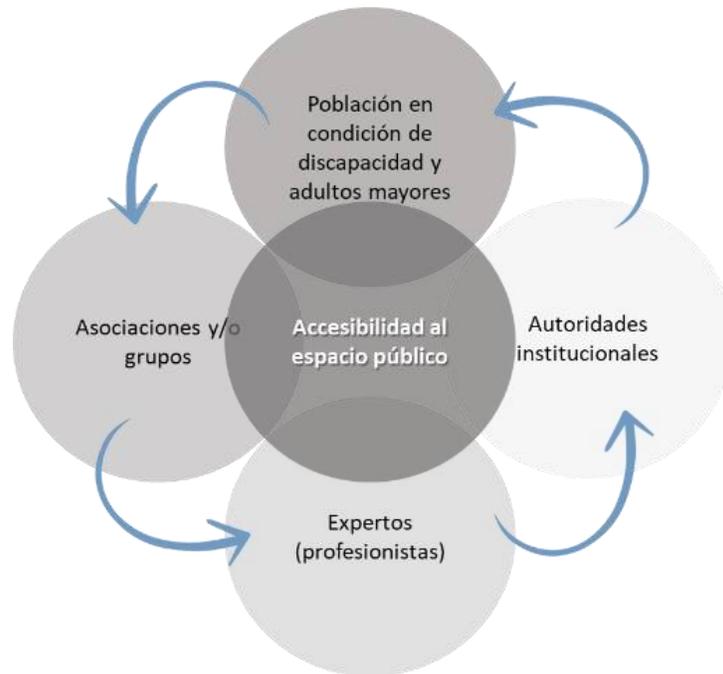


Diagrama No. 8.-Participación de los actores en la mesa de la discapacidad y adultos mayores. Elaboración propia en base datos del Portal Oficial del Ayuntamiento de Terrassa.

Capítulo 5

Estrategias como propuesta para la accesibilidad universal

“Un espacio público debe ser la sala de estar de una ciudad”

Arquitecto Jan Gehl

Capítulo 5. Análisis, resultados y estrategias como propuesta para la Accesibilidad universal

Desarrollar acciones a favor del mejoramiento del espacio público como instancia gubernamental o ciudadano toma un papel importante en el desarrollo de la ciudad, mediante el análisis de las características del espacio público se busca proporcionar estrategias a corto, mediano y largo plazo involucrando a los diversos actores arrojando resultados a futuro, basado en una demanda social, lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y en documentos emitidos por ONU- Hábitat de manera local, atendiendo dicha necesidad se realizan propuestas en el componente físico, transporte colectivo, social e institucional.



5.1. Mapeo y resultados

Obteniendo la recopilación de encuestas se continúa con la exploración, clasificación y análisis de datos que por medio de gráficas se muestran más adelante, el objetivo ha sido determinar por medio de ellas los puntos de mayor concurrencia de las personas con discapacidad y adultos mayores.

I. Datos Generales

Población	Personas con discapacidad	Adultos Mayores
Edad Promedio	71 Años	76 Años

Del número de encuestas que se realizaron un 32% son personas con discapacidad con una edad promedio de 71 años y el 68% de adultos mayores con una edad promedio de 76 años, el estado laboral se define por trabajador activo quienes en su mayoría se dedican a la actividad terciaria y otros al comercio, inactivos aquellos que son jubilados y reciben pensión ó de algún programa gubernamental, la opción de “no aplica” se ha considerado debido que hubo población menor de edad que dependen de un adulto. Fue necesario saber si los usuarios dependen de alguien para realizar sus actividades, con un 68% la respuesta fue un “sí” en su mayoría por la familia en tanto discapacidad y adulto mayor, contrario a dicha respuesta existe población que aún con las dificultades físicas realizan sus actividades sin ayuda alguna (Ver Gráfica No. 10).

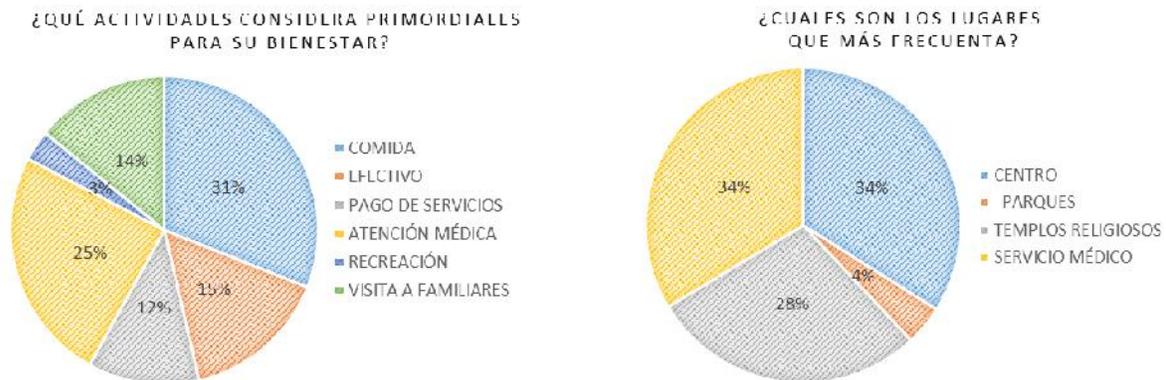


Gráficas No. 10.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre “Datos generales”.

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

II. Desplazamiento

Dentro de las actividades primordiales se encuentra la adquisición de alimentos con el 31% seguido de atención médica con un 25% y con el 15% la obtención de efectivo, siendo las actividades con mayor porcentaje. En base a las actividades se cuestiona sobre los lugares que más frecuentan para realizar sus actividades antes mencionadas, donde se observa que, con un 34% el servicio médico particular y público que empata con la zona centro donde se concentra la mayor parte de la actividad de la ciudad, seguido de los templos religiosos con el 28% y por último los parques con un 4%, es importante mencionar que las personas que frecuentan dicho equipamiento en su mayoría son niños y/o adolescentes que presentan discapacidad (Ver Gráfica No. 11).



Gráficas No. 11.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre actividades primordiales y lugares frecuentes.

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

Es importante saber que les gustaría a los usuarios cambiar de dichos lugares para mejorar su desplazamiento encontrando que las rampas con un 39% seguido de banquetas con el 37% y el mobiliario con el 12%, siendo los porcentajes más altos como se puede observar en la gráfica número 10. Posteriormente se califican las condiciones físicas de la calle y banquetas actuales donde encontramos que el 50% determina que son malas, el 38% buenas (argumentan que la administración actual se ha preocupado por realizar los trabajos de bacheo en las vialidades afectadas por lo menos en calles y avenidas principales de la zona centro), el 9% pésima y el 3% excelente (Ver Gráfica No. 12).



Gráficas No. 12.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre los elementos que desean cambiar y la calificación de su condición
Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

III. Accesibilidad en la calle

Los usuarios mencionaron que los mayores problemas que presentan al desplazarse son las dimensiones de algunas banquetas las cuales son reducidas con el 20% y no permiten el desplazamiento de las personas, por lo que optan por utilizar la vialidad, seguido de banquetas obstruidas con el 17% apartado en el que comentan principalmente el comercio ambulante e invasión del espacio por los estacionamientos para vehículos y motocicletas, rampas elevadas con el 16% sintiendo dificultad al utilizarlas relatando que en ocasiones han tenido accidentes como caídas con silla de ruedas y/o torceduras de pie por que las rampas no se encuentran a nivel de la calle (tienen pequeños peraltes), seguido de barreras físicas con el 15% las cuales son, teléfonos públicos, registros eléctricos, postes de luz, con el 12% las banquetas en mal estado, es decir, algunos bloques de concreto levantados ya sea por raíces del arbolado o reparaciones etc.

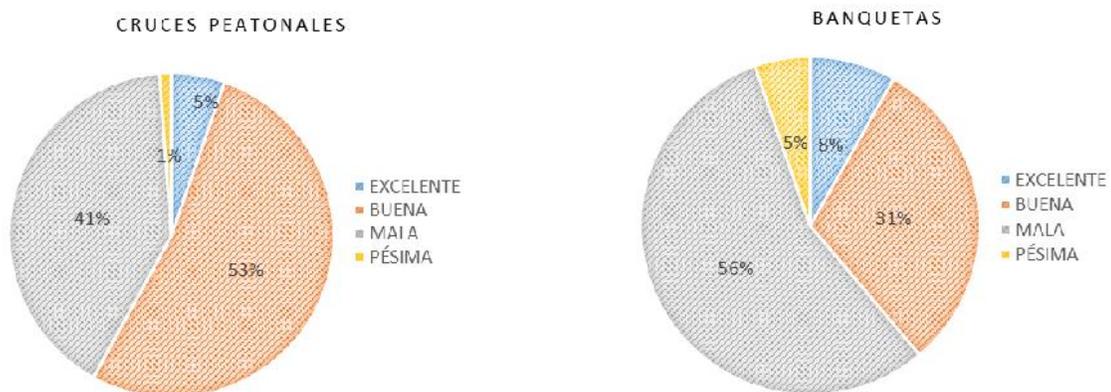
Se encuentran escalones altos y falta de rampas en algunas zonas con el 7% aún existiendo espacio suficiente para su diseño correcto, así como rampas sin continuar en los cruces peatonales con el 6%, lo cual dificulta una continuación al caminar. Califican como buena la señalización de la ciudad, ya que existe señalamiento vertical para rampas, zonas de estacionamiento, paradas de transporte público (Ver Gráfica No. 13).



Gráficas No. 13.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre los problemas que presentan al desplazarse y funcionamiento de señalización.

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

El 53% de los usuarios calificaron como buena las condiciones de funcionamiento basado en que las autoridades actuales han brindado mantenimiento a las demarcaciones en las vialidades para paso peatonal, cumpliendo con las medidas establecidas en norma oficial mexicana nom-034-sct2-2003, señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas y el 41% como mala relacionándolo con lo angosto que se encuentran las rampas ante las dimensiones de las líneas de paso peatonal, el 5% como excelente y con el 1% como pésima, esto relacionado más con la falta de respeto de la señalización por parte de los conductores (Ver Gráfica No. 14).



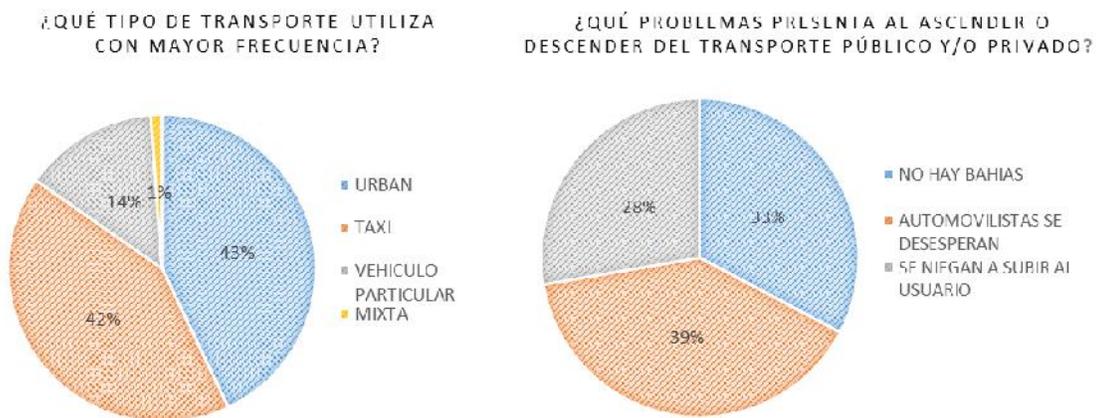
Gráficas No. 14.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre cruces peatonales y señalización

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

IV. Transporte Público

El sistema de transporte público es esencial en los núcleos de población, para determinados sectores es el único medio de transporte financieramente accesible para sus desplazamientos cotidianos, en tanto el 43% de usuarios dicen utilizar con mayor frecuencia el transporte público, específicamente urban (combis) el 42% el taxi mencionando que al contar con silla de ruedas, muletas y/o andadera se facilita la utilización de un vehículo de manera personal por dos motivos: el primero por el espacio libre con el que se dispone para colocar sus aparatos de apoyo y el segundo no se rehúsan a proporcionar el servicio; seguido con el 14% se desplazan en vehículo particular debido a las comodidades que en obtienen por su condición física.

El 39% de usuarios comentaron que al utilizar el transporte público el mayor problema que se les presenta es que al estacionarse para ascender o descender los demás conductores muestran conducta de desesperación provocando contaminación auditiva con el sonido del claxon y/o algunos reclamos. El 33% argumentaron que presentan problemas al estacionarse, no cuenta con zonas preferenciales ni bahías para realizar dicha acción, provocando lo anterior, la desesperación de otros usuarios por continuar su viaje. Con el 28% especialmente las personas con alguna discapacidad mostraron inconformidad al argumentar que hay conductores del transporte público que se niegan a subir a los usuarios, argumentando que sienten el rechazo por portar una silla de ruedas, muletas y/ andadera y el conductor se siente obligado a apoyarle para poder subir y/o bajar y acomodar su instrumento de apoyo (Ver Gráfica No. 15).



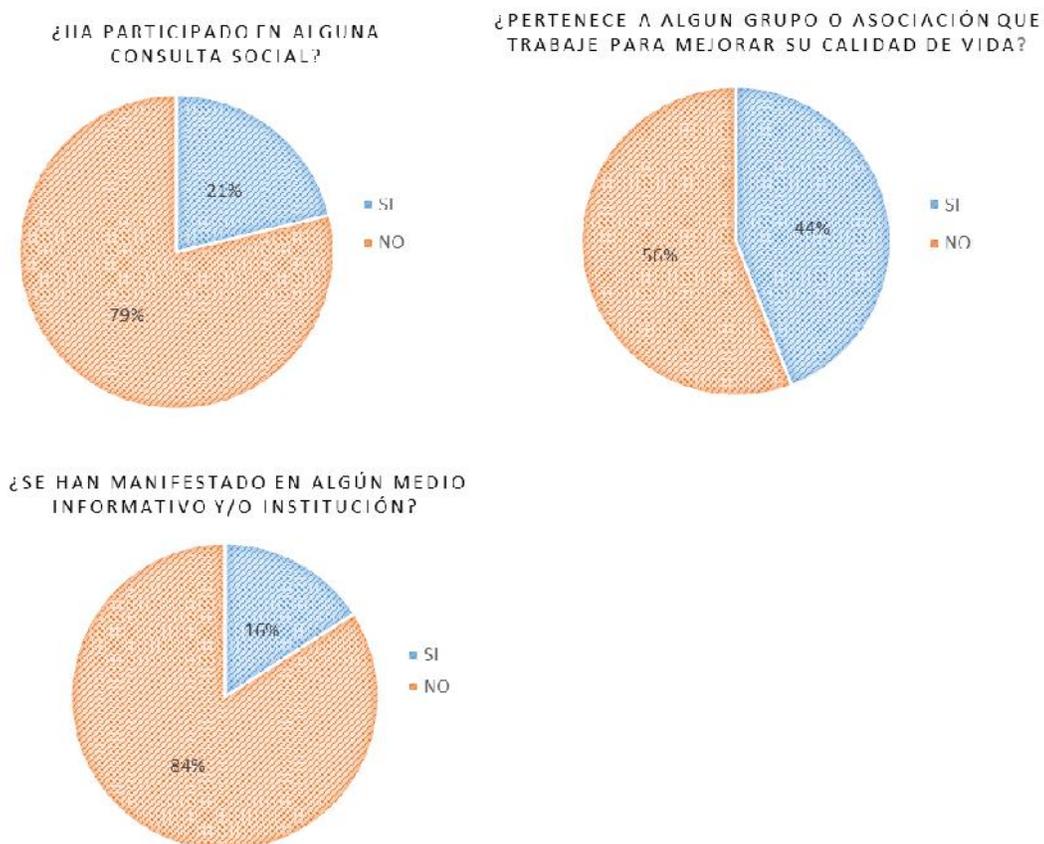
Gráficas No. 15.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre el servicio de los medios de transporte.

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

V. Participación Ciudadana

Se realizó un apartado sobre participación ciudadana para saber si las personas han participado en alguna de ellas, como se ha mencionado, el desarrollo de proyectos para la ciudad toma un papel importante cuando se toman en cuenta los procesos participativos ya que se basan en una demanda real, una necesidad de una población que existe.

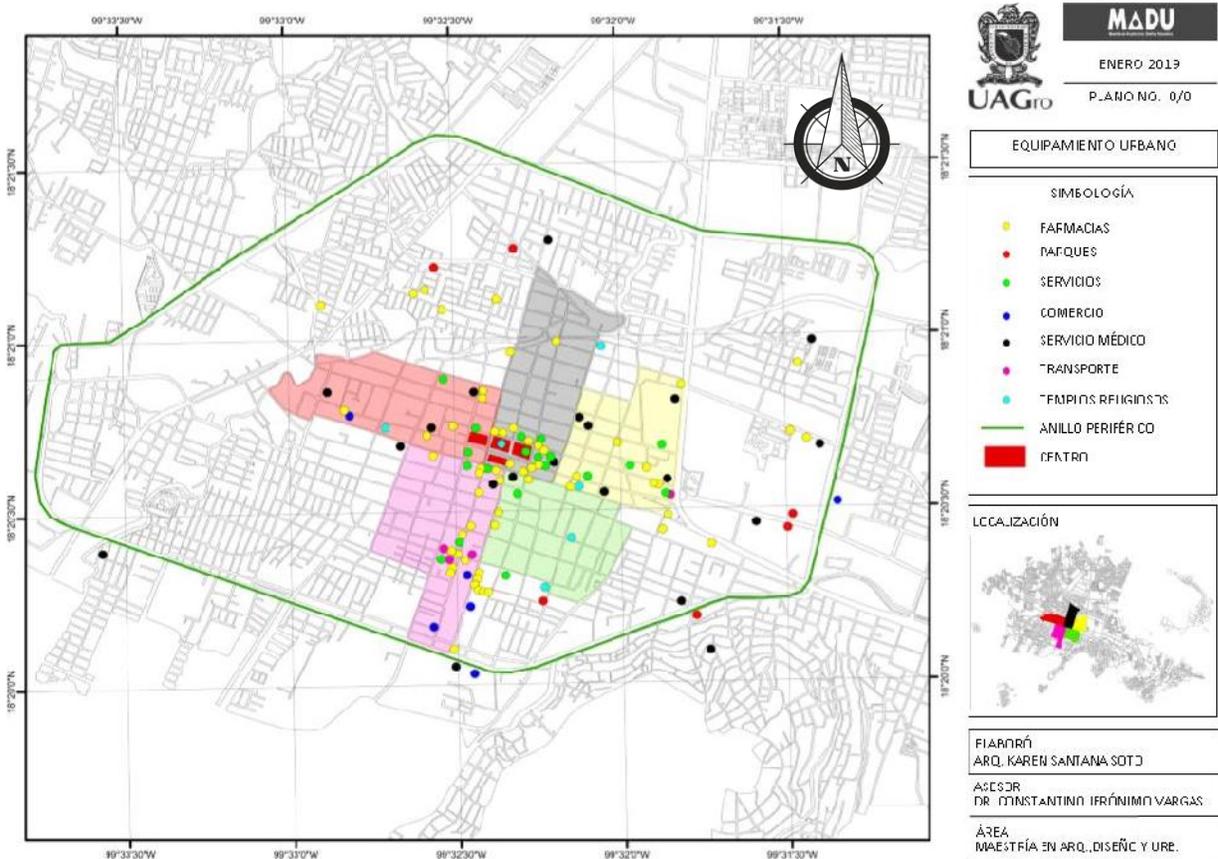
El 79% comentó que no ha participado en ninguna consulta social, desconociendo en qué consiste y cuál es su finalidad; el 21% sí ha participado por medio del comité de colonias, por otro lado, argumentaron algunas personas que forman parte de algún grupo que les ayuda a mejorar sus condiciones de vida con un 44%, algunas son asociaciones registradas y en otros casos solo grupos de personas que intentan levantar su voz y dar a conocer sus necesidades acercándose a las autoridades competentes por diferentes medios (marchas, periódicos) (Ver Gráfica No. 16).



Gráficas No. 16.- Resultados Porcentuales de encuesta sobre participación ciudadana.

Elaboración propia, en base a trabajo de campo.

Obteniendo los resultados de encuestas y basado en las actividades que se desempeñan con mayor frecuencia se realiza un mapa en los AGEBS seleccionados (Mapa No. 16) donde se muestra la ubicación del equipamiento urbano que los usuarios visitan usualmente para cubrir las necesidades anteriormente mencionadas.



Mapa No. 16.- Equipamiento Urbano
Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda 2010 por el INEGI.

Puede observarse que la mayor concentración de actividades se encuentra en la zona centro y mercado municipal, siendo un factor a considerar para la realización de encuestas y conocer puntualmente la problemática en base a los espacios que frecuentan, a continuación, se muestra evidencia fotográfica de la accesibilidad de cada uno de los rubros presentados en el mapa (Ver Fichas de la No.5 a la No. 10).

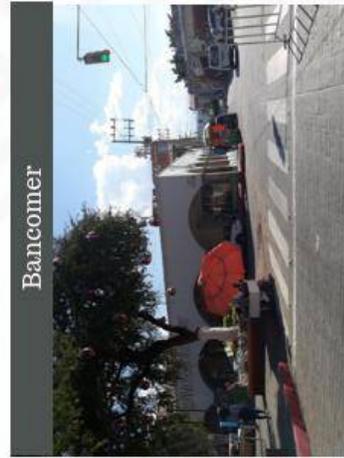
FOTOGRAFÍAS ACCESOS A BANCOS/ATM



Banamex

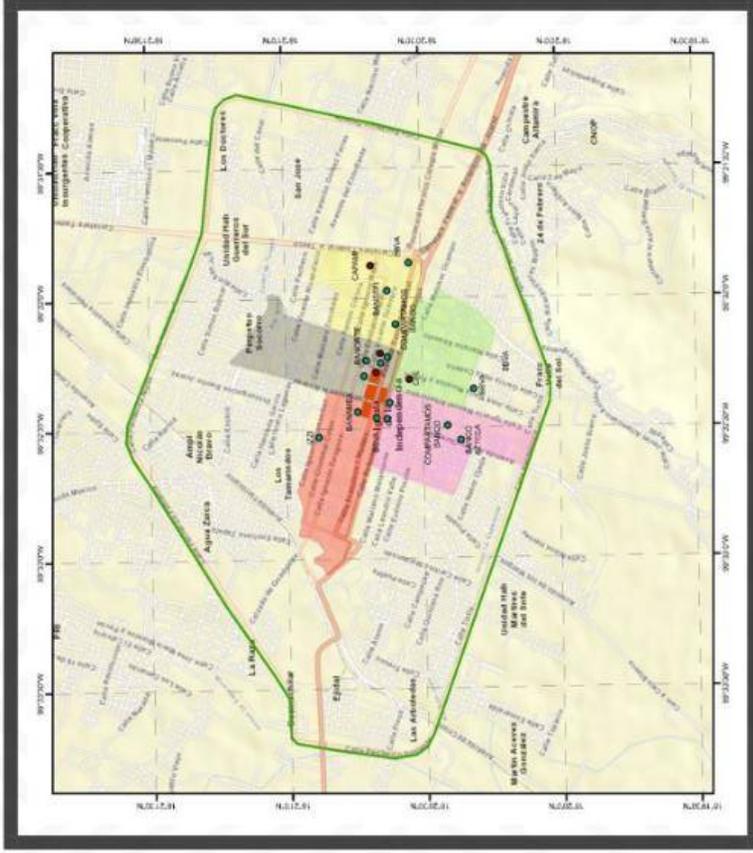


HSBC



Bancomer

CRUQUIS DE LOCALIZACIÓN



Santander



Scotiabank

Ficha No.1.- Ubicación y fotografías de accesos Bancos
Elaboración propia.

FOTOGRAFÍAS ACCESOS A COMERCIO

Mercado Municipal



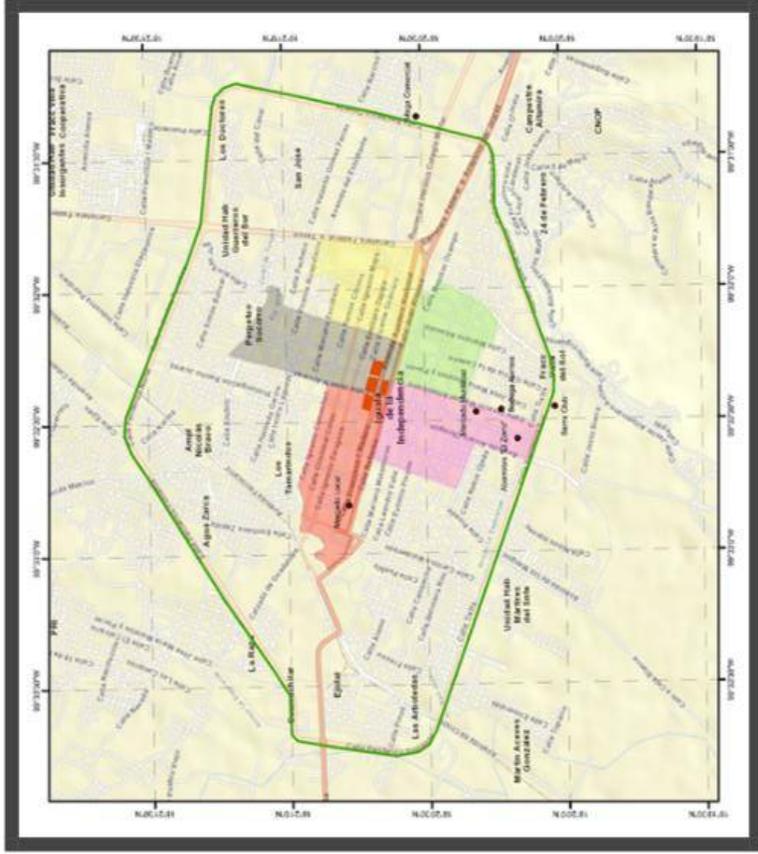
Bodega Aurrera



Sams



CRQUIS DE LOCALIZACIÓN



Mercado local



Tienda el zorro



Ficha No.2.- Ubicación y fotografías de accesos comercio
Elaboración propia.

FOTOGRAFÍAS PARQUES RECREATIVOS

San Gerardo



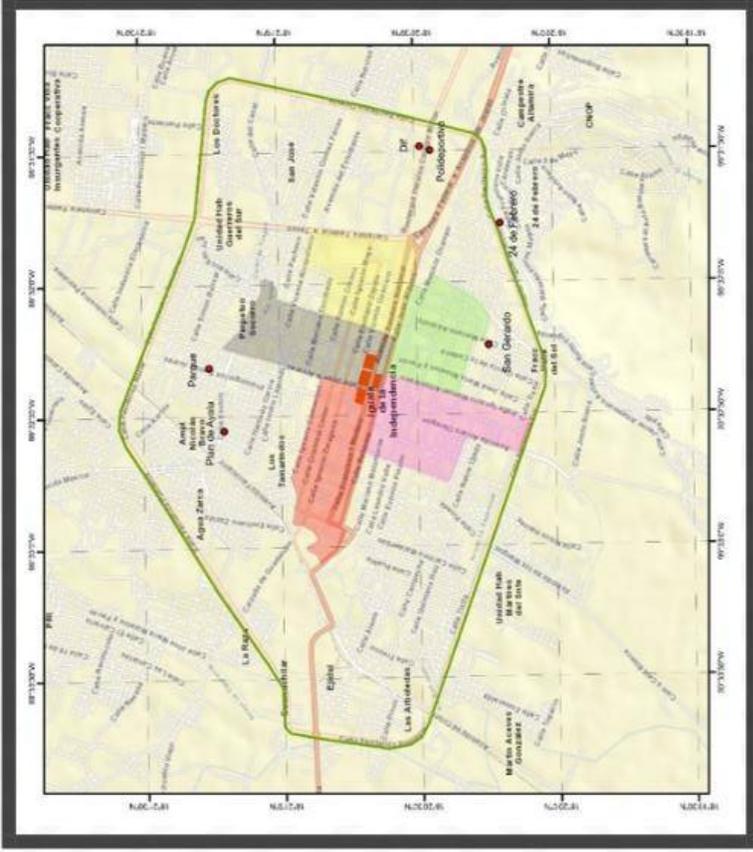
DIF



Polideportivo



CROQUIS DE LOCALIZACIÓN



Parque



Plan de Ayala

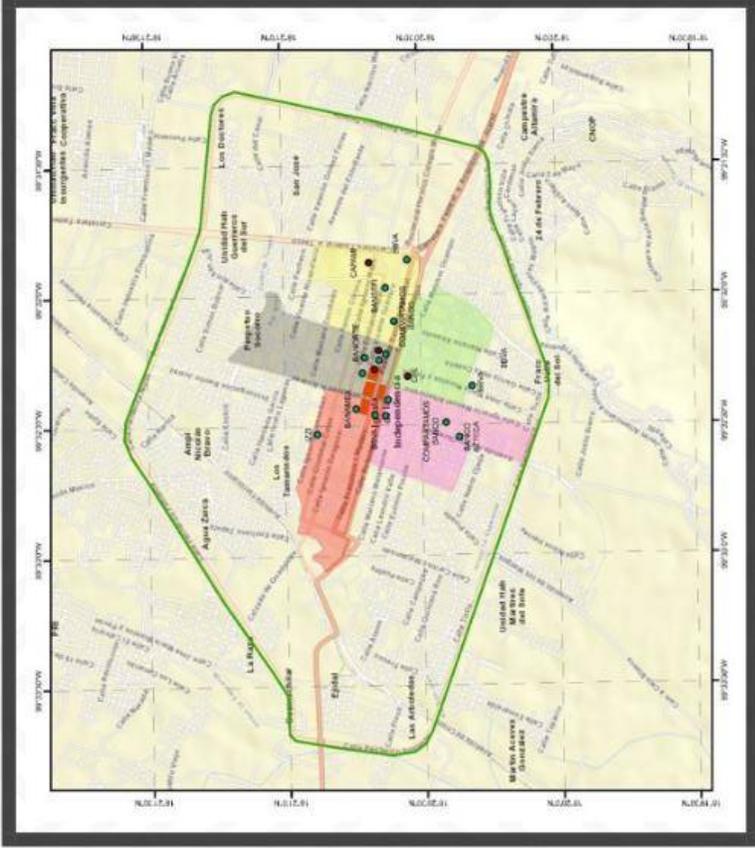


Ficha No.3.- Ubicación y fotografías de accesos a Parques y áreas recreativas
Elaboración propia.

