

INSTITUTO DE
INVESTIGACIONES SOCIALES
Universidad Autónoma de Baja California

FAD
Facultad de
Arquitectura
y Diseño



“Hacia ciudades sostenibles: planeación del espacio público para una movilidad peatonal inclusiva en la ciudad de Mexicali”

Rosas Olivares, Wendy

Maestría en Planeación y Desarrollo Sustentable

Línea de investigación: Perspectivas sociales del desarrollo y la sustentabilidad

Mexicali, Baja California a 27 de septiembre de 2025

Índice

<i>Dedicatoria</i>	5
<i>Agradecimientos</i>	6
<i>Introducción</i>	8
Problema de investigación	10
Justificación	12
Preguntas de investigación	16
Objetivo general	17
Objetivos específicos:	17
<i>Capítulo I Base Teórica Conceptual</i>	18
Planeación Urbana	18
Espacio público urbano	22
Entorno Urbano: infraestructura vial, mobiliario urbano y restricción del paso	31
Movilidad peatonal como derecho humano	40
Inclusión social en los espacios públicos urbanos	48
Personas adultas mayores y personas con discapacidad	53
Revisión del Estado del arte	57
<i>Capítulo II. Marco contextual</i>	62
Planeación Urbana en Baja California	63
Planeación urbana en Mexicali, Baja California:	70
Población adulta mayor y con alguna discapacidad en Baja California y en Mexicali:	75
Entorno urbano en Mexicali, Baja California	80
<i>Capítulo III. Metodología</i>	93
La Fenomenología como Paradigma de Investigación	93
Investigación Acción: Un Enfoque Transformador	96

La Etnografía como Herramienta Metodológica.....	97
Instrumentos metodológicos	101
Matriz de consistencia	106
Ruta Metodológica.....	109
<i>Capítulo IV. Diagnósticos en espacios públicos en cuatro colonias focalizadas.....</i>	<i>112</i>
Diagnóstico del entorno urbano en la Colonia Independencia.....	112
La ruta: cómo se construyó el recorrido	114
Diagnóstico del entorno en la Colonia Prohogar	123
Diagnóstico del entorno urbano en la Colonia El Cóndor	131
Diagnóstico del entorno urbano en la colonia Infonavit Cucapah	141
<i>Planeación Urbana del espacio público para la movilidad peatonal. Visión institucional</i>	<i>152</i>
Actores clave de instituciones públicas de Mexicali, B.C.....	152
¿Qué normas se perciben como más relevantes?	153
Significancia de la Planeación Urbana Inclusiva del Espacio Público	157
Espacios públicos y sus elementos característicos	158
Acciones desde la institucionalidad	159
Necesidades prioritarias para una movilidad peatonal inclusiva.....	160
Cómo debería ser la infraestructura y el mobiliario urbano	161
¿Cómo ven el futuro de la planeación del espacio público?	162
¿Qué harían para asegurar una movilidad peatonal inclusiva?	163
<i>Percepción de las personas adultas mayores y personas con discapacidad sobre la</i> <i>accesibilidad y movilidad peatonal.....</i>	<i>165</i>
Relación entre categorías estructurales.....	166
Entorno urbano e impactos a la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad.....	173

Espacio público e impactos en la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad.....	180
Planeación urbana e impactos en adultos mayores y de las personas con discapacidad ...	186
Movilidad peatonal y sus impactos en adultos mayores y de las personas con discapacidad	193
El ideal de la planeación urbana y su interconexión con la ciudad inclusiva	199
<i>Reflexiones finales: hacia una planeación urbana inclusiva en Mexicali</i>	205
La planeación urbana en Mexicali: entre el discurso de la accesibilidad y la práctica excluyente	206
La experiencia peatonal: significados, emociones y resistencias cotidianas	208
Hacia una planeación urbana inclusiva: una propuesta conceptual y ética	212
<i>Referencias</i>	218
<i>Anexos</i>	231

Índice de tablas

Tabla 1 Características principales de la Planeación Urbana.....	21
Tabla 2 Bases legales Normativas implicadas en el Entorno Urbano	33
Tabla 3 Temas y Variables que integran el Entorno Urbano de acuerdo con INEGI, 2020	35
Tabla 4 Características de las variables del Entorno Urbano implicadas en la movilidad peatonal .	37
Tabla 5 Operatividad del entorno urbano para la movilidad peatonal	39
Tabla 6 Tipos de discapacidad	56
Tabla 7 Características de los atributos del Entorno Urbano implicadas en la movilidad peatonal..	81
Tabla 8. Población por grupo de atención prioritaria y espacios públicos por colonia	100
Tabla 9. Matriz de consistencia sobre la estrategia metodológica	106
Tabla 10 Reporte de entrevistados en Colonia Independencia.....	113
Tabla 11 Reporte de entrevistados en Colonia Prohogar	123
Tabla 12 Reporte de entrevistados en la colonia El Cóndor	131
Tabla 13 Reporte de entrevistados en la colonia Infonavit Cucapah	141
Tabla 14 Perfil de participantes de cuestionario virtual	153
Tabla 15 Normativa percibida como relevante en la planeación urbana del espacio público.....	154
Tabla 16 ¿Qué significa una Planeación Urbana inclusiva del Espacio Público?.....	157
Tabla 17 Líneas de acción propuestas para asegurar la movilidad peatonal inclusiva.....	163

Índice de Figuras

Figura 1 Descripción de los temas del Entorno Urbano implicados en la movilidad peatonal	36
Figura 2. Pirámide de la movilidad	67
Figura 3 Mapa de ubicación de la cabecera municipal Mexicali (localidad 001)	71
Figura 4 Distribución geoespacial de las personas mayores de 60 años en la ciudad de Mexicali, B.C.	77
Figura 5 Distribución geoespacial de la población con discapacidad en la ciudad de Mexicali	78
Figura 6 Áreas en la ciudad de Mexicali con mayor concentración de ambos grupos de atención prioritaria.....	79
Figura 7 Distribución de rampas para sillas de ruedas por frentes de manzana en Mexicali y zonas de estudio	82

Figura 8 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 0555- Colonia independencia.....	83
Figura 9 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 2871- Colonia Cucapah.....	83
Figura 10 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 0269- Colonia Prohogar	84
Figura 11 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 2532- Colonia El Cóndor	85
Figura 12 Distribución de banquetas en Zonas de Estudio y aledañas.....	86
Figura 13 Frentes de manzana con banqueta en las AGEB Zona de estudio	87
Figura 14 Representación porcentual de frentes de manzana con banquetas por Ageb.....	88
Figura 15 Distribución de semáforos peatonales en Zonas de Estudio y aledañas en la ciudad de Mexicali.....	89
Figura 16 Distribución de semáforos auditivos en las Zonas de Estudio y aledañas en la ciudad de Mexicali.....	90
Figura 17 Distribución de paradas y rutas de transporte público en la ciudad de Mexicali, destacando las Zonas de Estudio	91
Figura 18 Ubicación de las cuatro zonas de estudio en la ciudad de Mexicali	99
Figura 19. Ubicación de espacios públicos en cuatro zonas de estudio	100
Figura 20 Ruta metodológica para evaluar la planeación del espacio público para una movilidad peatonal inclusiva.....	109
Figura 21 Ubicación de la colonia Independencia, Ageb 0555.....	115
Figura 22 Banqueta en la colonia Independencia con obstáculos	117
Figura 23 Banqueta en la colonia independencia con árboles y escalones	117
Figura 24 Banqueta en la colonia independencia con adecuaciones y daños sobre la banqueta.....	118
Figura 25 Tienda de conveniencia con rampa para usuarios de silla de ruedas	119
Figura 26 Reservado de estacionamiento por vivienda particular para personas con discapacidad	120
Figura 27 Ausencia de paso peatonal en la colonia independencia.....	120
Figura 28 Camellón en la colonia Independencia, designado como área verde.....	122
Figura 29 Ubicación de la colonia Prohogar, y acercamiento al Ageb 0269	125
Figura 30 Ausencia y obstrucción de espacio de banqueta en Colonia Prohogar	126
Figura 31 Obstáculos que limitan la movilidad peatonal en la Colonia Prohogar	127
Figura 32 Barreras y adecuaciones de riesgo para movilidad peatonal en la Colonia Prohogar.....	128
Figura 33 Ubicación de la colonia El Cóndor, y acercamiento al Ageb 2532	133
Figura 34 Parque infantil y comunal de la colonia El Cóndor (sin acceso al público)	134
Figura 35 Banqueta fracturada en la colonia El Cóndor	135

Figura 36 Ausencia de banqueta y obstáculos en la colonia el Cóndor	136
Figura 37 Adecuaciones de viviendas que obstruyen el libre tránsito	137
Figura 38 Paso peatonal identificado en la colonia El Cóndor	138
Figura 39 Rampa para usuarios de sillas de ruedas en tienda de conveniencia.....	139
Figura 40 Parada de camión improvisada en la colonia El Cóndor	140
Figura 41 Ubicación de la colonia Infonavit Cucapah, y acercamiento al Ageb 2871	143
Figura 42 Condiciones generales de las banquetas en la colonia Infonavit Cucapah	144
Figura 43 Obstáculos para la trayectoria peatonal en la colonia Infonavit Cucapah	145
Figura 44 Estacionamiento de negocios sobre la banqueta en la Colonia Infonavit Cucapah	146
Figura 45 Ausencia de pasos peatonales en la colonia Infonavit Cucapah	148
Figura 46 Posibles rampas para usuarios de sillas de ruedas en Infonavit Cucapah.....	149
Figura 47 Parroquia San Agustín Obispo como punto de encuentro vecinal.....	150
Figura 48¿considera que dichas normatividades toman en cuenta a la movilidad peatonal como eje principal para la planeación urbana?.....	155
Figura 49 Percepciones detectadas entre respuestas 5 y 6 en cuestionario virtual.....	156
Figura 50 Acciones reportadas que facilitan la movilidad peatonal de las personas de más de 60 años y de las personas con discapacidad	159
Figura 51 ¿Cómo visualiza la planeación urbana del espacio público en 30 años?	162
Figura 52. Relación entre categorías estructurales	167
Figura 53. Conexiones y tensiones urbanas en la movilidad peatonal inclusiva de la ciudad de Mexicali.....	171
Figura 54.Entorno urbano e impactos en adultos mayores y en personas con discapacidad	174
Figura 55. Impactos del entorno urbano en adultos mayores y en personas con discapacidad en la ciudad de Mexicali	176
Figura 56. Impactos que causa las condiciones espacio público en las trayectorias peatonales de adultos mayores y de personas con discapacidad.....	181
Figura 57. Espacio Público e impactos sobre los adultos mayores y personas con discapacidad...	185
Figura 58.Impactos que causa la Planeación Urbana en los trayectos peatonales de adultos mayores y de personas con discapacidad.....	187
Figura 59. Planeación Urbana, impactos y citas	192
Figura 60. Movilidad peatonal e impactos.	194
Figura 61. Movilidad peatonal e impactos	198

Figura 62. Proyección de ideales en Planeación Urbana, Espacio Público, Entorno Urbano y en Movilidad Peatonal	200
Figura 63. Proyección de ideales hacia un futuro posible	203
Figura 64. Primeros pasos para una planeación urbana inclusiva	214

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
MAESTRIA EN PLANEACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE

***HACIA CIUDADES SOSTENIBLES: PLANEACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA
UNA MOVILIDAD PEATONAL INCLUSIVA EN LA CIUDAD DE MEXICALI***

TESIS

QUE PARA CUBRIR PARCIALMENTE LOS REQUISITOS NECESARIOS PARA

OBTENER EL GRADO DE

MAESTRA EN PLANEACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE

PRESENTA

WENDY ROSAS OLIVARES

Aprobada por:

Dr. Oscar Bernardo Rivera García (UABC)

Director de tesis

Dra. Marcela Reyes Ruiz (UABC)

Codirectora

Dra. Paola Carmina Gutiérrez Cuellar
(UABC)

Sinodal

Dra. Nombre de un sinodal
Sinodal

Dr. Nombre de un sinodal
Sinodal

Dedicatoria

A mi madre, cuya fortaleza me ha enseñado que no existen imposibles. A mis hijas e hijo que son mi inspiración diaria y la razón más profunda para buscar un mundo mejor, más justo y sustentable. A mi pareja, compañero de vida, gracias por tu apoyo constante, tu paciencia y tu fe en mí en los momentos más difíciles.

Esta tesis también la dedico de manera simbólica a todas las personas adultas mayores y con discapacidad, cuya dignidad y derecho a la ciudad deben ser reconocidos y defendidos, son ellas quienes le dan verdadero sentido a este trabajo.

Agradecimientos

A la Universidad Autónoma de Baja California, mi alma máter, por haberme cobijado siempre dentro de sus aulas y brindarme un espacio para crecer académicamente. A la Facultad de Arquitectura y Diseño y al Instituto de Investigaciones Sociales, por proporcionarme las herramientas metodológicas, académicas y administrativas que hicieron posible la culminación de este proyecto.

A la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI), por permitirme ser parte de la generación de becarios 2023–2025, cuya confianza y apoyo hicieron posible cursar y concluir este posgrado.

Al Dr. Alejandro Peimbert Duarte, director de la Facultad de Arquitectura y Diseño, y a la Dra. Adriana Margarita Arias Vallejo, responsable de los programas de Maestría y Doctorado en Planeación y Desarrollo Sustentable, por su apoyo administrativo, su respaldo constante y su acompañamiento cálido, comprometido y humano.

Al Dr. Óscar Bernardo Rivera, director de esta tesis, expreso mi más sincero agradecimiento por su apoyo, respaldo y orientación constante. Su acompañamiento, siempre generoso y comprometido, hizo de esta etapa académica un proceso enriquecedor y disfrutable. Es un maestro ejemplar, con una forma de pensar distinta que lleva a las aulas y transforma la manera de aprender. Sus estrategias didácticas te permiten comprender, contextualizar, apropiarte y amar los temas, despertando una verdadera pasión por el conocimiento. Gracias a su guía, este camino académico se volvió ameno y profundamente significativo, permitiéndome recuperar la confianza en mí y reafirmar mi vocación por la investigación y la enseñanza.

A la Dra. Marcela Reyes Ruiz, codirectora de esta tesis, por su guía, compromiso y generosidad académica. Desde los primeros pasos de esta investigación, sus conocimientos y su orientación dieron forma a las ideas que hoy sustentan este trabajo. Sus aportes fueron esenciales para consolidar la estructura, la profundidad y el sentido de esta tesis, convirtiéndose en un verdadero pilar en este proceso académico.

A la Dra. Paola Carmina Gutiérrez Cuéllar, por su compromiso, orientación y generosidad como parte de mi comité técnico. Su lectura atenta, observaciones precisas y aportes enriquecedores fortalecieron significativamente esta investigación. Fue un apoyo fundamental y un puente valioso para la realización de mi estancia de investigación. Agradezco su actitud siempre propositiva, positiva y afectuosa, que hicieron de este proceso una experiencia de aprendizaje y crecimiento.

Al Mtro. Alejandro Cabeza Pérez, secretario académico de la Facultad de Arquitectura de la UNAM, por recibirme y abrirme las puertas de su institución durante los meses de mayo y junio, y a la Arq. Celia Facio Salazar, profesora titular de la misma facultad, por cuya asesoría se lograron mejoras sustanciales en esta investigación.

A los representantes de las instituciones públicas COPLADEM, SISIG, IMIP e INEGI, quienes con su tiempo y participación aportaron elementos valiosos para el desarrollo de este trabajo.

A las asociaciones civiles “Ciegos y Débiles Visuales” y “Discapitados al Servicio”, por compartir generosamente su experiencia y vivencias, las cuales enriquecieron mi comprensión de esta problemática.

Finalmente, a todas las personas adultas mayores y con discapacidad de las colonias Infonavit Cucapah, Independencia, Prohogar y El Cóndor, quienes me brindaron sus palabras y compartieron sus trayectorias peatonales. Gracias a ustedes, esta investigación pudo dar voz a sus necesidades y contribuir a la defensa de su derecho a una movilidad peatonal incluyente y sostenible.

Introducción

Esta tesis busca analizar la actual planeación del espacio público urbano desde una perspectiva de inclusión social para la movilidad peatonal de las personas de 60 años y más y las personas con alguna discapacidad motriz, visual y auditiva en la ciudad de Mexicali, Baja California, México.

Lo anterior en el entendido que, la percepción social que se tiene sobre las personas de 60 años y más –mencionados más adelante como adultos mayores–, y sobre las personas con alguna discapacidad, ha generado que se les identifique como parte de los grupos de atención prioritaria en México. Sobre todo, por ser segmentos poblacionales vulnerables a diversas formas de discriminación como son la transgresión de sus derechos o sus escasas oportunidades para el desarrollo económico y personal (Comisión Nacional de Derechos Humanos [CNDH], 2022).

Resulta importante tomar en cuenta que, Mexicali presenta un preponderante crecimiento en el índice de envejecimiento (52.2%), esto aunado al porcentaje de personas de 60 años y más (11.4 %) y al porcentaje de personas con discapacidad (4%). El índice de envejecimiento, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se refiere a los cambios demográficos que deben ser enfrentados en los próximos tiempos (INEGI, 2020a)¹. Mexicali, Baja California es parte de esta realidad y la planeación urbana debe mirar hacia las necesidades en movilidad peatonal de estos grupos.

El objetivo general de esta investigación es analizar cómo se vive, utiliza, planifica y se piensa el espacio público urbano a partir de la movilidad peatonal de adultos mayores y personas con discapacidad de la ciudad de Mexicali, Baja California, lo anterior para garantizar el derecho humano de movilidad peatonal. Para lograr este objetivo, la fundamentación teórica se centra en conceptos clave como planeación urbana, espacio público, entorno urbano, movilidad peatonal e inclusión social. Conceptos que se convirtieron en las categorías centrales de este proyecto de investigación.

En el mismo sentido, se optó por una investigación de corte cualitativo debido a que los objetivos específicos buscaron elaborar un diagnóstico del entorno urbano, también se buscó

¹ Es el cociente entre la población 65 años y más y la población de menores de 15 años de edad. En estudios sobre envejecimiento poblacional suele utilizarse como el cociente entre la población 60 años y más y la población de menores de 15 años de edad (Comisión Económica Para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2023, p. 1)

captar la percepción de las personas adultas mayores y personas con discapacidad en relación con la movilidad peatonal. Para lo anterior, se echó mano de estrategias cualitativas como la etnografía y de instrumentos metodológicos como las entrevistas, cuestionario, observación y diario de campo. Se eligieron colonias específicas de Mexicali, Baja California para llevar a cabo el trabajo de campo a partir de la densidad poblacional reportada por INEGI (2020a) en relación con el número de personas adultas mayores y personas con discapacidad que reportaron vivir en determinada colonia. Las colonias seleccionadas fueron: Colonia Independencia, Prohogar, El Cóndor e Infonavit Cucapah. Se lograron 16 entrevistas en total y 7 cuestionarios aplicados a actores clave vinculados con la normatividad sobre planeación urbana e inclusión social desde instituciones públicas estratégicas.

Este documento está dividido en una introducción, cuatro capítulos y unas conclusiones. En el apartado de introducción se desarrolla el problema de investigación, la justificación, las preguntas de investigación y los objetivos generales. En el primer capítulo se trabajó la base teórica de las categorías analíticas centrales de este proyecto de investigación que permitió el análisis e interpretación de la información obtenida. En el segundo capítulo se expone el contexto desde donde se partió en relación con la planeación urbana y entorno urbano desde lo estatal y municipal. El capítulo tres contiene la estrategia metodológica que se siguió para obtener la información empírica.