FOTOGRAFÍAS ACCESOS A SERVICIOS DE TV/TEL/AGUA/LUZ



CROQUIS DE LOCALIZACIÓN



Ficha No.4.- Ubicación y fotografías de accesos a servicios de T.V. Teléfono, Luz y agua. Elaboración propia.

FOTOGRAFÍAS ACCESOS A SERVICIO MÉDICO PÚBLICO Y PRIVADO



SSA AGUSTÍN BATALLA

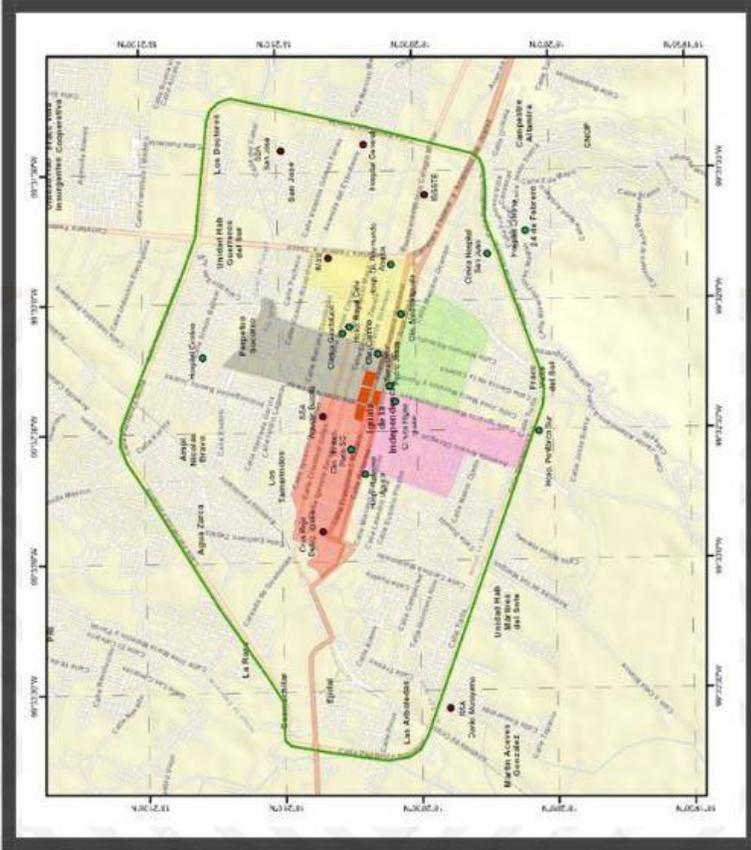


IMSS



Sams

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

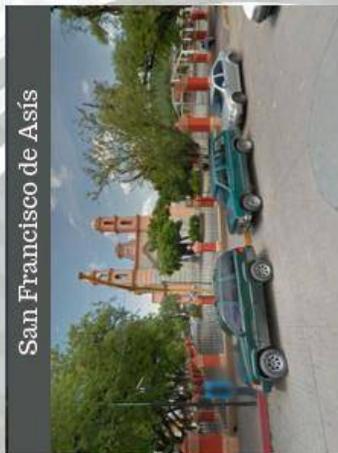


Mercado local



Tienda el zorro

Ficha No.5.- Ubicación y fotografías de accesos a servicio médico público y privado.
Elaboración propia.



San Francisco de Asís

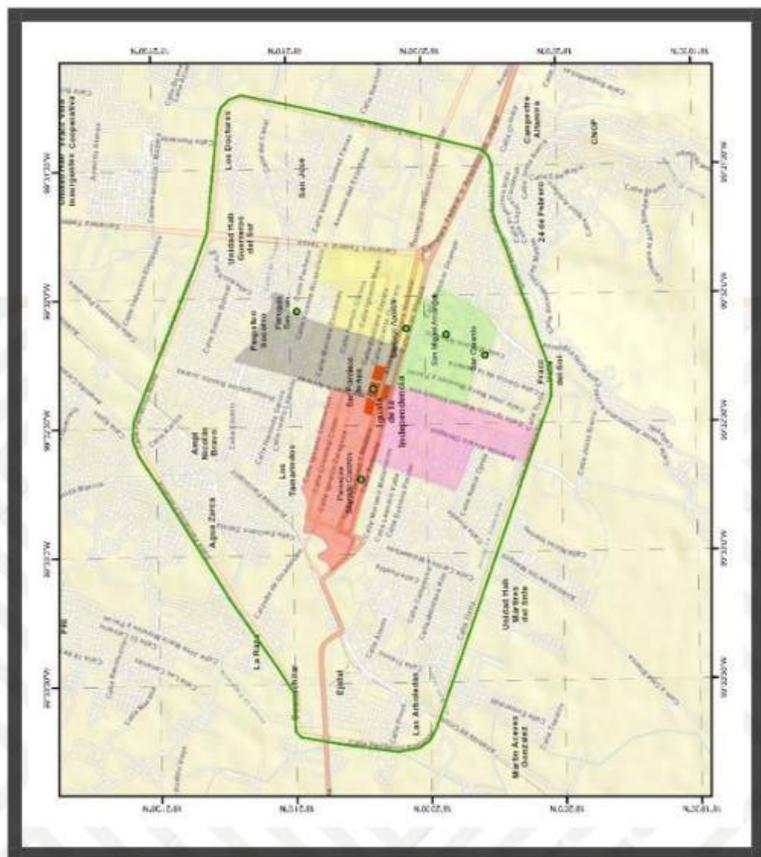


Señor Santiago

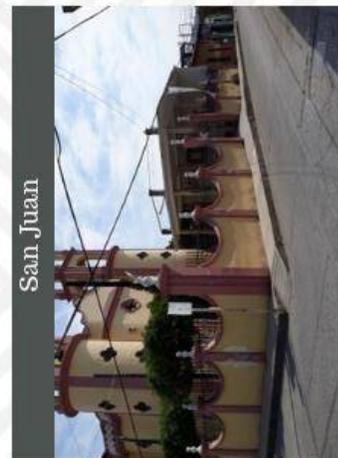


San Miguel Arcángel

FOTOGRAFÍAS ACCESOS A TEMPLOS RELIGIOSOS



CRUQUIS DE LOCALIZACIÓN



San Juan



San Gerardo

Ficha No. 6.- Ubicación y fotografías de accesos a templos religiosos. Elaboración propia.



5.2. Análisis de la accesibilidad en el espacio público

Se analizan los cruces y vialidades del cuadro del centro histórico de la ciudad (Mapa No. 17), que de acuerdo a las encuestas y observación realizada los usuarios demandan su mejoramiento, conociendo el entorno que en materia de accesibilidad universal cuenta, detectando las condiciones en las que se encuentra físicamente y funcional tanto del espacio con las personas como el de los medios de transporte.

Se ha diseñado un modelo de ficha para el análisis de la accesibilidad en el espacio público en base a una matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile, donde se describen los datos generales del cruce (número de AGEB, nombre de la colonia, nombre de la calle), contiene mapa de micro localización del AGEB al que corresponde, coordenadas y número de ficha.

La realización de fichas funciona como una herramienta que facilita el análisis de la información, en este caso, las características de la calle, incorporando registro fotográfico y levantamiento de la sección vial.

Contiene un croquis particular en el que se muestra gráficamente las dimensiones de banquetas, rampas y vialidades, zonas de paradas del transporte público, zona de estacionamiento, colores que mantienen las guarniciones, ubicación de semáforos, pasos peatonales y zona arbolada. Lo complementa una ficha en la que se describen las características de cada uno de los elementos antes mencionados, calificando en un semáforo de la accesibilidad si cumple, no cumple, cumple con reparos o no aplica, los criterios establecidos en normas como la norma oficial mexicana NOM-034-sct2-2011, señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, reglamento de tránsito del DF, reglamento de la ley de vialidad y transporte del estado de guerrero, manual de normas técnicas de accesibilidad de CDMX y criterios de proyectos de arquitectura para la accesibilidad de las personas con discapacidad del IMSS, insertando fotografías como referencia para la observación del diagnóstico.

CRUCES PEATONALES

SIMBOLOGÍA

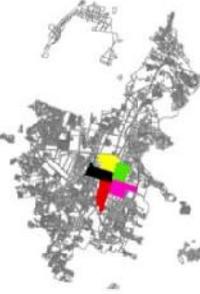


CRUCES



Sentido de vialidad

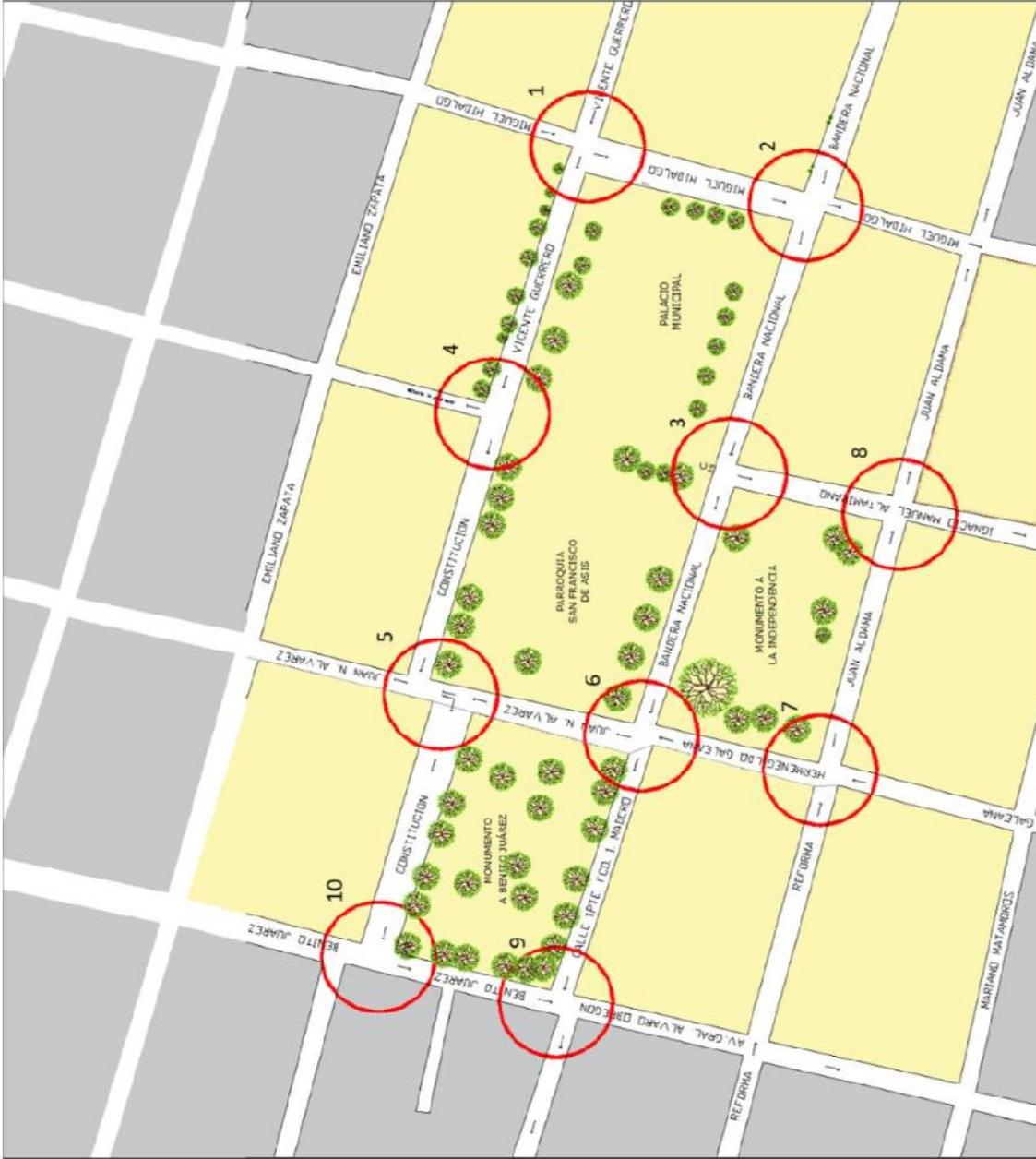
LOCALIZACIÓN



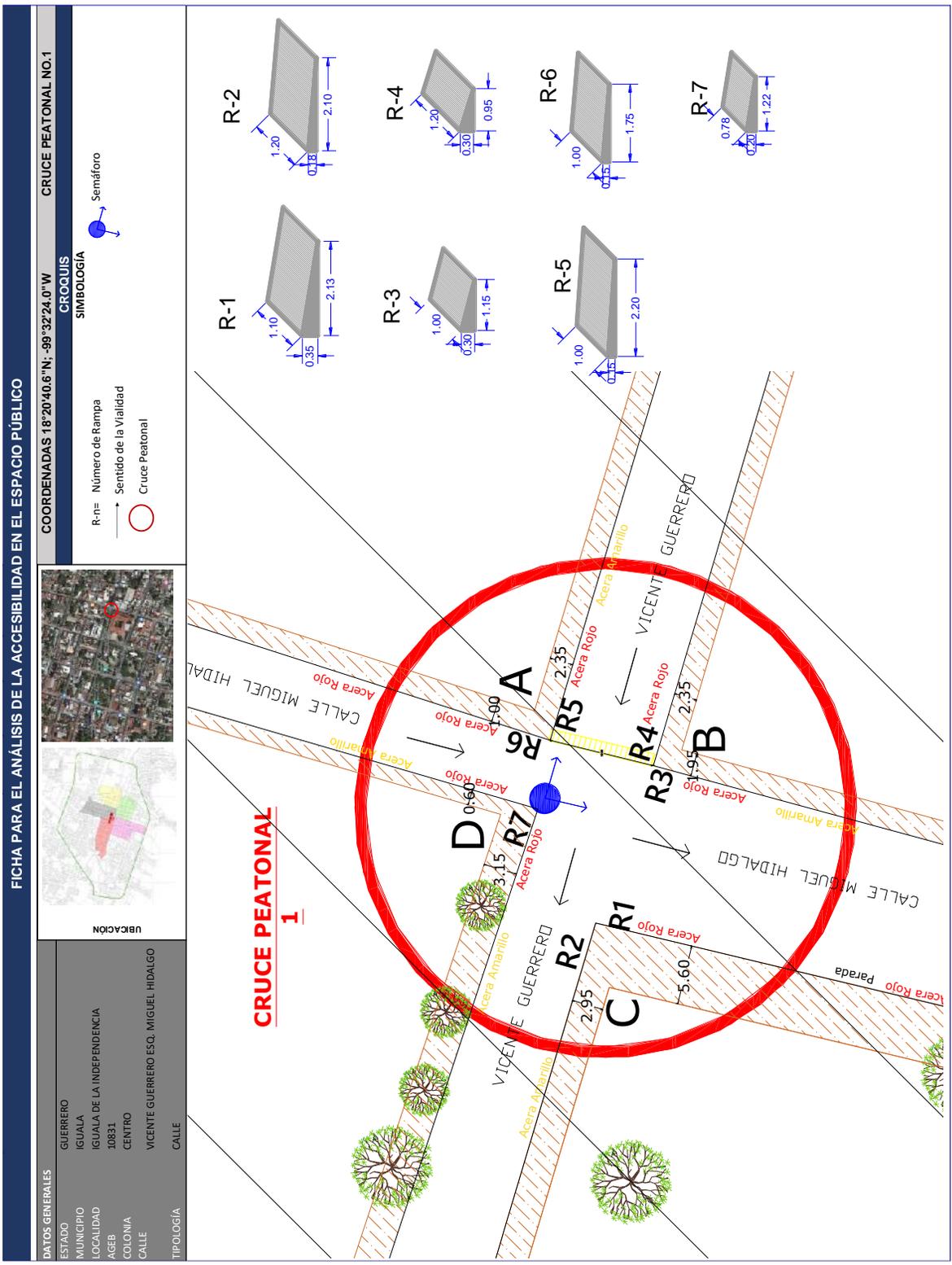
ELABORÓ
ARQ. KAREN SANTANA SOTO

ASESOR
DR. CONSTANTINO JERÓNIMO VARGAS

ÁREA
MAESTRÍA EN ARC., DISEÑO Y URB.



Mapa No. 17.- Ubicación y de cruces peatonales
Elaboración propia.



Ficha No.7.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

COORDENADAS 18°20'40.6"N; -99°32'24.0"W **FICHA NO. 1**

FOTOGRAFÍAS
CRUCE PEATONAL NO.1

DATOS GENERALES

ESTADO: GUERRERO
 MUNICIPIO: IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
 LOCALIDAD: 20831
 AGEB: CENTRO
 COLONIA: VICENTE GUERRERO ESQ. MIGUEL HIDALGO
 CALLE: CALLE

TIPOLOGÍA

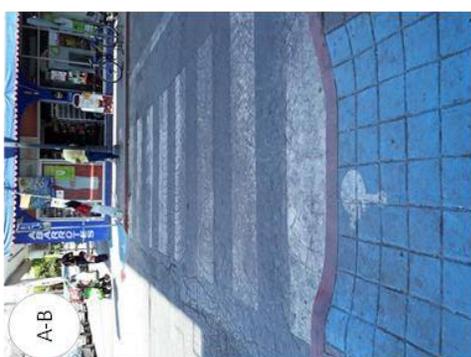
UBICACION













Ficha No.7.1.1. Fotografías del Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia.

Elemento	Normativa	Características (1)	Criterio según Norma	Cruce 1			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 5.60 Metros como máximo y 1.00 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.35 Centímetros a 0.15 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		80%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con siete rampas, R-1 con pendiente del 16.5%; R-2 el 8.57; R-3 el 26%; R-4 el 31.58%; R-5 el 6.82%; R-6 el 8.57%; R-7 el 16.39 y no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.	X			
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Miguel hidalgo (A-D) 7.50 metros (B-C) 8.40 metros; Vicente Guerrero (A-B) 9.70 metros (C-D) 10.00 metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Las paradas se encuentran sobre línea de calle Miguel Hidalgo, no cuentan con bahía de ascenso y descenso.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y/o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.			X	
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Vicente Guerrero y Miguel Hidalgo, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento. El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos			X	
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Los cruces peatonales (cebra peatonal) se encuentran marcados con el color blanco y sección de 0.60 centímetros de ancho.	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta(40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.			X	

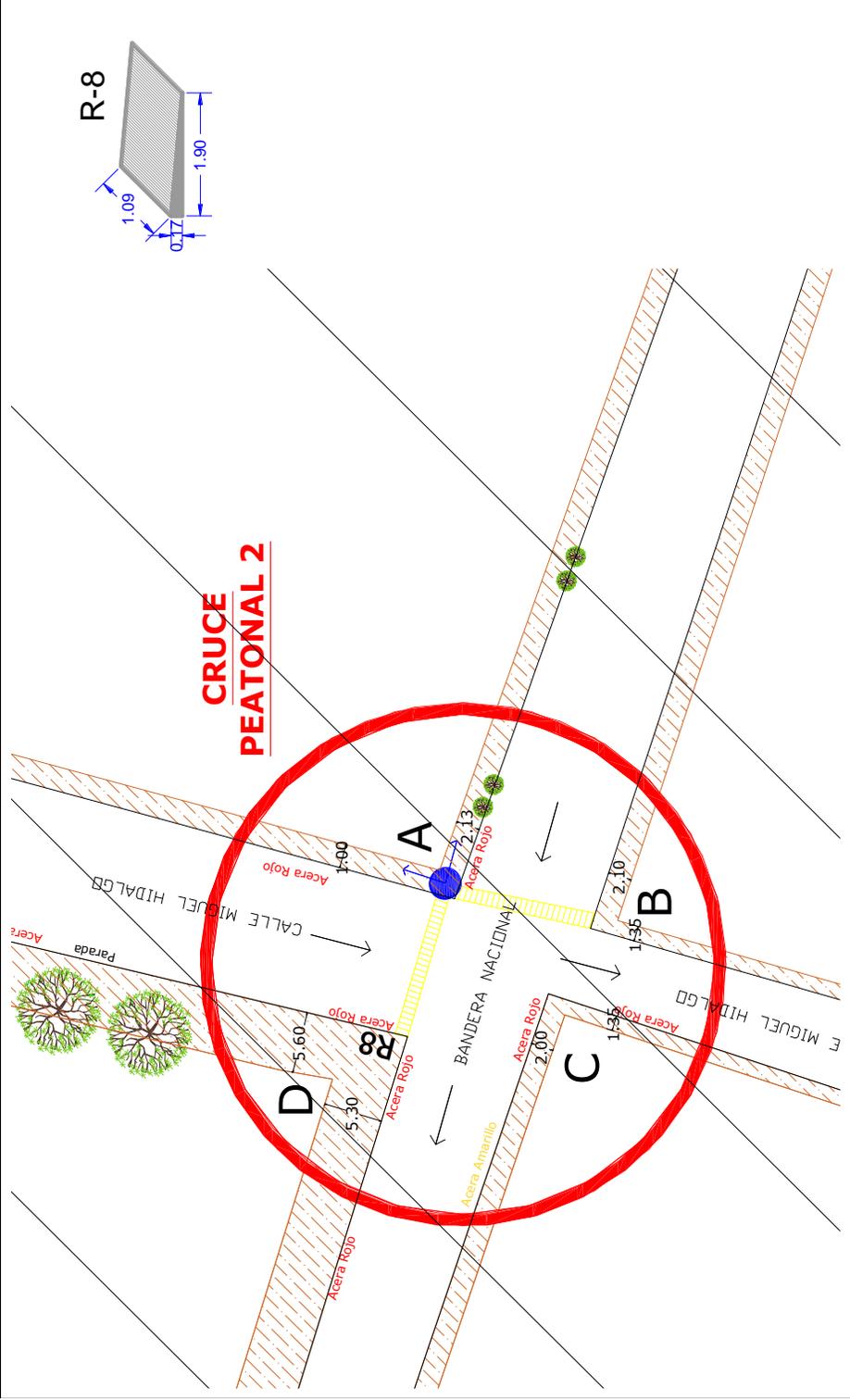
Tabla No. 5 Características y criterios normativos para el cruce No.1.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (1)	Criterio según Norma	Cruce 1				
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica	
Guarnición	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	VICENTE GUERRERO: amarillo y rojo en esquinas; Miguel Hidalgo color rojo ambas aceras.	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento. Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X				
	NOM-034-SCT2-2011 (M-12)				X				
	REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF			VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X		X		
Estacionamiento	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Bandera nacional: ambas aceras.	<ul style="list-style-type: none"> • Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente. • Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. 		X				
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177			Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.	X			X	
Arbolado	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	El arbolado se encuentra sobre la Avenida Vicente Guerrero de lado del ayuntamiento.	<p>(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.</p> <p>(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.</p> <p>(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación.</p> <p>(7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.</p>		X				
							X		
							80%		
						X			
Mobiliario Urbano	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	No cuenta con bancas, no cuenta con botes de basura, cuenta con luminarias.	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X				

Tabla No. 6 Características y criterios normativos para el cruce No.1.
Elaboración propia.

FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

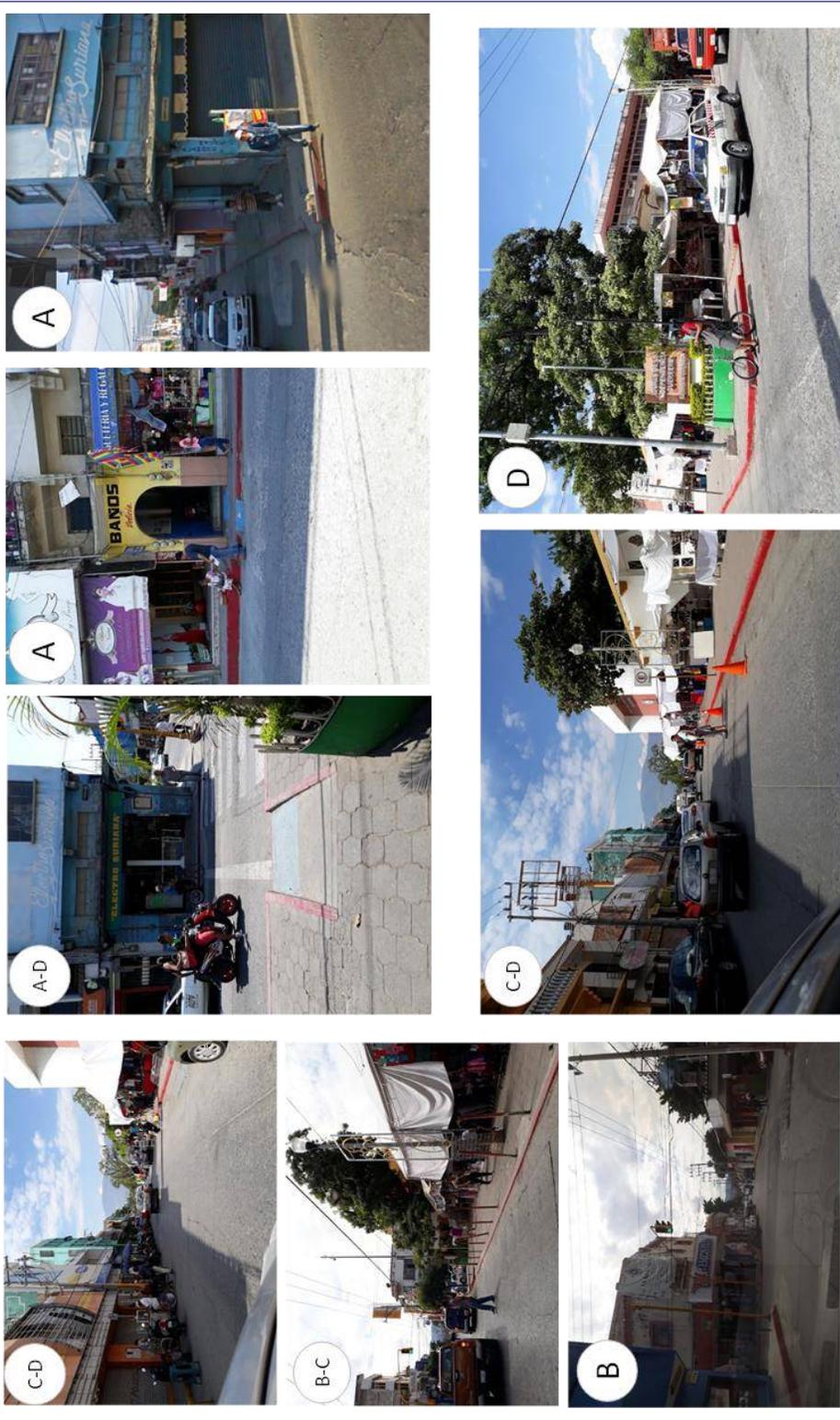
<p>DATOS GENERALES</p> <p>ESTADO GUERRERO MUNICIPIO IGUALA LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA AGEB 10831 COLONIA CENTRO CALLE BANDERA NACIONAL ESQ. MIGUEL HIDALGO</p>		<p>COORDENADAS 18°20'38.2"N; -99°32'16.5"W</p> <p>CRUCE PEATONAL NO.2</p>
<p>UBICACION</p> 		<p>CRUQUIS SIMBOLOGÍA</p> <p>R-n= Número de Rampa → Sentido de la Vialidad ○ Cruce Peatonal</p> <p>Semáforo</p>
<p>TIPOLOGÍA</p> <p>CALLE</p>		



Ficha No.8.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

 <p>UBICACION</p>		<p>COORDENADAS 18°20'38.2"N; -99°32'16.5"W</p> <p>FOTOGRAFÍAS</p> <p>CRUCE PEATONAL NO.2</p> <p>FICHA NO. 2</p>
<p>DATOS GENERALES</p> <p>ESTADO GUERRERO</p> <p>MUNICIPIO IGUALA</p> <p>LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA</p> <p>AGEB 10831</p> <p>COLONIA CENTRO</p> <p>CALLE BANDERA NACIONAL ESO, MIGUEL HIDALGO</p> <p>TIPOLOGIA CALLE</p>		



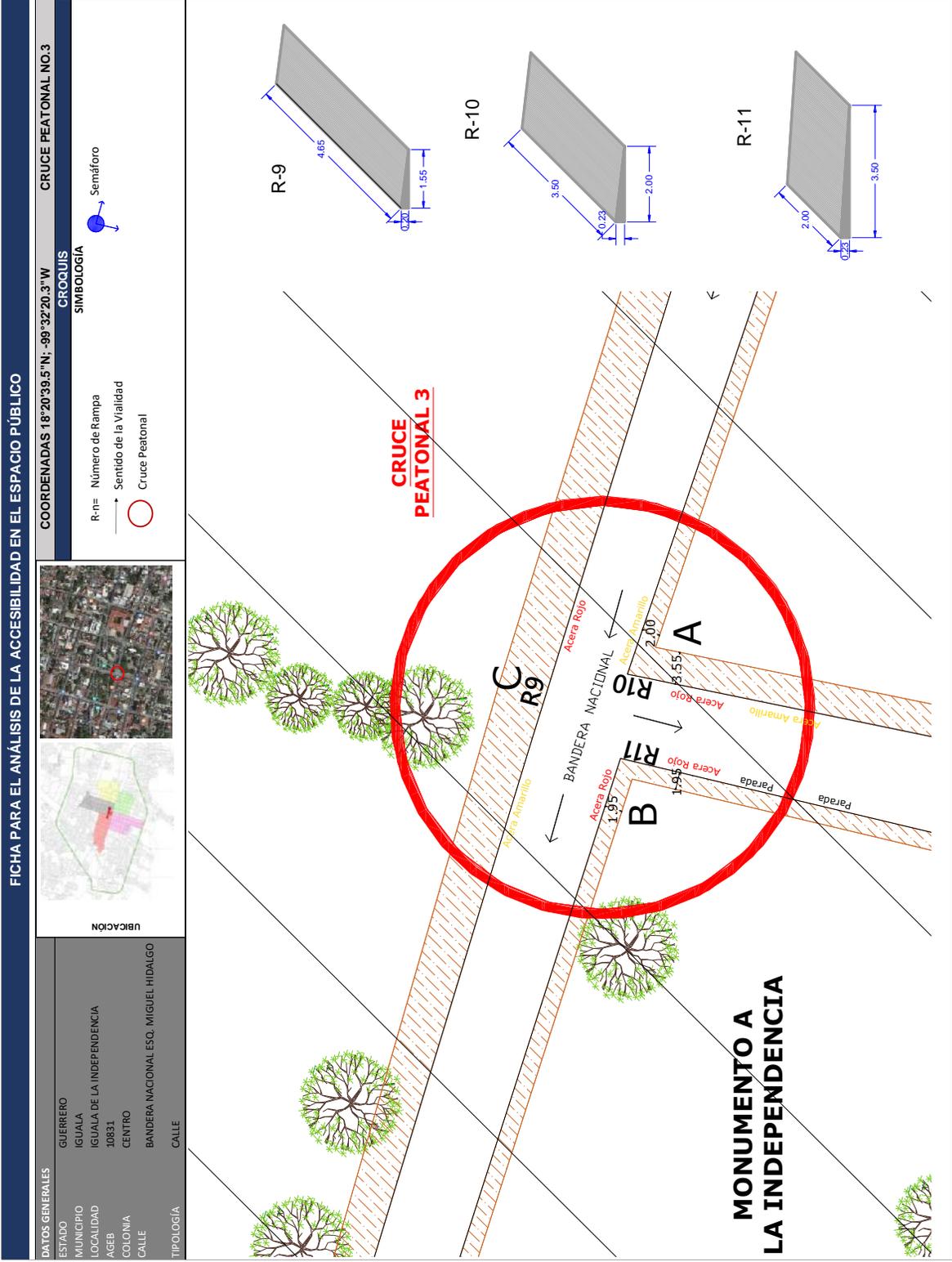
Ficha No.8.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (2)	Criterio según Norma	Cruce 2			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 5.30 Metros como máximo y 1.00 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.17 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		90%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con una rampas, R-18 con pendiente del 9%;no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.	X			
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Miguel Hidalgo (A-D) 8.50 metros (B-C) 7.50 metros; Bandera Nacional (A-B) 10.00 (C-D) 10.00 metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.			X	
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta parada de transporte público.	• Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. • Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. • En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte . En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.	X			
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Bandera Nacional y Calle Miguel Hidalgo, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento. Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos			X	
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Los cruces peatonales (cebra peatonal) se encuentran marcados con el color blanco y sección de 0.60 centímetros de ancho.	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta(40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 7 Características y criterios normativos para el cruce No.2.
Elaboración propia.

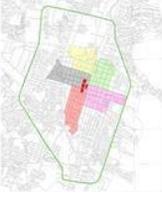
Elemento		Normativa	Características (2)	Criterio según Norma	Cruce 2			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Bandera nacional: amarillo y rojo.	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-12)		Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
		REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF		VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Blanco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X			
Estacionamiento		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Bandera nacional: una acera, Calle Miguel Hidalgo ninguna acera.	• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente.	X			
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177		• Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.	X			
Arbolado		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	Escaso arbolado el cual se encuentra sobre la banqueta de Calle Miguel Hidalgo.	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.		X		
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		90%		
Mobiliario Urbano		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas para el descanso de usuarios sobre la calle galeana (en la plaza del Monumento a la Bandera), no cuenta con botes de basura, cuenta con luminarias.	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

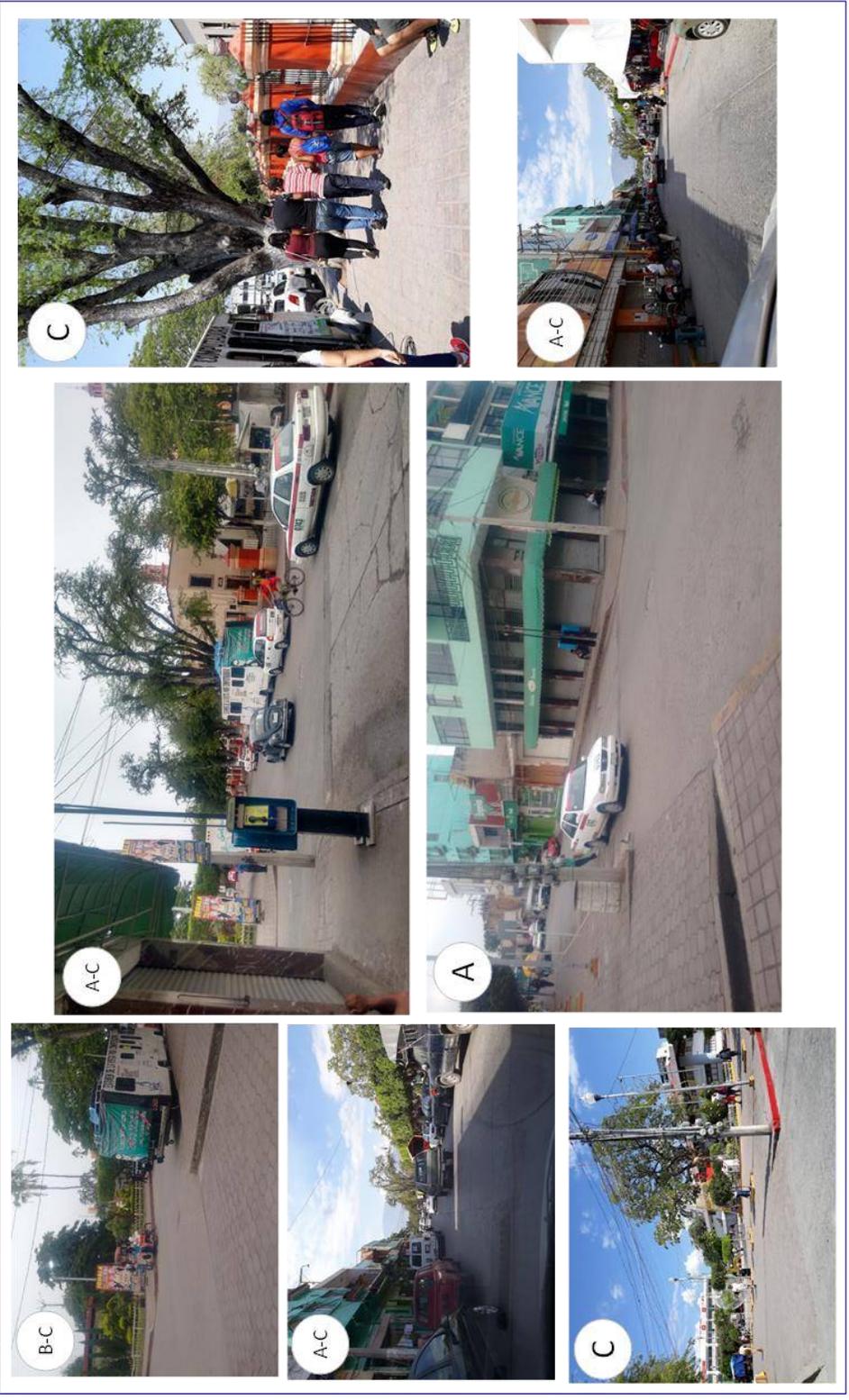
Tabla No. 8 Características y criterios normativos para el cruce No.2.
Elaboración propia.



Ficha No.9.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>COORDENADAS 18°20'39.5"N, -99°32'20.3"W</p> <p>FOTOGRAFÍAS</p> <p>CRUCE PEATONAL NO.3</p> <p>NOTA.</p>		<p>FICHA NO. 3</p>	
<p>UBICACION</p> 			
<p>ESTADO GUERRERO</p> <p>MUNICIPIO IGUALA</p> <p>LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA</p> <p>AGEB 30831</p> <p>COLONIA CENTRO</p> <p>CALLE BANDERA NACIONAL ESQ. MIGUEL HIDALGO</p>	<p>TIPOLOGÍA</p> <p>CALLE</p>		



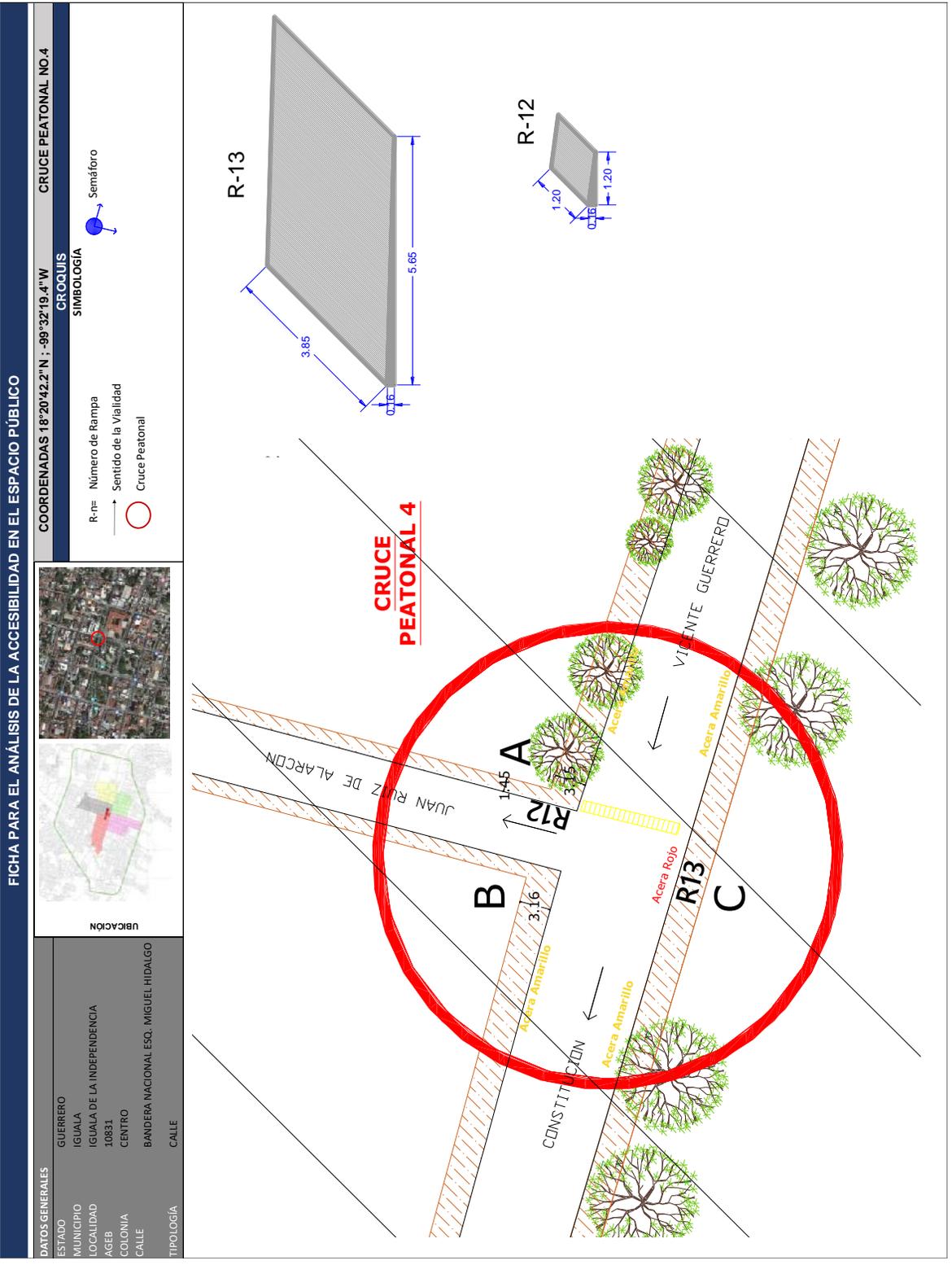
Ficha No.9.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (3)	Criterio según Norma	Cruce 3			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 3.55 Metros como máximo y 1.45 como mínimo, con material de adoquín, con una altura entre 0.20 Centímetros a 0.23 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		X		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con tres rampas, R-9 con pendiente del 12.90%; R-10 11.5%; R-11 6.57%; no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Bandera Nacional (A-C) 10.30 metros (B-C) 10.30 metros; Ignacio Manuel Altamirano (A-B) 9.70 metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Las paradas se encuentran sobre línea de calle Ignacio Manuel Altamirano, no cuentan con bahía de ascenso y descenso.	• Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. • Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. • En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte . En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y/o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.		X		
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	No cuenta con semáforos	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento. Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos		X		
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta con marca peatonal	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 9 Características y criterios normativos para el cruce No.3.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (3)	Criterio según Norma	Cruce 3			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Bandera Nacional amarillo y rojo; Ignacio Manuel Altamirano amarillo y rojo.	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-12)		Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
		REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF		VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.		X		
Estacionamiento		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Bandera nacional: una acera de lado de la iglesia, Calle Ignacio Manuel Altamirano una acera.	<ul style="list-style-type: none"> • Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente. • Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. 	X			
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177		Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	El arbolado se encuentra sobre la Avenida Bandera Nacional de lado del ayuntamiento y escasamente sobre el monumento a la Independencia.	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.			X	X
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.				X
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		X		
Mobiliario Urbano		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas para el descanso de usuarios sobre Av. Bandera Nacional, cuenta con luminarias y botes de basura.	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 10 Características y criterios normativos para el cruce No.3.
Elaboración propia.



Ficha No.10.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>COORDENADAS 18°20'42.2"N ; -99°32'19.4"W</p> <p>FICHA NO. 4</p>	
<p>FOTOGRAFÍAS</p> <p>CRUCE PEATONAL NO.4</p>	
 <p>UBICACION</p>	
<p>DATOS GENERALES</p> <p>ESTADO GUERRERO</p> <p>MUNICIPIO IGUALA</p> <p>LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA</p> <p>AGEB 10831</p> <p>COLONIA CENTRO</p> <p>CALLE BANDERA NACIONAL ESQ. MIGUEL HIDALGO</p>	
<p>TIPOLOGÍA</p> <p>CALLE</p>	



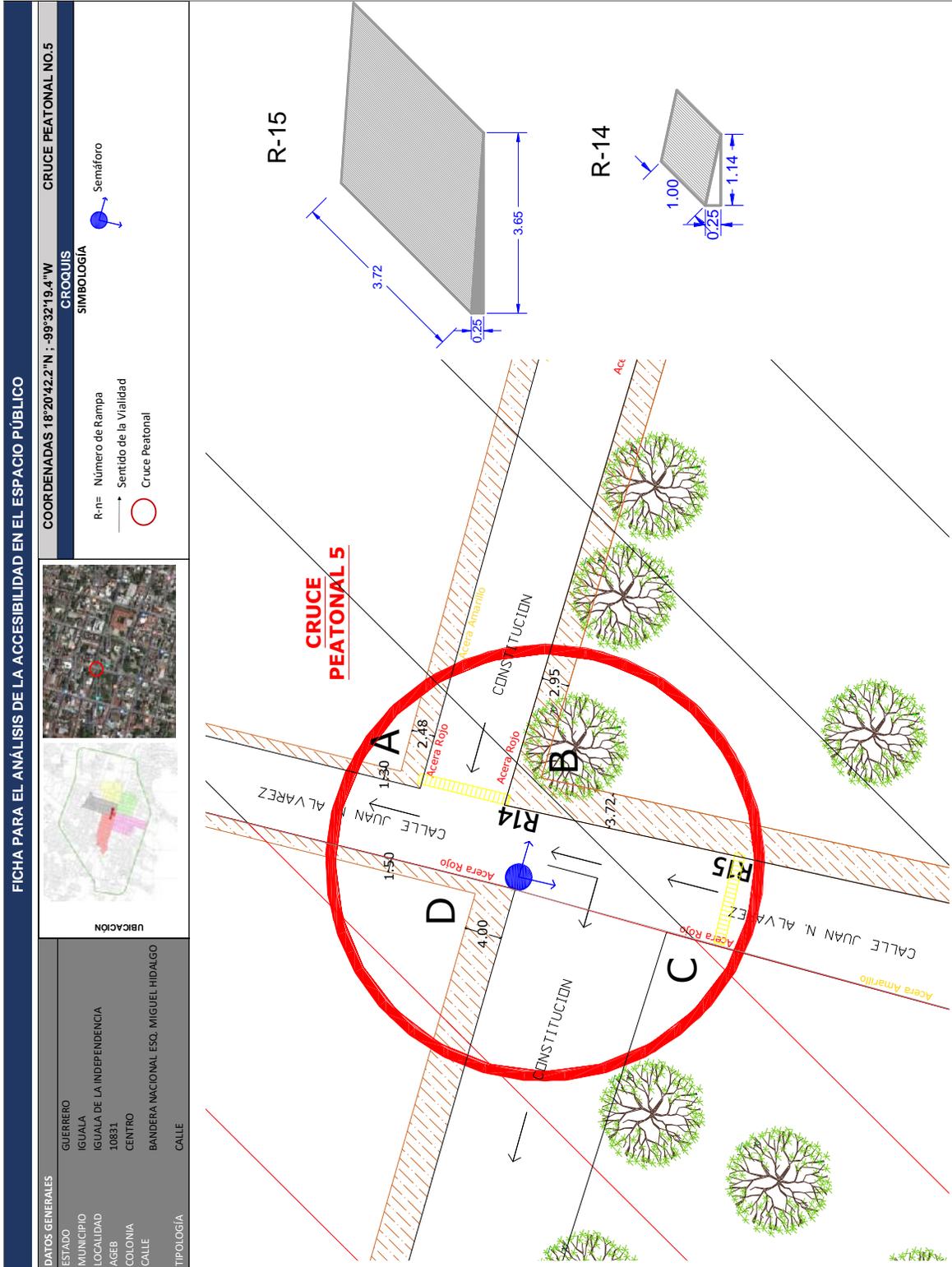
Ficha No.10.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (4)	Criterio según Norma	Cruce 4			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 3.55 Metros como máximo y 1.95 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura de 0.16 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		90%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con dos rampas, R-12 con pendiente del 13.83 %; R-13 2.83%; no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.	X			
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Vicente Guerrero (A-C) 7.00 Metros; Constitución (B-C) 9.30 Metros; Juan Ruiz de Alarcón (A-B) 8.00 Metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta parada de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 	X			X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.				
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	No cuenta con semáforos	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Cuenta con marca peatonal en la Av. Vicente Guerrero.	Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos				X
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito 2013, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
			En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta(40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.			X	

Tabla No. 11 Características y criterios normativos para el cruce No.4.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (4)	Criterio según Norma	Cruce 4			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Av. Vicente Guerrero guarnición amarillo.		g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-12)			Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
	REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF			VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X		X	
Estacionamiento	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Sobre Av. Vicente Guerrero existen cajones de estacionamiento para usuarios del H. Ayuntamiento (bahía).		• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente. • Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente.	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177			Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	Cuenta con arbolado sobre Av. Vicente Guerrero sobre ambas aceras.		(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.		X		
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		90%		X
Mobiliario Urbano	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas, luminarias y botes de basura.		El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.				

Tabla No. 12 Características y criterios normativos para el cruce No.4.
Elaboración propia.



Ficha No.11.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>DATOS GENERALES</p>		<p>FICHA NO. 5</p>	
ESTADO	GUERRERO	COORDENADAS	18°20'42.2"N ; -98°32'19.4"W
MUNICIPIO	IGUALA	FOTOGRAFÍA S	CRUCE PEATONAL NO.5
LOCALIDAD	IGUALA DE LA INDEPENDENCIA		
AGEB	10833		
COLOMIA	CENTRO		
CALLE	BANDERA NACIONAL ESQ. MIGUEL HIDALGO		
TIPOLOGÍA:	CALLE		



Ficha No.12.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (5)	Criterio según Norma	Cruce 5			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 4.00 Metros como máximo y 1.30 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.25 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		80%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con tres rampas, R-14 con pendiente del 5.48%; R-15 21.93 %; no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal en su totalidad.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.	X			
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Constitución (A-B) 9.50 Metros (C-D) 10.30 Metros; Juan N. Álvarez (A-D) 6.00 Metros (B-D) 10.70 Metros (B-C) 13.50 Metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta parada de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 	X			X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.				
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Constitución y Juan N. Álvarez, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.			X	
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Los cruces peatonales (cebra peatonal) se encuentran marcados con el color blanco y sección de 0.60 centímetros de ancho.	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 13 Características y criterios normativos para el cruce No.5.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (5)	Criterio según Norma	Cruce 5			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Juan N. Álvarez amarillo y rojo; Constitución Amarillo y rojo.	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-12)		Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
		REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF		VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X			
Estacionamiento		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Juan N. Álvarez ambas aceras (en el frente de la iglesia San Francisco de Asís), sobre Constitución de lado del Monumento a Benito Juárez ambas aceras.	<ul style="list-style-type: none"> • Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente. 	X			
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177		<ul style="list-style-type: none"> • Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. <p>Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.</p>		X		
Arbolado		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	Cuenta con arbolado sobre Constitución de lado de la Parroquia de San Francisco de Asís y la Plaza al Monumento a Benito Juárez.	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.			X	
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		80%		
Mobiliario Urbano		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas sobre el borde de la plaza del Monumento a Benito Juárez (Constitución).	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 14 Características y criterios normativos para el cruce No.5.
Elaboración propia.

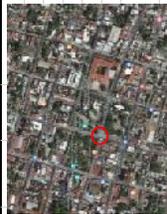
FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

COORDENA 18°20'40.6"N; -99°32'24.0"W

CRUCE PEATONAL NO.6

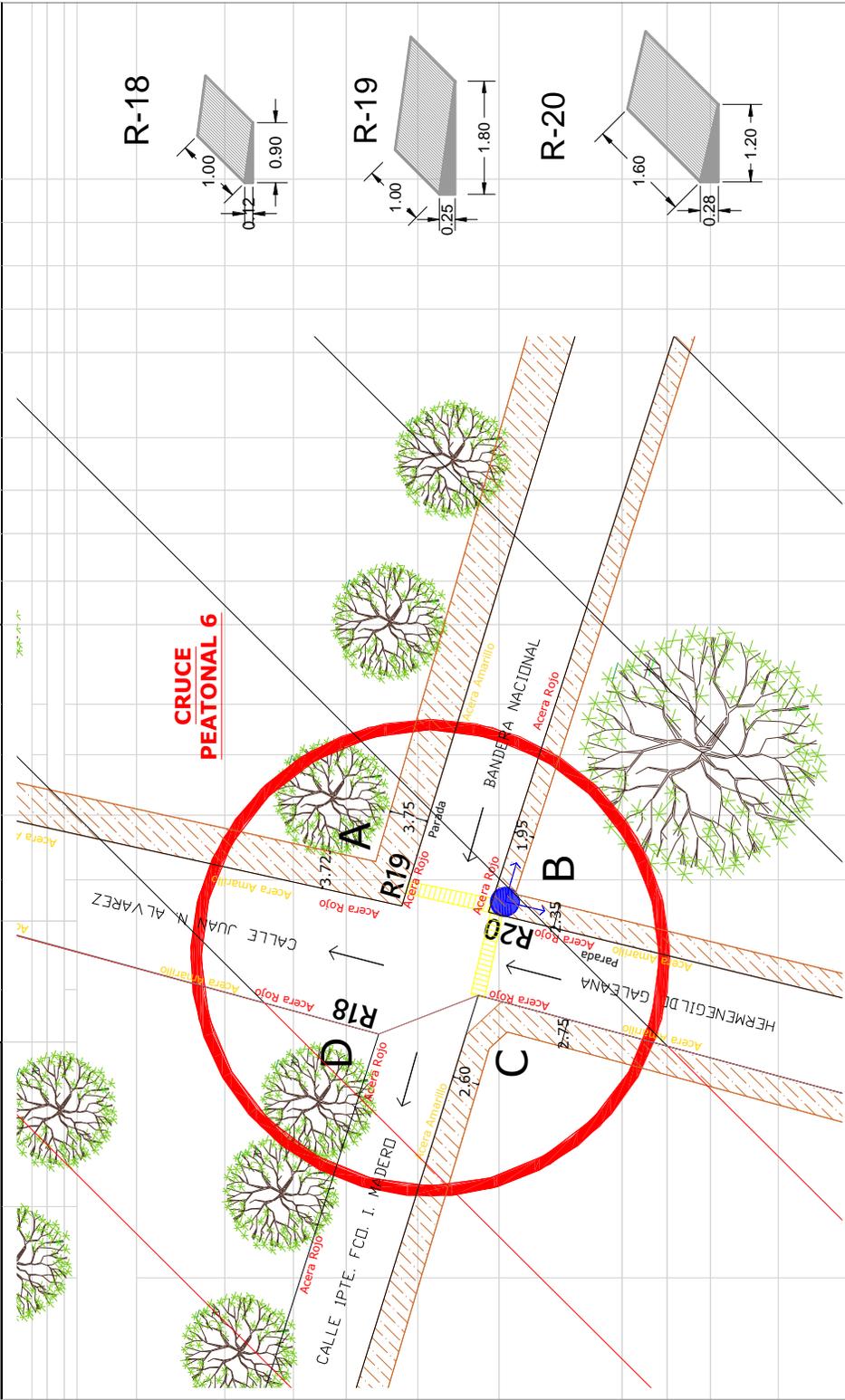
CROQUIS
SIMBOLOGÍA

- R-n= Número de Rampa
- Sentido de la Vialidad
- Cruce Peatonal
-  Semáforo



UBICACION

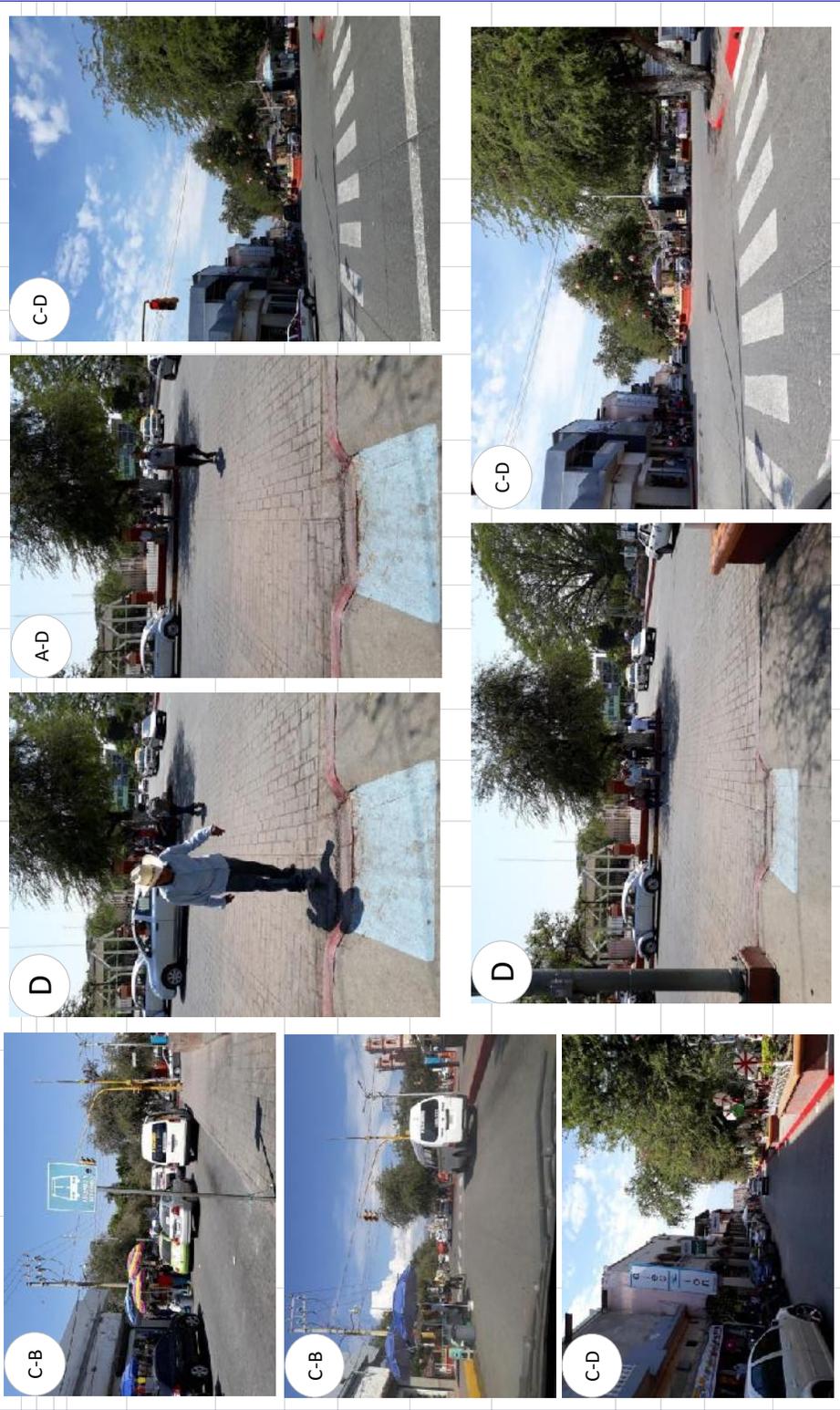
DATOS GENERALES	
ESTADO	GUERRERO
MUNICIPIO	IGUALA
LOCALIDAD	IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
AGEB	10831
COLONIA	CENTRO
CALLE	HERMENEGILDO GALEANA ESC. BANDERA NACIONAL
TIPOLOGÍA	CALLE