El capítulo cuatro contiene los diagnósticos por colonia donde se llevó a cabo el trabajo de campo, también contiene la visión institucional sobre la planeación urbana y el espacio público y cierra el capítulo con la percepción de las personas adultas mayores y personas con discapacidad sobre la accesibilidad y movilidad peatonal. Finalmente se ofrecen las conclusiones a las que se llegó.

Problema de investigación

Mexicali es la capital del estado de Baja California, se localiza al noroeste de México, es colindante con el estado de Sonora y es frontera con el sur de los Estados Unidos. Es el segundo municipio más poblado del estado. En 2020, Mexicali contaba con una población de 1 049 792 habitantes y para la localidad urbana la población fue de 854,186 habitantes (INEGI, 2020a).

En los últimos años con registro oficial desde 1990 (INEGI, 2020a), se ha notado que la población a nivel nacional está envejeciendo, las personas mayores van en incremento comparativamente con la población más joven de entre los 0 a 15 años, según el índice de envejecimiento (INEGI, 2020a). El índice de envejecimiento en la ciudad de Mexicali es de 52.2% y en el 2020, se registró que 97,456 habitantes (11.4 %) eran personas de 60 años y más y 16,031 de estas, presentaban alguna discapacidad (16.4 %).

Si bien, la percepción social que se tiene sobre el envejecimiento ha generado cierta vulnerabilidad a diversas formas de discriminación, particularmente la población de 60 años y más, como parte de los grupos de atención prioritaria, resulta importante considerar sus necesidades peatonales en su libre tránsito por el espacio público. El limitar este libre tránsito, podría afectar en ejercer su derecho de desarrollo económico ya que se dificultará llegar a espacios de trabajo o educación, por ejemplo. También implica limitar su participación y cohesión social en sus comunidades rezagándolos en los espacios privados de las viviendas.

Otro segmento de la población considerado como grupo de atención prioritaria es el de las personas con alguna discapacidad. Este grupo poblacional, representa en la ciudad de Mexicali el 4% que son 34,510 personas, de las cuales 47.9% (16,540 personas) registra como la discapacidad más representativa la de caminar, subir y bajar usando sus piernas (INEGI, 2020a), situación que limita su libre movilidad en el espacio público.

Si no existen las adecuaciones óptimas en infraestructura urbana para su libre movilidad, aumenta la posibilidad de impedir actividades cotidianas como el llegar a instituciones de salud, poder llegar a parques y hacer valer su derecho a la salud, poder asistir a capacitaciones o escuelas para acceder a su derecho a educación, o el ir a plazas públicas para hacer trámites o a participar activamente en eventos o programas, limitando así, sus derechos políticos. La

limitación de la movilidad peatonal en espacios públicos urbanos, posiciona a estos grupos poblacionales en una indudable condición de desventaja para ejercer sus derechos humanos.

Ahora bien, hablar de ciudad conlleva hablar del espacio público como uno de sus elementos integradores de todos los ámbitos (social, ambiental, económico). En palabras de Perahía (2007) “el espacio público es el que da identidad y carácter a la ciudad” (p. 1) es la esencia de lo urbano. Las ciudades alimentan las interacciones sociales y son espacios de encuentro entre lo social, ambiental y económico. El espacio público es justo donde desembocan dichas interacciones.

A manera de ejemplo sobre la importancia de la capacidad que reflejan las ciudades, se retoma la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, puntualmente lo referente a generar estrategias que mejoren la habitabilidad de todas las personas ya que la habitabilidad es considerada como indispensable para hacer efectivos los derechos y bienestar para todas las personas. En este sentido, fomentar ciudades y comunidades sostenibles se convierte en uno de los objetivos de la Agenda 2030 ya que, se prevé que mejoren “la inclusión, la cohesión social y la productividad de las ciudades” (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2023, p.35).

Conforme a ello, la ONU Hábitat (2016) toma en cuenta que la libre movilidad peatonal debe ser considerada una vertiente importante para articular las interacciones sociales de una manera equitativa para todos los segmentos de la población. Por lo que, la planeación urbana debería tener presente aquellas necesidades en movilidad peatonal de todos los habitantes para alcanzar un desarrollo sostenible, sobre todo para las poblaciones más vulnerables como una forma de hacer valer sus derechos, minimizar los factores que incrementan las desigualdades e integran la sociedad. Los grupos de atención prioritaria, habitan el espacio público y sus necesidades deben ser consideradas en la planeación urbana de la ciudad desde una perspectiva de inclusión social.

De este modo, se identifica un problema relacionado con la planeación urbana y su impacto en la movilidad peatonal inclusiva de las personas adultas mayores de 60 años y de las personas con discapacidad motriz, visual o auditiva en la ciudad de Mexicali, B.C. Resulta indispensable analizar y debatir este tema no solo desde la perspectiva del diseño físico de

los espacios, sino también considerando su funcionalidad, accesibilidad y las limitaciones que enfrentan en sus trayectorias peatonales. Solo así será posible garantizar el ejercicio pleno de otros derechos humanos que dependen del uso equitativo y seguro del entorno urbano.

Justificación

Considerando que la planeación urbana debe mantener un enfoque inclusivo para alcanzar un desarrollo sostenible, sobre todo para los grupos más vulnerables, uno de sus objetivos debe ser hacer valer los derechos de todas las personas, así como minimizar los factores que incrementan las desigualdades e integren a la sociedad. En este sentido, la planeación urbana del espacio público con un enfoque inclusivo, permitiría que grupos de atención prioritaria se integren en todas sus dimensiones con la sociedad, pudiendo hacer valer plenamente sus derechos, iniciando con el derecho a la movilidad peatonal.

La movilidad inclusiva en los espacios públicos urbanos para estos grupos de atención prioritaria está vinculada con la posibilidad —o no— de poder ejercer otros derechos y acceder a un bienestar social. En palabras de Puga (2017):

[...] el derecho a la movilidad es más que poder transitar por determinado espacio [...] la movilidad está articulada con el día a día, con la productividad de las ciudades, la posibilidad de acceso a la vivienda, los procesos de urbanización, el desarrollo de los sectores económicos, en fin, con todo aquello que hace que una ciudad funcione (2017, p.34).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2023) menciona que la provisión y el acceso a los espacios públicos mejoran la inclusión, la cohesión social y la productividad en las ciudades, pero destaca que las ciudades menos desarrolladas cuentan con menos proporción de superficie dedicada a calles y espacios públicos. Las personas de 60 años y más y las personas con discapacidad que presentan limitantes físicas en su movilidad y desplazamiento, han sido identificados por ser grupos de la población que sufren violaciones a sus derechos humanos al presentar mayor vulnerabilidad y exclusión por la sociedad, por

tanto, son situaciones que marcan las desigualdades sociales (Comisión Nacional de los Derechos Humanos [CNDH], 2022).

La ONU también menciona que, en todo el mundo las personas viven más tiempo que antes. La mayor parte de la población tiene una esperanza de vida igual o superior a los 60 años. Todos los países del mundo están experimentando un incremento tanto de la cantidad como de la proporción de personas mayores en la población (ONU, 2022). A manera de ejemplo, se estima que, en el 2030, una de cada seis personas en el mundo tendrá 60 años y más, sumando 1400 millones (400 millones más que en el 2020). Asimismo, en 2050 la población de 60 años o más se habrá duplicado (2100 millones) respecto al 2020 (1000 millones) y las de 80 años o más se triplicará, hasta alcanzar los 426 millones (ONU, 2022).

La distribución de la población de los países hacia edades más avanzadas –lo que se conoce como envejecimiento de la población– empezó en los países de ingresos altos (en el Japón, por ejemplo, el 30% de la población ya tiene más de 60 años), pero los cambios importantes se están viendo actualmente en los países de ingresos bajos y medianos. En 2050, dos tercios de la población mundial de más de 60 años vivirá en países de ingresos bajos y medios (ONU, 2022). Lo anterior implica que los espacios públicos urbanos tendrán que adecuarse para el grueso de la población.

En los últimos 30 años, para el caso de México, se ha observado un envejecimiento en su población: en 1990 la población de 60 años y más mantenía un índice de envejecimiento de 16% que, comparativamente, para el año 2020 casi se triplicó alcanzando el 47.7%. Dicho índice representa el número de personas adultas mayores por cada cien niños y jóvenes de entre los 0 a 14 años de edad. Es decir, los nacimientos y población joven va en decremento mientras que la población de 60 años y más, está en incremento (INEGI, 2020a).

En lo que corresponde para el estado de Baja California, en el 2020 se registraron 245 280 adultos mayores y representan el 6.5% de la población total del estado, de esta población de adultos mayores, el 46.3% (113 464) son hombres y 53.7% (131 816) mujeres. Para el caso de los municipios de Baja California, Mexicali se registró como el segundo municipio con mayor proporción de adultos mayores (32.8%), seguido por Ensenada (14.4%), Playas de

Rosarito (3.9%), y Tecate (3.1%); Tijuana es el municipio con mayor distribución porcentual con el 43.8% (INEGI, 2020a).

En la ciudad de Mexicali hay 97,456 adultos mayores de 60 años y más, lo que representa el 11.4% del total de la población en el municipio. Resalta el índice de envejecimiento con 52.2 % que es la relación entre la cantidad de adultos mayores de 60 años y más con la población de menos de 15 años; lo que significa que por cada 100 niños y niñas de 0 a 15 años hay 52 personas de 60 años y más, para el municipio de Mexicali (INEGI, 2020a).

Ahora bien, en relación con las personas con alguna discapacidad, la Organización Mundial de la Salud (OMS), a través de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), reconoce a las personas con discapacidad como “aquellas personas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, en interacción con diversas barreras, pueden obstaculizar su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con los demás” (OMS-OPS, 2023, parr.2). Asimismo, según el Informe Mundial sobre la Discapacidad, alrededor del 15% de la población mundial vive con algún tipo de discapacidad. Las mujeres tienen más probabilidades de sufrir discapacidad que los hombres y las personas mayores más que los jóvenes (OMS-OPS, 2023).

En México hay 6 179 890 habitantes (4.9%) con alguna discapacidad (INEGI, 2020c). La discapacidad más representativa tiene que ver con la capacidad para caminar, subir o bajar usando sus piernas y representan 2 939 986 personas (47.6%), y el rango de edad que más presenta discapacidad, son las personas mayores de 60 años y más.

Para el estado de Baja California hay 151 945, el 4% a nivel nacional de personas con discapacidad. Mexicali es el segundo municipio con mayor cantidad de personas con discapacidad con 44 519 de habitantes (4.2%). En la localidad urbana de Mexicali (ciudad) se concentran 34 510 habitantes que representan el 4% de población con discapacidad. Cabe señalar que, la discapacidad más representativa para el municipio de Mexicali coincide con la capacidad limitada para caminar, subir o bajar usando sus piernas como la más representativa (INEGI, 2020a).

Hasta este punto se infiere que, la movilidad peatonal es un derecho humano que permite el ejercicio de otros derechos humanos y, por lo tanto, la movilidad peatonal debe ser garantizada por el Estado en aquellos espacios públicos urbanos. Para el caso de Mexicali, se puede argumentar que la movilidad peatonal no ha estado presente como elemento central en la planeación de los espacios públicos urbanos. Lo anterior se debe, entre otras cosas, a que la planeación de los espacios públicos en Mexicali, cómo son la infraestructura vial de banquetas, pasos peatonales, semáforos auditivos y visuales, sus elementos de infraestructura accesible cómo son las rampas para usuarios de sillas de ruedas, y los espacios públicos como los parques, plazas entre otros espacios, no han considerado una perspectiva sustentable e inclusiva.

Puntualmente, la perspectiva sustentable vinculada con la planeación de espacios públicos urbanos, se refiere a un balance en el progreso con ciudades y comunidades sostenibles y una reducción de las desigualdades. En este sentido, la perspectiva sustentable en la planeación de los espacios públicos debe considerar que, para toda la población se deben satisfacer las necesidades humanas, de alimentación, vivienda, educación, trabajo, salud, de manera planeada, responsable y sin comprometer estas mismas condiciones en generaciones futuras, asegurando la equidad social y la calidad de vida, entendido como “el mejorar la calidad de vida para tener una mejor vida” (Zarta, 2018, p. 419).

Las ciudades deben adecuarse y asumir los cambios demográficos como desafíos a corto, mediano y largo plazo, particularmente lo relacionado con la movilidad peatonal en el espacio público urbano para las personas mayores de 60 años y personas con discapacidad. Es indudable que estos grupos poblacionales afrontan la movilidad peatonal desde perspectivas particulares a su entorno y es necesario averiguar si la planeación urbana actual de la ciudad de Mexicali, podría ser un factor de inequidad social que imposibilite la satisfacción de sus necesidades básicas.

En un mundo cada vez más poblado y urbanizado, resulta imperante incorporar la visión sostenible en la planeación urbana de los espacios públicos puesto que, en esencia, esta visión busca equilibrar el crecimiento económico, protección ambiental, pero, sobre todo, busca alcanzar la equidad social. Lo anterior implica garantizar que todos los habitantes de un

espacio urbano, tengan acceso a servicios esenciales, oportunidades económicas y una alta calidad de vida, independientemente de su origen socioeconómico o grupo étnico.

Incorporar la visión sostenible en la planeación de espacios públicos urbanos, significa “construir” ciudades y comunidades socialmente saludables a lo largo del tiempo que garanticen no solo las necesidades de la población presente, sino que, esa garantía no comprometa las necesidades de las generaciones futuras. Sobre todo, tomando en cuenta que la población de Mexicali, será mayoritariamente adulta mayor en un mediano y largo plazo.

Alcanzar la sostenibilidad urbana en la planeación de los espacios públicos, implica el reconocimiento de los diversos escenarios urbanos en todas las necesidades de la vida cotidiana para todos los grupos que la habitan. Permitiría garantizar el uso del espacio público urbano de toda la población, permitiendo las relaciones, flujos e interacciones necesarios para su cohesión en el territorio. Una cohesión territorial es indispensable para la sostenibilidad urbana ya que permite la armonización de los grupos o agentes que habitan el territorio a partir de sus usos y necesidades, lo que converge en la óptima integración, articulación, contigüidad entre las poblaciones que habitan la ciudad y puede contribuir a contrarrestar las visiones reduccionistas en torno a la sostenibilidad (Cabeza-Morales, 2018).

Ante la problemática planteada y su relevancia expuesta, surgen dudas sobre la planeación de los espacios públicos urbanos actuales en Mexicali.

Preguntas de investigación

Las incógnitas que han surgido del vacío de conocimiento en esta área de interés, plantean una profunda conexión entre los elementos clave que estructuran la problemática planteada y, en este sentido, surgen las siguientes preguntas de investigación:

¿Cómo es la planeación de los espacios públicos urbanos para la movilidad peatonal inclusiva de adultos mayores y personas con alguna discapacidad en Mexicali, Baja California?

¿Cómo viven, sienten y significan los adultos mayores y las personas con discapacidad el espacio público a partir de su movilidad peatonal en la ciudad de Mexicali?

¿Cómo la planeación de los espacios públicos urbanos en Mexicali garantiza el derecho humano a la movilidad peatonal de adultos mayores y personas con alguna discapacidad?

Objetivo general

Expuestos los cuestionamientos anteriores, es necesario establecer un objetivo general que dará estructura a este proyecto, que ayude a esclarecer y conocer la planeación de los espacios públicos urbanos actuales en Mexicali. Es así como el objetivo general del proyecto de investigación es:

Analizar cómo se vive, utiliza, planifica y se piensa el espacio público urbano a partir de la movilidad peatonal de adultos mayores y personas con discapacidad de la ciudad de Mexicali, B.C., para garantizar el derecho humano de movilidad peatonal.

Por consiguiente, para alcanzar el objetivo anterior, es necesario fijar una ruta, mediante objetivos más detallados y específicos indispensables para evaluar la planeación de los espacios públicos urbanos. Para tal sentido, se expresan los cuatro objetivos específicos que permitirán lograr el objetivo general:

Objetivos específicos:

1. Elaborar el diagnóstico del entorno urbano² de espacios públicos de la ciudad de Mexicali.
2. Captar cómo viven, sienten y significan la movilidad peatonal los adultos mayores y personas con alguna discapacidad en la ciudad de Mexicali.

² Entorno urbano refiere a: infraestructura vial (rampa para silla de ruedas, paso peatonal y banquetas); mobiliario urbano (semáforos para peatón, semáforo auditivo, parada de transporte colectivo) y restricción del paso (restricción del paso a peatones). Lo anterior con base en el Inventario Nacional de Viviendas y Síntesis metodológica y conceptual. Características del entorno urbano (INEGI, 2020d y 2020e).

3. Contrastar la planeación de los espacios públicos urbanos con el significado que le dan los adultos mayores y personas con alguna discapacidad en relación con su movilidad peatonal en la ciudad de Mexicali.
4. Proponer la categoría de planeación inclusiva para los espacios públicos urbanos.

Capítulo I Base Teórica Conceptual

El presente capítulo está estructurado a partir de cinco subapartados que contienen los elementos teóricos y conceptuales más importantes considerados en el presente proyecto de investigación. Un primer subapartado se enfoca en la planeación urbana; para el segundo subapartado se aborda el espacio público. En el tercer apartado se trabajó sobre lo que se asumirá como entorno urbano. En el cuarto apartado se especifica la perspectiva de movilidad peatonal y finalmente, en el quinto subapartado se habla sobre la inclusividad en espacios urbanos, así como la conceptualización de los actores clave de este proyecto.

Planeación Urbana

La habitabilidad y convivencia en los espacios geográficos ha sido un reto para las sociedades, implicando un proceso de racionalización en la distribución del territorio en temas de recursos, infraestructura, oportunidades laborales y la coexistencia entre sus habitantes. El espacio geográfico que representa el futuro para los habitantes del mundo son las ciudades; en ellas más de la mitad de la población vive actualmente y se espera que para el 2050 el 70% de la población mundial viva en ciudades (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2023).

Las ciudades deberían tener la capacidad de generar condiciones óptimas para mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes, incluyendo a las personas en situación de vulnerabilidad como los grupos de atención prioritaria en México desde sus particularidades de movilidad como es en el caso de los adultos mayores y de las personas con discapacidad. En este sentido, fomentar la planeación urbana inclusiva es el medio para enfrentar los

desafíos de una creciente urbanización y prever el futuro. La ONU-Hábitat (2014), define la planeación urbana como:

El planeamiento urbano es una herramienta fundamental para ayudar a los mandatarios municipales a alcanzar el objetivo establecido para una ciudad. Una guía que ofrezca lecciones e ideas sobre la planificación urbana es importante para los alcaldes y otros dirigentes locales (p. 11).

México ha enfrentado lo que Gutiérrez-Chaparro (2009) llama un “vacío temático” en estudios del territorio y en entender el concepto, la evaluación y los alcances de planeación urbana en la actualidad, reduciéndose a un proceso de “pensamiento mecánico” (2009, p. 53).

La planeación urbana ha sido condenada a limitarse a ser un ejercicio práctico mecánico, en lugar de abocarse a los problemas que enfrenta la urbe caracterizada según su espacio, tiempo y contexto geográfico que ofrezca respuestas emanadas desde la inclusión, la adecuación e innovación, desde la intervención de las ciencias y las tecnologías. El desarrollo de la planeación se ha dirigido hacia los aspectos normativos, que si bien, han sido útiles, también ha sido insuficiente por su rigidez y su “visión parcial de lo social y lo ambiental (visión economicista)” (Guillezeau, 2002, p. 100).