Ficha No.13.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>UBICACION</p>  		<p>FICHA NO. 6</p> <p>COORDENADAS: 18°20'40.6"N; -99°32'24.0"W</p> <p>FOTOGRAFÍAS CRUCE PEATONAL NO.6</p>
<p>ESTADO</p> <p>MUNICIPIO</p> <p>LOCALIDAD</p> <p>AGEB</p> <p>COLONIA</p> <p>CALLE</p> <p>TIPOLOGÍA</p>	<p>GUERRERO</p> <p>IGUALA</p> <p>IGUALA DE LA INDEPENDENCIA</p> <p>10831</p> <p>CENTRO</p> <p>HERMENEGILDO GALEANA ESQ. BANDERA NACIONAL</p> <p>CALLE</p>	



Ficha No.13.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (6)	Criterio según Norma	Cruce 6			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 3.00 Metros como máximo y 1.95 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.12 Centímetros a 0.28 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		X		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con tres rampas, R-18 con pendiente del 13%; R-19 14%; R-20 con pendiente del 23%, no cuenta con la misma dimensión de la marcación del paso peatonal.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Bandera Nacional (A-B) 10.00 Metros; Francisco I. Madero (C-D) 8.21 Metros; Juan N. Álvarez (A-D) 13.00 Metros; Hermenegildo Galeana (B-C) 9.00 Metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Las paradas se encuentran sobre línea de calle, no cuentan con bahía de ascenso y descenso.	• Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. • Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. • En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte . En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano		X		
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.		X		
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Bandera Nacional y Hermenegildo Galeana, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento. Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos		X		
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Los cruces peatonales (cebra peatonal) se encuentran marcados con el color blanco y sección de 0.60 centímetros de ancho.	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT-2011 (M-7.1)		En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 15 Características y criterios normativos para el cruce No.6.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (6)	Criterio según Norma	Cruce 6			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Bandera nacional: amarillo y rojo.	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-12)		Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
		REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF		VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X		X	
Estacionamiento		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Bandera nacional: ambas aceras, establecido.	<ul style="list-style-type: none"> • Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente. • Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. 	X		X	
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177		Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	El arbolado se encuentra sobre la Avenida Bandera Nacional de lado de la parroquia y sobre el monumento a Benito Juárez.	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.			X	
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		X		
Mobiliario Urbano		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas para el descanso de usuarios sobre la calle galeana (en la plaza del Monumento a la Bandera).	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 16 Características y criterios normativos para el cruce No.6.
Elaboración propia.

FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

COORDENADAS 18°20'38.1"N ; -99°32'24.7"W



DATOS GENERALES

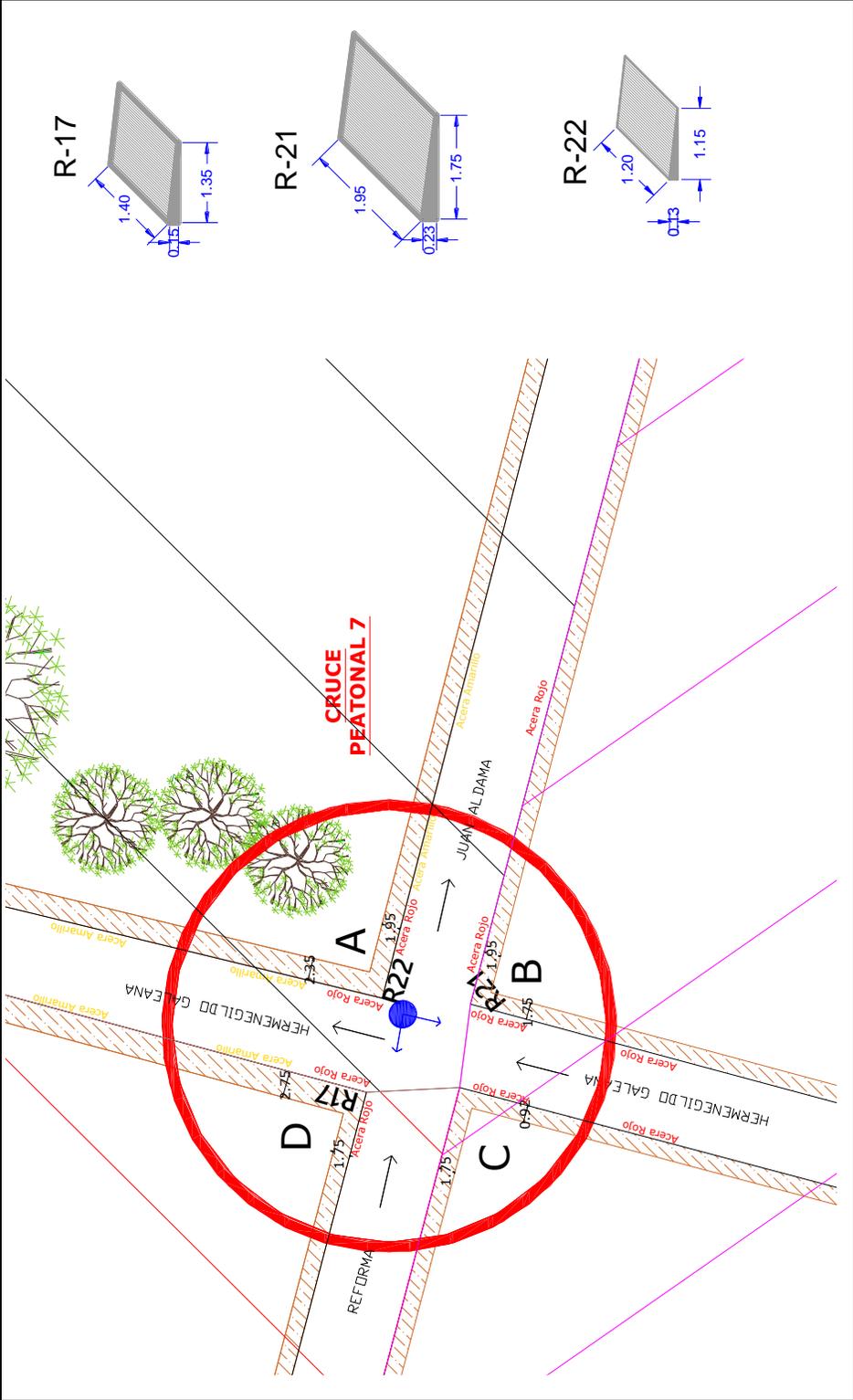
ESTADO GUERRERO
 MUNICIPIO IGUALA
 LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
 AGEB 10831; 10422; 10070
 COLONIA CENTRO
 CALLE REFORMA ESQ. HERMENEGILDO GALEANA
 TIPOLOGÍA CALLE

CRUCE PEATONAL NO.7

CRUQUIS SIMBOLOGÍA

R-n# Número de Rampa
 → Sentido de la Vialidad
 ○ Cruce Peatonal

Semáforo



Ficha No.14.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>COORDENADAS 18°20'38.1"N ; -99°32'24.7"W</p> <p>FICHA NO. 7</p>	
<p>FOTOGRAFÍAS</p> <p>CRUCE PEATONAL NO.7</p>	
<p>UBICACIÓN</p> 	
<p>DATOS GENERALES</p> <p>ESTADO GUERRERO</p> <p>MUNICIPIO IGUALA</p> <p>LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA</p> <p>AGEB 10831; 10422; 10070</p> <p>COLONIA CENTRO</p> <p>CALLE REFORMA ESQ. HERMENEGILDO GALEANA</p>	<p>TIPOLOGÍA</p> <p>CALLE</p>



Ficha No.14.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (7)	Criterio según Norma	Cruce 7			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 2.75 Metros como máximo y 0.92 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.13 Centímetros a 0.23 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		50%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con tres rampas, R-17 con pendiente del 11.11%; R-21 13.14%; R-22 con pendiente del 11.30%.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Juan Aldama (A-B) 8.45 Metros; Reforma (C-D) 10.40 Metros; Hermenegildo Galeana (A-D) 8.75 Metros (B-C) 3.60 Metros	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta parada de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 		X		
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.			X	
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Hermenegildo Galeana y Juan Aldama, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.			X	
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)		Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)	NO cuenta con la marcación del paso peatonal.	Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
			En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 17 Características y criterios normativos para el cruce No.7.
Elaboración propia.

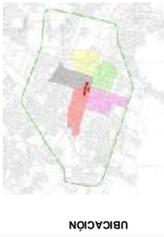
Elemento		Normativa	Características (7)	Criterio según Norma	Cruce 7			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Hermenegildo Galeana: amarillo y rojo; Juan Aldama: amarillo y rojo.		g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-12)			Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
	REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF			VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X		X	
Estacionamiento	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1)	Sobre Reforma y Juan Aldama en una acera.		• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente.	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177			• Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	Cuenta con arbolado sobre Hermenegildo Galeana y Juan Aldama sobre la plaza del Monumento a la Revolución.		(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.		X		
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		50%		
Mobiliario Urbano	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	Cuenta con bancas sobre Hermenegildo Galeana y Juan Aldama en la plaza del Monumento a la Revolución, luminarias, no cuentas con botes de basura.		El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 18 Características y criterios normativos para el cruce No.7.
Elaboración propia.

FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

COORDENADAS 18°20'37,0"N ; -99°32'20,8"W CRUCE PEATONAL NO.8

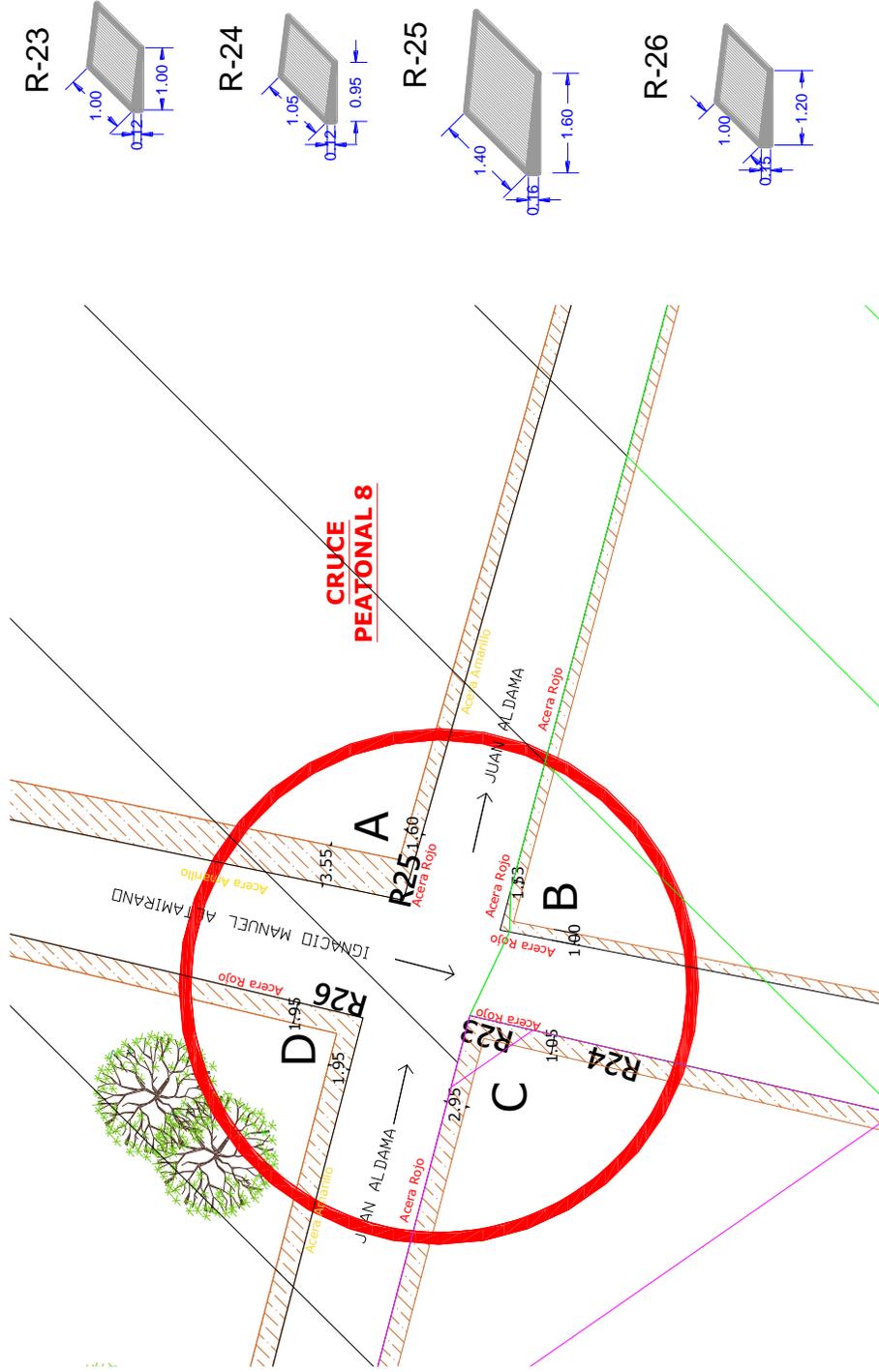
CROQUIS
SIMBOLOGÍA



UBICACION

DATOS GENERALES

ESTADO GUERRERO
MUNICIPIO IGUALA
LOCALIDAD IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
AGEB 10831; 10070; 11276
COLONIA CENTRO
CALLE JUAN ALDAMA ESQ. IGNACIO MANUEL ALTAMIRANO
TIPOLOGÍA CALLE



Ficha No.15.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>DATOS GENERALES</p> <p>ESTADO: GUERRERO MUNICIPIO: IGUALA LOCALIDAD: IGUALA DE LA INDEPENDENCIA AGEB: 10831; 10070; 11276 COLONIA: CENTRO CALLE: JUAN ALDAMA ESQ. IGNACIO MANUEL ALTAMIRANO TIPOLOGÍA: CALLE</p>	<p>COORDENADAS 18°20'37.0"N ; -99°32'20.8"W</p> <p>FOTOGRAFÍAS CRUCE PEATONAL NO.8</p>	<p>FICHA NO. 8</p>
<p>UBICACION</p> 	<p>NOTA.</p>	



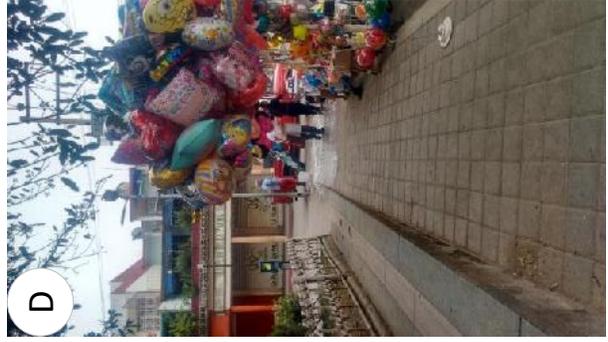
A



B



C-D



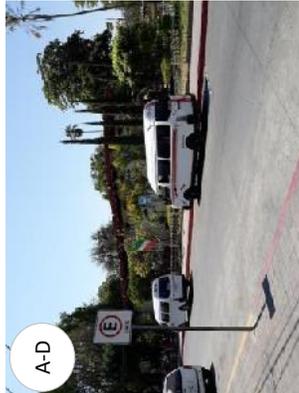
D



D



C-B



A-D

Ficha No.15.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (8)	Criterio según Norma	Cruce 8			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 2.75 Metros como máximo y 0.92 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.13 Centímetros a 0.23 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		50%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con cuatro rampas, R-23 con pendiente del 12%; R-24 12.63%; R-25 con pendiente del 10%; R-26 con pendiente del 12.5 %.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Juan Aldama (A-B) 9.30 Metros (C-D) 9.90 Metros; Ignacio Manuel Altamirano (A-D) 11.27 (B-C) 7.20 Metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	No cuenta parada de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 		X		
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.				X
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	No cuenta con semáforo	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	NO cuenta con la marcación del paso peatonal.	Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito vigente 23, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.			X	
			En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta(40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.			X	

Tabla No. 19 Características y criterios normativos para el cruce No.8.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (8)	Criterio según Norma	Cruce 8			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Juan Aldama: Amarillo y Rojo; Ignacio Manuel Altamirano: Amarillo y Rojo		g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-12)			Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
	REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF			VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X			
Estacionamiento	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Sobre Ignacio Manuel Altamirano y Juan Aldama en una acera.		• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente.	X			
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177			• Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	En Ignacio Manuel Altamirano sobre la plaza del Monumento a la Independencia.		(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.		X		
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		50%		
Mobiliario Urbano	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	En Ignacio Manuel Altamirano sobre la plaza del Monumento a la Independencia.		El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 20 Características y criterios normativos para el cruce No.8.
Elaboración propia.

FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

COORDENADAS 18°20'41.6"N ; -99°32'28.0"W

CROQUIS

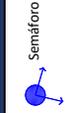


ESTADO GUERRERO
 MUNICIPIO IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
 LOCALIDAD AGEB 10422
 COLONIA CENTRO
 CALLE BENITO JUÁREZ ESQ. FRANCISCO I. MADERO

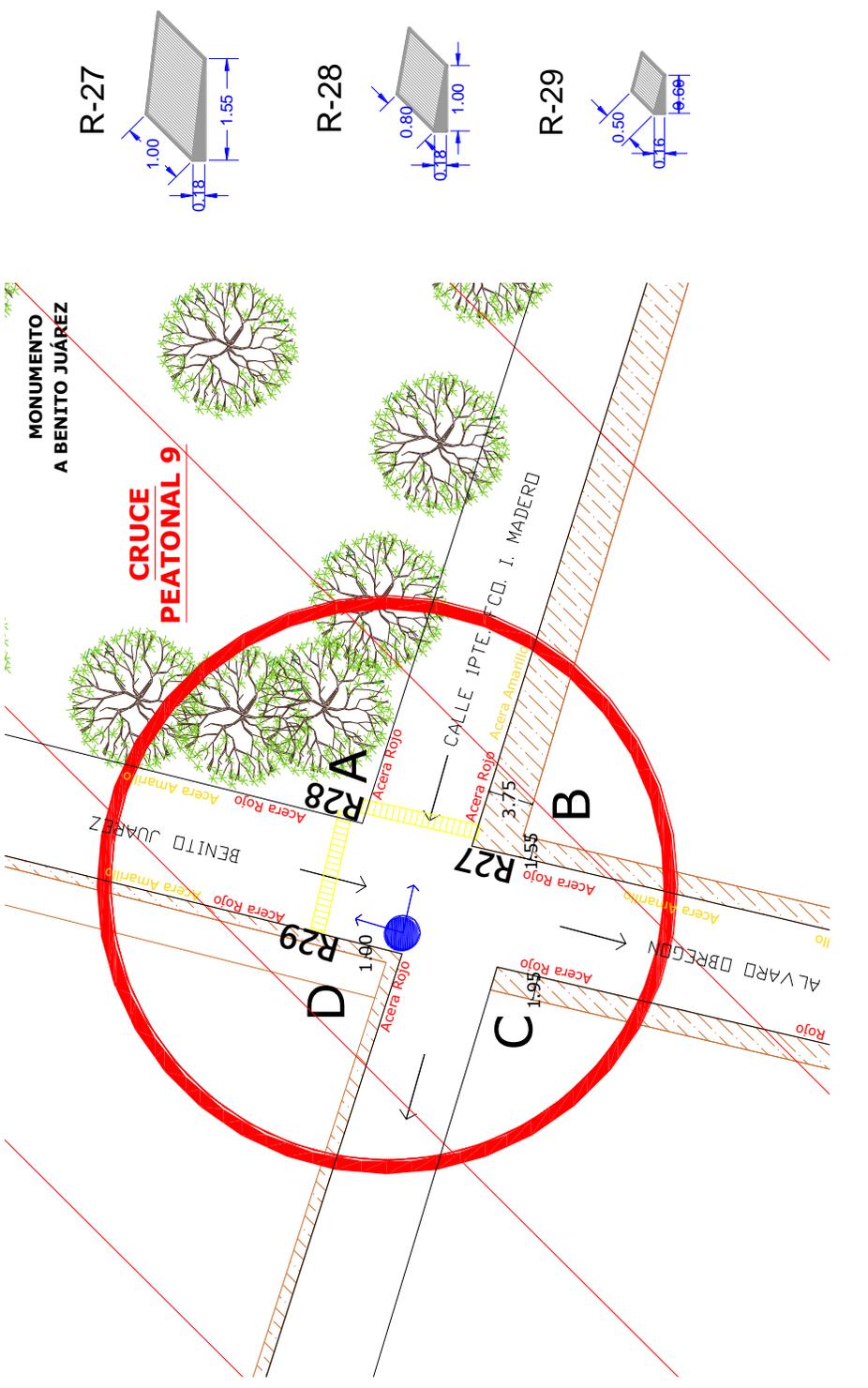
TIPOLOGÍA

CALLE

R-n= Número de Rampa
 → Sentido de la Vialidad
 ○ Cruce Peatonal



Semáforo



Ficha No.16.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

DATOS GENERALES		COORDENADAS 18°20'41.6" N ; -99°32'28.0" W		FICHA NO. 9
ESTADO	GUERRERO	FOTOGRAFÍAS		
MUNICIPIO	IGUALA	CRUCE PEATONAL NO.9		
LOCALIDAD	IGUALA DE LA INDEPENDENCIA	NOTA		
AGEB	10422	UBICACION		
COLONIA	CENTRO			
CALLE	BENITO JUÁREZ ESQ. FRANCISCO I. MADERO			
TIPOLOGÍA	CALLE			



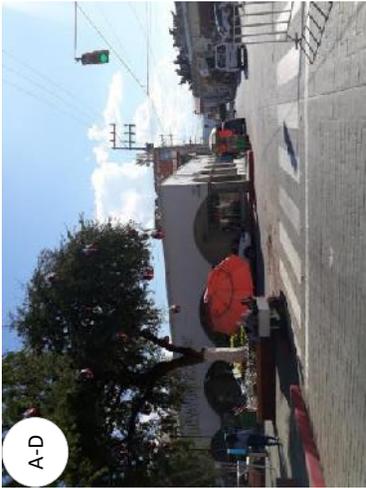
D



C-B



B-D



A-D



C-B



C-D



A-D

Ficha No.16.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento		Normativa	Características (9)	Criterio según Norma	Cruce 9			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 3.75 Metros como máximo y 0.90 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura entre 0.16 Centímetros a 0.18 Centímetros.	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		80%		
Rampa		CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con tres rampas, R-27 con pendiente del 11.61%; R-28 18%; R-29 con pendiente del 30%.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad		MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Francisco I. Madero (A-B) 8.80 Metros (C-D) 8.00 Metros; Av. Gral. Álvaro Obregón (B-C) 8.00 Metros; Benito Juárez (A-D) 12.60	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	La parada se encuentran sobre línea de Av. Álvaro Obregón, no cuentan con bahía de ascenso y descenso.	<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. 		X		X
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.	<ul style="list-style-type: none"> En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 		X	
Semáforo		MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Álvaro Obregón y Benito Juárez, funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.			X	
Marca Peatonal		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)	Los cruces peatonales (cebra peatonal) se encuentran marcados con el color blanco y sección de 0.60 centímetros de ancho.	Los peatones y conductores de vehículos deberán obedecer las indicaciones de los semáforos para vehículos		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)		Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito 2013, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.	En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X	

Tabla No. 21 Características y criterios normativos para el cruce No.9.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (9)	Criterio según Norma	Cruce 9			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	NOM-034-SCT2-2011 (M-12)	Juan Aldama: Amarillo y Rojo; Ignacio Manuel Altamirano: Amarillo y Rojo	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
	Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .				X			
	VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO							
Estacionamiento	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177	Alvaro Obregón: una acera; Francisco I. Madero: una acera.	Blanco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad.	X			
	Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía.				X			
	Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar.				X			
Arbolado	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	No existe.	No existe.	Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.		X		
	• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud.			X				
	• Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente.				X			
Mobiliario Urbano	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	No cuenta con bancas, no cuenta con botes de basura, si cuenta con iluminación.	No cuenta con bancas, no cuenta con botes de basura, si cuenta con iluminación.	Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.				X			
	(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.				X			
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación.		80%		
				(7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		X		
				El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 22 Características y criterios normativos para el cruce No.9.
Elaboración propia.

FICHA PARA EL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

DATOS GENERALES

ESTADO GUERRERO
 MUNICIPIO IGUALA DE LA INDEPENDENCIA
 LOCALIDAD AGEB 10422
 COLONIA CENTRO
 CALLE CONSTITUCIÓN ESQ. BENITO JUÁREZ
 TIPOLOGÍA CALLE

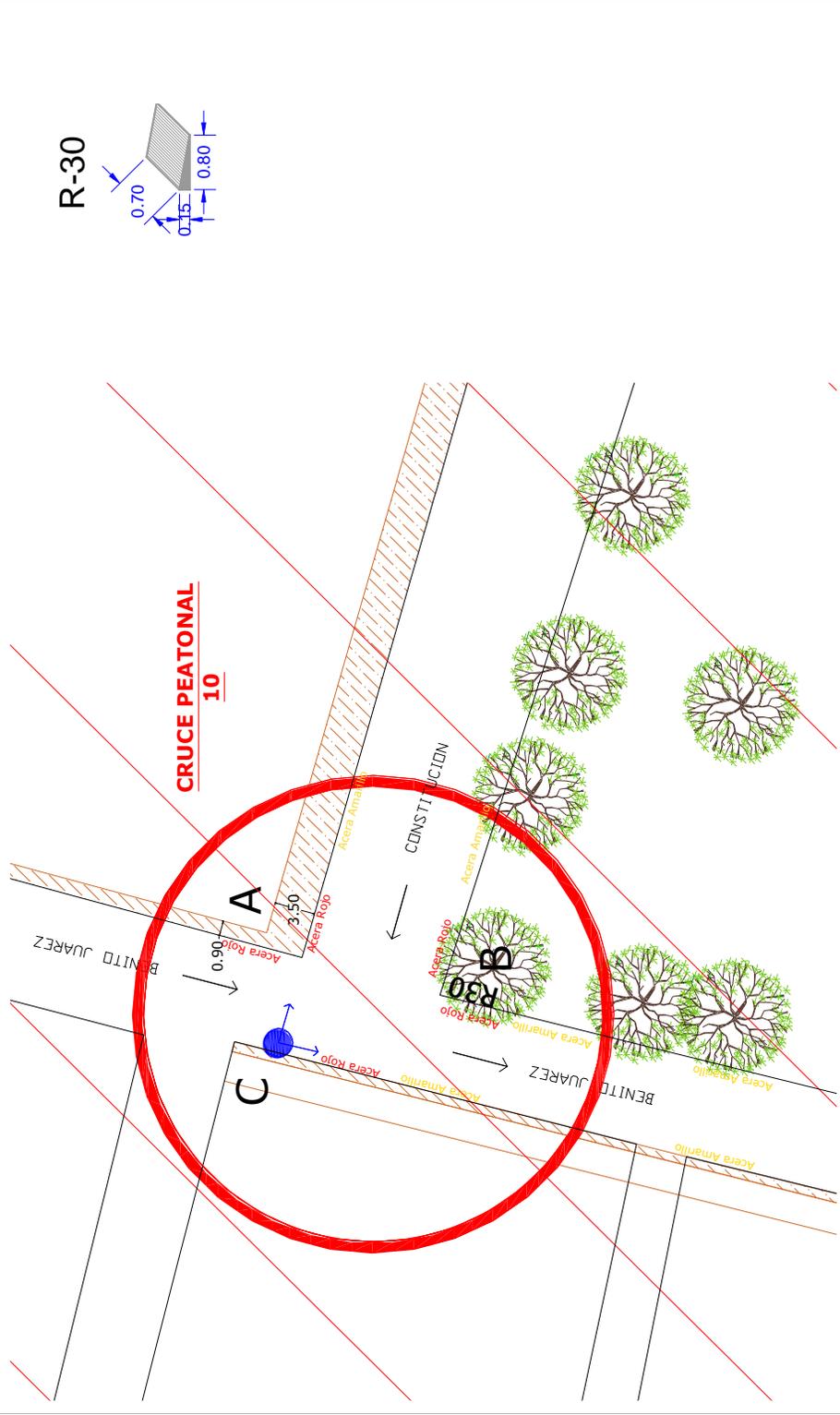


UBICACIÓN

COORDENADAS 18°20'44.0"N ; -98°32'27.2"W

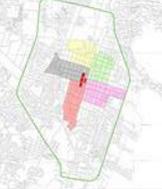
CRUCE PEATONAL NO.10

CROQUIS SIMBOLOGÍA



Ficha No.17.- Análisis para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

FICHA DE DIAGNÓSTICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

<p>COORDENADA S 18°20'44.0"N ; -98°32'27.2"W FOTOGRAFÍAS CRUCE PEATONAL NO.10</p>		<p>FICHA NO. 10</p>	
<p>UBICACION</p> 			
<p>DATOS GENERALES</p>		<p>GUERRERO IGUALA IGUALA DE LA INDEPENDENCIA LOCALIDAD 10422 AGEB COLONIA CENTRO CONSTITUCIÓN ESO, BENITO JUÁREZ CALLE</p>	
<p>TIPOLOGÍA</p> <p>CALLE</p>			



Ficha No.17.1.- Diagnóstico para la accesibilidad en el espacio público
 Elaboración propia, en base a matriz de análisis técnico perceptual de accesibilidad como instrumento de evaluación mínimo exigible, retomado del Plan de Accesibilidad de Chile

Elemento	Normativa	Características (10)	Criterio según Norma	Cruce 10			
				No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Banqueta	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1) (7.4.1.1)	Las dimensiones se encuentran entre 3.5 Metros como máximo y 0.90 como mínimo, con material de adoquín y concreto hidráulico, con una altura de 0.15	(7.4.1) La banqueta se integra de franjas paralelas a la vialidad: Franja de circulación peatonal ; franja de mobiliario urbano y vegetación ; Franja de guarnición ; franja de fachada (7.4.1.1) Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal debe ser 150 cm y en banquetas existentes 120 cm		80%		
Rampa	CRITERIOS DE PROYECTOS DE ARQUITECTURA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL IMSS (NTD-04)	El cruce cuenta con una rampa, R-30 con pendiente del 18.75%.	Ancho: 120 cm. Mínimo Largo: variable (dependiendo de la altura de la banqueta) Pendiente: 6% a 8% máximo alto: variable, dependiendo del largo.		X		
Vialidad	MANUAL DE CALLES SEDATU (S3)	Constitución (A-B) 12.30 Metros; Benito Juárez (A-C) 9.00 Metros (B-C) 12.00 Metros.	Secundarias con nivel de habitabilidad 3. Estas calles demandan mucho espacio para caminar, andar en bicicleta y para usar el transporte público. Por lo que se recomienda ofertar infraestructura y equipamiento peatonal, ciclista y de transporte público.		X		
Parada de Transporte Público	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)		<ul style="list-style-type: none"> Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte. En banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400 cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano 		X		
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 187		Las autoridades de tránsito, conjuntamente con las de Vialidad y Transporte y las autoridades Municipales, indicarán los sitios para las paradas obligatorias de los transportes de pasajeros urbano y suburbano , así como las prohibiciones correspondientes sin menoscabo de las aplicaciones por la Ley de la Materia.		X		
Semáforo	MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD 2014 (SCT)	Cuenta con semáforos en esquina Benito Juárez y Constitución funcionando al 100%	El semáforo con soporte del tipo poste se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente, como se muestra en la Figura VII-3., cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.				X
	REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 143		El semáforo con soporte del tipo ménsula se ubicará a 0.60 m, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base, cuando no exista la banqueta, se ubicará de tal manera que su base coincida con el hombro de la vialidad, fuera del acotamiento.			X	
Marca Peatonal	MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.6)		Marca de cruce peatonal en arroyo vehicular, con pintura termoplástica , sobrepuesta o mediante cambio de materiales , la cual debe cumplir con lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito 2013, y con los ordenamientos que para tal efecto emita la Secretaría de Movilidad.		X		
	NOM-034-SCT2-2011 (M-7.1)	NO cuenta con la marcación del paso peatonal.	En vías primarias las rayas de cruce de peatones o ciclistas, deben ser una sucesión de rayas de cuarenta(40) centímetros de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí cuarenta (40) centímetros , con una longitud igual al ancho de las banquetas entre las que, generalmente, se encuentran situadas, o igual al ancho de la ciclovia, pero en ningún caso deben ser mayores a 4.5 metros ni menores de 2.00 metros para el cruce de peatones.		X		

Tabla No. 23 Características y criterios normativos para el cruce No.10.
Elaboración propia.

Elemento		Normativa	Características (10)	Criterio según Norma	Cruce 10			
					No cumple	Cumple con reparos	Cumple	No aplica
Guarnición		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 140, Art. 177	Constitución: Amarillo y Rojo; Benito Juárez: Amarillo y Rojo	g) Marcas en guarniciones: Indican la prohibición de estacionamiento.		X		
		NOM-034-SCT2-2011 (M-12)		Para restringir el estacionamiento en paradas de autobuses, zonas de cruce de peatones, entradas a instalaciones de alta concurrencia peatonal, carriles en contrasentido y carriles exclusivos o donde existen señales restrictivas, las guarniciones se deben pintar de amarillo .		X		
		REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DF		VIII. MARCAS EN EL PAVIMENTO Bianco: En guarniciones se utiliza para delinearlas con objeto de mejorar su visibilidad. Amarillo: En las guarniciones se utiliza sólo cuando se quiere restringir el estacionamiento en un tramo de la vía. Rojo: en guarniciones para señalar los tramos en los que está prohibido parar. Azul celeste: guarniciones para indicar espacios de estacionamiento para servicios especiales, así como para marcas temporales.	X			
Estacionamiento		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.4.1)	Constitución: Ambas aceras ; Benito Juárez: Amarillo y Rojo	• Debe tener mínimo 240 cm de ancho y 600 cm de longitud. • Se debe colocar señalamiento horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (RA 08) al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular de acuerdo al Manual para el Control del Tránsito vigente.	X			
		REGLAMENTO DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE GUERRERO, Art. 177		• Franja peatonal con ancho mínimo de 120 cm, adyacente al cajón exclusivo en su lado corto a nivel de arroyo vehicular con el señalamiento horizontal correspondiente. Los lugares en que se limite el estacionamiento de manera temporal o definitiva, deberán estar plenamente señalados.		X		
Arbolado		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2) (7.4.1.3)	Cuenta con arbolado en Constitución y Benito Juárez sobre la plaza del Monumento a Benito Juárez.	(7.4.1.2) El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm, el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		
				(7.4.1.3) Se debe colocar vegetación únicamente en la franja de mobiliario urbano y vegetación, así como en la franja de fachada.				X
				(7.4.1.3) En banquetas con ancho menor o igual a 150 cm no se debe colocar franja de vegetación. (7.4.1.3) El tipo de vegetación a incorporar debe estar en función del ancho de banqueta.		80%		
Mobiliario Urbano		MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD DE CDMX (7.4.1.2)	En Constitución y Benito Juárez sobre la plaza del Monumento a Benito Juárez.	El ancho de la franja de mobiliario urbano y vegetación debe estar en función de la distribución de las franjas totales de banqueta y mínimo de 60 cm , el cual debe estar determinado por los estudios correspondientes.		X		

Tabla No. 24 Características y criterios normativos para el cruce No.10.
Elaboración propia.



5.3 Estrategias para la accesibilidad

Componente Físico

El espacio público debe ser de inicio accesible, basado en los documentos reglamentarios establecidos, las condiciones urbanas de la ciudad deben comenzar a adaptarse a las necesidades de la población que se desenvuelve en el espacio. Sin embargo, el diseño accesible aún carece de claridad, particularmente en gran cobertura de espacios y políticas, por tal motivo se deben modificar los modelos tradicionales, planteando estrategias enfocadas a la accesibilidad y en función de quienes tienen prioridad en el espacio público sin dejar de lado a los demás actores que interactúan, recordemos que la accesibilidad universal prioriza grupos vulnerables, pero beneficia a toda la población.

Para el desarrollo de estrategias en cada uno de los componentes se han considerado técnicas de investigación participativas para la propuesta establecidas a corto, mediano y largo plazo. Se ha visto que la accesibilidad universal emana de diversos factores, el estado físico, los medios de transporte, la conciencia ciudadana y la respuesta de las instituciones ante la demanda, a diario, las personas necesitan realizar cualquier actividad por lo que los ciudadanos deben desplazarse para trabajar, hacer compras, asistir al médico, acompañar a alguien entre otras, y en función de lo anterior se establecen las estrategias y propuestas puntuales referente a cada una de ellas.

En base al estudio de diagnóstico, levantamiento de campo y análisis del entorno físico de las vialidades que comprenden, los **10 cruces** seleccionados cuentan con las características favorables para desarrollar cambios en base a las normas establecidas de criterios de accesibilidad universal, donde de acuerdo a la calificación de los indicadores en el semáforo de la accesibilidad el 80% cumple con reparos, lo anterior como estrategia a corto plazo, siendo una de las más requeridas por los usuarios, por la concentración de actividades que en el área se desarrollan.

Debido a que las personas presentan diferentes tipos de discapacidad se requieren especificaciones técnicas respecto a las medidas antropométricas básicas de los usuarios que utilizan silla de ruedas, andaderas, invidentes que se desplazan con ayuda de un bastón o perro guía y aquellas que se apoyan de muletas, aplicadas al diseño de espacios incluyendo gráficos con dimensiones establecidos en el manual de normas técnicas de accesibilidad.

Personas usuarias de silla de ruedas

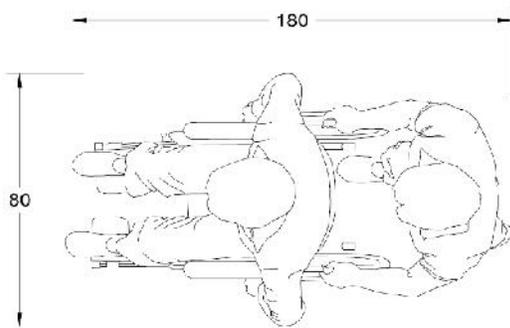


Imagen No. 18.- Usuario de silla de ruedas (Vista en planta) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

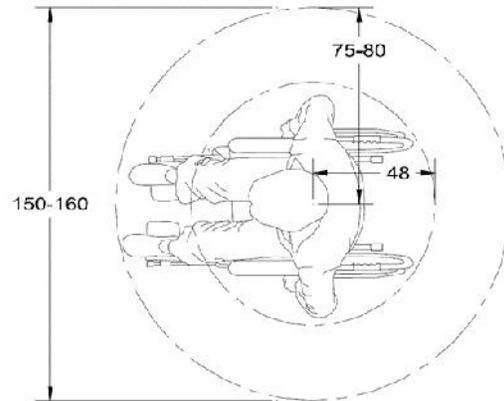
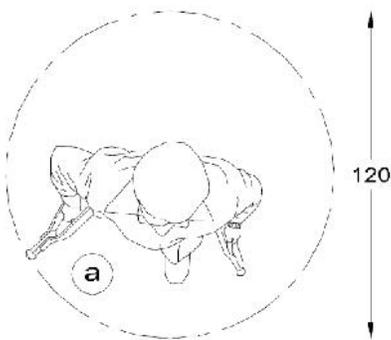


Imagen No. 18.1- Usuario de silla de ruedas (Giro) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Personas usuarias de muletas.



- a) Oscilación de muletas al caminar
- b) Separación de muletas cuando el usuario está de pie

Imagen No. 18.2- Usuario de muletas (Vista en planta) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

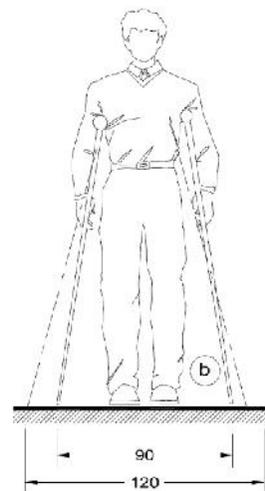


Imagen No. 18.3.- Usuario de muletas (Vista frontal) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Personas usuarias de bastón blanco.

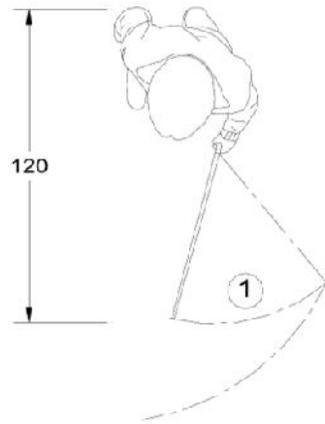


Imagen No. 18.4.- Usuario de silla de ruedas (Vista en planta) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

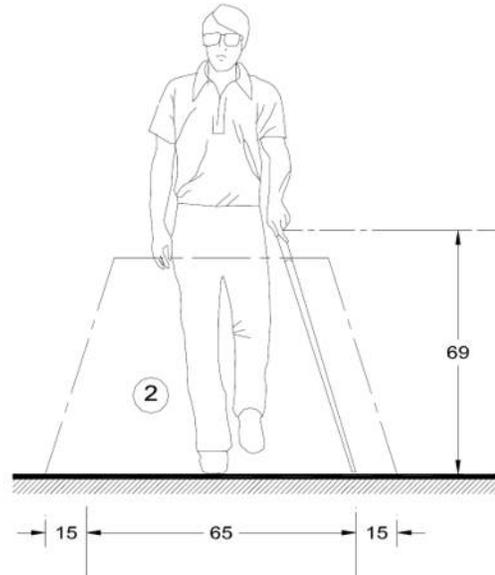


Imagen No. 18.5.- Usuario de silla de ruedas (Vista en perfil) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.



Imagen No. 18.6.- Usuario de silla de ruedas (Giro) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Personas usuarias con perro guía, andadera y bastón.

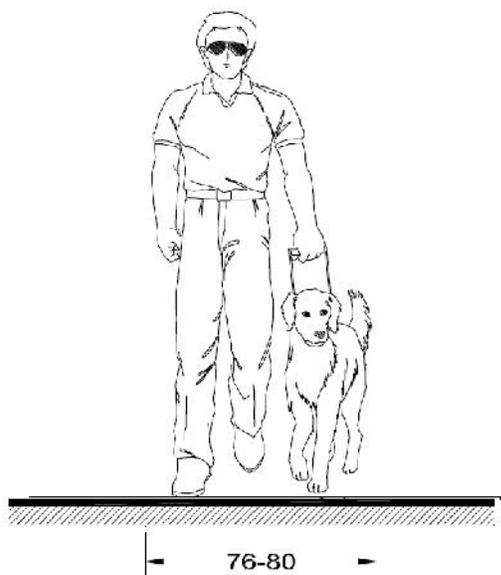


Imagen No. 18.7.- Usuario con perro guía (Vista en frontal) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

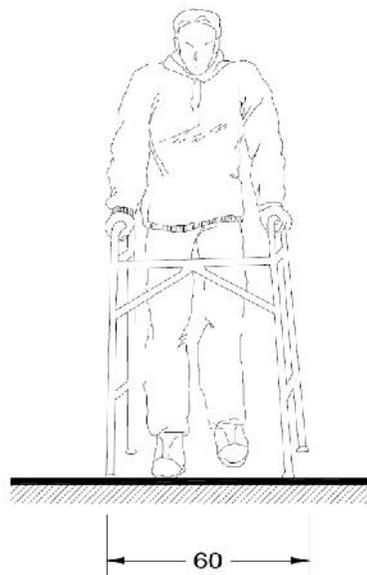


Imagen No. 18.8.- Usuario de andadera (Vista frontal) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

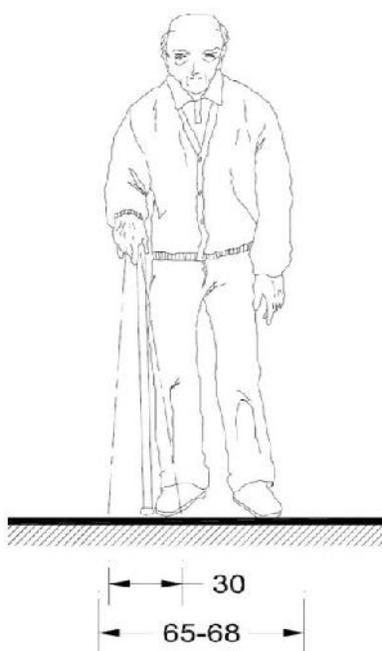


Imagen No. 18.9.- Usuario de bastón (Vista frontal) Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Una vez conociendo las medidas antropométricas de los usuarios, se desarrolla como estrategia a corto plazo siendo la más urgente debido a las exigencias de los usuarios, el establecimiento de la propuesta por medio de iconos Imagen No. 19 para su intervención en los puntos señalados, donde basado en los resultados del análisis es recomendable desarrollar dichas acciones para mejorar el entorno físico y el desplazamiento de las personas.



Imagen No.19.- Iconos de estrategias para el entorno físico.

Elaboración propia.

En el mapa No. 18 se establecen los elementos requeridos para cada intersección estudiada, que de acuerdo al resultado arrojado en el semáforo de la accesibilidad varían por las dimensiones de vialidad y banquetas, comercio ambulante y mobiliario urbano.

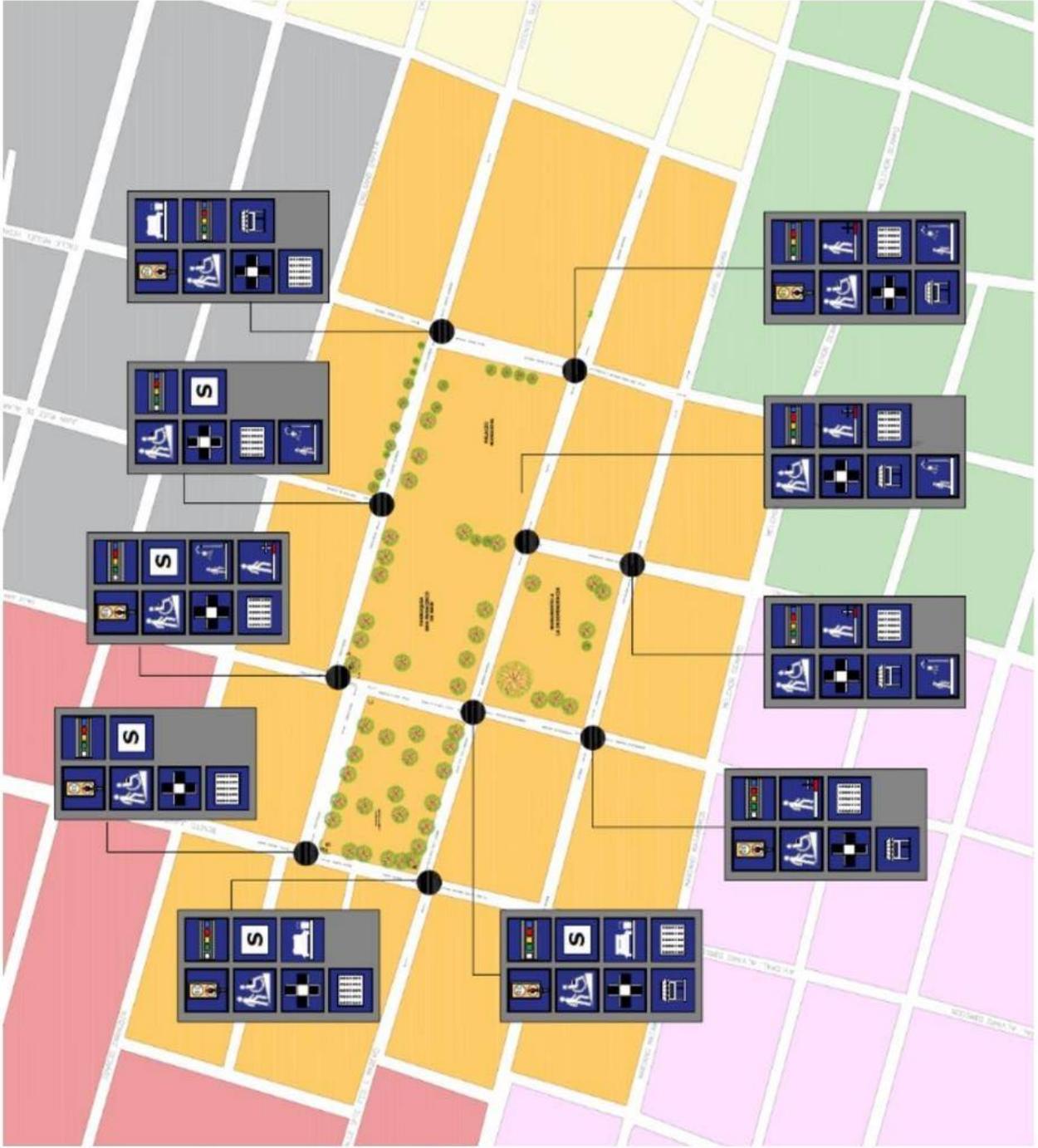
DISPONIBILIDAD DE RAMPAS

SIMBOLOGÍA

ELABORÓ
ARQ. KAREN SANTANA SOTO

ASESOR
DR. CONSTANTINO JERÓNIMO VARGAS

ÁREA
MAESTRÍA EN ARC., DISEÑO Y URB.



Mapa No. 18.- Plano de estrategias a corto plazo físico.
Elaboración propia.

Como primer elemento importante de la **vialidad** la semaforización que regula el tránsito vehicular y peatonal, derivado de las características encontradas se determina que se requiere de mantenimiento de pintura al elemento tipo de ménsula en todos los cruces estudiados ya que se encuentran funcionando favorablemente, sin embargo, existe la necesidad de colocar semáforos peatonales para desarrollar una mejor visualización del tiempo en que el peatón tiene para cruzar

la vialidad, (Imagen No. 20) cuya función es indicar al peatón cuando debe cruzar una calle conociendo el tiempo con el que cuenta para realizar la transición, establecidas sus características en el capítulo VII del manual de semáforos versión 1, dejando un espacio de 0.60 metros de distancia a partir de la guarnición en el área de la franja de vegetación y mobiliario.

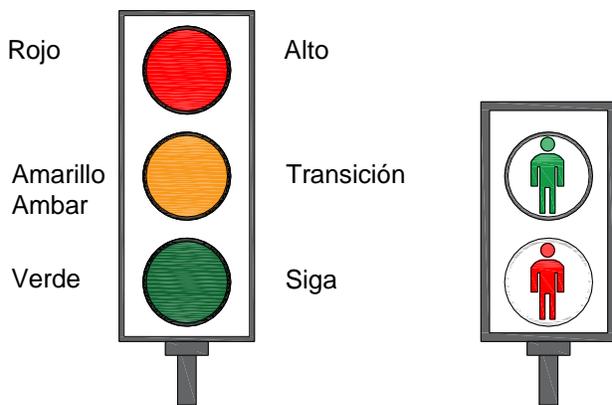


Imagen No. 20- Semáforo peatonal.

Fuente: Elaboración Propia.

Marcas peatonales que son una sucesión de rayas con una dimensión de 0.60 metros de ancho paralela a la trayectoria de los vehículos con una longitud igual al ancho de la banqueta (imagen No. 21). Es importante mencionar que derivado del tipo de intersecciones en forma de cruz en su mayoría se deberá colocar la franja en la zona que realizan el alto, esto por motivo de seguridad del peatón ya que existen dos vialidades en las que el flujo vehicular es constante y no se detiene (a excepción que se proporcione un tiempo corto pero necesario para el cruce seguro de los usuarios). Se

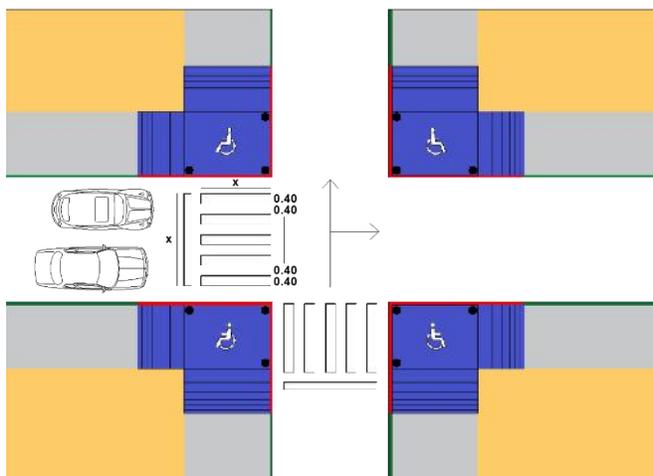


Imagen No. 21- Rampas y marcas peatonales

Fuente: Elaboración Propia.

deberá realizar el ordenamiento de comercio formal e informal creando nuevas zonas o en su caso instalarlos en lugares que no estén siendo ocupados, se deberá acotar el espacio que se ha proporcionado para su uso sin obstruir el área de banqueta o vialidad, esto produce inseguridad al

peatón ya que los obliga a caminar sobre el arroyo vehicular lo que puede provocar algún accidente de tránsito, el problema de la invasión de comerciantes es un factor que afecta principalmente al peatón por lo que se debe atacar en base a lo establecido en los reglamentos y con apoyo de las autoridades municipales para un mejor acuerdo.

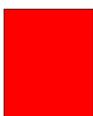
	Blanco Estacionamiento solo el tiempo necesario para bajar o subir pasajeros
	Verde Estacionamiento por tiempo limitado, señalado en un letrero.
	Amarillo Estacionamiento para cargar y descargar por tiempo indicado.
	Rojo No se puede estacionar.
	Azul Estacionamiento para personas con discapacidad, adultos mayores, embarazadas.

Imagen No. 22- Colores propuestos como estrategia para la restricción de estacionamiento sobre aceras.
Elaboración propia.

La marca en guarnición de aceras es elemental para controlar el exceso de estacionamiento por vehículos y motocicletas por lo que se propone una gama de colores que permite restringir áreas destinadas para cajones de estacionamiento especiales, paradas de transporte colectivo y accesos a rampas, retomada del reglamento de vialidad del distrito federal, es importante mencionar la Norma Oficial Mexicana 034 de SCT menciona que para vialidades urbanas se deberán considerar colores se deberán pintar solo color amarillo, sin embargo la gama de colores propuesta en el reglamento mencionado proporciona mayor opciones de la utilización de la vialidad pensado para diversas funciones (Imagen No. 22).

Las zonas con marcas propuestas para estacionamiento con tiempo prolongado deberán ser ocupadas para el comercio informal que funciona por las noches con un itinerario establecido y ordenado (en un horario estricto y dejando las instalaciones en condiciones salubres) fomentando de esta manera el comercio y economía local, ya que dicha acción es una cultura que la ciudad mantiene, atrayendo de esta manera más visitantes.

Por otro lado, la composición de la **banqueta** es un elemento primordial en el entorno físico, siendo el elemento en que las personas se desplazan a diario, el diseño recomendable para que funcione exitosamente se conforma de franjas paralelas a la vialidad, franja de fachada, franja de circulación peatonal, franja de mobiliario y vegetación, franja de guarnición imagen No. 23, las cuales se establecen en el manual de normas técnicas de la accesibilidad universal de la Ciudad de México, se establecen dimensiones mínimas que son consideradas en la estrategia.