La planeación contó con la visión de separar los medios de sus fines desde un proceso que enfatiza el uso de la razón y la lógica para comprender el mundo y trató de superar las necesidades de una urbe identificando que les sobrepasaba. Es así que en la década de 1960 surge la denominada teoría de los sistemas en la planeación, “visión que proviene tanto de McLoughlin y de Chadwick con fuertes vínculos entre sistemas humanos, ciudades, y sistemas ecológicos donde se pudiera aprender de los últimos sobre qué esperar de los primeros” (Allmendinger, 2002 p. 44).

Esta teoría de la planeación, inicia con un reconocimiento de patrones a través de la observación, identificando un todo complejo como un conjunto de cosas o partes conectadas que interactúan entre ellas formando un todo –sistema–, “las acciones de los involucrados tendrán un impacto sobre otros individuos y las relaciones dentro del sistema” (Allmendinger, 2002 p.44).

Desde esta visión de la planeación de sistemas, las ciudades, los pueblos, las regiones y sus componentes son únicos y diversos entre ellos, aunque a su vez se relacionan estrechamente. Ante un movimiento o cambio de una variable, se afectan otras variables; como ejemplo podría ser el aumento o disminución del empleo, es una variable de impacto en un ramo de otras variables, como sería la demanda de vivienda, transporte, comercio, educación y otros sistemas interconectados. Una variable representa un “efecto dominó” donde un cambio conlleva implicaciones que afectan positiva o negativamente a cada indicador relacionado, alcanzando así al indicador inicial. Por lo que los sistemas son dinámicos, cambian a través del comportamiento de las variables relacionadas, donde se adaptan y evolucionan según la satisfacción de las necesidades de los involucrados.

La teoría de los sistemas en la planeación es un enfoque que recopila datos para generar proyecciones, pronósticos e investigaciones con el fin de desarrollar modelos robustos que, con precisión, prevean diversos patrones de cambio; desde la proyección de la correlación de variables, como podrían ser la influencia y significado de las tasas de natalidad y mortalidad sobre las variables de salud, riqueza, migración entre otras.

Bajo esta idea de que ni la urbanización es general, ni la planificación urbana es un hecho independiente y autodeterminado, se presenta la esencia del enfoque marxista planteando que las estructuras no están separadas de las interacciones sociales, “las que importan son las estructuras fundamentales, en particular las formas de las relaciones de propiedad y las fuerzas productivas en el trabajo” (Allmendinger, 2002, p.61). El desarrollo del urbanismo y la estructura de las ciudades tiene sus raíces en las relaciones sociales de producción; los modos de producción y las clases sociales determinan la configuración de los espacios urbanos y los procesos de planificación.

En la década de 1960, Henri Lefebvre, “consideró las ciudades como una obra de arte producto del encuentro, del conflicto y de la negociación de diferentes modos de vida” (Allmendinger, 2002, p.65). La teoría marxista argumenta que las ciudades son un reflejo de las relaciones de poder y de las desigualdades económicas y sociales, siendo así las configuraciones urbanas productos de los conflictos y las tensiones entre las clases sociales,

donde el espacio urbano se convierte en un campo de lucha por la apropiación y el control de los recursos y servicios, además de ser un escenario de resistencia y transformación.

En la actualidad, es posible entender la planeación como un fenómeno “posmoderno” donde su filosofía reflexiva y crítica, “se caracteriza por la incredulidad y desconfianza en las grandes narrativas y teorías totalizadoras que dominaron el pensamiento moderno” (Allmendinger, 2002, p.78). Los planificadores posmodernos reconocen la diversidad y la complejidad de las realidades urbanas, y rechazan las soluciones universales y homogéneas. Se enfocan en la pluralidad, la fragmentación y la contextualización de los problemas urbanos.

La influencia del pensamiento posmoderno en la planeación se observa en la promoción de enfoques participativos e inclusivos, donde se valoran las perspectivas y experiencias de diferentes grupos sociales. Los planes urbanos se construyen a partir de la negociación y el consenso, considerando la voz de la comunidad y fomentando la participación activa de los ciudadanos.

En México, como en muchos otros países, las políticas de planeación urbana han evolucionado para abordar los desafíos contemporáneos y promover el desarrollo sostenible. Según la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) (2020), las ciudades mexicanas deben enfrentar una serie de retos, como la expansión descontrolada, la inequidad social, la contaminación ambiental y la vulnerabilidad ante desastres naturales. En este contexto, la planeación urbana debe ser una herramienta para mejorar la calidad de vida de todos los habitantes, especialmente de los grupos más vulnerables, como las personas mayores y las personas con discapacidad

A continuación, se hará un resumen sobre las principales características relacionadas con el concepto de planeación urbana (ver tabla 1) que se han ido desarrollando hasta este punto.

Tabla 1 Características principales de la Planeación Urbana

No.	Característica	Objetivo
1	Es un medio de proyecciones a mediano y largo plazo en el ordenamiento de	Mejora las condiciones de vida en el territorio

asentamientos urbanos		
2	Planificación de ciudades	Generar consensos entre la autoridad y la sociedad para que mejoren las condiciones de vida
3	Es un mecanismo técnico de lineamientos básicos que direccionan las ciudades	Crear comunidades habitables y prósperas
4	Perspectivas multidisciplinarias	Permite analizar, comprender y proponer estrategias desde cada marco de estudio
5	Es un proceso público, estatal y/o participativo,	Trama los procesos y relaciones sobre el territorio urbano
6	Se rige según las necesidades de los medios de producción	Atiende intereses del capital
7	Se enfoca en el común de la sociedad	Los grupos de personas de 60 años y más y de las personas con discapacidad podrían verse rezagadas

Nota: elaboración propia.

Es así que, para fines de este documento, se asume la planeación urbana como un medio de proyecciones a mediano y largo plazo en el ordenamiento de asentamientos urbanos que permite una planificación para mejorar las condiciones de vida en el territorio. Asimismo, es un mecanismo técnico de lineamientos básicos que direccionan a las ciudades en el sentido de crear comunidades habitables y prósperas. Se trata de un proceso público, estatal y participativo enfocado en el bienestar de la sociedad.

Espacio público urbano

Hablar de ciudad conlleva hablar del espacio público como uno de sus elementos integradores de todos sus ámbitos (social, ambiental, económico). En palabras de Perahía (2007) “el espacio público es el que da identidad y carácter a la ciudad” (p. 1) es la esencia de lo urbano. Las ciudades alimentan las interacciones sociales y son espacios de encuentro entre lo social, ambiental y económico; el espacio público es justo donde desembocan dichas interacciones.

La importancia de la capacidad que reflejan las ciudades, se retoma en una de las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, puntualmente la referente a generar estrategias que mejoren la habitabilidad de todas las personas, considerando la habitabilidad como indispensable para hacer efectivos los derechos y bienestar para todos. En este sentido, fomentar ciudades y comunidades sostenibles se convierte en uno de los objetivos de la

Agenda 2030, asimismo, mejorar la provisión y acceso a espacios públicos se prevé que mejoren “la inclusión, la cohesión social y la productividad de las ciudades” (ONU, 2023, p.35).

El espacio público trasciende más allá de simples espacios físicos dentro de nuestras ciudades o comunidades, representan los pilares fundamentales de nuestra vida en sociedad, reflejando la esencia misma de la convivencia humana y de la expresión de identidad cultural. En este apartado se explora la importancia y función social del espacio público urbano, destacando su papel crucial en la configuración de nuestras relaciones sociales, en la vida pública y en la participación ciudadana, así como en el desarrollo de una ciudad inclusiva.

En su esencia, el espacio público es el lugar donde convergen las diversas facetas de la vida, urbana y rural sirviendo como un foro abierto para el intercambio de ideas, la interacción social y expresión cultural. Desde el bullicioso tránsito hasta la tranquilidad que pudiese haber en los parques o jardines, cada espacio público es un reflejo de la diversidad y la riqueza de nuestras sociedades.

Autores como Borja y Muxi (2003) conceptualizan el espacio público a partir de la relación con la ciudad, como su vértebra elemental, siendo el espacio físico de la urbe donde convergen las relaciones interpersonales y la vida urbana en todas sus facetas, definiendo que:

La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. la ciudad entendida como sistemas de redes o de conjunto de elementos -tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de Comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales educativos o sanitarios, es decir, espacios de uso colectivo debido a la apropiación progresiva de la gente- que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir, que el espacio público es a un tiempo el espacio del urbanismo, de la cultura

urbana y de la ciudadanía. Es espacio físico, simbólico y político (Borja y Muxi, 2003, p.8).

Como mencionan Borja y Muxi (2003) el espacio público es elemental cuando hablamos de ciudad, siendo una de las funciones más importantes del espacio público urbano su capacidad para fomentar la participación ciudadana. En estos lugares los habitantes se vuelven agentes activos de cambio, participando en discusiones públicas, organizando eventos culturales, manifestaciones políticas y contribuyendo al desarrollo en políticas locales. El espacio público urbano se convierte así en un catalizador de la democracia, donde se promueve el diálogo abierto y se fortalecen los tejidos sociales.

El espacio público urbano, no solo mantiene funciones estéticas o de interacción urbana, existen elementos que modifican su esencia, como lo son en ámbitos simbólicos, a partir de su pertenencia y de su función. También desde el ámbito simbiótico a partir de su integración social. En el mismo sentido, desde el ámbito de intercambio, según la oferta y demanda de bienes o servicios; o desde el ámbito de civismo representando la democracia de los habitantes.

En este sentido, desde el ámbito simbólico podemos asumir al espacio público urbano como:

En su condición de simbólico, el espacio construye identidad bajo dos formas, la de pertenencia y la de función, que muchas veces se dan en contradicción. Así, por ejemplo, un residente tiene identidad de pertenencia y un inversionista, de función (obtención de ganancia), lo cual puede producir -en este espacio simbólico constructor de identidades- un conflicto por el tipo de identidades, que, si es procesado adecuadamente, puede canalizar la contradicción. Pero también el espacio público puede tener carácter simbólico de representación (lo patrimonial) múltiple y simultánea, porque es un espacio donde se representa la sociedad y es un espacio representado por ella que permite resignificar lo público y fortalecer las identidades más allá de su ámbito específico y del tiempo presente (Carrión, 2004; citado en Diaz, Vega y Avendaño, 2019, p. 31).

La importancia de tomar en cuenta el espacio público urbano desde el ámbito simbólico, con base en la cita anterior, implica considerar a los espacios públicos urbanos como espacios generadores de identidad que corresponden con la función que tengan dentro de una urbe. Es decir, un espacio público urbano puede tener un significado específico para un grupo de personas que no necesariamente comparten el resto de personas, lo anterior genera una identidad vinculada con el espacio público. En cuanto a un ámbito simbólico, para las personas de 60 años y más, así como para las personas con discapacidad, el espacio público urbano puede tener elementos simbólicos importantes a partir de la nostalgia o de la inclusión.

Ahora bien, el espacio público urbano desde el ámbito simbiótico se asume como:

Los espacios públicos son lugares de integración social, de encuentro, de socialización y de la alteridad; son lugares de simbiosis donde las relaciones se diversifican, la diferencia se respeta (no la igualdad, porque allí desaparece su sentido) y donde se encuentra la población. Se trata del “espacio de todos”, que le da el sentido de identidad colectiva a la población que vive más allá del lugar y del presente. Esto significa que su condición pública produce un legado transgeneracional y trans-espacial que define una ciudadanía derivada (Carrión, 2004, citado en Diaz, Vega y Avendaño, 2019, p. 31).

Los espacios públicos urbanos desde su ámbito simbiótico, implican la capacidad de un espacio para generar interacción social en el entendido que cada interacción social se reproduce de manera voluntaria y no obligada. Los espacios públicos urbanos tienen la función de ofrecer espacios de convivencia social para fortalecer lazos y cohesión social a partir de las características propias del espacio.

Otro de sus aspectos fundamentales, está en su capacidad de promover la inclusión social y la cohesión comunitaria. Su naturaleza debe basarse en ser espacios accesibles para todos, independientemente del origen étnico, cultural, socioeconómico o de género, convirtiéndolos en punto de encuentro para las diversidades. Al mismo tiempo, el espacio público urbano como simbiosis social, está en la integración social y es esencial en la movilidad peatonal inclusiva.

En lo que se refiere al ámbito de intercambio, el espacio público urbano se asume como:

El espacio público es un lugar donde se intercambian bienes (por ejemplo, tianguis, ferias libres), servicios (por ejemplo, comercio), información (por ejemplo, museos) y Comunicación (por ejemplo, propaganda). Es espacio de flujos que llevan a mejorar las accesibilidades, velocidades, calidades, tecnologías (Internet). Aparte de eso están las bibliotecas, universidades, colegios y símbolos del poder fundamental (político, bancario), elementos importantes de circulación de la información, el conocimiento y de las lógicas disciplinarias (Carrión, 2004, citado en Diaz, Vega y Avendaño, 2019, p. 31).

Los flujos que se reflejan en el ámbito de intercambio en el espacio público urbano abarcan una variedad de actividades y relaciones sociales, desde el intercambio de bienes y servicios hasta la Comunicación e interacción entre individuos. Su esencia yace de la interacción social y la dirección que tome el mercado y su reflejo capitalista. La perspectiva Marxista puede iluminar la relación entre el ámbito de interacción en el espacio público y las dinámicas de clase y poder subyacentes. Implica analizar las relaciones de producción y las estructuras ideológicas y el cómo influyen en la forma en que se organizan y funcionan los espacios públicos, así como en las interacciones que ocurren dentro de ellos.

El espacio público urbano puede actuar como un centro de intercambio donde se encuentren disponibles servicios básicos, como bancos, farmacias, supermercados y transporte público. Garantizar la accesibilidad y la disponibilidad de estos servicios en el espacio público urbano es fundamental para facilitar la movilidad peatonal inclusiva de los grupos de atención prioritaria.

En relación con el ámbito de civismo del espacio público urbano, se tiene que:

Finalmente, el espacio público es un espacio cívico, donde se forma ciudadanía, donde se forma la polis. Las manchas y concentraciones empiezan o terminan en una plaza pública, aunque hoy la plaza pública ha sido sustituida por la televisión. El lleno de una plaza pública en las campañas electorales no es, como antes, una expresión de la masividad del candidato, sino una estrategia que lleva a filmar la marcha para

reproducirla por televisión, porque lo que no está en los medios no existe (Carrión, 2004, citado en Diaz, Vega y Avendaño, 2019, p. 31).

El ámbito de civismo del espacio público influye en la formación de la ciudadanía y en la vida política de la comunidad, es fundamental para la creación de una ciudadanía activa y comprometida, así como para la configuración de la polis, es decir, de la comunidad política. Sin embargo, las dinámicas políticas y sociales que se vivían en el espacio público han presentado transformaciones a través de la inserción de los medios de Comunicación masivos, influenciando la percepción pública de estos eventos y de su impacto en las acciones políticas. Es importante reflexionar sobre el espacio público como escenario para la formación de la ciudadanía y la expresión política, a la par de la influencia creciente de los medios de Comunicación como una configuración de la vida cívica y política contemporánea. La creación de espacios públicos urbanos que fomenten el civismo y la participación activa de todos los ciudadanos contribuye a una mayor inclusión y cohesión social, garantizando así una movilidad peatonal más equitativa y digna para todos

En su concepción más amplia, el espacio público urbano, implica mucho más que su estética o paisaje, su planeación implica mayor detalle en su entorno dinámico y multifacético que influye directamente en la calidad de vida y la participación social de las personas, en especial en la integración de las personas vulnerables y de atención prioritaria, como son las personas de 60 años y más, y de las personas con discapacidad, siendo imperativo examinar cómo la planeación de estos diferentes espacios, pueden o no afectar la capacidad de desplazarse de manera segura, independiente y digna.

En efecto, Martínez (2013) interpreta el espacio público urbano, como un fruto, consumible y autoproducido en su uso constante, que influye en el orden, distribución y en las estructuras de producción e interacciones sociales de cada sociedad. Siendo cada sociedad, constructora de sus propios espacios.

El espacio debe considerarse, por tanto, un producto que se consume, que se utiliza, pero no es como los demás objetos producidos, ya que él mismo interviene en la producción. Organiza la propiedad, el trabajo, las redes de cambio, los flujos de

materias primas y energías que lo configuran y que a su vez quedan determinados por él (...) cada sociedad produce su espacio (Martínez, 2013, p.14).

Adicionalmente, los autores Borja y Muxi (2003) representan el espacio público urbano desde una tríada conceptual que va de sus prácticas espaciales, del espacio percibido o desde la idea del espacio concebido y desde los espacios vividos. Conceptos que se desarrollan a continuación:

La práctica espacial de una sociedad secreta su espacio; lo postula y supone en una interacción dialéctica; lo produce lenta y serenamente dominándolo y apropiándose de él. Desde el punto de vista analítico, la práctica espacial de una sociedad se descubre al descifrar su espacio (Borja y Muxi, 2003, pp. 97-98).

La visión del espacio público percibido se refiere a la forma en que las personas perciben y experimentan el espacio urbano a través de sus sentidos y experiencias. Desde una representación subjetiva del espacio público y la interacción directa de los habitantes con su entorno urbano. La manera en que las personas interpretan y experimentan el espacio público, es la imagen mental que tienen del entorno urbano, influenciada por factores como la cultura, la historia y las experiencias individuales.

En este sentido, la representación del espacio público urbano a partir de sus prácticas de uso, se refiere a la manera en que una sociedad interactúa con el entorno urbano. Este proceso no es ajeno a la movilidad peatonal de las personas de 60 años y más, de las personas con discapacidad, ya que no se limita únicamente al acceso físico del espacio público, sino que también implica la posibilidad de participar plenamente en la vida urbana, de manera autónoma y digna.

Lo anterior significa que, es indispensable garantizar en la planeación urbana la accesibilidad universal en el diseño de infraestructuras urbanas, como banquetas amplias y libres de obstáculos, rampas en los cruces peatonales, señalizaciones adecuadas, esto también incluye, la creación de zonas de descanso con bancos ergonómicos, instalación de puntos de información en formato accesibles y la promoción de actividades inclusivas que fomenten la participación de todos los grupos de población.

En la práctica de percibir el espacio público como espacio concebido, se asume como:

Las representaciones del espacio, es decir, el espacio concebido, el espacio de los científicos, planificadores, urbanistas, tecnócratas fragmentadores, ingenieros sociales y hasta el de cierto tipo de artistas próximos a la cientificidad, todos los cuales identifican lo vivido y lo percibido con lo concebido. Es el espacio dominante en cualquier sociedad (o modo de producción) (...) (Borja y Muxí, 2003, pp. 97-98).

Por lo que percibir el espacio público como espacio concebido se refiere a comprender el espacio urbano tal como ha sido diseñado y planificado por urbanistas, arquitectos, planificadores y autoridades. Es la representación formal y planificada del espacio, con estructuras físicas y funcionales que busca cumplir con ciertos objetivos y criterios predefinidos, como la funcionalidad, la estética y la eficiencia.

En la práctica de concebir el espacio público urbano como espacio vivido, se asume como:

Los espacios de representación, es decir, el espacio vivido a través de las imágenes y símbolos que lo acompañan, y de ahí, pues, el espacio de los “habitantes” de los “usuarios”, pero también el de ciertos artistas y quizá de aquellos novelistas y filósofos que describen y sólo aspiran a describir. Se trata del espacio dominado, esto es, pasivamente experimentado, la imaginación desea modificar y tomar. Recubre el espacio físico, utilizando simbólicamente sus objetos. Por consiguiente, esos espacios de representación mostrarían una tendencia (de nuevo con las excepciones precedentes) hacia sistemas más o menos coherentes de símbolos y signos no verbales (Borja y Muxí, 2003, pp. 97-98).

Este concepto de representación de los espacios vividos se centra en las prácticas y usos cotidianos que las personas hacen del espacio. Incluye cómo las comunidades se apropian del espacio, lo transforman y le dan significado a través de sus actividades diarias sociales y culturales que emergen de las interacciones. Es el resultado de la interacción entre las percepciones individuales y la planificación formal. El espacio vivido se refiere a la experiencia subjetiva y cotidiana del espacio público por parte de los habitantes y usuarios

de la ciudad. Es importante tener en cuenta que el espacio vivido no es estático, sino está en constante cambio y transformación, así como sus representaciones simbólicas.

En términos analíticos, la tríada conceptual de Borja y Muxí (2003) sugiere una visión compleja del espacio público urbano, es decir, al comprender las prácticas espaciales de una sociedad, se puede revelar mucho sobre su cultura, valores, relaciones sociales y estructura de poder. Esto implica que el espacio público no es simplemente un escenario pasivo, sino un actor activo en la configuración y expresión de la vida social y urbana.

Con lo mencionado hasta el momento, para fines de este proyecto de investigación, se concibe el espacio público con tal relevancia que adquiere el grado de derecho, como derecho a la ciudad y derecho al espacio público como una garantía para que los habitantes puedan acceder a espacios públicos dotados de armonía, acceso universal, cohesión social y una vida digna equitativa. A decir de López (2012):

El derecho al espacio público está estrechamente vinculado al derecho de la ciudad, puesto que es una parte integrante de este, conjuntamente con un listado de derechos no exhaustivo dada su categoría de derecho emergente y en construcción, dentro de las cuales pueden mencionar: Derecho a la vivienda, derecho al lugar, derecho a servicios de calidad, derecho a la centralidad y monumentalidad, derecho a la belleza, a la identidad comunitaria, a la movilidad y accesibilidad, a la inclusión, al gobierno de proximidad, a las nuevas tecnologías, al laicismo, a la justicia local, a la seguridad, a demandar cambios en la legalidad, a la calidad del medio ambiente, a la intimidad y a la diferencia, al igualdad status de ciudadanía, a la información, a la representación a la participación, a la innovación política y finalmente el derecho a la ciudad como refugio (2012, p.134).

Por consiguiente, el derecho al espacio público es un concepto fundamental en la promoción de ciudades inclusivas y democráticas, donde todas las personas tienen igual acceso y participación en los espacios comunes. Para garantizar el pleno ejercicio al espacio público, es necesario adoptar políticas y medidas concretas que promuevan la inclusión y la accesibilidad en el entorno urbano. Esto puede incluir la implementación de diseños urbanos inclusivos, la mejora de la infraestructura peatonal, la sensibilización y educación sobre los

derechos al espacio público y la participación activa de la comunidad en la planificación y gestión de los espacios públicos.

Para fines de este proyecto de investigación, se asume el espacio público urbano como un elemento integrador de la ciudad, adquiriendo relevancia por ser eje de la vida urbana. Su función social es un rol crucial en la configuración de las relaciones sociales por su papel en la interacción y participación de las sociedades. Su aspecto simbólico se construye a partir de la identidad y representación cultural; su aspecto simbiótico se representa a partir de la integración social y encuentro comunitario potencializando la cohesión social. El espacio público urbano se postula como centro de intercambio de bienes, servicios y Comunicación. Y en su función social de civismo permite la formación de ciudadanía y expresión política siendo el escenario de participación ciudadana.

Entorno Urbano: infraestructura vial, mobiliario urbano y restricción del paso

Para este proyecto de investigación, resulta fundamental definir lo que se asumirá como entorno urbano y, para lo anterior, es necesario tomar en cuenta que, por principio este concepto puede ser la imagen de todo ambiente construido y organizado que se encuentra en las ciudades y localidades urbanas.

Un primer acercamiento es asumir el entorno urbano como el resultado de la interacción entre las actividades humanas, la infraestructura construida y el entorno natural colindante. Hablar de entorno urbano trae consigo una variedad de elementos, como edificios, comercios, industrias, espacios públicos como calles, parques, plazas, equipamiento urbano como son los sistemas de transporte, redes de servicios públicos como agua, electricidad y otros servicios urbanos tanto públicos como privados.

En términos físicos, el entorno urbano comprende desde la arquitectura de los edificios, la distribución de las calles, plazas y espacios públicos, así como la movilidad dentro de la ciudad. Elementos que pueden variar dependiendo el contexto geográfico, histórico y cultural de cada lugar.

Por otro lado, el entorno urbano también está influenciado por aspectos sociales y económicos. La diversidad de la población, sus actividades laborales, su nivel socioeconómico y sus interacciones sociales contribuyen a dar forma al carácter de la ciudad y a la experiencia de quienes viven en ella. Además, factores como la presencia de comercios, industrias, instituciones educativas y culturales, así como el acceso a los servicios de salud y recreación, también son parte integradora del entorno urbano.

Y en términos más amplios, el entorno urbano no solo se limitaría únicamente a la estructura física de la ciudad, sino que también incluiría su paisaje cultural, sus tradiciones, su historia y su identidad colectiva. En este sentido, el entorno urbano es un espacio único de cada ciudad que contribuye a su vitalidad y dinamismo.

Comprendiendo que el entorno urbano abarca diversos aspectos que definen la vida en una ciudad, desde su infraestructura física hasta sus dimensiones sociales, económicas y culturales; entender y gestionar el entorno urbano como ese conjunto global, de manera sostenible, equitativa y como aspecto fundamental para garantizar la calidad de vida de quienes habitan en las ciudades, es indispensable para promover el desarrollo urbano sostenible y para garantizar el derecho humano de acceso a espacios públicos.

Puntualmente, para este proyecto, definir el entorno urbano se sustenta en el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021) cuando presenta un acercamiento conceptual sobre lo que asume como entorno urbano de las viviendas a partir de la definición de sus características y su relevancia:

Las características del entorno de las viviendas, además de tener efectos en las condiciones habitacionales de la población, influyen en el acceso a oportunidades para las personas, de ahí que sea necesaria la generación de información que muestre aspectos del avance en los logros de las metas de desarrollo y de la planificación de los asentamientos humanos, en relación con la disminución de las desigualdades especiales, la reducción de brechas sociales, el acceso al trabajo, la accesibilidad universal, la movilidad urbana y la sostenibilidad (INEGI, 2021, p.19).

La característica principal del entorno urbano es, de acuerdo con la cita anterior, disminuir la brecha entre desigualdades sociales y económicas con una visión sostenible para la movilidad urbana. Es decir, a partir de una planificación eficiente y eficaz del entorno urbano, se aportarán elementos que podrían garantizar un acceso al trabajo y una movilidad urbana para todas las personas.

El ejecutar obras públicas y planear el entorno urbano debe ser medido y mejorado según las necesidades demográficas de su población. Para lo anterior, es necesario tomar en cuenta las diversas bases legales que plantean diferentes leyes que posicionan el acceso a un medioambiente sano como un derecho para todos los habitantes (ver tabla 2).

Tabla 2 Bases legales Normativas implicadas en el Entorno Urbano

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Art. 4, 27 y 115: Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar (...) los municipios tendrán a su cargo los servicios de drenaje, alcantarillado, alumbrado público, calles, entre otros.
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), DOF 2016, ART.1, art. 4; 10; 34; 37; 59; 71; 73.	Es fundamental la dotación y el mejoramiento de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos, en apego a garantizar una accesibilidad universal de las personas y una efectiva y sustentable movilidad que garantice la máxima interconexión entre vialidades (...) priorizando la movilidad peatonal y no motorizada.
Ley de Vivienda (LV), Diario Oficial de la Federación, 2006, art. 2 y art. 74	Dictamina que se considerará vivienda digna y decorosa (...) y establece las previsiones para dotar a los desarrollos de vivienda de infraestructura, equipamiento básico y medidas conducentes para mitigar impactos sobre el medio ambiente
Ley General de Desarrollo Social (LGDS), DOF 2004, art. 6	Menciona que son derechos para el desarrollo social, la educación, la salud, la vivienda digna y decorosa, el disfrute de un medioambiente sano (...)
Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad (LGIPCD) DOF 2011, art. 17	Indica que, para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públicos, se contemplará que sean de acceso universal, obligatorio y adaptados para todas las personas, que incluyan el uso de señalización, facilidades arquitectónicas,

tecnologías, información, Sistema braille, LSM, ayudas técnicas

Ley de Coordinación Fiscal (LCF), art 33, apartado A, fracción I	Decreta que el Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social se destine para obras de agua potable, alcantarillado, drenaje y letrinas, urbanización, mejoramiento de vivienda y mantenimiento de infraestructura
--	--

Nota: extracción de información de INEGI, 2021, pp. 2-3

Todas estas leyes y disposiciones legales apuntan hacia la creación de entornos urbanos más inclusivos y accesibles, lo que beneficiaría directamente la movilidad peatonal de las personas mayores y con discapacidad.

Como instancia encargada de generar información estadística, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) diseñó una metodología con datos referentes a las características que integran el entorno urbano. Su objetivo principal se basa en:

Generar información sobre la infraestructura vial, la disponibilidad de mobiliario y servicios urbanos, la existencia de restricciones de paso en la vialidad y la presencia de actividades comerciales y de servicios en la vía pública y el de proporcionar insumos que apoyen a estudios, diagnósticos y el diseño de planes y programas relativos al desarrollo y gestión urbana para ampliar el conocimiento sobre las condiciones habitacionales de la población, en un contexto de ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles (INEGI, 2020d, p.1).

A inicios del año 2020, durante el Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2020d) se recabaron los datos de “Características del Entorno Urbano, 2020” (ver tabla 3), para identificar el escenario físico en las ciudades. Se tomaron en cuenta, desde las condiciones en vialidades, espacios abiertos y espacios públicos, bajo tres elementos de observación: calle, vialidad y la orilla de la vialidad.

Las características del entorno urbano se organizan bajo siete temáticas: 1) tipo de frente de manzana, 2) tipo de manzana, 3) infraestructura vial, 4) mobiliario urbano, 5) servicios urbanos, 6) restricciones del paso y, 7) comercio en la vía pública. Temáticas que, a partir de

sus características mantienen una relevancia con el objetivo de la planeación del espacio público y con el objetivo general de la presente investigación (ver tabla 3).

Tabla 3 Temas y Variables que integran el Entorno Urbano de acuerdo con INEGI, 2020

Tema	Variables
1. Tipo de frente de manzana	1. Frente de manzana 2. Clase de vialidad 3. Clase de rasgo
2. Tipo de manzana	1. Manzana edificio
3. Infraestructura vial	1. Recubrimiento de la calle 2. Rampa para usuarios de silla de ruedas 3. Paso peatonal 4. Banqueta 5. Guarnición 6. Ciclovía 7. Ciclo-carril
4. Mobiliario urbano	1. Alumbrado público 2. Letrero con nombre de la calle 3. Teléfono público 4. Árboles o palmeras 5. Semáforo para peatón 6. Semáforo peatonal auditivo 7. Parada de transporte colectivo 8. Estación de bicicletas
5. Servicios urbanos	1. Drenaje pluvial 2. Transporte colectivo
6. Restricción del paso	1. Restricción del paso a peatones 2. Restricción del paso a automóviles
7. Comercio en vía pública	1. Puesto semifijo 2. Puesto ambulante

Nota: con información de INEGI, 2020d, p.21.

Para este proyecto, se aborda el entorno urbano desde la conceptualización del INEGI (2021d), en sus temáticas de infraestructura vial, mobiliario urbano y restricción de paso. Lo anterior a partir de considerarse las variables de cada temática como atributos cuantificables en estructuras físicas y elementos que permiten el desplazamiento peatonal de la comunidad

desde la accesibilidad, inclusión y en sostenibilidad en el entorno urbano en la ciudad de Mexicali.

Específicamente, las variables vinculadas a la movilidad peatonal de las personas de 60 años y más, y de las personas con discapacidad son; para la temática de infraestructura: rampa para usuarios de silla de ruedas, paso peatonal y banqueteta. Las variables de semáforo de peatón y semáforo auditivo para el caso de la temática sobre mobiliario urbano. Para la temática de restricción del paso, la variable de restricción del paso a peatones es la que se va a considerar (ver figura 1).

Figura 1 Descripción de los temas del Entorno Urbano implicados en la movilidad peatonal

Infraestructura vial	Mobiliario urbano	Restricción del paso
<ul style="list-style-type: none"> • Tiene por objetivo conocer si están presentes en la vialidad las estructuras físicas y elementos que permiten el desplazamiento de las personas a pie y de vehículos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuye a crear un ambiente de orden, seguridad, accesibilidad e información, su presencia puede propiciar el uso y permanencia del espacio público, mejora la fisonomía de la vialidad y refuerza la infraestructura vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se refiere a la presencia de objetos que instalan, generalmente, las y los residentes o vecinos en la vialidad para limitar el paso en ella, restringir o impedir el paso a los peatones y los automoviles.

Nota: con información de INEGI, 2021, pp. 30-33

Exclusivamente, este proyecto considera aquellas variables cuyas características permiten o limitan la movilidad peatonal dentro del entorno urbano, prestando especial atención a los grupos de población más vulnerables, como las personas mayores de 60 años y las personas con discapacidad. Estas variables no solo posibilitan identificar físicamente los espacios donde la movilidad está garantizada, sino que también revelan las zonas donde existen carencias o barreras. Esta información resulta fundamental para incidir en políticas públicas y procesos de planeación urbana que busquen garantizar el derecho al libre tránsito, al uso equitativo del espacio público y, en última instancia, el derecho a una ciudad inclusiva y accesible para todas las personas (ver tabla 4).

Tabla 4 Características de las variables del Entorno Urbano implicadas en la movilidad peatonal

Variable	Características
Rampa para la silla de ruedas	Plano inclinado construido sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas en silla de ruedas.
Paso peatonal	Espacio destinado para el cruce seguro de las personas que se trasladan a pie. Los nuevos enfoques buscan dar prioridad al diseño y la adaptación de la infraestructura vial pensada en las personas.
Banqueta	Recubrimiento colocado a la orilla de la vialidad, generalmente, de concreto, mosaico o adoquín. Suele estar más elevada que la calle para dar protección a las y los peatones.
Semáforo para peatón	Dispositivo electrónico que regula el tránsito de las y los peatones en las interacciones donde hay alto volumen peatonal. Opera en coordinación con los semáforos para vehículos y tiene el propósito de dar seguridad a la y el peatón
Semáforo auditivo	Dispositivo electrónico que, por medio de señales sonoras que se emiten a través de un altavoz ubicado en el mismo módulo del semáforo para peatón, apoya a cruzar la calle a personas con dificultad para ver.
Restricción del paso a peatones	Es la condición de la vialidad según tenga instalada una puerta, reja, cadena, caseta de vigilancia, pluma u otro objeto similar, que tiene el propósito de impedir el tránsito libre a las y los peatones que no sean residentes.
Parada de transporte colectivo	Complementa el servicio de transporte público colectivo con el propósito de dar orden y fluidez. Tiene el propósito de identificar lugares mejor o peor conectados en consideración con la tendencia mundial para impulsar sistemas de transporte sustentables.

Nota: con información de INEGI, 2021, pp. 25-34

Estas características resaltan la importancia de diseñar entornos urbanos inclusivos que atiendan las necesidades de la población en temas de movilidad peatonal, especialmente las necesidades de aquellos grupos con movilidad reducida o discapacidades, garantizando así su participación en la vida urbana.

El espacio público urbano es un componente vital de la ciudad, no solo en términos físicos, sino también en su dimensión social y cultural. Es en este entorno donde convergen diversas actividades, interacciones y expresiones de la vida urbana. Sin embargo, su verdadera importancia radica en su capacidad para integrar a todos los ciudadanos, independientemente de su edad o habilidades físicas.

En este sentido, la accesibilidad se convierte en un factor crucial. La presencia de rampas para usuarios de silla de ruedas es fundamental para garantizar su movilidad de las personas con discapacidad, así como de aquellos mayores de 60 años que pueden enfrentar limitaciones de movilidad. Estas infraestructuras no solo cumplen con un requisito legal, sino que también reflejan el compromiso de la ciudad con la inclusión y la equidad.

Además de facilitar la movilidad, las rampas para usuarios de sillas de ruedas también contribuyen a la creación de un entorno más amigable y acogedor para todos los ciudadanos. Al eliminar barreras físicas, se promueve la interacción y participación de las sociedades en el espacio público urbano, fortaleciendo así los lazos sociales y fomentando un sentido de comunidad.

En este contexto, el concepto de espacio público urbano cobra una nueva dimensión en conjunto con los temas del entorno urbano de infraestructura vial, mobiliario urbano y restricción del paso peatonal. Deja de ser simplemente un lugar físico para convertirse en un símbolo de inclusión y diversidad. Es el escenario donde se forja la identidad de la ciudad, donde se promueve la integración social y donde se fortalece el tejido comunitario. En definitiva, es el corazón de la vida urbana, donde todos tienen cabida y donde se construye el futuro de la ciudad inclusiva y accesible que todos deseamos.

Bajo este mismo sentido, el paso peatonal, dentro del contexto del espacio público urbano, representa mucho más que simplemente el espacio delimitado para cruzar la calle. Es una manifestación tangible del compromiso de la ciudad con la movilidad peatonal, especialmente de grupos vulnerables como las personas de 60 años y más, así como aquellas con discapacidad. Estos cruces seguros no solo facilitan el desplazamiento de las personas por espacios seguros, también promueven la participación en la vida urbana cotidiana desde entornos accesibles y equitativos.

En el corazón de la ciudad, los pasos peatonales son símbolos de inclusión y equidad, reflejando la importancia del espacio público como elemento integrador. Permiten que las personas interactúen y se conecten entre sí, fortaleciendo así los lazos sociales y potencializando la cohesión comunitaria. Además, al priorizar la seguridad y comodidad de

todos los peatones, se fomenta un sentido de pertenencia y empoderamiento cívico, contribuyendo a la formación de una ciudad activa y comprometida.

En este contexto, las variables del entorno urbano, como las rampas para usuarios de silla de ruedas, los pasos peatonales y las banquetas, desempeñan un papel fundamental en la configuración y accesibilidad del espacio público. Estas infraestructuras no solo facilitan la movilidad peatonal de las personas con discapacidad y de las personas adultas mayores, sino que también promueven la inclusión y el acceso equitativo para todos los ciudadanos. El diseño y la adaptación de estas variables reflejan el compromiso de la ciudad con la creación de entornos urbanos inclusivos y accesibles.

Las variables del entorno urbano juegan un papel clave en la configuración y experiencia dentro del espacio público urbano, contribuyendo a su significado y relevancia como elemento integrador y representativo de la ciudad. En la tabla 5 se presentan los elementos que permitirán una operatividad sobre el entorno urbano que implica este proyecto de investigación (ver tabla 5).

Tabla 5 Operatividad del entorno urbano para la movilidad peatonal

Espacio público	Temática	Variable
Calle	Infraestructura vial Mobiliario Urbano	Rampa para usuarios de silla de ruedas Banqueta Paso peatonal Semáforo peatonal Semáforo auditivo Parada de autobús
Parque Plaza cívica	Mobiliario urbano Infraestructura vial	Rampa para usuarios de silla de ruedas Banqueta Paso peatonal

Dimensión de análisis: Mexicali, personas de 60 años y más y personas con alguna discapacidad

En el siguiente apartado, se aborda el tema sobre movilidad peatonal como derecho humano fundamental que permite el acceso a otros derechos humanos cobrando más sentido un proyecto con estas dimensiones en el sentido de analizar la planeación urbana inclusiva para grupos de atención prioritaria.