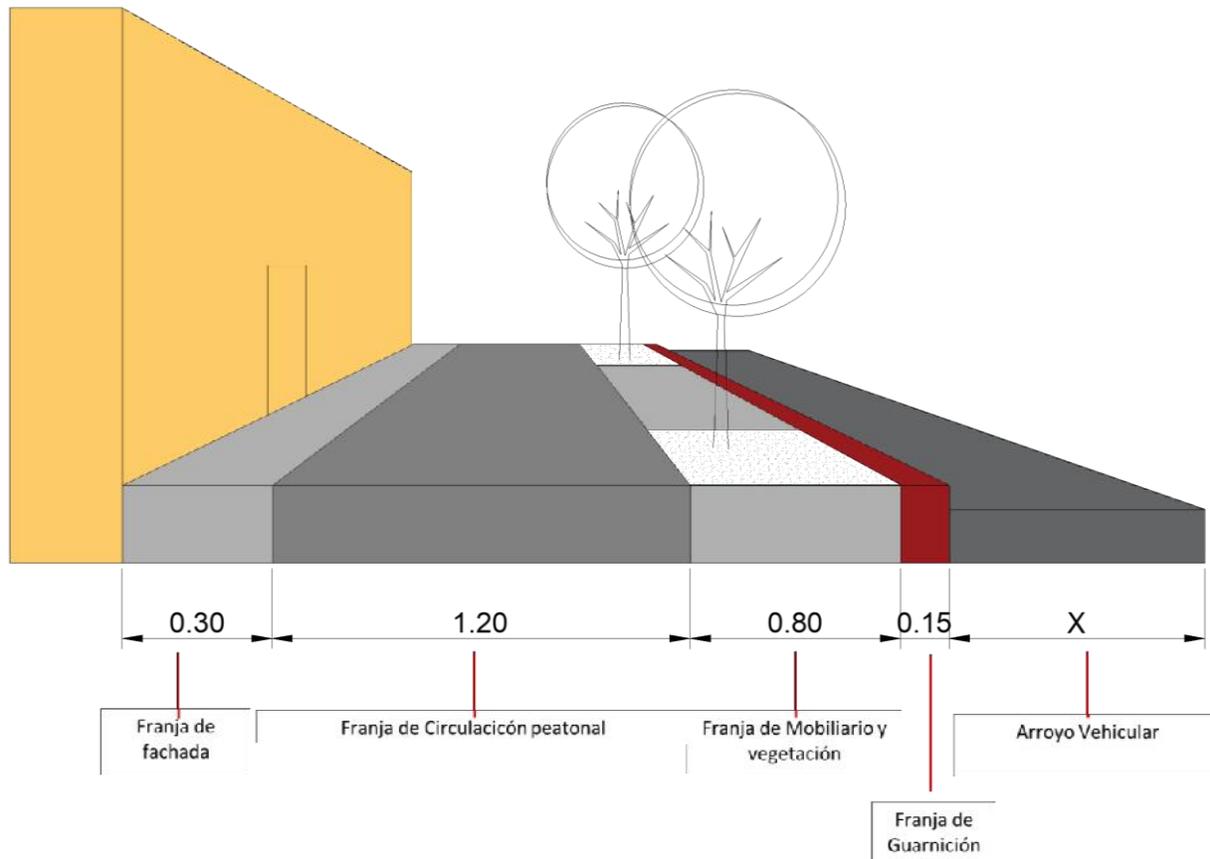


Imagen No.23- Componente de la banqueta

Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

La franja de fachada es un espacio de amortiguamiento entre la franja de circulación y la edificación, su función es la permanencia momentánea del peatón. La franja de circulación peatonal es el espacio en el que realizan su desplazamiento sin obstrucción alguna, la franja de mobiliario y vegetación es el área destinada para colocar el mobiliario, señalización, vegetación y elementos de infraestructura y por último la franja de guarnición la cual delimita el área de circulación del arroyo vehicular.

Ahora bien, en cada intersección se debe contar con rampas de acceso para un desplazamiento lineal y seguro, en base a las características de la banqueta es el tipo de rampa que puede ser recta o de abanico en este caso serán rectas confinadas como se muestra en la imagen No. 24, , con pendientes máximas del 8 % de acuerdo a la longitud y franja de advertencia delimitada por la guarnición que hace flexión en 90° en ambos extremo, dichas características marcadas con el símbolo internacional de discapacidad y materiales antiderrapantes.

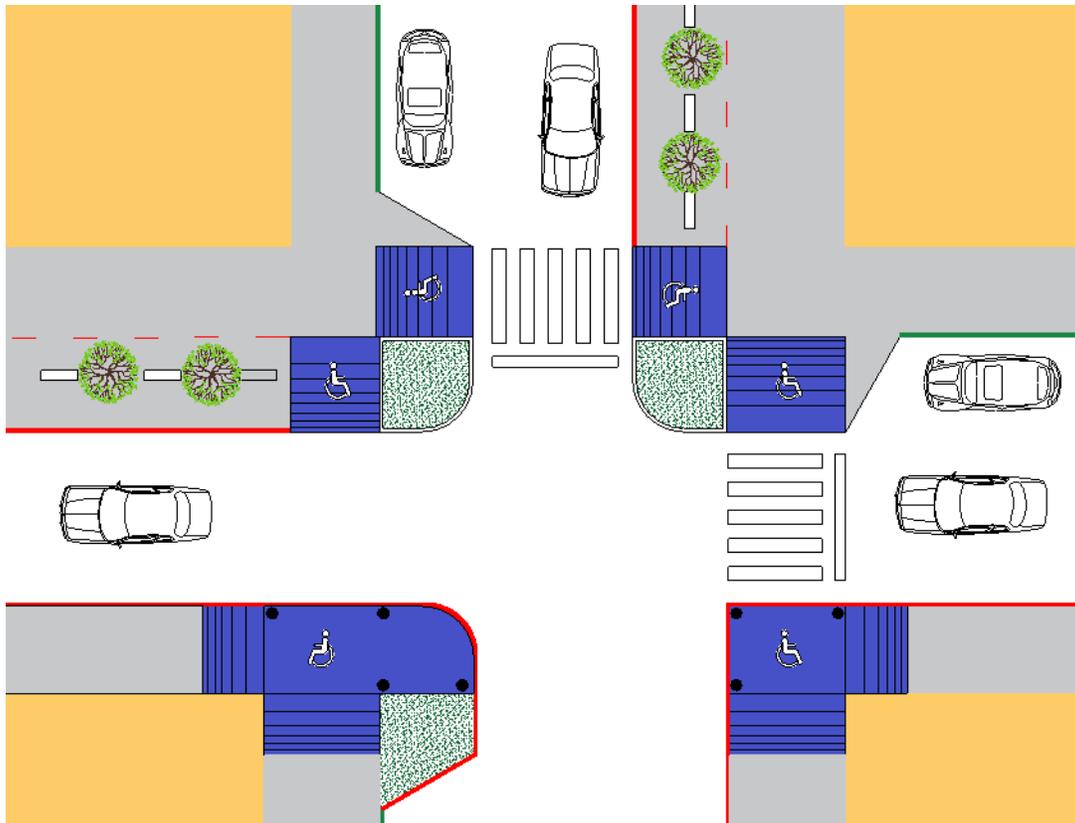
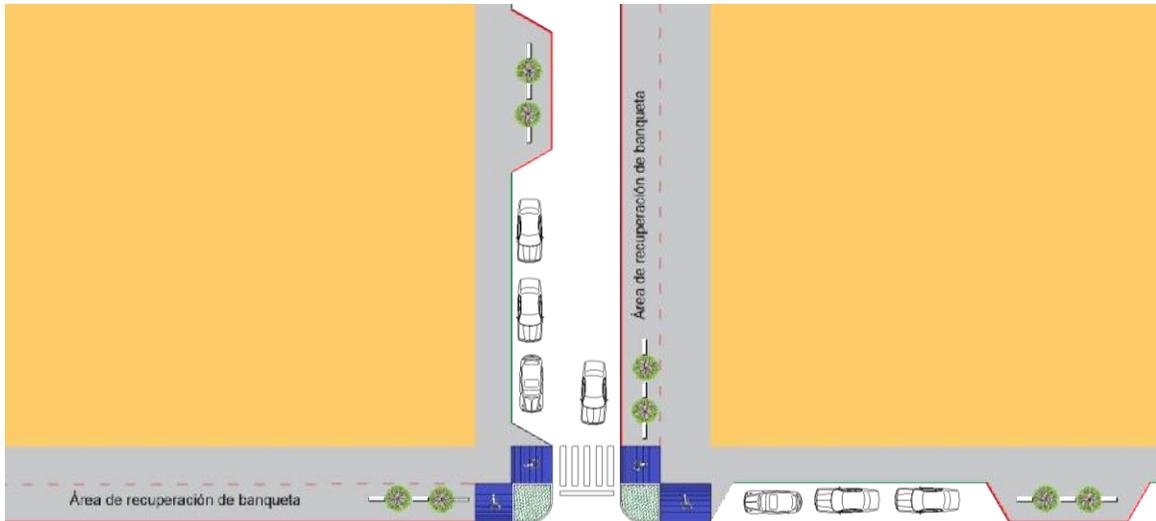


Imagen No.24- Componente de la banqueta

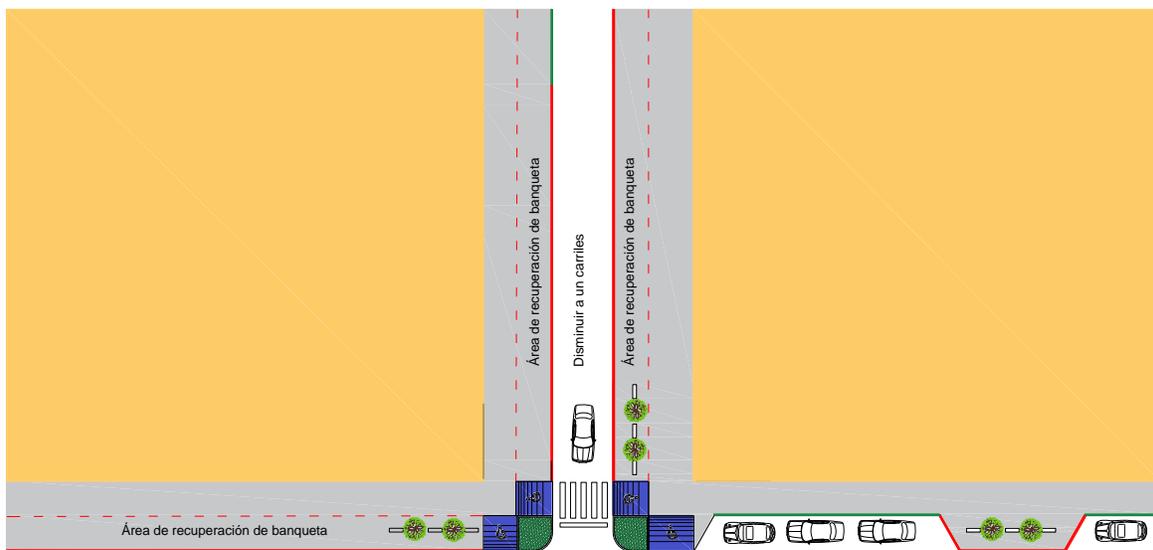
Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Se contempla la ampliación de sección de banquetas, principalmente en aquellas que cuenten con dimensiones inferiores a 1.20 metros, considerando 2 posibilidades: 1) en arroyo hasta para tres carriles: eliminando un área de estacionamiento para ampliar banqueta, un carril de estacionamiento y otro para el tránsito vehicular (imagen No. 25), 2) eliminar zona de estacionamiento sobre ambas aceras, lo anterior va a depender de la sección de la vialidad para su determinación (imagen No. 26).



**Imagen No. 25- Opción 1 Disminuir a dos carriles
(1 de estacionamiento, 1 para tránsito vehicular)**

Fuente: Elaboración propia.



**Imagen No. 26- Opción 2 Disminuir a un carril
(1 para tránsito vehicular y recuperación de dos banquetas)**

Fuente: Elaboración Propia.

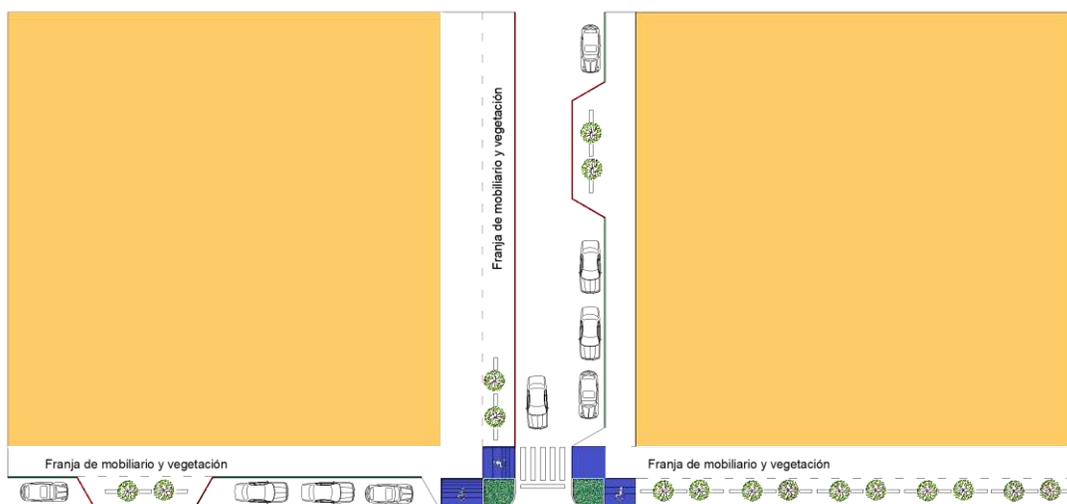
El mobiliario urbano es elemental para crear un entorno mayormente agradable, como primer punto la colocación de recolectores de basura en puntos estratégicos separando por tipo de basura para reciclar los residuos y fomentar la cultura del cuidado del medio ambiente (Imagen No. 27). La Incorporación de iluminación a la banqueta es fundamental para la seguridad vial permitiendo a las personas y vehículos circular durante la noche, creando un espacio más confiable,

debido a sus características es necesario tener una buena iluminación de forma permanente para disminuir los posibles atentados de delitos y amenazas contra las personas y espacios públicos, apoyando de igual manera la reducción de accidentes y optimizando la visualización de las calles.



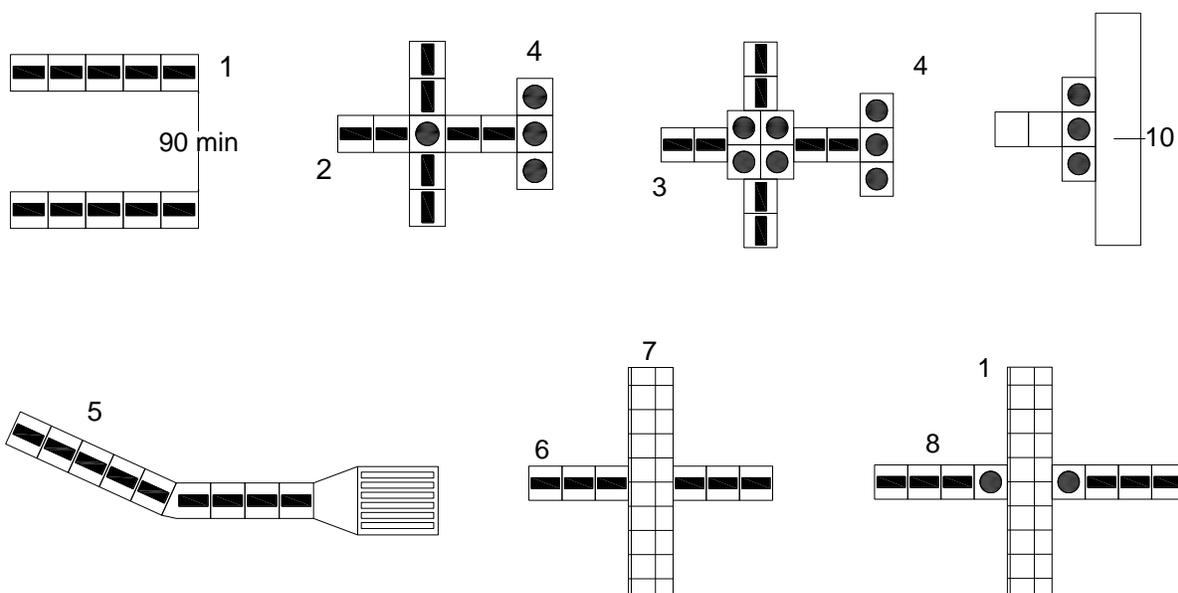
**Imagen No. 27- Opción 2 Disminuir a un carril
(1 para tránsito vehicular y recuperación de dos banquetas)**
Fuente: Elaboración Propia.

Como tercer elemento se propone la colocación de bancas en la franja de mobiliario y vegetación (Imagen No. 28), ya que permiten el descanso del peatón y deben ubicarse en zonas arboladas proporcionando un mejor confort. La franja de fachada puede utilizarse para la colocación de plantas de ornato o en su caso en la franja destinada para vegetación, reforestar con árboles que no afecten el pavimento o material de la banqueta, lo anterior para reducir la temperatura ambiental que padece la ciudad, proporcionando grandes beneficios como sombra a los peatones haciendo más atractivo el espacio y fomentando que las personas caminen o visiten frecuentemente el lugar.



**Imagen No. 28- Colocación de mobiliario es la franja correspondiente.
(1 para tránsito vehicular y recuperación de dos banquetas)**
Fuente: Elaboración Propia.

Así mismo se deberá colocar guía táctil (*Imagen No. 29*)- en zonas seguras y con menor flujo peatonal que tenga continuidad y sin ningún obstáculo, deberán estar conectadas a espacios de servicio público y estar trazada por separado de la ruta accesible para personas usuarias de sillas de ruedas, andadera y/o muletas. De acuerdo a las Normas de la Accesibilidad de la CDMX los cambios de dirección se deben señalar con cambios a 90°, con un módulo de advertencia o 4 módulos cuando sea posible; cambio mayor o menor a 90° y nunca menor a 45° se continúa el pavimento de guía de dirección.



Referencias:

1. Distancia entre dos guías de dirección
2. Cambio de dirección. Opción A.
3. Cambio de dirección, opción B.
4. Inicio o final de ruta
5. Cambio de dirección mayor o menor a 90° nunca menor a 45°
6. Interrupción por rejilla o junta constructiva menor a un módulo
7. Rejilla
8. Interrupción por rejilla o junta constructiva mayor a un módulo
9. Aproximación frontal a un objeto
10. Objetos tales como módulos de atención o señalamiento tacto-visual

Imagen No. 29- Características de Ruta táctil

Fuente: Manual de Normas Técnicas de accesibilidad, 2016.

Se considera la colocación de señalización como el sentido y nombre de calles, paradas reguladas, zonas de estacionamiento general, estacionamiento para personas con discapacidad, acceso a rampas, control de velocidad, sanitarios, la señalización que en base al Artículo 138 del reglamento de la ley de transporte y vialidad del Estado de Guerrero deberán ser señales preventivas, restrictivas e informativas para, siendo claras y simples, orientadas a la mayor visualización posible.

La eliminación de barreras físicas como la mala ubicación de postes de luz, teléfonos públicos señalización, bolardos mal ubicados, el comercio ambulante deberá tomarse en cuenta para el diseño de las zonas peatonales (banquetas), siendo los factores que impiden un desplazamiento seguro y cómodo, así como el desprendimiento de material de concreto en banquetas por el crecimiento de raíces de los árboles o deterioro por las lluvias y/ reparaciones inconclusas (Fotografía No. 14).



Fotografía No. 14 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero, 2019) Barreras físicas en la zona centro de Iguala Guerrero.



Fotografía No. 15.- Ordenamiento de comercios.

Fuente: H. Ayuntamiento Municipal Constitucional de Iguala de la Independencia,
 (1 de Julio del 2018) (Facebook) Recuperado el día 02 de Julio del 2019 de
<https://www.facebook.com/IgualaOficial/photos/pcb.2469319029799140/2469316183132758/?type=3&theater>



Fotografía No. 16.- Solicitud de rampa por parte de usuarios.

Fuente DIF Iguala de la Independencia 2018-2021,
 (1 de Julio del 2018) (Facebook) Recuperado el día 02 de Julio del 2019 de
<https://www.facebook.com/DIFIguala/videos/2810906948938094/>

Es importante mencionar que las autoridades locales tienen la intención de acatar las exigencias de la sociedad, como ejemplo es la regulación del comercio ambulante (Fotografía No. 15 y 16). donde por instrucciones del presidente municipal Antonio Jaimes Herrera, las direcciones de Tránsito Municipal y reglamentos reiniciaron el alineamiento de los comerciantes ambulantes marcando el área que deben ocupar, esto derivado de la exigencia social al exponer que se han suscitado situaciones complicadas con el tráfico vehicular y las personas que transitan, debido a que tienen que caminar por la arteria vial, por lo que las autoridades han invitado a los comerciantes a tener buena voluntad de ajustar sus locales, la iniciativa debe continuar, se deben redoblar

esfuerzos para concientizar a todos los actores involucrados como se ha mencionado en capítulos anteriores.

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.					
Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable
Componente Físico	En base al estudio de diagnóstico, levantamiento de campo y análisis del entorno físico de las vialidades que comprenden los 10 cruces seleccionados cuentan con las características favorables para desarrollar cambios en base a las normas establecidas de criterios de accesibilidad universal, donde de acuerdo a la calificación de los indicadores en el semáforo de la accesibilidad el 80% cumple con reparos.	Semáforos peatonales	Peatonalización de calles	Ejecutar criterios de accesibilidad en nuevos asentamientos humanos	Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Iguala, Guerrero.
		Rampas de acceso con pendientes adecuadas	Ordenamiento de comercio formal	Implementación de nuevas área de recreación (parques plazoletas)	
		Marcas peatonales	Unificar plazas	Ejecutar criterios de accesibilidad en nuevos proyectos (arquitectónicos y urbanos)	
		Recuperación de banquetas	Reducción de arroyo vehicular	Implementar cambio de materiales	DIF Municipal
		Iluminación de espacio públicos	Implementar cambio de materiales		
		Señalización	Desarrollar un Plan Municipal de Movilidad Urbana	Implementación de la reforestación en áreas aptas para mejorar el ambiente del peatón	
		Ruta táctil	Implementación de la reforestación en áreas aptas para mejorar el ambiente del peatón		
		Mobiliario urbano	Eliminación de barreras físicas		
		Colores en guarniciones	Implementación de señalización sonora, y táctil		
		Arbolado apto	Implementación de señalización sonora, y táctil	Dirección de Educación ecológica y Medio Ambiente	
		Ordenamiento de comercio			
		Eliminación de barreras físicas			
					Dirección de atención a personas con discapacidad

Tabla No. 25- Tabla resumen del componente físico

Fuente: Elaboración Propia.

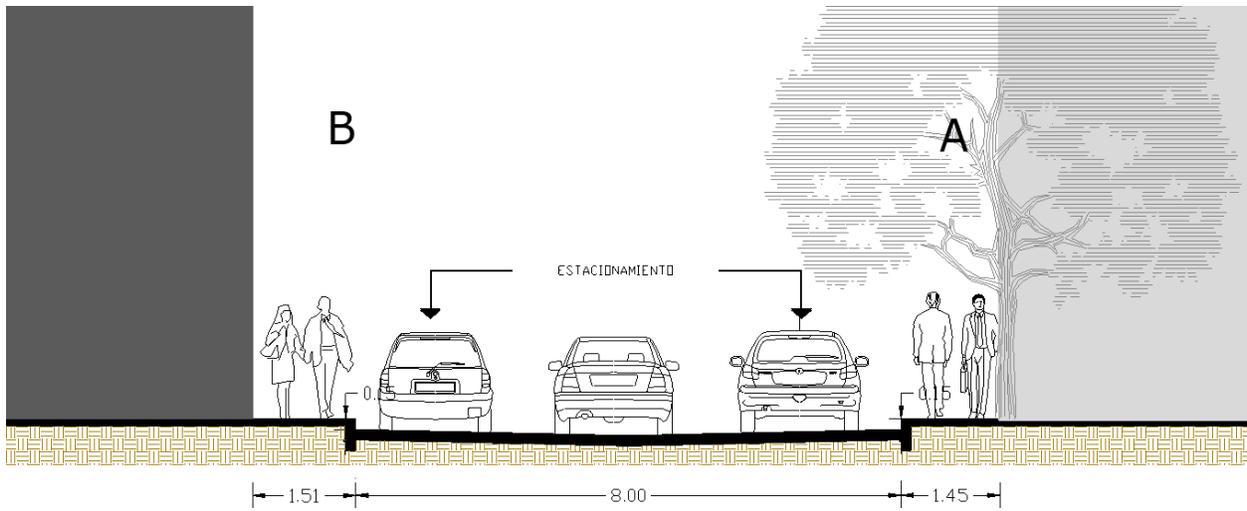


Imagen No. 30- Estado actual del Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No. 10)
 Elaboración propia.

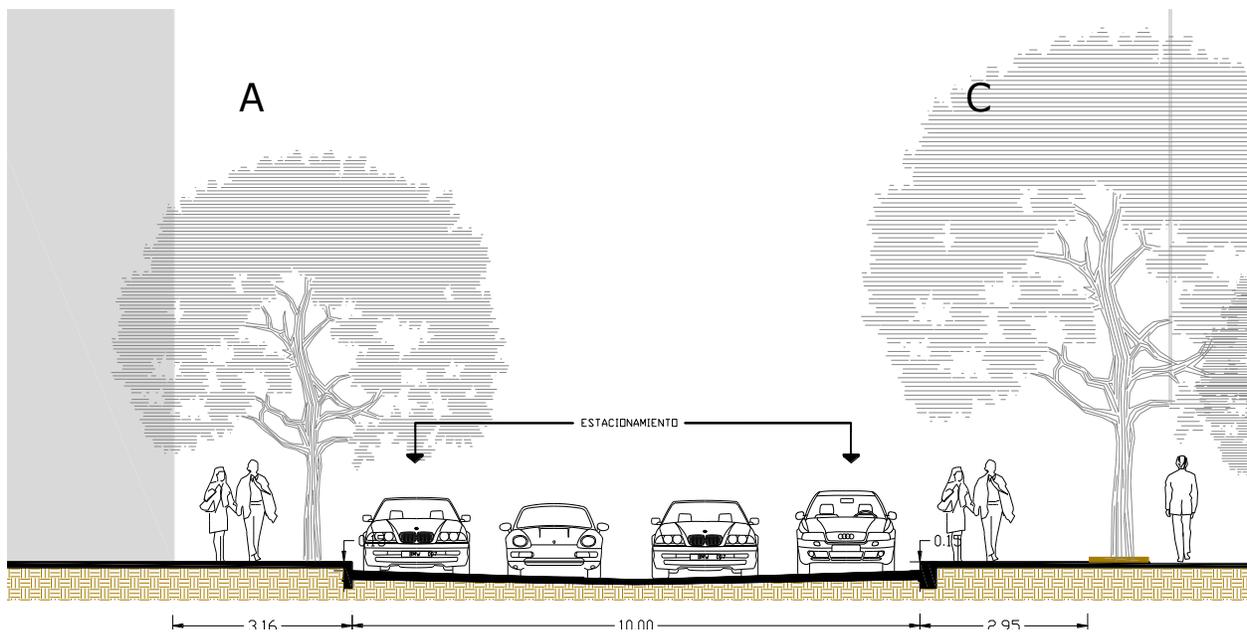


Imagen No. 31- Estado actual del Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No. 10)
 Elaboración propia.

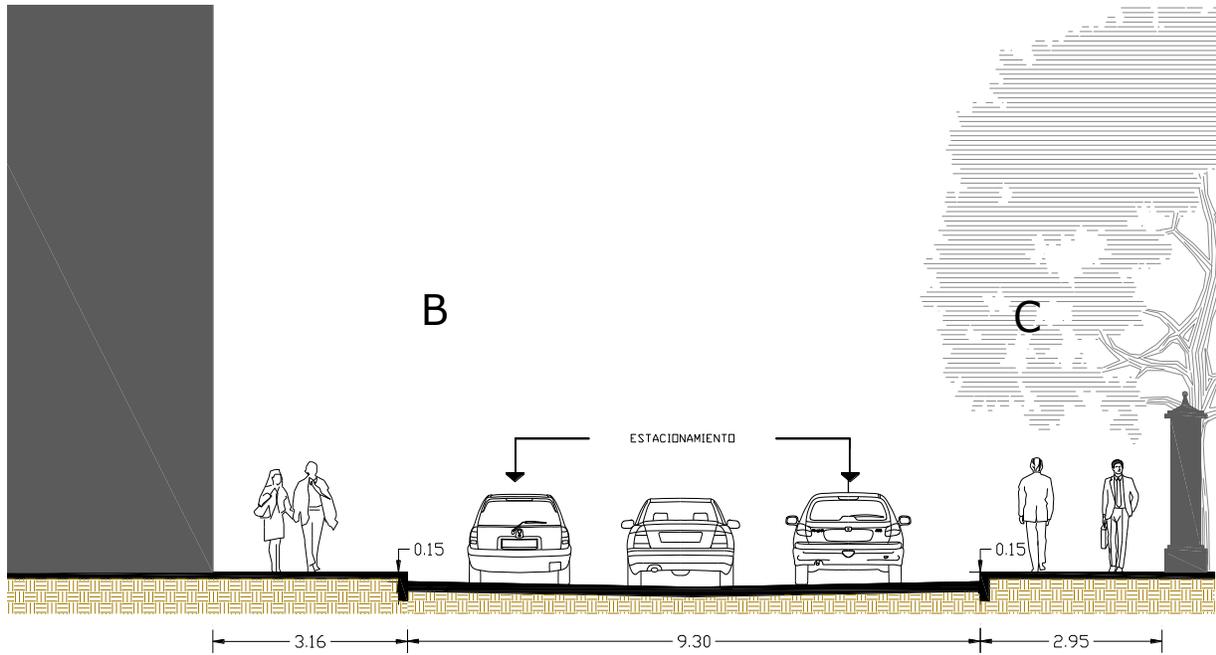


Imagen No. 32- Estado actual del Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No. 10)
 Elaboración propia.