Movilidad peatonal como derecho humano

El peatón, entendido como cualquier persona que habite, conviva, trabaje, transite un espacio urbano –una ciudad–, es el protagonista fundamental de la movilidad urbana, despliega una influencia multifacética en la vida ciudadana. Su papel encarna la conexión íntima entre el habitante y la ciudad misma. Esta relación directa se traduce en una experiencia sensorial enriquecedora y en la participación en la vida comercial, cultural y arquitectónica de las calles en una urbe o ciudad. En su cotidianidad, el peatón no solo se desplaza, sino que aprecia y contribuye a la identidad única de cada ruta que transita.

La configuración del entorno urbano, por ende, resulta crucial para la movilidad peatonal. Elementos presentes en las calles pueden tanto incentivar como desalentar los desplazamientos a pie. Un entorno peatonal, caracterizado por la predominancia de desplazamientos a pie, se construye sobre la base de factores que fomentan la movilidad peatonal. Es imperativo, entonces, profundizar en el conocimiento de estos factores y su impacto en la planificación urbana y la gestión de la movilidad.

Los autores Valenzuela-Montes y Talavera-García (2015), realizan una revisión exhaustiva de la literatura especializada en la movilidad peatonal. Buscan comprender los enfoques predominantes en el análisis de la movilidad peatonal, así como los factores considerados en la elección del transporte a pie. Esta revisión de literatura, dividida en fases, permite no solo identificar los factores relevantes, sino también discernir su jerarquía y su influencia en el contexto urbano.

La metodología propuesta por Valenzuela-Montes y Talavera-García (2015) refleja la necesidad de abordar sistemáticamente el estudio de los entornos urbanos y su relación con la movilidad peatonal. Partiendo de una selección cuidadosa de referencias bibliográficas, los autores evaluaron el contenido en función de su enfoque y los factores considerados. Este proceso, riguroso y estructurado, pretende sentar las bases para la construcción de un modelo de entornos de movilidad peatonal más preciso y efectivo.

Por principio, Valenzuela-Montes y Talavera-García (2015) categorizan las referencias bibliográficas bajo tres enfoques predominantes en relación con la movilidad peatonal: 1)

peatón-transporte, 2) peatón-entorno y, 3) mixto. Este análisis revela una distribución equilibrada entre los enfoques, con una ligera predominancia del enfoque mixto. Sin embargo, al observar la evolución temporal, se percibe un cambio significativo en la distribución de enfoques a lo largo de los años con un pronunciado incremento durante el periodo 2001-2005 sobre los enfoques de peatón-entorno y peatón-transporte y, a partir de 2006, hacia el enfoque mixto (Valenzuela-Montes y Talavera-García, 2015)

El enfoque de peatón-transporte considera al caminar como un modo de transporte que conecta un origen con un destino. Se centra en la capacidad del peatón para desplazarse de un lugar a otro, sin necesariamente prestar atención detallada a las características del trayecto en sí mismo. Bajo el enfoque de peatón-entorno se otorga mayor relevancia al entorno por el cual transita el peatón. Se enfoca en caracterizar con detalle el trayecto peatonal, sin enfocarse necesariamente en si tiene un origen o un destino específico.

El enfoque mixto combina ambos enfoques peatón-transporte y peatón-entorno. En mayor o menor medida, considera tanto la perspectiva del peatón como un modo de transporte que conecta lugares, como las características del entorno por el cual transita, equilibrando ambas perspectivas en el análisis del desplazamiento peatonal.

La evolución de los enfoques en el estudio de la movilidad peatonal señala la necesidad creciente de adoptar una visión transversal que abarque tanto los aspectos deterministas como aquellos relacionados con el entorno. Esta demanda ha llevado al desarrollo de metodologías mixtas que integran múltiples perspectivas. Además, subraya el creciente interés en el papel del peatón en la accesibilidad urbana y en la planificación de la movilidad urbana. Valenzuela-Montes y Talavera-García (2015) concluyen que el análisis detallado de las perspectivas y factores relacionados con la movilidad peatonal en entornos urbanos proporciona una comprensión más profunda de este fenómeno y sus implicaciones en la planificación urbana.

Para las personas con discapacidad, la movilidad peatonal se convierte en un verdadero desafío cuando los entornos urbanos no están diseñados teniendo en cuenta sus necesidades. Obstáculos como aceras estrechas, cruces peatonales mal señalizados o la falta de rampas accesibles pueden convertir simples desplazamientos en una tarea difícil e incluso peligrosa.

La accesibilidad universal en el entorno urbano no solo es una cuestión de equidad, sino también de dignidad y autonomía para las personas con discapacidad.

Por otro lado, las personas mayores de 60 años enfrentan desafíos específicos relacionados con la movilidad peatonal debido a la disminución de la movilidad, la vista o la audición que a menudo acompaña al envejecimiento. Las banquetas en mal estado, la falta de iluminación adecuada o la ausencia de bancos para descansar pueden dificultar enormemente sus desplazamientos y, en última instancia, limitar su participación en la vida social y comunitaria. Para muchos adultos mayores, caminar es más que un medio de transporte; es una forma de mantenerse activos, conectados y saludables.

En América Latina alrededor de 66 millones de personas tienen considerables dificultades en su movilidad debido a que viven con algún tipo de discapacidad. Los rangos oscilan entre un 5,1% en México hasta un considerable 23,9% de la población en Brasil. Sin embargo, la planificación urbana ha hecho poco o nada por suplir las necesidades específicas de estas personas en el transporte y el espacio público (Pinto, 2017, p.12).

El desplazamiento en espacios públicos de la ciudad presupone barreras físicas que limita la movilidad urbana, siendo un reto en el diseño y planeación de sus calles puesto que “el diseño universal establece la necesidad de proyectar todos los espacios para que cualquier persona, independientemente de sus circunstancias, disfrute de ellos” (ONU Hábitat, 2019, párr.3).

Los autores Vargas y Carrillo (2009) cuestionan la existencia de derechos del peatón en México, proporcionan una definición de peatón como aquel individuo que se desplaza a pie, y señalan que en el ámbito internacional se han tomado medidas para garantizar los derechos de las personas con discapacidad. Si bien, en México se han creado leyes y lineamientos para atender estas necesidades, como la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, a pesar de los avances institucionales, aún existen desafíos como la falta de asignación de recursos adecuados y políticas insuficientes.

En este mismo sentido, Vargas y Carrillo (2009) sugieren la necesidad de una reforma integral para garantizar los derechos del peatón y de las personas con discapacidad, así como

medidas específicas como la creación de infraestructura accesible y el establecimiento de normativas para el transporte público. Además, se plantean preguntas e hipótesis sobre la existencia y el respeto de los derechos del peatón en México y la identificación de los obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad en su desplazamiento por espacios públicos.

Ahora bien, con relación a los derechos del peatón, se observa un deterioro del Estado de derecho en materia de las prerrogativas de los peatones y personas con alguna discapacidad, lo cual se explica en términos generales, por los factores siguientes:

1. Existe una marcada diferencia por entender a los intereses económicos basados en el modelo que privilegia a los sectores con mayores ingresos, que son los que pueden adquirir un automóvil.
2. Se generan en este sentido los planes de desarrollo urbano con una orientación discriminatoria, al no considerar al peatón como parte del entorno urbano (Vargas y Carrillo, 2009, p.313).

El propósito de alcanzar una movilidad peatonal universal “es facilitar el acceso a los destinos y actividades, servicios y bienes, la planificación urbana debería enfocarse en la persona” (ONU-Habitad, 2016, p.8) el diseño de calles en las ciudades puede ser pensado desde la visión y perspectiva de quien las usa, los espacios públicos deben ser de libre tránsito para cualquier persona, que cualquier sector de la población pueda usarlas y desplazarse sin importar las barreras o limitantes físicas debe ser un principio de igualdad y no discriminación, o al menos eso es lo que se esperarí desde la tendencia global; el lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles es el Objetivo 11 en la Agenda 2030 sobre ciudades y comunidades sostenibles (ONU, 2018).

La evolución de los derechos humanos ha sido un proceso esencial para el establecimiento de una sociedad más justa, inclusiva y equitativa. Estos derechos proporcionan protección contra la discriminación, la violencia y el abuso, al tiempo que garantizan el acceso a una vida digna y plena para todas las personas. Desde el derecho a la vida y a la integridad física hasta el acceso a servicios básicos como salud y educación, los derechos humanos son fundamentales para asegurar la seguridad personal, económica y social de los individuos.

Es importante reconocer que los derechos humanos son inherentes a todas las personas por el simple hecho de ser seres humanos. Son universales, inalienables, indivisibles e interdependientes. Esto significa que no pueden ser arrebatados, transferidos o ignorados, y que el disfrute de un derecho puede depender del respeto de otros derechos. Estos fundamentos filosóficos, ya sea desde la perspectiva de la dignidad humana o del utilitarismo, respaldan la idea de que garantizar los derechos individuales contribuye al bienestar general de la sociedad (Camacho, 2022).

La Declaración Universal de Derechos Humanos (DUDH) es un hito crucial en la historia de los derechos humanos. Surgida en un contexto post-Segunda Guerra Mundial, su propósito fue prevenir futuras violaciones masivas de los derechos humanos al establecer un marco ético y legal para proteger la dignidad humana. Consta de 30 artículos que abarcan una amplia gama de derechos y libertades, desde la igualdad y la no discriminación hasta el derecho al trabajo y a condiciones laborales justas (Fernández, 2020).

La DUDH abarca una amplia gama de derechos y libertades. Algunos de los derechos más destacados incluyen:

1. Derecho a la igualdad y no discriminación (Artículo 1 y 2).
2. Derecho a la vida, libertad y seguridad personal (Artículo 3).
3. Prohibición de la esclavitud y la servidumbre (Artículo 4).
4. Prohibición de la tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes (Artículo 5).
5. Derecho al reconocimiento de la personalidad jurídica y a la protección de la ley (Artículo 6 y 7).
6. Derecho a la libertad de pensamiento, conciencia y religión (Artículo 18).
7. Derecho a la libertad de expresión y opinión (Artículo 19).
8. Derecho a la educación (Artículo 26).
9. Derecho al trabajo y a condiciones laborales justas (Artículo 23 y 24).
10. Derecho a la participación en el gobierno y a elecciones periódicas y genuinas (Artículo 21 y 25) (ONU, 2015).

La evolución de los derechos humanos se ha dividido en tres generaciones, cada una respondiendo a las necesidades y aspiraciones de su tiempo. Desde los derechos individuales

de primera generación hasta los derechos colectivos de tercera generación, un proceso que ha enriquecido la protección de la dignidad humana y la justicia universal a lo largo de la historia. Sin embargo, uno de los retos más importantes que se enfrentan es pasar de la teoría abstracta a la posibilidad real de que las personas puedan exigir y materializar sus derechos en la práctica. Garantizar estas condiciones es esencial para avanzar hacia una sociedad donde todos puedan vivir con dignidad y plenitud.

En este sentido, vale la pena tener en cuenta que, la primera generación de derechos humanos enfatiza la importancia de la autonomía individual y el respeto a la dignidad humana. Estos derechos son esenciales para proteger a las personas de la opresión y la arbitrariedad del poder estatal. Sin embargo, también se han enfrentado a desafíos, como la discriminación y la violación de los derechos civiles y políticos en regímenes autoritarios y en situaciones de conflicto.

La segunda generación de derechos humanos se desarrolló a medida que surgieron las preocupaciones sobre la desigualdad social y económica en el siglo XIX y principios del XX. Esta segunda generación de derechos humanos reconoce la importancia de abordar las desigualdades sociales y económicas para asegurar la dignidad de todas las personas. Sin embargo, su implementación ha sido desigual, y muchas personas aún enfrentan dificultades para acceder a servicios básicos y disfrutar de condiciones de vida dignas.

La tercera generación de derechos humanos emergió en el contexto de la posguerra, cuando se hizo evidente la necesidad de abordar cuestiones globales y colectivas. Estos derechos se centran en la protección del medio ambiente, el desarrollo sostenible, el acceso a la cultura, el derecho a la paz y el derecho a la autodeterminación de los pueblos. Estos derechos están vinculados a la solidaridad y la cooperación internacional (ONU, 2015).

La generación de los derechos humanos es un proceso evolutivo que ha enriquecido la protección de la dignidad humana y la justicia universal a lo largo de la historia. Cada generación de derechos humanos ha respondido a las necesidades y aspiraciones de su tiempo, abordando cuestiones fundamentales de libertad, igualdad, desarrollo y solidaridad.

Uno de los retos más importantes que se tienen frente a la garantía de los derechos humanos es lo que establece Gómez (2021) en el sentido de:

Los derechos humanos de primera generación son considerados derechos «bajo costo», y deben ser atendidos de inmediato sin la intervención directa del Estado. La segunda generación, en cambio, se considera cumplida con el tiempo con la intervención del Estado, y se considera costosa. La tercera generación de derechos humanos se considera “*soft law*”, porque no son jurídicamente vinculantes y conlleva derechos como los derechos ambientales y el derecho a la autodeterminación (Gómez, 2021, p. 236).

Ahora bien, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006), cambió el paradigma conceptual hacia las personas con discapacidad, definiéndolas como aquellas que enfrentan barreras para su participación plena en la sociedad. Hace hincapié en la importancia de la accesibilidad y movilidad para las personas con discapacidad, tanto en el entorno físico como en el transporte y las tecnologías de la información. Existe la necesidad de adoptar medidas efectivas para garantizar la movilidad peatonal de estas personas, desde políticas que incorporen transversalmente las necesidades de estas personas y fomenten su participación en todas las etapas del proceso político (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2023).

Varios aspectos cruciales están relacionados con la accesibilidad y la movilidad urbana para las personas con discapacidad, así como para otros grupos vulnerables como las personas de 60 años y más. Para la CEPAL (2023) una de las ideas principales es la necesidad de garantizar itinerarios peatonales accesibles que permitan la circulación autónoma de todas las personas, destacando la importancia de habilitar medidas para asegurar que todos los recorridos sean accesibles, especialmente cuando hay múltiples rutas posibles entre dos puntos.

Por otro lado, aborda la cuestión de los derechos de las personas con discapacidad en el contexto de la movilidad urbana. Reconoce que estos individuos enfrentan privaciones, discriminaciones y exclusiones específicas, las cuales están interrelacionadas con otros atributos y condiciones como el nivel socioeconómico, el género, la etnia, la edad y el

territorio. Se enfatiza la necesidad de un análisis interseccional para comprender mejor estas dinámicas y garantizar que todas las personas disfruten efectivamente de sus derechos humanos (CEPAL,2023).

Dicho lo anterior, para fines de este proyecto, se asume a la movilidad peatonal como el derecho de todas las personas a desplazarse de manera segura y cómoda a pie en los espacios públicos urbanos. Esto implica acceso a banquetas amplias y libres de obstáculos, cruces peatonales seguros y un entorno urbano diseñado pensando en las necesidades de los peatones. Para las personas de 60 años y más, y para las personas con discapacidad, este derecho adquiere una importancia aún mayor, ya que pueden enfrentar mayores dificultades para moverse peatonalmente por la ciudad debido a las limitaciones físicas o de movilidad.

El derecho a la movilidad es más que poder transitar por determinado espacio “[...] la movilidad está articulada con el día a día, con la productividad de las ciudades, la posibilidad de acceso a la vivienda, los procesos de urbanización, el desarrollo de los sectores económicos, en fin, con todo aquello que hace que una ciudad funcione” (Ceballos, 2017, p.34).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU,2023) menciona que la provisión y el acceso a los espacios públicos mejoran la inclusión, la cohesión social y la productividad en las ciudades, pero destaca que las ciudades menos desarrolladas cuentan con menos proporción de superficie dedicada a calles y espacios públicos. Las personas de 60 años y más y las personas con discapacidad que enfrentan barreras y limitantes físicas en su movilidad y desplazamiento, han sido identificados por ser grupos de la población que sufren violaciones a sus derechos humanos al presentar mayor vulnerabilidad y exclusión por la sociedad, por tanto, son situaciones que marcan las desigualdades sociales (CNDH, 2022).

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 12, reconoce la personalidad jurídica de las personas con discapacidad y establece medidas para garantizar sus derechos en igualdad de condiciones con los demás. Esto implica superar los obstáculos que conducen a la discriminación por motivo de discapacidad, ya sea directa, indirecta o por asociación. Asimismo, se aborda la exclusión social como la acción de impedir la participación de ciertas categorías de personas en aspectos considerados valiosos

en la vida colectiva, siendo crucial promover la inclusión social como una participación significativa y efectiva en toda su diversidad.

Hasta este punto se puede decir que, la movilidad peatonal para las personas de 60 años y más, así como para las personas con discapacidad, es un derecho humano que permite el ejercicio de otros derechos humanos y, por lo tanto, la movilidad peatonal debe ser garantizada por el Estado en aquellos espacios públicos urbanos.

Para el caso de Mexicali, se puede argumentar que la movilidad peatonal no ha estado presente como elemento central en la planeación de los espacios públicos urbanos. Lo anterior se debe, entre otras cosas, a que la planeación de los espacios públicos en Mexicali, como calles, parques, plazas públicas, entre otros espacios, no han considerado la perspectiva sustentable. Considerando que la perspectiva sustentable vinculada con la planeación de espacios públicos urbanos, se refiere a un balance en el progreso con ciudades y comunidades sostenibles, y una reducción de las desigualdades.

En este mismo sentido, la perspectiva sustentable en la planeación de los espacios públicos debe considerar que, para toda la población se deben satisfacer las necesidades humanas de manera planeada, responsable y sin comprometer estas mismas condiciones en generaciones futuras, asegurando la equidad social y la calidad de vida, entendido como “el mejorar la calidad de vida para tener una mejor vida” (Zarta, 2018, p. 419).

Inclusión social en los espacios públicos urbanos

Es cada vez más común escuchar en el discurso político-nacional e internacional- el término de inclusión social como una idealización en las dinámicas sociales que buscan alcanzar un Estado de Bienestar para todas sus poblaciones que implica eliminar barreras y obstáculos que limitan el acceso y la participación de ciertos grupos sociales, promoviendo siempre la igualdad de oportunidades y el respeto a la diversidad. Sin embargo, la inclusión social va acompañada de su opuesto que es la exclusión social, ambas observadas desde una mirada sociológica están ligadas a la cotidianidad social en las interacciones de sus individuos.

La inclusión social se ha convertido en un concepto elástico, capaz de referirse a una gama amplia de problemáticas sociales. Su carácter inclusivo y políticamente cargado ha atraído a una gran coalición de actores con diversas orientaciones teóricas y normativas. Este carácter elástico y políticamente motivado del concepto, ha presentado desafíos tanto para su definición precisa como para su aplicación práctica. Según Levitas (2003), la inclusión social implica una acción proactiva y activa, donde el Estado y otros actores desempeñan un rol crucial, a diferencia de la simple no-exclusión, que se refiere a la remoción pasiva de prácticas de exclusión (Sandoval, 2016).

El concepto de inclusión social no surge de manera aislada, sino que está profundamente interconectado con otros paradigmas sociales y políticos como la democracia, el mercado y el estado de bienestar, y más estrechamente con la exclusión social. La exclusión social ha sido objeto de un largo recorrido teórico y numerosas publicaciones. A pesar de esta conexión, la inclusión social tiene características propias que necesitan ser identificadas para dar claridad y utilidad tanto práctica como conceptual al término. La claridad conceptual es fundamental para avanzar en el estudio de los significados de inclusión proyectados a través de políticas públicas y para analizar el diseño de estas políticas en clave de inclusión social.

La noción de exclusión social, por otro lado, se contextualiza en el devenir histórico de las sociedades. Aun cuando el término no surgió con Durkheim o Marx, estos autores ya habían señalado expresiones que diagnosticaban problemas sociales similares. En la Europa de la posguerra, la reestructuración del capitalismo posterior a la Segunda Guerra Mundial y el surgimiento del Estado Benefactor o Social contribuyeron al desarrollo del concepto de exclusión social. Figuras como el Cura Joseph Wresinski y Rene Lenoir desempeñaron un papel crucial en la conceptualización de la exclusión social, asociándola con el apartamiento de los beneficios sociales y del mercado laboral (Chuaqui, et al, 2016).

En América Latina, las transformaciones en los modelos de desarrollo social, con énfasis en el patrón de acumulación, también influyeron en la aparición del concepto de exclusión social, especialmente con el giro hacia un Estado desarrollista y políticas sociales focalizadas en ciertos grupos de población. Sin embargo, las décadas de 1970 y 1980 vieron un cambio hacia estrategias neoliberales que ampliaron las brechas sociales y profundizaron la exclusión

social, desafiando la intervención del Estado y priorizando los requerimientos funcionales de la acumulación capitalista sobre la cohesión social (Chuaqui, et al, 2016).

En materia de discapacidad, en la década de 1980 se plantea un mayor reclamo de inserción social de este grupo que no se contenta con los procesos de habilitación y rehabilitación, sino que propugna por una mayor igualdad de oportunidades en cuanto a la consecución de los recursos de la comunidad. Todo ello es propio de un nuevo modelo paradigmático de estudio de la discapacidad. El enfoque de los derechos humanos visualiza la relación entre las personas con discapacidad y su entorno. Una legislación adecuada para que este grupo tenga acceso a un empleo formalmente remunerado, edificaciones y espacios de uso público, tales como aceras, autobuses, Comunicación y tecnología, entre otras (Sánchez, 2009, p.100).

El estudio social de la discapacidad, del envejecimiento y de la exclusión, se ha enfatizado en cómo la estructura y organización de la sociedad determina en gran medida la inclusión o exclusión de las personas con discapacidad y de los adultos mayores. Aquí se destaca que a menudo, tanto personas con discapacidad como adultos mayores, se convierten en sinónimo de exclusión, debido principalmente a la falta de acceso equitativo a oportunidades de empleo y servicios de salud tomando como base entornos urbanos en espacios públicos equitativos. Esta perspectiva sugiere que una sociedad verdaderamente inclusiva debe ofrecer las facilidades necesarias para que todas las personas, independientemente de su condición y de su edad, puedan acceder a las mismas oportunidades.

Es así que, la inclusión social se refiere a la integración de individuos en los diferentes ámbitos de la sociedad. Ámbitos que el Banco Mundial (BM) ha identificado como tres: 1) mercados, 2) servicios, y 3) espacios físicos (BM, 2013). En cuanto al ámbito de mercado: lo laboral, tierras, vivienda, crédito. En los servicios: la salud, educación, agua, saneamiento, electricidad. El ámbito de los espacios se refiere a los espacios físicos. Para una población vulnerable como las personas mayores de 60 años y aquellas con discapacidad, la movilidad peatonal es crucial para su inclusión efectiva en estos ámbitos.

Autores como Subirats y Huxley, citados en Sandoval (2016), abordan a la inclusión social a través de esferas o sistemas que incluyen lo político, económico, social e interpersonal, lo

que representa estructuras sociales, económicas, políticas, institucionales y comunitarias que condicionan el acceso y las oportunidades de las personas mayores y con discapacidad.

Subirats (2010: 41) indica que la sociedad (el dónde incluir) podría ser entendida como la interacción de tres distintas esferas: la esfera del estado o política (o de producción de derechos civiles, políticos y sociales -en un sentido amplio de ciudadanía-), la esfera económica (o de producción de valor) y finalmente, la esfera social (o de producción de relaciones sociales e interpersonales). Huxley et al. (2012:2) distingue cuatro sistemas: el sistema cívico (relacionado con la ciudadanía en términos civiles y políticos), el sistema económico (relacionado con el trabajo y la autonomía económica), el sistema social (relacionado con la provisión de servicios por parte del Estado) y el sistema de lo interpersonal (relacionado con la familia y los amigos, los vecinos y las redes sociales) (Sandoval, 2016, pp. 83-84)

Se puede entender a la sociedad como un conjunto de elementos que interactúan y dependen unos de otros. Siguiendo a Subirats (2003), se pueden identificar tres grandes esferas:

1. La esfera política o del Estado: Es la encargada de garantizar los derechos de las personas, como la libertad de expresión, el derecho al voto y el acceso a la justicia. También se encarga de establecer leyes y políticas públicas para el bienestar general.
2. La esfera económica: Se relaciona con el empleo, el comercio y la generación de riqueza. Es el espacio donde las personas pueden trabajar, producir bienes y servicios, y obtener ingresos para satisfacer sus necesidades.
3. La esfera social: se centra en las interacciones entre los individuos, como la vida en comunidad, la convivencia y el apoyo mutuo entre las personas.

Por otro lado, Huxley et al. (2012) también categoriza desde una visión más detallada al dividir la sociedad en cuatro sistemas:

1. El sistema cívico: incluye los derechos y responsabilidades que tenemos como ciudadanos, como votar, participar en decisiones políticas y exigir rendición de cuentas a las autoridades.

2. El sistema económico: permite que las personas tengan empleo, generen ingresos y logren autonomía financiera.
3. El sistema social: Se encarga de la provisión de servicios esenciales, como salud, educación y asistencia social, generalmente gestionadas por el Estado.
4. El sistema interpersonal: se basa en las relaciones cercanas con la familia, amigos y comunidad, las cuales proporcionan apoyo emocional y redes de solidaridad.

Todos estos elementos están conectados. Por ejemplo, un buen sistema cívico (que garantice los derechos y la participación ciudadana) puede impulsar mejores políticas económicas y sociales. Un sistema económico sólido genera empleos y estabilidad, lo que a su vez fortalece las relaciones sociales e impersonales. Por lo que, si el Estado no garantiza los derechos políticos y civiles, las personas pueden quedar excluidas de decisiones que afecten a sus vidas. Si la economía es desigual, algunos sectores pueden quedarse sin acceso a empleos dignos, lo que generaría pobreza, conflictos e injusticia social. A su vez, si el sistema social es deficiente, las personas pueden no recibir servicios básicos como la salud y la educación lo que va a afectar su calidad de vida. Y si las relaciones interpersonales se deterioran, se puede generar problemas de aislamiento, violencia, o prácticas antisociales que aleje a la sociedad.

Para que una sociedad funcione de manera justa y equilibrada, es necesario que estos esquemas y sistemas estén bien integrados y operen en armonía. Por lo que, la inclusión social de las personas mayores y con discapacidad va a depender significativamente de su capacidad para acceder a estos espacios y sistemas, especialmente los espacios públicos urbanos. Lo anterior significa que las aceras, los parques y otros espacios públicos deben ser diseñados con accesibilidad universal, lo que incluye un entorno urbano en infraestructura peatonal adecuada como aceras, rampas y cruces peatonales seguros, que permiten una participación activa y autónoma en la vida diaria.

Para avanzar en una sociedad inclusiva, es crucial entender que la movilidad peatonal no solo es una cuestión de infraestructura física, sino también de reconocimiento y redistribución. La movilidad peatonal accesible es un mecanismo interdependiente que permite la inclusión de estos grupos en los procesos sociales y económicos. Por ejemplo, una política inclusiva debe considerar no solo la construcción de infraestructura accesible, sino también la educación y

sensibilización de la comunidad sobre las necesidades de las personas mayores y con discapacidad.

Bauman, citado en Sandoval (2016), sugiere que la sociedad debe ser entendida como una comunidad, donde el Estado social asegura colectivamente a todos contra los riesgos de la vida. En el caso de la movilidad peatonal, esto significa que el Estado tiene un papel crucial en la creación de un entorno urbano que permita a todas las personas, independientemente de su edad o capacidad, moverse con seguridad y dignidad. Este enfoque comunitario y solidario asegura que la inclusión social no sea solo un ideal abstracto, sino una realidad tangible y vivida por todos los ciudadanos (Sandoval, 2016).

La movilidad peatonal accesible es un aspecto clave de la inclusión social, ya que facilita la integración de estos grupos en los procesos sociales, económicos y políticos. Al diseñar infraestructuras como banquetas, rampas y cruces peatonales seguros, se reconoce la importancia de la movilidad como un derecho fundamental y como una condición necesaria para la participación plena en la vida comunitaria. Además, este enfoque debe ser acompañado por políticas públicas que promuevan la sensibilización y educación de la sociedad sobre las necesidades específicas de las personas mayores y con discapacidad, asegurando así que la inclusión social no se quede en un ideal abstracto, sino que se materialice en una realidad vivida por todos los ciudadanos.

Hasta este punto se puede decir que, la inclusión social en la movilidad peatonal para personas con discapacidad y adultos mayores implica un esfuerzo conjunto entre el Estado, la sociedad e instituciones, para construir espacios públicos accesibles que garanticen la igualdad de oportunidades y el respeto a la diversidad. Esta inclusión es esencial para avanzar hacia una sociedad más justa y equitativa, donde todas las personas puedan disfrutar de una vida plena y digna.

Personas adultas mayores y personas con discapacidad

Lo que se refiere a segmentos poblacionales que han sufrido sistemáticamente violaciones a sus derechos humanos, la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) ha identificado a los segmentos de niñas, niños y adolescentes; personas de 60 años y más; las mujeres

víctimas de violencia; personas con discapacidad; y víctimas de trata de personas entre otros (CNDH, 2022).

En México, en apego a la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión [CDHCU], 2022)) reconoce a las personas adultas mayores como toda aquella persona que cuente con sesenta años y más de edad, que viva en el país o que transite por el territorio, categorizándola como etapa de la vejez, considerada como última etapa en la vida, “la vejez es una etapa de vida que comienza a los 60 años y es considerada la última etapa de vida y forma parte del envejecimiento” (Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores [INAPAM], 2019), etapa marcada por los prejuicios y por una percepción social negativa entre la sociedad mexicana.

Estudios hechos sobre la imagen social de la vejez, han concluido que la percepción social sobre las personas mayores es básicamente negativa. En una sociedad como la nuestra que sustenta valores orientados a la fuerza, a la agilidad para el éxito y la conquista de bienes materiales, han dejado ver a la vejez como una suerte de desecho (INAPAM, 2019).

En el ámbito internacional, la ONU define el envejecimiento como el resultado de la acumulación de una gran variedad de daños moleculares y celulares a lo largo del tiempo, lo que lleva a un descenso gradual de las capacidades físicas y mentales, a un mayor riesgo de enfermedad y, en última instancia, a la muerte. Estos cambios no son lineales ni uniformes, y su vinculación con la edad de las personas en años es relativa.

Las personas mayores de 60 años representan un grupo que ha alcanzado la etapa de la vejez, considerada la última en el ciclo de vida. Esta etapa está marcada por un declive gradual en las capacidades físicas y mentales debido al envejecimiento natural, lo que conlleva un mayor riesgo de enfermedades y otras limitaciones. En muchas sociedades, como la mexicana, las personas mayores suelen enfrentar prejuicios y percepciones negativas, lo que agrava su exclusión social y dificulta su plena participación en la comunidad.

Ahora bien, las personas con discapacidad son aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, en interacción con diversas barreras,

pueden obstaculizar su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con los demás. Según el Informe Mundial sobre la Discapacidad, alrededor del 15% de la población vive con algún tipo de discapacidad. Las mujeres tienen más probabilidades de sufrir discapacidad que los hombres y las personas mayores más que los jóvenes (Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud [OMS/OPS], 2023).

La OMS (2001) define la discapacidad como una condición compleja, dinámica y multidimensional que forma parte de la experiencia humana. A lo largo de la vida, casi todas las personas experimentarán algún tipo de discapacidad temporal o permanente, y aquellas que envejecen enfrentarán mayores dificultades de funcionamiento. La discapacidad no solo afecta a los individuos, sino también a sus familias, que a menudo deben asumir responsabilidades de apoyo y cuidado.

Históricamente, la discapacidad ha sido tratada con soluciones segregadoras, como instituciones residenciales y escuelas especiales. Sin embargo, desde la década de 1970, ha habido un cambio significativo hacia la inclusión en la comunidad y la educación, influenciado por el movimiento de las personas con discapacidad y el reconocimiento de sus derechos humanos. Este cambio ha llevado a enfoques más interactivos que consideran tanto los factores ambientales como las condiciones de salud.

La discapacidad se entiende ahora como una interacción entre una persona con una condición de salud y factores contextuales, tanto personales como ambientales. Este enfoque, conocido como el modelo bio-psicosocial, equilibra los aspectos médicos y sociales de la discapacidad. Según la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF), la discapacidad abarca deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación, resultando de la interacción negativa entre una persona y su entorno (OMS/OPS, 2001).

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) resalta que la discapacidad es un concepto en evolución, originado por las barreras sociales y ambientales que impiden la plena participación en la sociedad. Así, la discapacidad no es un atributo inherente de la persona, sino una condición influenciada por el entorno.

Mejorar la participación social de las personas con discapacidad requiere abordar estas barreras contextuales (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados [ACNUR], 2008).

La Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad define el término de “discapacidad” como una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social.

Por su parte, el INEGI define como personas con discapacidad a aquella que no puede hacer al menos una de las siguientes actividades: ver, aun usando lentes; oír, aun usando un aparato auditivo; caminar, subir o bajar, recordar o concentrarse; bañarse, vestirse o comer; hablar o comunicarse (INEGI, 2020c).

Existen diversos tipos de discapacidad, según la clasificación de la CIF la divide en 5 grupos, física, mental, intelectual, sensorial, y plurisdiscapacidad, descritas a continuación (ver tabla 6):

Tabla 6 Tipos de discapacidad

Discapacidad física	Engloba discapacidades motoras (que dificultan el movimiento y/o motricidad, restringiendo la actividad y participación en las actividades cotidianas) y orgánica (pérdida de funcionalidad de uno o varios sistemas corporales).
Discapacidad motora o funcionalidad	Se refiere a alteraciones que afectan al funcionamiento del sistema neuromuscular y/o esquelético, y que dificultan o limitan el movimiento.
Discapacidad orgánica	Corresponde a aquellas discapacidades que afectan a procesos fisiológicos u orgánicos internos: sistema digestivo, metabólico, endocrino, respiratorio, excretor, circulatorio, etc.
Discapacidad mental	Es referida a las alteraciones en la conducta adaptativa, con afectación de las facultades mentales y las estructuras neurológicas.
Discapacidad intelectual	Es referida a las alteraciones en la función intelectual, significativamente por debajo del promedio, dificultando la comprensión y/o respuesta ante distintas situaciones de la vida.

Discapacidad sensorial	Es la que se relaciona con las estructuras sensoriales. Puede ser auditiva, visual o afectar a otros sentidos. <ul style="list-style-type: none"> ● Auditiva: afecta al oído ● Visual: afecta a la vista ● Tacto, gusto y olfato o sistema nervioso.
Pluridiscapacidad	En aquella condición que combina varios tipos de discapacidad, frecuentemente presentando déficit en el desarrollo psicomotriz y/o sensorial, así como otros problemas de salud.

Nota: Extracción de Gil, 2021

Para este proyecto y por su relación con la movilidad peatonal en el espacio público urbano solo se considera la discapacidad motriz y la discapacidad sensorial en sus fases de auditiva y visual. La inclusión social en la ciudad para estas poblaciones implica el acceso equitativo a los espacios públicos.

Las personas mayores y las personas con discapacidad deben sentirse bienvenidas y seguras en los espacios públicos, lo que requiere no solo infraestructuras adecuadas, sino también programas y actividades inclusivas que promuevan la integración y el bienestar.

Revisión del Estado del arte

Identificar lo que se ha investigado en torno a la planeación del espacio público para la movilidad peatonal de adultos mayores y personas con discapacidad es un paso indispensable. Implica el analizar las áreas y perspectivas previamente exploradas, comprender el contexto en el que se han desarrollado dichas investigaciones y, sobre todo, detectar posibles áreas de oportunidad que aún no han sido abordadas.

Para cumplir con este propósito, se revisaron un total de 21 documentos publicados entre 2015 y 2024. Las investigaciones seleccionadas abarcan desde estudios de caso publicados en revistas científicas hasta tesis de grado. Del total, el 28.57 % (6 documentos) son de origen internacional, el 38.09 % (8 documentos) se desarrollaron en América Latina, y el 33.33 % (7 documentos) corresponden a estudios realizados en México.

Durante el proceso su búsqueda fue a partir de las categorías centrales de esta investigación: planeación urbana, espacio público, movilidad peatonal, entorno o infraestructura urbana,

adultos mayores y personas con discapacidad. Esta clasificación permitió observar con mayor claridad las áreas ya exploradas, identificar los temas más abordados y analizar las coincidencias entre ellos (ver anexo 1).

A partir de esta revisión literaria, lo que respecta al tema de movilidad peatonal, se observa que ha sido abordado desde distintas perspectivas, destacando su relevancia para el desarrollo urbano sostenible y el bienestar social. Investigaciones recientes, como la de Velázquez et al. (2024), evidencian que las banquetas en mal estado y los obstáculos físicos limitan el tránsito seguro, resaltando la corresponsabilidad entre gobierno y ciudadanía para mejorar la infraestructura. Por su parte, Peón y Villarreal (2023) promueven la integración de la naturaleza en proyectos urbanos, como la propuesta en Mexicali, fomentando microclimas que incentiven la movilidad activa. En tanto, Vinuesa et al. (2023) subrayan la importancia de comprender las necesidades del peatón para diseñar espacios públicos funcionales y accesibles.

En términos de visión a futuro, las investigaciones sugieren que la movilidad peatonal debe abordarse desde un enfoque inclusivo, sostenible y comunitario. Paydar et al (2022) vincula la movilidad sostenible con factores sociodemográficos, señalando lo relevante que es atender a las poblaciones vulnerable. Herrman-Lunecke et al. (2021) abogan por un diseño urbano adaptado a personas mayores, mientras Casapino y Palomino (2021) proponen aplicar principios de accesibilidad universal en espacios públicos. Martínez (2021) resalta a la gestión comunitaria como un pilar para impulsar mejoras desde la percepción ciudadana, y León (2018) destaca la necesidad de establecer redes peatonales primarias a nivel urbano.

Entre las principales áreas de oportunidad se encuentran la actualización de marcos normativos y políticas públicas, como sugiere Martínez (2021), así como la integración de la tecnología para evaluar la cobertura peatonal, tal como expone Santuario (2016) en el contexto de Tijuana, Baja California. Además, Valenzuela-Montes y Talavera-García (2015) proponen ampliar el análisis del peatón desde enfoques multidisciplinarios. Estas acciones, junto con el fortalecimiento de la participación ciudadana y la inclusión de criterios ambientales, serán clave para avanzar hacia una movilidad peatonal más segura, equitativa y sostenible.

Al término de la revisión literaria expuesta en la tabla anterior sobre la categoría de espacio público se concluye que es esencial para la cohesión social y el bienestar urbano, destacando su papel en la inclusión y la convivencia, Aguilar et al. (2023) subraya la importancia de integrar parques, plazas y áreas peatonales en la planificación urbana para promover el envejecimiento saludable, mientras que Burgos (2023) evidencia que la exclusión de los grupos vulnerables en estos espacios, resaltando la necesidad de un acceso equitativo. Peón y Villarreal (2023) plantean recuperar la función social y simbólica de las calles mediante proyectos de rediseño urbano, como la propuesta para la Av. Álvaro Obregón en la Ciudad de Mexicali, Baja California. Por su parte, Vinueza et al. (2023) enfatiza la urgencia de políticas públicas integrales para resolver conflictos en el uso del espacio público y garantizar la seguridad peatonal.