Imagen No. 33- Propuesta de elementos para el componente físico Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No.10)
 Elaboración propia.



**Imagen No. 34- Propuesta de elementos para el componente físico Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No.10)
Elaboración propia.**



**Imagen No. 35- Propuesta de elementos para el componente físico Cruce No. 4
(Ver características en la Ficha No.10)
Elaboración propia.**

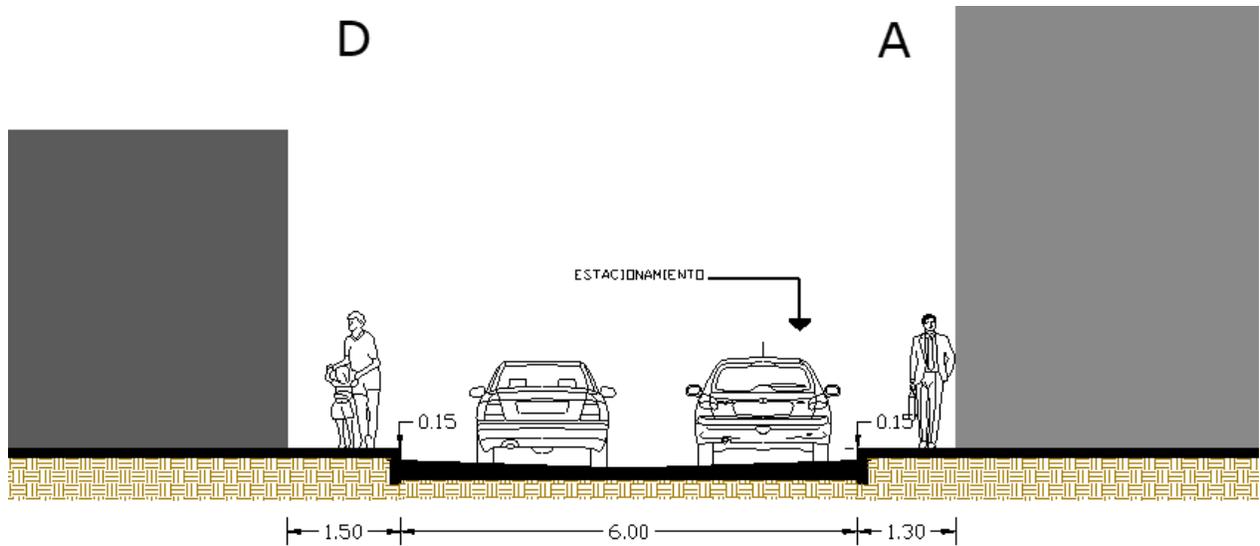


Imagen No. 36- Estado actual del Cruce No. 5
 (Ver características en la Ficha No. 11)
 Elaboración propia.

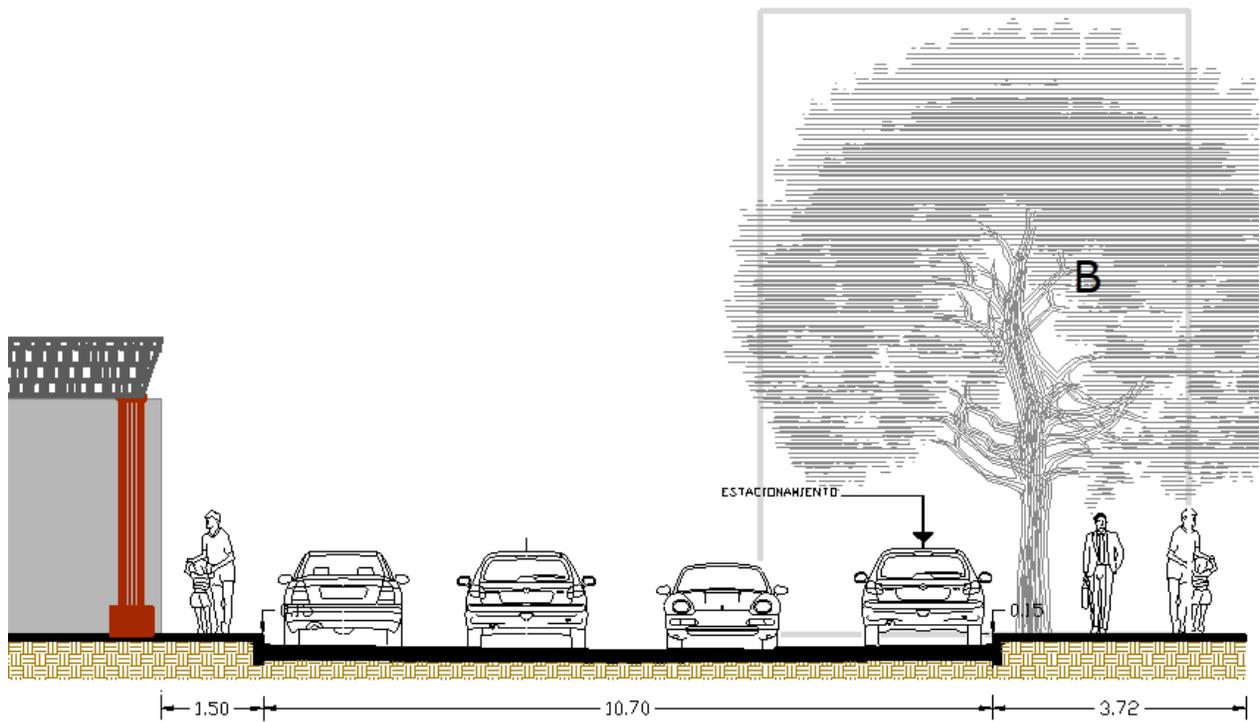


Imagen No. 37- Estado actual del Cruce No. 5
 (Ver características en la Ficha No. 11)
 Elaboración propia.

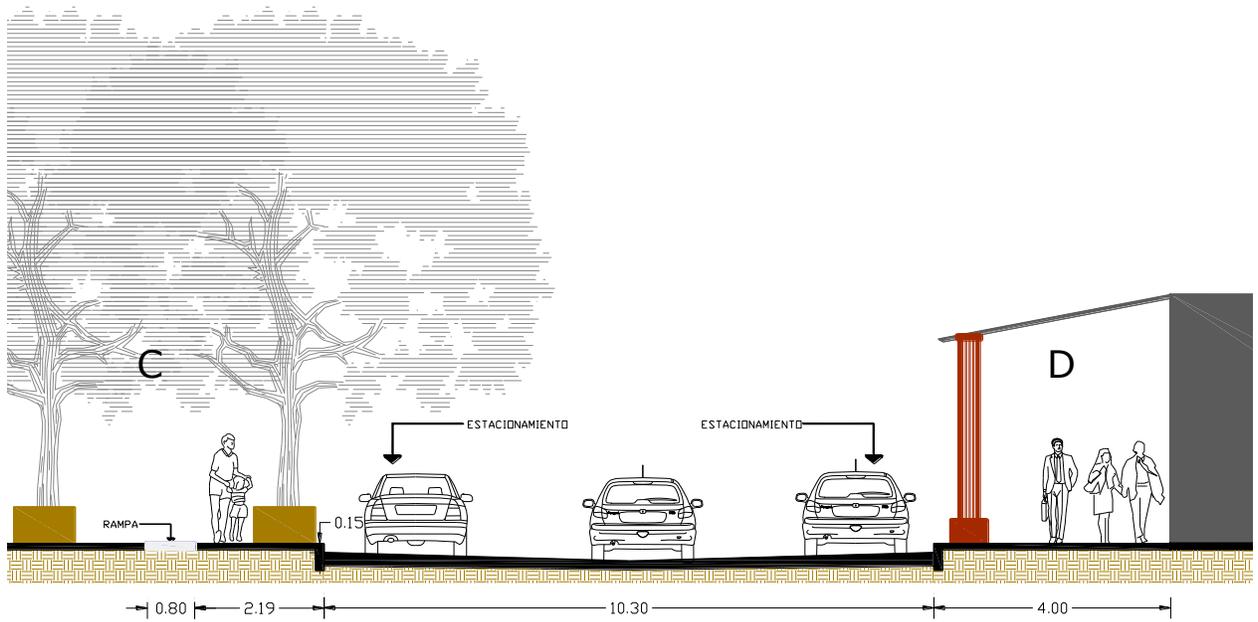


Imagen No. 38- Estado actual del Cruce No. 5
(Ver características en la Ficha No. 11)
 Elaboración propia.

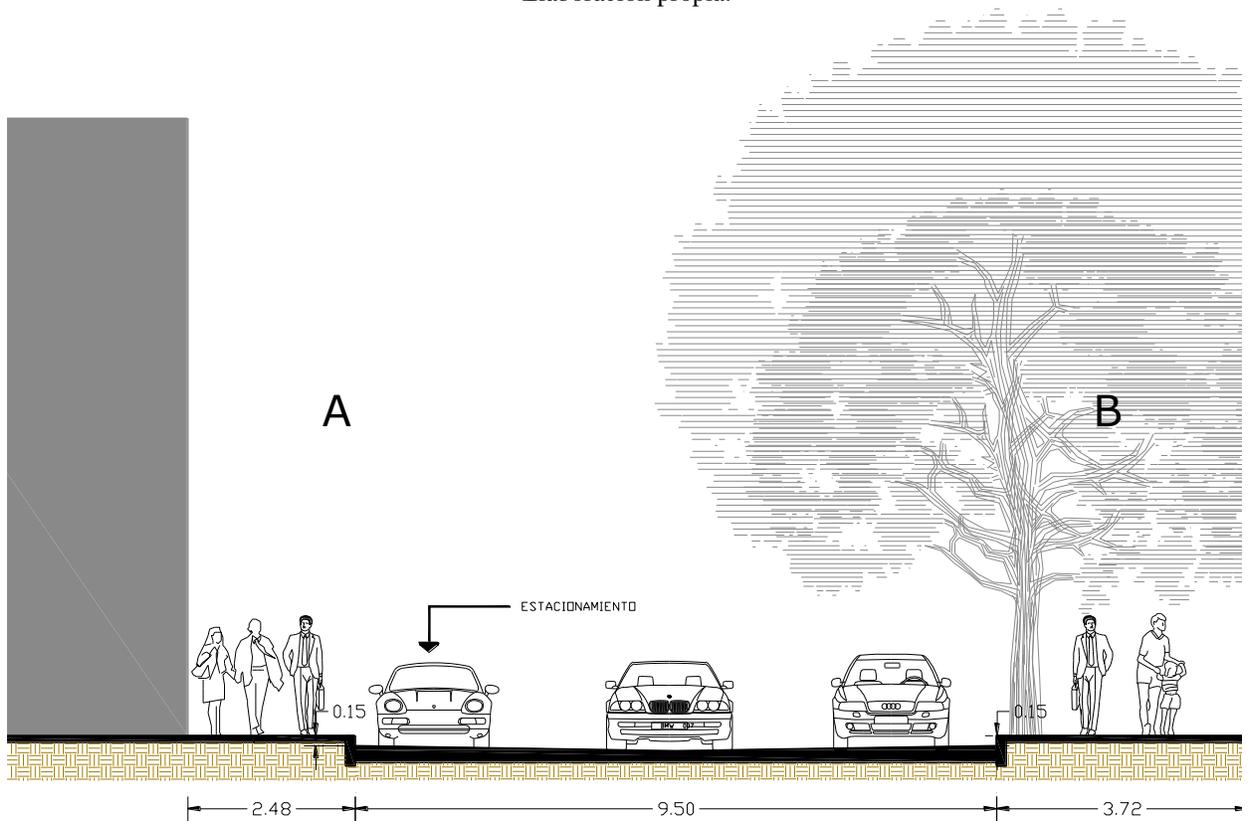


Imagen No. 39- Estado actual del Cruce No. 5
(Ver características en la Ficha No. 11)
 Elaboración propia.



Imagen No. 40- Propuesta de elementos para el componente físico Cruce No. 5
(Ver características en la Ficha No. 11)
Elaboración propia.



Imagen No. 41- Propuesta de elementos para el componente físico Cruce No. 5
(Ver características en la Ficha No. 11)
Elaboración propia.

Componente de transporte colectivo y privado

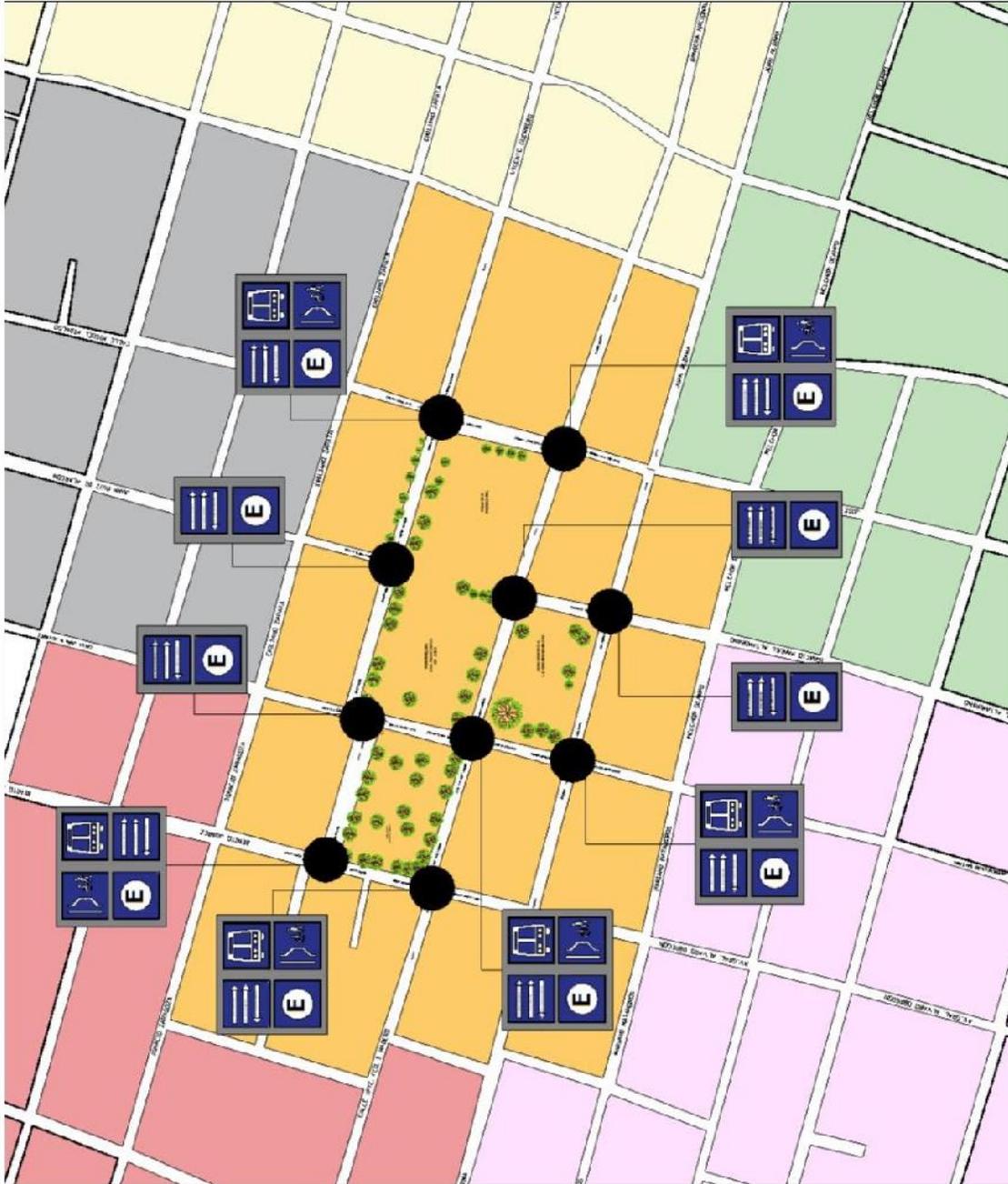
La movilidad de los ciudadanos a través del entorno debe ser una prioridad de actuación, debe ser accesible y utilizable por todos los ciudadanos incorporando las características necesarias para ofrecer un servicio de calidad e inclusión, se desarrolla como estrategia a corto plazo el establecimiento de la propuesta por medio de iconos Imagen No. 39 para su intervención en los puntos señalados, donde basado en los resultados del análisis es recomendable desarrollar dichas acciones para mejorar las condiciones de los medios de transporte (Mapa No. 19).



Imagen No. 42.- Iconos de estrategias para el transporte colectivo.
Elaboración propia.

El sistema de transporte con el que la ciudad cuenta son urban, combis y taxis, es importante mencionar que las condiciones en las que se encuentran algunas unidades no son las mejores ni reúnen los requisitos para trasladar a personas que cuentan con algún aparato de apoyo para su desplazamiento, por lo que se propone la adquisición de unidades destinadas para el traslado de usuarios, implementando bahías de ascenso y descenso en puntos estratégicos como zona centro, zona de hospitales, zonas de comercio básico, áreas de recreación, conectando de esta manera los diversos lugares que visitan, creando una red de movilidad para la accesibilidad.

P



TRANSPORTE COLECTIVO Y PRIVADO

SIMBOLOGÍA



Paradas de transporte colectivo



Bahías de ascenso y descenso



Área de estacionamiento



Señalización de rutas

TITULARIO

ARQ. KAREN SANTANA SOTO

ASESOR

DR. CONSTANTINO JERÓNIMO VARGAS

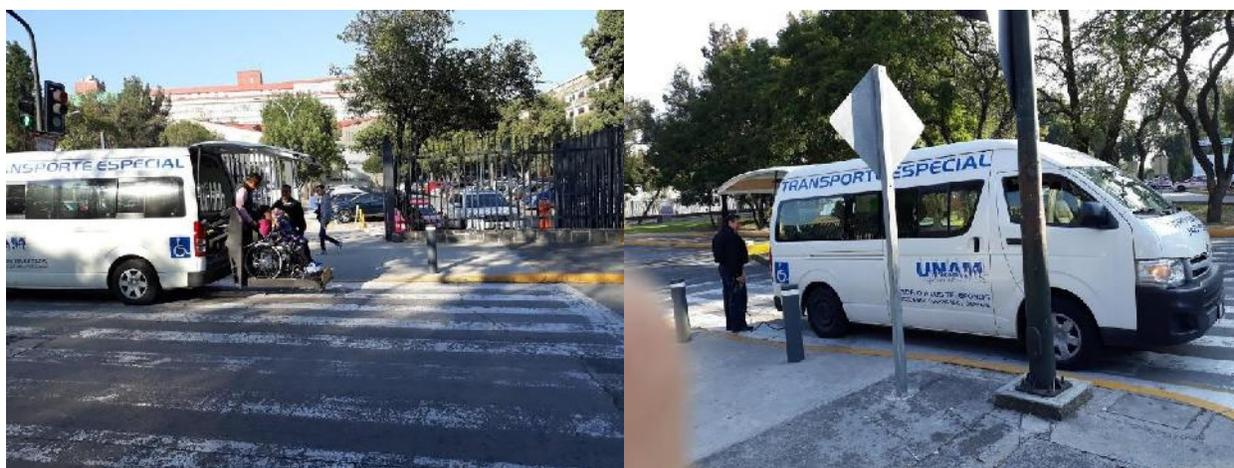
ÁREA

MAESTRÍA EN ARQ., DISEÑO Y URB.

Mapa No. 19.- Plano de estrategias a corto plazo del componente de transporte colectivo y privado.

Elaboración propia.

Las paradas de transporte público deben tener guía táctil desde el acceso hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible, las banquetas preferentemente deben llegar al mismo nivel de piso de la unidad móvil o en su caso la unidad deberá contar con un elemento de apoyo mecánico para llevar a cabo el ascenso o descenso *Fotografía No. 17*. Por tal motivo, dentro de las acciones se encuentra la adquisición de unidades especiales o acuerdos para el traslado de las personas que utilizan algún aparato de apoyo para su movilidad *Fotografía No. 18* ya que dichos elementos son de medidas grandes para trasladarlos en algún medio de transporte común, respaldada dicha propuesta en que los usuarios expusieron que han sufrido de la negación del servicio por tener alguna discapacidad y poseer instrumentos de apoyo que ocupan gran lugar en las unidades comunes.



Fotografía No. 17 (Fotografía de Karen Santana). (Ciudad de México, México, 2018) Transporte especial para personas con discapacidad.



Fotografía No. 18 (Fotografía de Karen Santana). (Ciudad de México, México, 2018) Autobús de transporte público para usuarios en general aptos para personas con discapacidad.

El conductor deberá apoyar al usuario en caso de requerirlo, para realizar la acción de manera más rápida y segura, es importante que los paraderos cuenten con bahía para no obstruir el paso vehicular ni provocar conflictos de alguna índole, proporcionando al peatón seguridad y tranquilidad para utilizarlo. Para tal acción se debe capacitar al personal encargado de conducir y utilizar las unidades debidamente por medio de pruebas de manejo, servicio al cliente, proporcionándoles los conocimientos por medio de conferencias, cursos o talleres para crear conciencia de respeto hacia los usuarios. Así mismo la capacitación al personal operativo del área de tránsito y vialidad debe acudir a su formación para solventar problemas en materia de movilidad **(Fotografía No. 19.-)**.



Fotografía No. 19.- Capacitación del personal operativo de la Dirección de Tránsito y Vialidad Municipal Fuente: h. Ayuntamiento Municipal Constitucional de Iguala de la Independencia, (20 de marzo del 2018) (Facebook) Recuperado el día 02 de Julio del 2019 de <https://www.facebook.com/IgualaOficial/photos/pcb.2301521499912228/2301521193245592/?type=3&theater>

Ahora bien, las áreas de estacionamiento deberán estar reguladas en base al reglamento de la ley de vialidad y transporte del Estado de Guerrero donde se establece que las medidas mínimas son 2.10 metros de ancho y 6.00 metros de largo, colocando el señalamiento horizontal con el símbolo internacional de la accesibilidad al centro del cajón en el sentido de la circulación vehicular y en su lado izquierdo se colocan rayas de 90° paralelas a la línea que limita para zona

de maniobras Imagen No. 40, es preciso saber que los ángulos para los cajones pueden ser de 30°, 45° y 60°, los tamaños y disposición de estacionamiento se determina en base a las características de la vialidad, el volumen del tránsito y tamaño de vehículos.

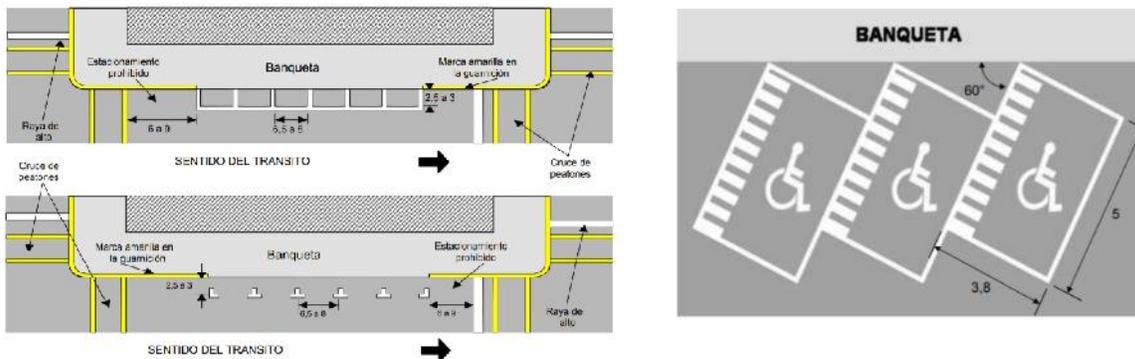


Imagen No. 43.- Medidas para cajones de estacionamiento. Fuente: Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT-2003, 2011.

Una más de las acciones a desarrollar es el ordenamiento de rutas, esto debido a que existen calles en las que la congestión vehicular como la calle Galeana e Ignacio Manuel Altamirano mercado-centro afecta directamente al peatón, por ser vialidades estrechas y que cuentan con invasión de productos sobre banquetas del comercio formal (Fotografía No. 20), teniendo como alternativa otras calles a las que se les puede optimizar su uso mediante el transporte público y proporcionando en un mediano plazo la peatonalización de un tramo de la calle antes mencionada mediante itinerarios de uso, especialmente en días o fechas en que el flujo peatonal sea alto como fines de semana y días festivos.



Fotografía No. 20 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero 2019) Congestión vial en la Calle Ignacio Manuel Altamirano

Las zonas de paradas deberán estar señaladas, se propone el ordenamiento de su área de parada y base, esto debido a que no se tiene un control permitiendo detenerse y esto provoca que en distancias cortas realicen paradas muy continuamente desarrollando un desorden vial y molestia de los demás conductores, la señalización deberá ser visible y con los colores establecidos en la normativa. El componente de transporte colectivo y privado toma un sentido muy importante en el tema de accesibilidad ya que las acciones buenas o malas que se desarrollen afectan directamente al peatón, especialmente a los grupos vulnerables, aquellos que se desplazan con mayor dificultad en la ciudad, la conciencia social en conjunto de las autoridades ayudará a optimizar el servicio beneficiando a todos, mediante la tabla No. 11 se dan a conocer en resumen las acciones a corto, mediano y largo plazo como estrategias para la accesibilidad.

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.					
Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable
Transporte Colectivo y privado	Mediante el desarrollo de encuestas los usuarios externaron la falta de calidad en el comportamiento de los conductores, las condiciones de mantenimiento de las unidades, la falta de áreas para subir o bajar del transporte sin prisas o sin malas palabras expresadas por otros conductores.	Bahías de ascenso y descenso	Formación y exigencia de cumplimiento de conductores	Implementación de transporte público accesible interconectados a diversos puntos estratégicos.	Tránsito Municipal
		Ordenamiento de paradas	Cambio de unidades		
		Áreas de estacionamiento	Negociar acuerdos con organizaciones de transportistas		
		Reordenamiento de rutas	Creación de rutas accesibles		
		Medios de transporte adecuados			
		Señalización de rutas			
		Capacitación a conductores			
					DIF Municipal

Tabla No. 26- Tabla resumen del componente de transporte colectivo y privado

Fuente: Elaboración Propia.



Componente social

Las acciones que se han ejecutado en pro de mejorar el entorno siempre va dirigido a obras de infraestructura básica y priorizando la mejora de la movilidad del automóvil, sin embargo, se olvida que el peatón forma parte de las acciones integrales, esto sucede en ocasiones por la falta de participación ciudadana, dicho concepto se ha mal interpretado, se está acostumbrado a solo proporcionar quejas y solicitar algún apoyo, sin embargo como ciudadanos también se pueden desarrollar propuestas para mejorar el entorno físico.

Es necesario dar a conocer la importancia de la **participación ciudadana** en la toma de decisiones para la ciudad, las divulgaciones de las convocatorias deben ser por todos los medios de comunicación para que las personas interesadas, grupos o colectivos asistan en representación a exponer la problemática y propuestas, es cierto que, en ocasiones los pobladores carecen de conocimientos para expresar alguna idea o por la costumbre de que las autoridades no los consideran en las decisiones creen que no es necesario, es importante hacer valer sus ideas, ya que la participación colabora a aumentar la corresponsabilidad, los usuarios son pieza fundamental para mejorar la gestión de los servicios. En pro de los derechos de las personas con discapacidad se ha realizado la participación en los foros de consulta ciudadana que se llevaron a cabo en la Ciudad de Iguala de la Independencia y Chilpancingo Guerrero, ambas en el Eje 1 denominado Justicia y estado de derecho en la mesa de derechos humanos Fotografía No. 20 y accesibilidad universal respectivamente Fotografía No. 21, donde se expuso la importancia de mejorar las condiciones de los espacios públicos y medios de transporte en la ciudad, esto debido a que Iguala presenta índices altos en el porcentaje de personas con discapacidad y adultos mayores, siendo dicho problema tan visible con solo caminar por las zonas más concurridas.

Otra de las acciones importantes es dar a conocer trabajos de investigaciones realizadas en instituciones educativas, conferencias, eventos culturales, acordes al tema para proporcionar información e interés en la sociedad sobre la importancia y beneficios que esto conlleva, las propuestas que se están dando en otros lugares y como están funcionando, evidenciando que la buena planeación proporciona una calidad de vida a sus habitantes.



Fotografía No. 20 (Fotografía de Karen Santana). (Iguala, Guerrero. 2018).

Participación en el foro de consulta ciudadana para el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en la mesa de derechos humanos, Eje 1.



Fotografía No. 21 (Fotografía de Karen Santana). (Chilpancingo, Guerrero. 2018).

Foro especial de participación en materia de derechos de las personas con discapacidad para el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en la mesa de Accesibilidad universal, Eje 1.