De cara al futuro, la visión para los espacios públicos se centra en la inclusión y sostenibilidad. Cuesta y Meléndez-Labrador (2019) destacan el potencial de la Comunicación urbana para transformar imaginarios sociales y fomentar la participación de personas con discapacidad. Vega (2017) advierte que las desigualdades sociales se reflejan en el uso cotidiano del espacio público, sugiriendo un análisis integral desde lo concebido, lo vivido y lo utilizado. Las principales áreas de oportunidad radican en el fortalecimiento de políticas públicas participativas, el rediseño de espacios inclusivos y accesibles, y la promoción de una cultura urbana que valore la diversidad y la equidad en el uso del espacio común.

El abordaje sobre los adultos mayores, destaca su potencial social, económico y urbano, enfatizando la necesidad de visibilizar sus derechos y fomentar su participación activa. Hernández et al. (2023) Introduce el concepto de economía plateada, destacando a los adultos mayores como un mercado emergente impulsado por la tecnología, lo que contribuye a su inclusión social y a la recuperación económica. En el ámbito territorial, Aguilar et al. (2023) advierten sobre la exclusión de este grupo en la planificación urbana, mientras que Burgos (2023) propone un urbanismo amigable con la edad (Age-friendly), con recomendaciones para diseñar espacios públicos accesibles. Herman-Lunecke et al. (2021) evidencia la ausencia de normativas que consideren la movilidad peatonal de las personas mayores, lo que refleja una deficiencia en la planificación urbana.

Con miras hacia el futuro, se perfila como una necesidad el construir entornos inclusivos y políticas integrales que fomenten el envejecimiento activo. Hernández y Montaña (2019) resaltan la importancia de alinear las políticas locales con las recomendaciones internacionales para un envejecimiento exitoso, considerando indicadores sociales y económicos. Barrio et al. (2018) subrayan la importancia de la participación comunitaria mediante entornos amigables que promuevan la salud y la independencia. Las principales áreas de oportunidad incluyen el fortalecer la economía plateada, integrar la movilidad peatonal de los adultos mayores en las políticas urbanas y garantizar su participación activa en la construcción de comunidades incluyentes.

En el análisis del entorno urbano se resalta la necesidad de repensar la infraestructura para garantizar una movilidad segura e inclusiva. Velázquez et al. (2024) subrayan la vulnerabilidad de los peatones debido a la falta de infraestructura adecuada, lo que agrava el aislamiento social de personas con movilidad reducida y evidencia deficiencias en la planificación pública. Martínez (2021) aporta herramientas de gestión comunitaria apoyadas en sistemas de información geográfica (SIG) para diagnosticar y mejorar las condiciones viales. Santuario (2016) analiza los paradigmas de la movilidad en áreas fronterizas, destacando la influencia de la infraestructura industrial y turística en la configuración urbana. A futuro, se vislumbran oportunidades en el fortalecimiento de políticas inclusivas, el fomento de la participación comunitaria y el desarrollo de infraestructuras que prioricen el peatón, especialmente en contextos fronterizos y urbanos complejos.

Como resultado sobre el análisis sobre personas con discapacidad resalta la importancia de garantizar la accesibilidad y la inclusión en el entorno urbano. Casapino y Palomino (2021) evidencian las dificultades que enfrentan las personas con movilidad reducida en espacios públicos, subrayando la necesidad de diseñar trayectorias accesibles que respeten sus derechos a la igualdad e inclusión. Cuesta y Meléndez-Labrador (2019) abordan la discapacidad desde una perspectiva sociocultural, señalando que los imaginarios urbanos se construyen a partir de preconcepciones que excluyen a este grupo. En estudios futuros, se vislumbra la oportunidad de transformar el diseño urbano desde un enfoque inclusivo, promoviendo la participación de personas con discapacidad en la planificación de ciudades más accesibles y equitativas.

Concluyendo con la revisión y análisis sobre las investigaciones enfocadas a la planeación urbana se destaca la necesidad de integrar las características sociales de la población en los procesos de planificación para mejorar la calidad de la vida, como plantean Aguilar, Bass y Barrón (2023), quienes también identifican la ausencia de una teoría integral como una limitante clave. Parra (2021) aporta un enfoque teórico para evaluar la equidad e inclusión urbana mediante índices especiales, subrayando la importancia de la cooperación en el diseño urbano. Jordán, Riffo y Prado (2017) resaltan la relación entre gobierno, planificación y gestión para construir ciudades sostenibles, destacando que una gestión urbana integral debe considerar el desarrollo, la administración y el seguimiento de las ciudades. Se vislumbran oportunidades para fortalecer la planeación urbana mediante la creación de modelos integrales, indicadores de inclusión y estrategias colaborativas que impulsen ciudades más equitativas y sostenibles.

Capítulo II. Marco contextual

El presente capítulo tiene como objetivo presentar el espacio geográfico en el que se desarrollará la investigación, se trata de la ciudad de Mexicali, Baja California, México. Este capítulo se estructura en varios apartados que permiten entender el contexto urbano y social del área de estudio, así como la situación de la movilidad peatonal inclusiva para adultos mayores y personas con discapacidad.

En el primer apartado, se describe la ubicación geográfica y relevancia estratégica de Baja California como estado y Mexicali como ciudad en particular. Se hace énfasis en sus características demográficas y geográficas, que incluyen su proximidad a la frontera con Estados Unidos, la concentración de población en áreas urbanas y la importancia de la planeación urbana en la región.

El segundo apartado aborda la planeación urbana en Baja California y Mexicali, examinando las normativas y políticas públicas actuales orientadas a la movilidad y accesibilidad. Destacan las iniciativas del Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024 y la Ley de Movilidad Sustentable de Baja California, que priorizan la accesibilidad y la seguridad vial en espacios públicos.

En el tercer apartado se examina los grupos objetivo: adultos mayores y personas con discapacidad. Se presentan datos demográficos sobre estas poblaciones en Mexicali y su distribución geoespacial, lo que facilita la identificación de áreas urbanas prioritarias para el análisis de movilidad peatonal inclusiva.

En el cuarto apartado se profundiza en el entorno urbano de Mexicali. Aquí se analizan infraestructuras clave para la movilidad peatonal, como rampas para usuarios silla de ruedas, banquetas, semáforos peatonales y paradas de transporte colectivo, evaluando su accesibilidad y su distribución en áreas de alta concentración de la población vulnerable.

Finalmente, el capítulo concluye con una descripción de las zonas específicas de estudio, seleccionadas en función de su relevancia demográfica para los grupos de atención

prioritaria. Este marco contextual proporciona una base detallada para evaluar las condiciones de accesibilidad y movilidad urbana, y sitúa los hallazgos de la investigación en un contexto normativo y geoespacial claro.

Planeación Urbana en Baja California

El estado de Baja California está ubicado en el extremo noroeste de México, forma parte de la península de Baja California. Limita al norte con el estado de California, Estados Unidos, lo que le otorga una importancia estratégica en la relación bilateral entre ambos países, especialmente en términos de comercio, cultura y migración. Al oeste, Baja California tiene una extensa costa en el océano Pacífico y colinda con el estado de Sonora, mientras que al este colinda con el Golfo de California, también conocido como Mar de Cortés. Al sur, limita con el estado de Baja California Sur.

El estado abarca una superficie de aproximadamente 70,450 kilómetros cuadrados (INEGI, 2024), lo que lo posiciona como uno de los estados más grandes de México en términos de extensión territorial. Sin embargo, a pesar de su gran tamaño, gran parte del territorio es desértico o montañoso, lo que concentra la población en algunas áreas urbanas clave.

Baja California tiene una población aproximada de 3.7 millones de habitantes (INEGI, 2020) e concentrada principalmente en sus siete municipios que son considerados sus principales "ciudades": Mexicali como capital del estado, Tijuana, Ensenada, Playas de Rosarito, Tecate, San Quintín y San Felipe. Tijuana, en particular, es la ciudad más poblada y un punto neurálgico en la frontera con Estados Unidos, conocida por ser uno de los cruces fronterizos más transitados del mundo.

La ciudad de Mexicali, Baja California vincula un cumulo de interacciones sociales incorporadas entre los procesos sociales y el espacio físico-geográfico. Es así que, el espacio público urbano puede ser considerado como un campo que contiene diversos ámbitos como los sociales, económicos, ambientales y políticos que influyen en las relaciones de poder. La planeación urbana adquiere un nivel relevante y, ante las limitaciones en la movilidad peatonal que enfrentan las personas de 60 años y más (a partir de aquí se le menciona como adultos mayores) y de personas con discapacidad, no son simplemente problemas de diseño

urbano, sino manifestaciones tangibles de desigualdades sistémicas arraigadas en la propiedad y el control de los recursos.

Bajo la temática de movilidad y seguridad vial en el estado de Baja California, participa la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) en conjunto con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Instituto Nacional de las Mujeres, el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Cooperaciones Internacionales, Organizaciones de la Sociedad Civil como: Coalición Movilidad Segura, Liga Peatonal A.C., Alianza Nacional por la Seguridad Vial, la Academia y Asociaciones del Sector Privado. Todos estos actores han tenido una participación en la elaboración del documento “Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042”. Para el uso del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, en su eje 3 sobre la Movilidad activa, se apuesta hacia la redistribución del espacio vial, priorizando los modos no motorizados como lo son los viajes a pie y en bicicleta asegurando una participación activa de todos los habitantes.

En su objetivo 3.1, del mismo documento, se propone incentivar la movilidad activa a través de la creación de redes de infraestructura y equipamientos peatonales hacia todas las escalas en sus líneas de acción e instrumentos enfocados específicamente a la movilidad peatonal inclusiva de los adultos mayores y de las personas con discapacidad desde las siguientes acciones:

3.1.2 Ampliar la sección de banquetas de acuerdo a los aforos peatonales, con diseño incluyente y preferencial universal, así como diseñar e implementar cruces peatonales seguros, evitando conflictos con los espacios de tránsito ciclista.

3.1.3 Diseñar y liberar las banquetas de obstáculos para hacerlas 100% accesibles.

3.1.4 Capacitar a las personas responsables de implementar los tres órdenes de gobierno desde la aplicación de la (SEDATU-2023, p.223).

En su objetivo 3.5 plantea que los sectores públicos y privados, fomenten proyectos que incentiven la movilidad activa en sus espacios públicos y comunales, bajo las siguientes líneas de acción:

3.5.2 Integrar de forma obligatoria estándares de accesibilidad universal para la autorización y ejecución de proyectos de infraestructura vial.

3.5.3 Promover la creación de normas técnicas que garanticen estándares básicos de accesibilidad universal para las personas con discapacidad permanente o temporal y/o movilidad limitada en proyectos, políticas y acciones de movilidad.

3.5.4 Desarrollar un programa nacional enfocado en la movilidad peatonal y ciclistas con perspectiva de género (espacios amplios con zonas de descanso, cómodas, continuas, iluminados, arborización, con rampas, cruces seguros) (p.226).

La perspectiva del documento Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 es relevante porque permite vislumbrar un camino desde el nivel federal e interinstitucional, lo que propicia acciones efectivas y duraderas, atendiendo las necesidades peatonales desde diferentes campos y necesidades. Lo anterior permitiría políticas públicas eficientes ante la dinámica demográfica consecuente, desde visiones más sustentable.

La corriente internacional y nacional habla sobre las necesidades peatonales, por lo que, evaluar la planeación de los espacios públicos urbanos desde la perspectiva de inclusión social, es importante para garantizar el derecho a la movilidad peatonal, especialmente para los adultos mayores y para las personas con discapacidad motriz, auditiva o visual en la ciudad de Mexicali.

Entre las autoridades con injerencia en la distribución del ordenamiento territorial focalizado hacia el equipamiento urbano en el espacio público y la accesibilidad universal para todos sus habitantes, en particular sobre la movilidad peatonal inclusiva de los adultos mayores y personas con discapacidad, están la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenamiento Territorial (SIDURT), esta secretaría participa desde su Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California (2022) desde el nivel Estatal retomando el tema de

fomentar la convivencia a través de los espacios públicos adecuados y accesibles para sus habitantes, exponiendo lo siguiente:

El equipamiento urbano mantiene y potencializa la competitividad económica y la calidad de vida de las ciudades; en Baja California se ha dado prioridad a las vertientes de salud, educación, justicia, deporte y procuración de justicia, de acuerdo a los programas de desarrollo de este tipo de equipamiento por parte de las secretarías respectivas de la Administración Pública Estatal, sin embargo, se requiere apoyar el desarrollo de un equipamiento urbano y espacios públicos que aseguren y favorezcan el goce de los grupos más vulnerable; parte de las solicitudes captadas de la población de manera enunciativa, emanadas de los foros de consulta del PEDBC 2022-2027, están en la planeación estatal con lineamientos de infraestructura verde, los inventarios de forestación, creación de infraestructura verde, plantación de árboles nativos en restauraciones (SIDURT, 2022, p.53).

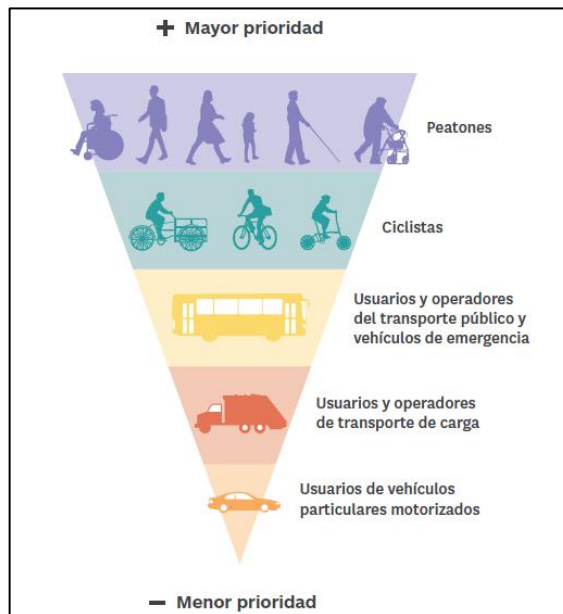
Si bien se identifica la relevancia del desarrollo de equipamiento urbano y espacios públicos para el goce de los grupos más vulnerables, las solicitudes captadas de la población se plantean hacia la forestación verde. Puntualmente, las necesidades de los adultos mayores y de las personas con discapacidad aún no forman parte del discurso de la sociedad por lo que las estrategias del Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California se inclinan hacia el mejoramiento y desarrollo de nuevas vialidades exclusivamente en lo estético.

La Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos, se publicó en el diario oficial de la federación el 01 de julio de 2020 bajo la primicia de homologar la terminología para la jerarquización de los espacios públicos en los programas de desarrollo. Entre las primeras apariciones sobre el tema de movilidad peatonal, se puede identificar en los términos y definiciones generales de la NOM-001 la jerarquía de movilidad con cinco niveles de interacción en el espacio público (ver figura 2), posicionando a los peatones en el nivel más alto con especial atención hacia las personas con discapacidad y con movilidad limitada. Lo anterior con el objetivo de minimizar el conflicto en los espacios públicos y de ampliar los beneficios sociales y ambientales, como se expone a continuación:

3.8 Jerarquía de movilidad. - Priorización en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas e inversiones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, está determinada por los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, y las emisiones que generan. La federación, entidades federativas y municipios en el ámbito de sus respectivas competencias deben garantizar el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía:

I. Peatones, en especial con discapacidad o movilidad limitada, incluyendo todas las personas que transitan por la vía sin un vehículo; (...)

Figura 2. Pirámide de la movilidad



Nota: Imagen extraída de ONU-Habitat, 2018

En su punto 8.3 NOM-001-SEDATU-2021(DOF, 2022) se mencionan los elementos mínimos para vías urbanas y peatonales, inicia exponiendo que el porcentaje de espacio público de un asentamiento humano “debe ser como mínimo el 20% del espacio total del asentamiento o mancha urbana (sin contar vías urbanas), con un total de 80 a 120 intersecciones viales por kilómetro cuadrado” (pag.14) de aquí vienen los espacios delimitados por banquetas, elementos que deben mantener las siguientes características:

8.3.1 El espacio delimitado de la banqueta se ordena en franjas longitudinales que permiten localizar los componentes que se encuentran en ella. La franja o sendero peatonal no debe bloquearse o interrumpirse y las demás franjas, mobiliario y servicios se adaptarán a ésta, sin modificarla.

8.3.3 Las dimensiones mínimas de diseño para el sendero peatonal consistirán en dejar un recorrido libre de obstáculos de 1.80 m de ancho y 2.10 m de altura, por todo lo largo de la trayectoria de las personas peatonas (DOF, 2022, pág. 14)

Adicionalmente, en el Marco Normativo de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) se encuentra la Norma Oficial Mexicana NOM-030-SSA3-2013 (Secretaría de Salud, 2013), que establece las características arquitectónicas para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos para la atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacional de Salud. Es decir, hasta este punto, se puede confirmar el hecho que algunas necesidades básicas de movilidad para grupos de personas consideradas como población en condición de vulnerabilidad, sí están consideradas en reglamentaciones nacionales y estatales.

Baja California tiene la Ley de movilidad sustentable y transporte del estado de Baja California (H. Congreso del estado de Baja California, 2020), establece en su Artículo 1, XLVI y XLVIII definiciones sobre los términos de movilidad y movilidad no motorizada, si bien, no refiere el término de movilidad inclusiva, si observa la movilidad como un derecho humano indispensable para el pleno desarrollo:

XLVI. Movilidad: es el derecho humano que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y cosas que se realizan en el Estado, a través de los diferentes medios, formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona;

XLVIII. Movilidad no motorizada: Desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados (pág. 8).

Posteriormente, en la misma Ley de movilidad sustentable, en su Artículo 10 menciona, con mayor profundidad, la priorización y atención de grupos vulnerables:

Artículo 10.- las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores y los peatones tienen derecho y prioridad de tránsito en la vía pública debiendo cruzar las vías rápidas, primarias y de acceso controlado por las esquinas, puentes peatonales, pasos a desnivel o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales, cuando exista un solo carril para circulación, en las cuales podrán cruzar en cualquier punto, con precaución del tránsito vehicular, así como evitar el tránsito por superficies de circulación vehicular (pág.19).

Continuando con la Ley de movilidad sustentable para Baja California, en su capítulo II, referente a política de la movilidad, plantea las facultades en política pública que dan prioridad en utilización del espacio a grupos que históricamente han sido vulnerables.

Artículo 34.- para implementación de la política pública en materia de movilidad, se dará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

I. peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada, la cual se refiere a los sectores de la población con necesidades especiales, tales como la población infantil, adultos mayores, mujeres en periodo de gestación o personas acompañadas de niños pequeños (H. Congreso del estado de Baja California, 2020, pag.27).

La información presentada sobre los documentos normativos y las políticas públicas desde los niveles Nacional, Estatal y Municipal resultan fundamentales para comprender cómo se aborda la planeación de espacios públicos urbanos desde una perspectiva de inclusión social. Esta información es clave para evaluar la capacidad de estos espacios para garantizar la movilidad peatonal de los adultos mayores y las personas con discapacidad, reconociendo este derecho como un aspecto esencial de la justicia social y la equidad urbana.

Evaluar la planeación de los espacios públicos urbanos desde esta perspectiva es esencial para garantizar que estos grupos vulnerables puedan ejercer plenamente su derecho a la movilidad en un entorno seguro y accesible. La propuesta de una "planeación inclusiva" para los espacios públicos, uno de los objetivos específicos de la investigación, se alinea con las normativas y estrategias establecidas en documentos como el Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024 y la Ley de Movilidad Sustentable de Baja California, que priorizan la accesibilidad universal y la seguridad vial.