Por otro lado, el trabajo **comunitario** ha tomado un giro importante en las acciones a emprender para mejorar las ciudades, existen personas que son conscientes de que algunos aspectos de la sociedad deben ser cambiados, y lo hacen trabajando de forma desinteresada, con el objetivo que hacer una mejora para todos. Así una serie de voluntarios y voluntarias se proponen a ayudar en temas primordiales, en Iguala se están desarrollando actividades me mejora en la que los habitantes por colonia se organizan para la recuperación de espacios públicos como parques y

la limpieza de calles y pintura en guarniciones, por lo que dicha participación debe continuar dando a conocer las actividades para incentivar a otras colonias a tomar las mismas acciones.

Se debe implementar el trabajo comunitario también mediante convenios de instituciones educativas con las estancias gubernamentales correspondientes, aunque actualmente el DIF Municipal realiza dicha acción con algunas escuelas públicas y privadas, tanto locales como de otros Estados, las acciones que realizan son de manera colaborativa en el sentido del cuidado personal de los grupos vulnerables, sin embargo, dicha acción es válida, pero incursionarla en el área de arquitectura para que estudiantes de las universidades o escuelas de nivel medio superior apoyen con el servicio social al mejoramiento del entorno, de esta manera los jóvenes aprenden de manera técnica los trabajos a realizar adquiriendo experiencia y motivándolos a crear conciencia de cuidar y preservar el entorno físico.

Mediante la observación, línea de tiempo, encuestas y evidencia fotográfica se ha observado una falta de cultura en la sociedad al utilizar el espacio público, se requiere de manera prioritaria fomentar una **cultura y sensibilización** mediante campañas de cultura ciudadana promoviendo entre la sociedad el respeto por los derechos humanos, equidad social e inclusión, esto mediante pláticas en escuelas de todos los niveles realizando actividades con los aparatos que las personas de las diferentes discapacidades dependen, esto para entrar en conciencia, dando a conocer la importancia que tiene el respeto a las personas y los espacios, viviendo de manera directa el problema, son prácticas que algunos colectivos realizan para concientizar de manera directa a los demás usuarios.

La cultura del respeto y a la proporción de ayuda a los grupos vulnerables debe estar inculcada desde su educación escolar y familiar, este problema puede ser abordado con la educación vial, atribuyendo la conciencia de respeto de las acciones que a diario afectan a los más vulnerables por medio de foros, talleres y actividades por parte de la ciudadanía, autoridades, centros educativos como el CAM, el hecho de invadir un área peatonal, obstruir el acceso a una rampa y el uso irracional del espacio

Lo anterior se establece en una tabla resumen (tabla No. 11) donde se muestran las acciones a realizar para optimizar el componente social para el mejoramiento de la accesibilidad universal, señalando a las instituciones que en conjunto de grupos o colectivos coadyuvarían para su desarrollo.

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.					
Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable
Componente Social	Mediante la observación, línea de tiempo y evidencia fotográfica se ha observado una falta de cultura en la sociedad al utilizar el espacio público.	Participación Ciudadana	Participación en consultas sociales		DIF Municipal
		Trabajo comunitario	Gestionar con las autoridades competentes		
		Campañas de cultura y sensibilización	Desarrollar propuestas acordes a las necesidades		

Tabla No. 27- Tabla de estrategias a corto mediano y largo plazo en el componente social.
Fuente: Elaboración Propia.

Componente institucional

El componente institucional forma una parte importante dentro de la planeación y gestión, ya que son los actores que proporcionan las herramientas para el desarrollo de proyectos en las ciudades y funcionan como un medio para la obtención recursos económicos. Para conocer los procesos, facultades y responsabilidades se propone como primera iniciativa la **actualización continua del personal** sobre el marco legal y normativo enfocado a cada área o disciplina. Proporcionar los conocimientos de los lineamientos que rigen cada una de las acciones a desarrollar ayuda a comprender la responsabilidad con la que cada servidor público se debe desempeñar y hasta donde llegan sus facultades, es evidente que son pocas las instituciones que se preocupan por mantener a sus trabajadores en constante capacitación, sin embargo, es una acción elemental para desempeñar de manera responsable cada una de sus responsabilidades.

Derivado de esto, se propone como estrategia la implementación de **políticas públicas** esto quiere decir que como institución de gobierno se deben realizar acciones con objetivos de interés público que surjan de decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis, donde participe la ciudadanía, como ejemplo de su implementación a nivel local es la actualización del plan de desarrollo municipal en el que se realizó un foro de participación para proporcionar propuestas en

base a necesidades y demandas de los ciudadanos, la dinámica que las autoridades están desempeñando ayudan a obtener información más verídica sobre la problemática de la ciudad.

Como instrumento de política pública se propone la creación de un **plan de accesibilidad universal** en el que se trabaje en conjunto con colectivos y asociaciones que representan a las personas con discapacidad y adultos mayores, ya que el H. Ayuntamiento cuenta con la Dirección de atención a personas con discapacidad y en conjunto poder trabajar para la representación de ideas en base a una necesidad poblacional, en el cual se consideren los criterios técnicos de manera puntual para cada zona o área de crecimiento, dicho instrumento se debe regir en base a las recomendaciones de la nueva agenda urbana y lo establecido en los documentos internacionales como ONU-Hábitat el cual en noviembre del 2018 dio a conocer el Índice Básico de Ciudades Prósperas de Iguala de la Independencia, Guerrero que menciona la consolidación de políticas públicas en torno al tema. La presente investigación muestra un diagnóstico y propuestas técnicas para un sector con altos índices de discapacidad y adultos mayores a nivel ciudad, en la que aplica como parte de una política pública al desarrollarse con el respaldo de la participación ciudadana, la aplicación de los instrumentos legales y normativos.

Es importante mencionar que también es elemental el **establecimiento de relaciones** con otros sectores públicos y privados para la implementación de medidas accesibles al entorno, esto derivado de que la iniciativa privada es quien ejecuta en su mayoría los proyectos otorgados por las instancias gubernamentales o realizan inversiones en grandes obras sin considerar diversos factores y deben entrar en el rol de co-responsabilidad al desempeñar algún trabajo, así mismo se deben estrechar lazos con el sector educativo para la implementación de investigaciones enfocadas a los problemas que se viven día con día y proporcionar información que sea de utilidad para el desarrollo de propuestas. Al inicio de su administración, la presidenta del DIF Municipal de Iguala, Guerrero ha realizado **convenios de colaboración** con instituciones educativas públicas y privadas, por medio de prestadores de servicio social que realizan actividades comunitarias para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad y adultos mayores asistiendo a las instalaciones del DIF , casa de día para el anciano o acilos para proporcionar atenciones básicas para su persona, sin embargo no se cuenta con personal para realizar actividades técnicas que coadyuven al fortalecimiento de propuestas para mejorar el entorno físico, que puedan trabajar en

conjunto con el área de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Iguala para concretar las acciones.

Como se ha mostrado en el Sub Capítulo 2.4 se cuenta con un marco legal amplio para desarrollar oportunidades de mejora de calidad de vida para las personas con discapacidad y adultos mayores, desde una perspectiva más humana, hablando ya de habitabilidad, desde organizaciones mundiales como la ONU Hábitat y la Nueva Agenda Urbana (NUA) hasta los manuales operativos de instituciones nacionales como SEDATU, IMSS, algunos otros manuales particulares de ciudades como Ciudad de México, Oaxaca que establecen criterios de diseño universal no solo en espacios arquitectónicos sino en el área urbana como proyecto de integración, de manera local el Plan Municipal de desarrollo 2015-2018 establece la realización estratégica de actividades para integrar las necesidades básicas destacando los espacios públicos de calidad, opciones de movilidad, conectividad y accesibilidad para personas con discapacidad, es en este punto donde entra el **seguimiento de proyectos desarrollados**, no acortarlo al término de la administración en función, sino proporcionar una evaluación de resultados y en caso de resultar positiva ante la sociedad se deberá de continuar, esto ayuda a dar continuidad a la planeación estratégica, la cual se considera un buen instrumento para la gestión de relaciones ya que se desarrolla como método participativo, abierto y transparente, facilita la reflexión e integra una visión global, identifica potencialidades y promueve la concentración entre agentes sociales y económicos. Es importante señalar que los planes estratégicos han sido la expresión de establecer relaciones entre los agentes públicos, sociales, empresariales y vecinales, esto ayuda a dinamizar económica y socialmente el territorio.

Para su desarrollo se propone la creación de una entidad pública involucrada directamente con el tema de la accesibilidad universal en la que coadyuven tránsito municipal, el DIF y al Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas (*Diagrama No. 9*) para que de manera conjunta se tomen las decisiones, por un lado, el área que se encarga de procurar las acciones que promueven el desarrollo integral de las familias y grupos en situación de vulnerabilidad contribuyendo a mejorar su calidad de vida, por otro la entidad encargada de la optimización de las condiciones del tránsito de vehículos y por último la encargada de promover un desarrollo urbano mediante el diseño de estrategias y políticas públicas para dotar de infraestructura, equipamiento urbano y servicios a la ciudad.

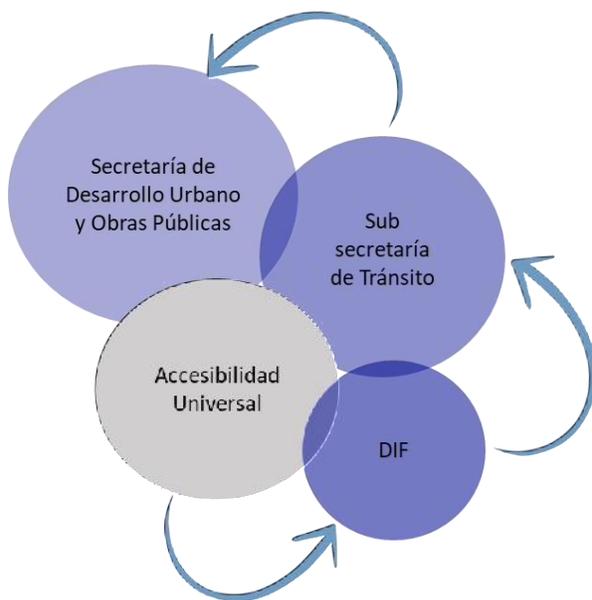


Diagrama No. 9.-Áreas que coadyuvaran al área de accesibilidad universal. Elaboración propia.

Para la realización de gestión es importante conocer lo programas gubernamentales en pro del rescate de espacios públicos a nivel nacional se cuenta el **Programa de mejoramiento urbano** publicado en el diario oficial de la Federación el Jueves 28 de febrero del 2019 por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) que tiene por objetivo realizar intervenciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad de la población que reduzcan el déficit de infraestructura básica, complementaria, de equipamiento urbano y espacios públicos, elementos ambientales y ordenamiento del

paisaje urbano, movilidad y conectividad con la participación de las comunidades involucrada en el que por medio de un listado muestra los datos de las Entidades Federativas y nombre de los Municipios que son elegibles para contar con el recurso, Iguala de la Independencia corresponde a la Clave en el SUN (C1202) (Tabla No. 28) que tiene como objetivo realizar intervenciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad de la población objetivo del programa, aplicando en la vertiente de Mejoramiento Integral de Barrios se contemplan los siguientes tipos de proyectos cuyo tema aplica en la modalidad de equipamiento urbano y espacio público (Tabla No. 29), que consiste en realizar intervenciones considerando infraestructura básica, equipamiento urbano, espacio público, movilidad, elementos ambientales accesibilidad, conectividad, participación comunitaria y diseño urbano. En la tabla No. 30 se muestran las acciones descritas en una tabla resumen para el desarrollo de estrategias del componente institucional.

Clave de entidad federativa	Nombre de entidad federativa	Clave del municipio	Nombre del Municipio	Clave en el SUN	Nombre en el SUN
12	Guerrero	12001	Acapulco	M12.01	Acapulco
12	Guerrero	12021	Coyuca de Benítez	M12.01	Acapulco
12	Guerrero	12029	Chilpancingo	M12.01	Chilpancingo
12	Guerrero	12035	Iguala de la Independencia	C12.02	Iguala de la Independencia
12	Guerrero	12038	Zihuatanejo	P12.05	Zihuatanejo
12	Guerrero	12055	Taxco	P12.08	Taxco
12	Guerrero	12066	Tlapa de Comonfort	C12.05	Tlapa de Comonfort
12	Guerrero	12075	Eduardo Neri	M12.02	Chilpancingo

Tabla No. 28.-Programa de Mejoramiento urbano aplicable para Iguala, Guerrero.

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Programa de Mejoramiento Urbano 2019

Montos Máximos, aportaciones Federales y Locales.				
Modalidad	Tipo de Proyecto	Monto Máximo de Subsidio del Programa por proyecto	Aportación del Programa	Aportación Local
Equipamiento urbano y espacio público	Construcción, habilitación y renovación del equipamiento urbano y espacio público	\$30,000,000.00	Hasta el 100% del costo del proyecto	Hasta el 50% del costo del proyecto
Participación Comunitaria	Actividades Comunitarias	\$2,000,000.00	Hasta el 100%	Hasta el 50%
Movilidad y conectividad	Movilidad	\$20,000,000.00	Hasta el 100% del costo del proyecto	Hasta el 50% del costo del proyecto
	Conectividad	\$25,000,000.00	Hasta el 100% del costo	Hasta el 50% del costo del proyecto
Infraestructura urbana	Construcción, renovación y adecuación de Infraestructura básica	\$30,000,000.00	Hasta el 100% del costo del proyecto	Hasta el 50% del costo del proyecto
	Construcción, renovación y adecuación de Infraestructura complementaria	\$30,000,000.00	Hasta el 100% del costo del proyecto	Hasta el 50% del costo del proyecto
	Elementos Ambientales y ordenamiento del paisaje urbano	\$20,000,000.00	Hasta el 100% del costo del proyecto	Hasta el 50% del costo del proyecto
Diseño urbano	Proyectos ejecutivos	N/A.	Hasta el 100% del costo del proyecto.	Hasta el 90% del costo del proyecto

Tabla No. 29.-Montos máximo, aportaciones federales y locales para el programa de mejoramiento urbano (SEDATU). Elaboración propia en base datos de las reglas de operación del Programa de Mejoramiento Urbano 2019.

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.

Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable	
Componente Institucional	Mediante entrevistas realizadas a los actores involucrados en el tema de investigación, en el Estado de Guerrero se han realizado proyectos de accesibilidad universal	Capacitación continua del personal	Creación de una entidad pública involucrada directamente con el tema de accesibilidad universal	Dar seguimiento a los proyectos desarrollados	Dirección de Planeación del DIF Guerrero	
		Políticas de implementación y gestión.				DIF Municipal
		Negociar acuerdos con iniciativa privada				Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Iguala, Guerrero.
		Aplicación de las leyes y normativas				
		Establecer relaciones con sector público y privado para la implementación de medidas accesibles				Tránsito Municipal
		Trabajar con colectivos, asociaciones				

Tabla No. 30.- Tabla de estrategias a corto mediano y largo plazo en el componente institucional.

Fuente: Elaboración Propia.



Conclusiones

La manera en que se ha desarrollado el tema de la accesibilidad universal en la sociedad para las personas con discapacidad y adultas mayores ha evolucionado gradualmente hasta el punto en el que se ha logrado que tengan derechos en todos los ámbitos, particularmente en el tema urbano se ha avanzado de manera lenta, por un lado, la falta de conocimiento por parte de quienes hacen las leyes al no saber el problema que a nivel nacional se prevé que es la población futura de personas con discapacidad y adultos mayores que de acuerdo a las estadísticas para el año 2050 la pirámide poblacional se encontrará de manera invertida, afectando de manera significativa a las ciudades que no estén listas para afrontar el problema, lo cual se demuestra en la presente investigación, proporcionando datos fuertes en cuestión del número otorgando una idea de la magnitud del problema.

Ahora bien, al año 2019 existen diversos programas sociales que ayudan especialmente a los grupos vulnerables a prolongar la vida mediante atenciones médicas y sociales, por lo que al desarrollar dichas acciones de igual manera se debe ejecutar en el entorno mediante estrategias basadas en la participación ciudadana donde se involucren todos los actores como se ha desarrollado en este documento que de manera general se ha concluido que, con la participación de la ciudadanía, autoridades institucionales, asociaciones, grupos colectivos y profesionistas (técnicos) se pueden emprender grandes proyectos en pro de la accesibilidad universal **Diagrama No. 10.-** Lo anterior basado en las políticas desarrolladas por el Presidente de México establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 donde se demuestra que la línea de investigación presentada cuenta con una factibilidad positiva para la realización de la propuesta de accesibilidad al espacio público en la Ciudad de Iguala, Guerrero, ya que cuenta con el sustento social, institucional, económico y legal.

Así mismo, se demuestra que es necesario ejecutar estrictamente las leyes, normas y/o reglamentos al desarrollar los espacios para lograr la inclusión e igualdad sustantiva donde las instancias gubernamentales desempeñen sus facultades comprometiéndose a su vigilancia y seguimiento ya que se comprobó que los instrumentos se encuentran bien establecidos para llevarlos a cabo y que la participación ciudadana debe tomar un valor importante en el desarrollo de la planeación de las ciudades, la inclusión de quienes viven la ciudad en la toma de decisiones

debe ser adoptada para realizar proyectos basados en una demanda social real, esto otorga gran impacto positivo en lo urbano y social, ya que se realizan proyectos que los ciudadanos disfrutan más por estar involucrados, sintiendo una apropiación del espacio, conservando y valorando de manera significativa.



Diagrama No. 10.-Conclusión de la participación de los actores y factibilidad del trabajo de investigación. Elaboración propia.

Es notoria la intensión de las autoridades locales con la colaboración de actividades para el mejoramiento de espacios, sin embargo, el tema de la accesibilidad universal debe desarrollarse de manera integral como se ha plasmado en este documento, dichas acciones permitirán que las personas con discapacidad tengan más libertad para cubrir sus necesidades y realizar sus compras de manera cotidiana al contar con áreas ordenadas respecto al comercio ambulante y transporte público así como la obtención de espacios accesibles promoviendo a transitar con mayor seguridad, mejoramiento en la salud al incentivar a los usuarios a caminar, optimizar el uso del espacio público al rescatar áreas de poco tránsito peatonal, y el mejoramiento de las condiciones ambientales al reforestar áreas en las que se presenten escasas áreas con vegetación.

Se debe pensar en que ciudad queremos vivir, bajo qué condiciones se construye día con día, previendo que dentro de la población envejecida y con discapacidad futura se encontrarán diversas generaciones que actualmente gozan de salud pero que posteriormente padecerán la misma problemática si no se realizan acciones para mejorar la calidad de vida.



Anexos

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.					Plan Nacional de Desarrollo 2019-2014
Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable
Componente Físico	<p>En base al estudio de diagnóstico, levantamiento de campo y análisis del entorno físico de las vialidades que comprenden los 10 cruces seleccionados cuentan con las características favorables para desarrollar cambios en base a las normas establecidas de criterios de accesibilidad universal, donde de acuerdo a la calificación de los indicadores en el semáforo de la accesibilidad el 80% cumple con reparos.</p>	<p>Semáforos peatonales</p> <p>Rampas de acceso con pendientes adecuadas</p> <p>Marcas peatonales</p> <p>Recuperación de banquetas</p> <p>Iluminación de espacio públicos</p> <p>Señalización</p> <p>Ruta táctil</p> <p>Mobiliario urbano</p> <p>Colores en guarniciones</p> <p>Arbolado apto</p> <p>Ordenamiento de comercio</p> <p>Eliminación de barreras físicas</p>	<p>Peatonalización de calles</p> <p>Ordenamiento de comercio formal</p> <p>Unificar plazas</p> <p>Reducción de arroyo vehicular</p> <p>Implementar cambio de materiales</p> <p>Desarrollar un Plan Municipal de Movilidad Urbana</p> <p>Implementación de la reforestación en áreas aptas para mejorar el ambiente del peatón</p> <p>Eliminación de barreras físicas</p> <p>Implementación de señalización sonora, y táctil</p>	<p>Ejecutar criterios de accesibilidad en nuevos asentamientos humanos</p> <p>Implementación de nuevas áreas de recreación (parques plazoletas)</p> <p>Ejecutar criterios de accesibilidad en nuevos proyectos (arquitectónicos y urbanos)</p>	<p>Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Iguala, Guerrero.</p> <p>DIF Municipal</p> <p>Dirección de Educación ecológica y Medio Ambiente</p> <p>Dirección de atención a personas con discapacidad</p>
		<p>Bahías de ascenso y descenso</p> <p>Ordenamiento de paradas</p> <p>Áreas de estacionamiento</p> <p>Reordenamiento de rutas</p> <p>Medios de transporte adecuados</p> <p>Señalización de rutas</p> <p>Capacitación a conductores</p>	<p>Formación y exigencia de cumplimiento de conductores</p> <p>Cambio de unidades</p> <p>Negociar acuerdos con organizaciones de transportistas</p> <p>Creación de rutas accesibles</p>	<p>Implementación de transporte público accesible interconectados a diversos puntos estratégicos.</p>	<p>Tránsito Municipal</p> <p>DIF Municipal</p>

Tabla No. 31.- Tabla de estrategias a corto mediano y largo plazo

Fuente: Elaboración Propia.

ESTRATEGIAS PARA LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN IGUALA, GUERRERO.

Componentes	Técnica de Investigación	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Responsable	Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
Componente Social	Mediante la observación, línea de tiempo y evidencia fotográfica se ha observado una falta de cultura en la sociedad al utilizar el espacio público.	Participación Ciudadana	Participación en consultas sociales Gestionar con las autoridades competentes Desarrollar propuestas acordes a las necesidades		DIF Municipal	Eje Estratégico: Justicia y Estado de Derecho
		Trabajo comunitario				
Componente Institucional	Mediante entrevistas realizadas a los actores involucrados en el tema de investigación, en el Estado de Guerrero se han realizado proyectos de accesibilidad universal	Revisión de normas existentes	Creación de una entidad pública involucrada directamente con el tema de accesibilidad universal	Dar seguimiento a los proyectos desarrollados	Dirección de Planeación del DIF Guerrero DIF Municipal Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Iguala, Guerrero. Tránsito Municipal	Accesibilidad Universal
		Políticas de implementación y gestión. Negociar acuerdos con iniciativa privada Tomar en cuenta la Participación Ciudadana Establecer relaciones con sector público y privado para la implementación de medidas accesibles Trabajar con colectivos, asociaciones				

Tabla No. 30.1.- Tabla de estrategias a corto mediano y largo plazo general

Fuente: Elaboración Propia.



Fuentes de consulta

- Alonso, Fernando. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. (2007). Trans Dossier. No. II 15-30 PP.
- Aparicio Agreda, María Lourdes. (2009). *Evolución de la conceptualización de la discapacidad y de las condiciones de vida proyectadas para las personas en esta situación*. Dialnet. Vol.1 pp. 129-138 pp.
- Arjona, Jimenez Gonzalo. (2015). La accesibilidad y el diseño universal entendido por todos, de cómo Stephen Hawking viajó por el espacio. Equipo editorial de la ciudad accesible. Primera edición. 253 pp.
- Babini Baan, Andrea. (2013). *La vivienda tradicional en el Estado de Guerrero*. Universidad Autónoma de Guerrero. México, México. Pp. 185.
- Bojórquez, Yolanda. (2006). *Accesibilidad total: una experiencia incluyente desde la Arquitectura. Sinética*, Revista Electrónica de educación, Agosto Enero, 43-50.
- Boudeguer Simonetti, Andrea & Squella Arq. (2010). Ciudades y espacios para todos, manual de accesibilidad universal.
- Carbajo Vélez, M.C. (2008). *La historia de la vejez*. Universidad de Valladolid. No.18, pp.237-254
- Casado Izquierdo José María. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Vol 12, No. 273 Recueprado el 20 de septiembre del 218 en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>
- Cienfuegos Espiritu, Ladisleo & Lara Cantú, Jesús. (Septiembre 1991). *Así somos Iguala, Gro.* Año 1, Número 9.
- Contreras Sierra, Emigdio. (2013). El concepto de estrategia como fundamento de la planeación estratégica. *Pensamiento & gestión*, No. 35, pp 152-181.
- Elkouss Luski, Eduardo. (2006). *La accesibilidad: hacia la plena integración del discapacitado en el entorno urbano natural*. Instituto Juan Herrera. Primera edición. San Francisco de Sales 1, Madrid. 70 pp.
- Francés, Antonio. (2006). *Estrategia y planes para la empresa con el cuadro de mando integral*. Recuperado de: <https://books.google.com.mx/books?id=yAmLG-Vr8BkC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>

- Gil Pérez, María Dolores. (2010). *Guía de arquitectura y paisaje*. Gobierno del Estado de Guerrero. Pp. 413.
- Guerrero Cultural Siglo XXI. (2012). Enciclopedia Gro. Recuperado de: <http://www.encyclopediagro.org/index.php/indices/indice-de-municipios/915-igualala-de-la-independencia>
- Guillen A.; Saénz, K.; Badi M. H. & Castillo J. (2009). *Origen, espacio y niveles de participación ciudadana*. Daena:International Journal of Good Conscience. No. 4 Vol. 1. Pp. 179-193
- Hábitat III. (2017). Nueva Agenda Urbana. Organización de las Naciones Unidas. Ecuador. 76 pp.
- Hernández T., Jesús. (2006). *Organización del espacio urbano en las ciudades medias del Estado de Guerrero*. Universidad Autónoma de Guerrero. Pp. 435.
- Instituto Mexicano del Seguro Social. (2011). *Criterios de proyecto de arquitectura para la accesibilidad de las personas con discapacidad*. México. D.F. Pp. 109.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2016). *La discapacidad en México, datos al 2014*. México. 358 pp.
- Jáuregui, C. (2009). Procesos participativos: reflexiones sobre una experiencia de desarrollo comunitario urbano. Observatorio Internacional de ciudadanía y medio ambiente sostenible. Pp. 15
- Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México. (2016). Manual de normas técnicas de accesibilidad de CDMX. México. Pp. 159.
- Lange Valdés Carlos. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista INVI, Vol (26) No. 21, Pp. 87-106.
- Mejía Melissa A., R. P. (Diciembre de 2014). Discapacidad en el adulto mayor: características y factores relevantes. *Revista de la Facultad de ciencias médicas de la Universidad de Cuenca*, 27-33.
- Méndez, Eloy; Rodríguez Chumillas, Isabel & Enríquez Acosta, Jesús Ángel. (2010). *Arquitecturas alegóricas*. México .456 pp.

- Montoya Restrepo, Iván A. (2009). La formación de la estrategia en Mintzberg y las posibilidades de su aportación para el futuro. *Revista facultad de ciencias económicas: investigación y reflexión*, 17(2), 23-44. Retrieved september 06,2018. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=s0121-68052009000200003&lng=en&tlng=es.
- OMS. (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*.
- ONU HABITAT. (2012). ONU HABITAT por un mejor futuro urbano. Recuperado de: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/derechos-humanos/>
- ONU Hábitat. (2016). México llegó a ONU Hábitat. México. 12pp.
- Organización de las Naciones Unidas. (2017). Nueva Agenda Urbana. Recuperado de: <http://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>
- Palacios, A. y Romañach, J. (2006). *La diversidad funcional. La bioética y los derechos humanos como herramienta para alcanzar la plena dignidad en la diversidad funcional*. AIES-Ediciones Diversitas. Recuperado de <http://earchivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/9899/diversidad.pdf;jsessionid=5ED9D66E58E87CDC27D580B6BF063451?sequence=1>
- Pastrana, Catalina. (2000). *Iguala Triguarante*. Cuernavaca, Morelos. Pp. 161.
- Ramírez Velázquez Blanca Rebeca. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos. *Revista Ciudades*, Vol. (21), No. 82. Pp. 3-8
- Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española. (2014). *Diccionario de la lengua española*. 23 edición. Madrid España.
- Román Román, Raúl. (2012). *Memoria Igualteca, breve historia del municipio de Iguala Guerrero*. Iguala, Guerrero, México. Pp. 157.
- Sánchez González, D. (2008). *Adultos mayores en la planeación del espacio turístico rural en Tamaulipas*. Papeles de población. No. 55. Vol.14. pp. 59-94
- Serretaría de comunicaciones y transporte. (2014). Manual de señalización vial y dispositivos de seguridad. México, DF. 770.
- Sedatu. (2018). Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas. México. Pp. 336.
- Segob. (2008). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y protocolo facultativo. Recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D39TER.pdf>

Segob. (2003). Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT 2003, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas. Recuperada el 07 de mayo del 2019 de: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/17_NOM-034-SCT-2-2003_01.pdf

Segob. (2018). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_270818.pdf

Valencia Luciano Andrés. (2014). Breve historia de las personas con discapacidad: de la opresión a la lucha por sus derechos. Revista el Rebelión. Recuperado el 7 de octubre del 2018 de: https://drive.google.com/file/d/1yrO1PtlpjABZVtSweWvjqR82hTRTO_OO/view

Velásquez M. Carmen V. (2015). *Espacio Público y Movilidad Urbana* (Tesis doctoral. Universidad de Barcelona. Barcelona.