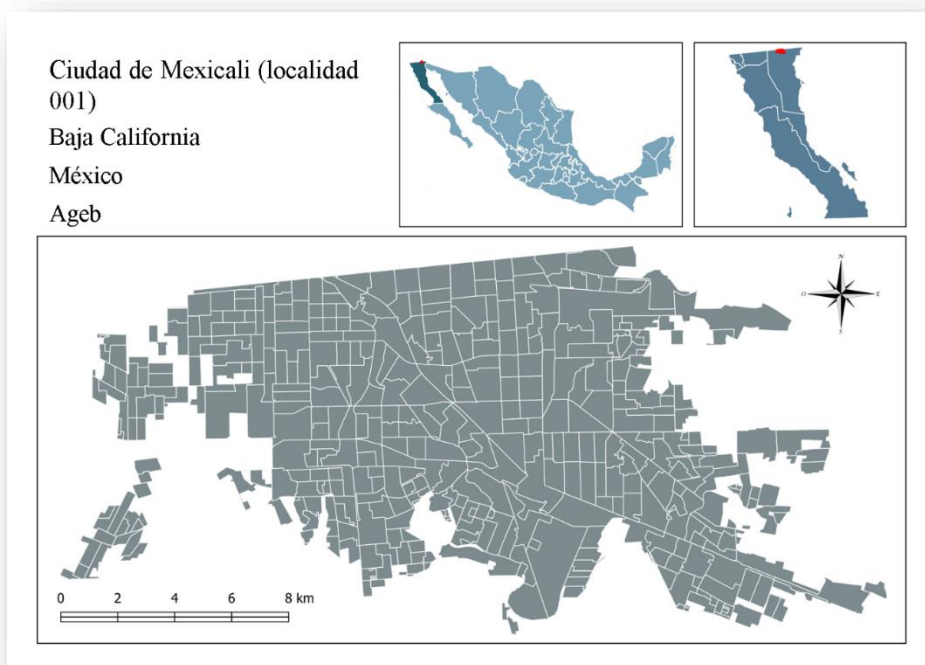
El diagnóstico del entorno urbano de Mexicali, así como la percepción de los adultos mayores y personas con discapacidad sobre su movilidad, permitirá contrastar la planeación existente con la realidad cotidiana que enfrentan estos grupos de personas. Esta comparación es crucial para identificar brechas y áreas de mejora, asegurando que las políticas públicas no solo se implementen, sino que realmente cumplan con su propósito de crear un Mexicali más inclusivo y accesible.

La información presentada es fundamental para comprender cómo las normativas vigentes en Mexicali, municipio y Baja California como estado, pueden contribuir a una planeación urbana inclusiva. Este enfoque no solo responde a los objetivos de la investigación, sino que también subraya la necesidad de seguir avanzando en políticas que aseguren el derecho a la movilidad para todos, especialmente para aquellos que enfrentan mayores desafíos en su vida diaria.

Planeación urbana en Mexicali, Baja California:

La presente investigación se llevará a cabo en la ciudad de Mexicali, se encuentra localizada al noroeste de México, formando parte de los municipios de Baja California (ver figura 3). También destaca su ubicación siendo frontera con Estados Unidos de América. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, la población total en Mexicali es de 1 millón 049 mil 792 habitantes con una distribución de 520 mil 544 mujeres y 529 mil 248 hombres, la edad media de la población es de 31 años (Instituto Nacional de Geografía y Estadística [INEGI], 2020c).

Figura 3 Mapa de ubicación de la cabecera municipal Mexicali (localidad 001)



Nota: Elaboración propia con cartografía base de INEGI, 2020e

En lo que se refiere a Mexicali y su capacidad normativa para considerar esas necesidades específicas de movilidad para personas adultas mayores y personas con alguna discapacidad, el XVIII Ayuntamiento de Mexicali, en coordinación y con el apoyo de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenamiento Territorial (SIDURT), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), y el Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal de Mexicali (COPLADEM), se involucran en la creación de vías para armonizar los intereses de los habitantes del municipio, específicamente para los adultos mayores y de las personas con discapacidad.

Uno de los instrumentos relevantes para el municipio es el Plan Municipal de Desarrollo en su reciente actualización 2022-2024 (Gobierno de Mexicali, 2022), instrumento que se creó tras la convocatoria a las y los integrantes de los Subcomités de Seguridad Pública, de Gestión Gubernamental y del Subcomité de Desarrollo Humano y Bienestar Social del Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal de Mexicali, el equipo técnico del Comité

de Planeación para el Desarrollo Municipal de Mexicali (COPLADEMM), así como a los invitados representantes de la sociedad civil de esta entidad paramunicipal

La reciente actualización del Planeación para el Desarrollo Municipal de Mexicali 2022-2024 (Gobierno de Mexicali, 2022) es un instrumento que orienta todas las intervenciones de gobierno, se trata de una guía que integra las acciones y estrategias de la administración pública con el objetivo de fomentar la transformación del territorio y las relaciones sociales de sus habitantes en favor del “Bienestar para todos” siendo este uno de los dos ejes expuestos en el Plan de Desarrollo con una visión hacia la inclusión social.

Dentro de su Eje de Bienestar para todas las personas esta la visión prospectiva de “queremos un Mexicali incluyente, respetuoso de la diversidad, en el que se garanticen los derechos humanos y sociales de todas las personas, grupos y comunidades” (Gobierno de Mexicali, 2022, p.19) que proteja e integre a los adultos mayores y a las personas con discapacidad, entre otros.

Entre sus líneas de acción a estos grupos de atención prioritaria, están las 2.4.4, 2.4.6 que hablan sobre los grupos de adultos mayores y de las personas con discapacidad manejado como un tema cultural de cuidados. Es en el punto 2.4.7 donde se toca el tema de accesibilidad en los espacios públicos como tema de relevancia bajo la siguiente primicia:

2.4.7 Habilitar el entorno para personas con discapacidad: Ofrecer un entorno favorable para las personas con discapacidad, mediante la sensibilización de los diversos sectores sociales y económicos acerca del respeto a su dignidad humana, accesibilidad en espacios públicos, y el reconocimiento de sus habilidades para empoderar y promover su desarrollo como individuos (Gobierno de Mexicali, 2022, p.22).

Más adelante, en el eje 3 Mexicali crece del PMD 22-24, la visión prospectiva es hacia una economía creciente, sustentable y que beneficie a todos, bajo la temática de estrategia: movilidad y seguridad vial. Se proponen las líneas de acción 3.7.2 y 3.7.3 que apuestan por una movilidad multimodal segura y el de garantizar la accesibilidad universal, exponiendo lo siguiente:

3.7.2 Proyecto de Calles Completas: Rediseñar progresivamente el espacio urbano y las vialidades bajo el enfoque de calles completas, con el propósito de promover una convivencia armónica y una movilidad multimodal segura, accesible y eficiente para todos los usuarios, incluyendo peatones, ciclistas, vehículos privados y transporte público, con visión de desarrollo urbano a escala humana.

3.7.3 Reacondicionamiento de infraestructura peatonal: Construir, rediseñar y rehabilitar banquetas y cruces para peatones conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales, dando prioridad a vialidades secundarias y terciarias en zonas populares y con alta incidencia delictiva, para garantizar la accesibilidad universal, mejorar la seguridad de los usuarios y contribuir al disfrute y apropiación de la ciudad (Gobierno de Mexicali, 2022, p.29).

En el mismo sentido, en marzo de 2020 se crea el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, se trata de un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio. Tiene como objetivo el planificar, regular, administrar y gestionar la movilidad y el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente H. Congreso del estado de Baja California, 2020, p.5).

El análisis de los documentos normativos relacionados con la planeación urbana en Mexicali resalta la importancia de crear un entorno urbano inclusivo que garantice la movilidad peatonal de personas con discapacidad y adultos mayores. En este contexto, el XVIII Ayuntamiento de Mexicali, en colaboración con varias entidades como SIDURT, SEDATU y COPLADEMM, ha establecido marcos normativos y políticas que buscan armonizar los intereses de los habitantes, prestando especial atención a estos grupos vulnerables.

La creación del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California en 2020 refuerza los esfuerzos por garantizar la movilidad peatonal como derecho humano, estableciendo un organismo dedicado a planificar y gestionar la movilidad y el transporte público de manera que se garantice un desplazamiento seguro y equitativo para todos. Este marco normativo y la implementación de políticas específicas subrayan el compromiso de

Mexicali para abordar las necesidades de movilidad de personas con discapacidad y adultos mayores, promoviendo un entorno urbano inclusivo y accesible.

También existe el Reglamento para la atención de personas con discapacidad en Mexicali, Baja California (Ayuntamiento de Mexicali, 2000), postula que las autoridades municipales son las encargadas del otorgamiento de autorizaciones para las facilidades urbanísticas y arquitectónicas, necesarias para el uso de personas con discapacidad en el espacio público urbano, mencionándolo en concreto en su capítulo quinto en sus artículos del 15 al 17:

Artículo 15.- las autoridades municipales responsables del otorgamiento de autorizaciones de acciones de urbanización y licencias de construcción, vigilarán que las edificaciones o modificaciones que a ésta se realicen en el Municipio de Mexicali, contemplen de ser procedente, facilidades urbanísticas y arquitectónicas adecuadas a las necesidades de las personas con discapacidad, de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 16.- La autoridad municipal responsable de autorizar el desarrollo de fraccionamientos habitacionales, promoverá en éstos se incluya la construcción de vivienda digna para personas con discapacidad, la que deberá cumplir con las normas técnicas en su infraestructura interior y exterior, para el acceso y libre desplazamiento (artículo reformado 2013) (Ayuntamiento de Mexicali, 2020, p.7).

Asimismo, en el mismo Reglamento se estipula que el municipio desarrollará programas para facilitar el otorgamiento de autorizaciones a la adaptación de viviendas en que habiten personas con discapacidad.

Artículo 17.- Las dependencias y entidades de la Administración Pública Municipal, responsables de la planeación y ejecución de obras de construcción o mantenimiento de inmuebles en los que se presten servicios municipales, así como de vialidades, parques y jardines públicos, deberán respetar las disposiciones que tengan por objeto facilitar el tránsito, desplazamiento y uso de estos espacios por las personas con discapacidad (Ayuntamiento de Mexicali, 2020, p.7).

Uno de los primeros elementos que destacan en relación con la posibilidad de planear espacios inclusivos para personas de la tercera edad y personas con alguna discapacidad, es la escasa articulación entre los diversos niveles de gobierno. Si bien es clara la idea de priorizar la necesidad de incluir las necesidades de los adultos mayores y de las personas con discapacidad, así como el apoyar la accesibilidad universal de todos los habitantes, y del adecuar el espacio público urbano para la ejercer la movilidad como derecho humano, no pareciese tema tan prioritario a nivel municipal. Mientras los niveles nacional y estatal tienen claros los lineamientos y normativas, al momento de pasar la estafeta hacia el nivel municipal, sus prioridades van hacia otras necesidades, aun cuando en el discurso tienen las ideas centrales desde Plan de Ordenamiento Territorial. La visión del municipio es hacia el desarrollo económico, relegando las necesidades en movilidad peatonal inclusiva en instancias de baja atención.

Población adulta mayor y con alguna discapacidad en Baja California y en Mexicali:

La perspectiva sustentable vinculada con la planeación de espacios públicos urbanos, se refiere a un balance en el progreso con ciudades y comunidades sostenibles, y una reducción de las desigualdades. En este sentido, la perspectiva sustentable en la planeación de los espacios públicos debe considerar que, para toda la población se deben satisfacer las necesidades humanas, necesidades como la alimentación, vivienda, educación, trabajos justos, salud, de manera planeada, responsable y sin comprometer estas mismas condiciones en generaciones futuras, asegurando la equidad social y la calidad de vida, entendido como “el mejorar la calidad de vida para tener una mejor vida”(Zarta, 2018, p. 419).

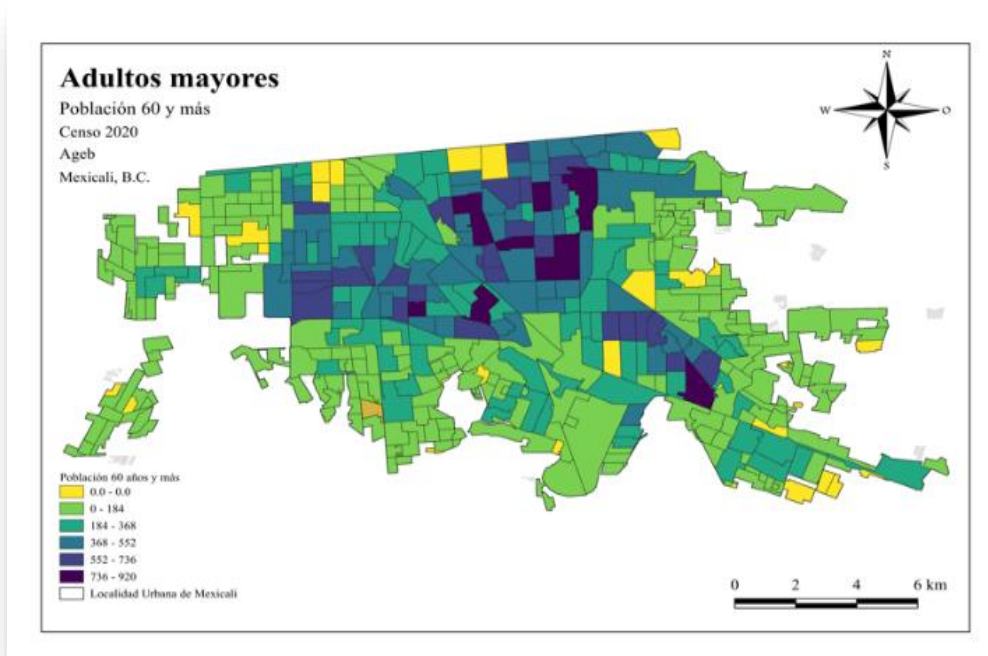
Mexicali presenta un preponderante crecimiento en el índice de envejecimiento (52.2%), esto aunado al porcentaje de personas de 60 años y más (11.4 %) y al porcentaje de personas con discapacidad (4%). El índice de envejecimiento, de acuerdo con INEGI, se refiere a los cambios demográficos que deben ser enfrentados en los próximos tiempos (INEGI, 2020b). La población de Mexicali enfrentará esta realidad en su cotidianidad y la planeación urbana debe mirar hacia sus espacios públicos y las necesidades en movilidad peatonal de estos grupos poblacionales.

En la ciudad de Mexicali hay 97,456 adultos mayores de 60 años y más, lo que representa el 11.4% del total de la población en el municipio. Resalta el índice de envejecimiento con 52.2 % que es la relación entre la cantidad de adultos mayores de 60 años y más con la población de menos de 15 años; lo que significa que por cada 100 niños y niñas de 0 a 15 años hay 52 personas de 60 años y más para el municipio de Mexicali (INEGI, 2020b).

Para fines de ubicar espacialmente los lugares donde se llevará a cabo la presente investigación, es necesario analizar los espacios geográficos en su distribución poblacional y contexto. Para lo anterior, son indispensables los Sistemas de Información Geográfica (SIG), ya que son herramientas que permiten procesar geo información (cuya condición básica es su referencia espacial a un determinado sistema de coordenadas geográficas). Ha sido una herramienta imprescindible para la gestión y planificación del territorio, más específicamente para el planeamiento urbano. Sus aplicaciones más comunes son: la administración del catastro urbano y rural, redes de servicios, infraestructura u obras públicas, inventarios de comercios e industrias, estudios de mercados de suelo, impuestos o consolidación urbana, diagnósticos urbanos, zonificación de usos del suelo, análisis de información sociodemográfica, etc.

En las siguientes figuras se puede ubicar espacialmente dónde se encuentran viviendo la población objetivo de la presente investigación y se presentan también por Ageb (ver figura 4).

Figura 4 Distribución geoespacial de las personas mayores de 60 años en la ciudad de Mexicali, B.C.

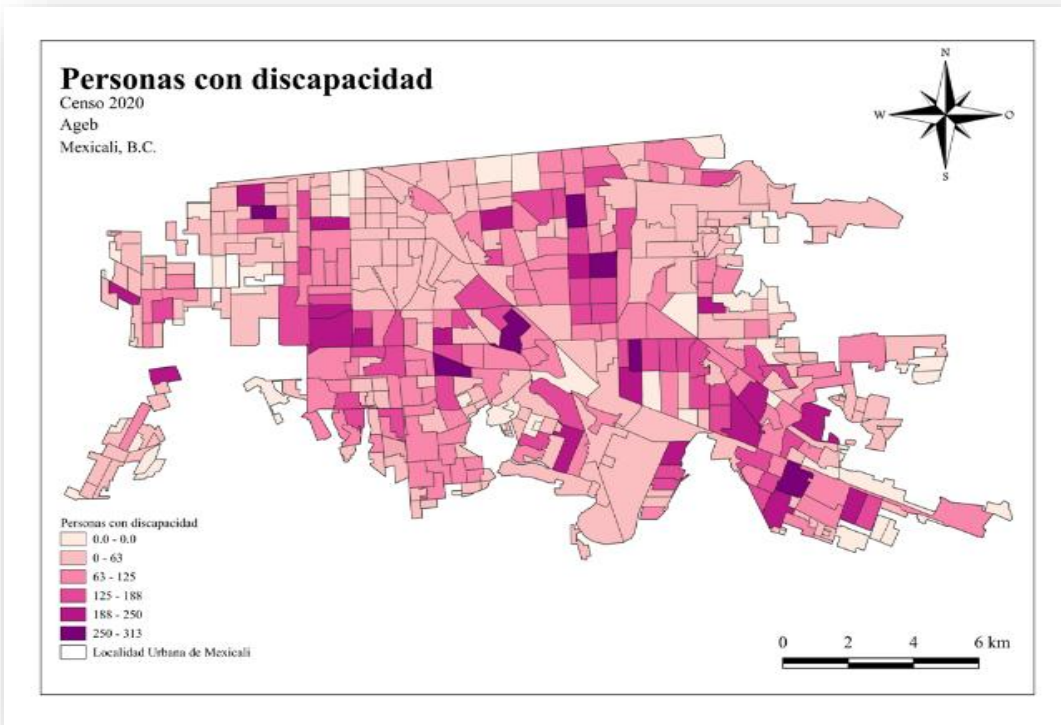


Nota: Elaboración con información de INEGI, 2020b

El mapa de la figura 4 representa a la ciudad de Mexicali, categorizado por tonalidades y dividido por área geoespástica básica, se aprecia que al aumentar los habitantes de 60 años y más (entre los 730 y los 920 habitantes) la tonalidad es más intensa, ubicándose en el área media de la ciudad que son parte de las colonias fundadora de la ciudad de Mexicali y en las áreas de más reciente creación y periféricas sus poblaciones de 60 años y más están por abajo de los 200 habitantes, siendo evidente con tonos más claros.

En lo que se refiere a la población con alguna discapacidad, encontramos que, en México hay 6 millones 179 mil 890 habitantes (4.9%) con alguna discapacidad. La discapacidad más representativa tiene que ver con la dificultad en la capacidad de caminar como es el subir o bajar usando sus piernas, representan 2 millones 939 mil 986 personas (47.6%), y el rango de edad que más presenta discapacidad, son las personas mayores de 60 años y más, la

distribución espacial en Mexicali se muestra en la siguiente figura (ver figura 5). Nota:
Figura 5 Distribución geoespacial de la población con discapacidad en la ciudad de Mexicali



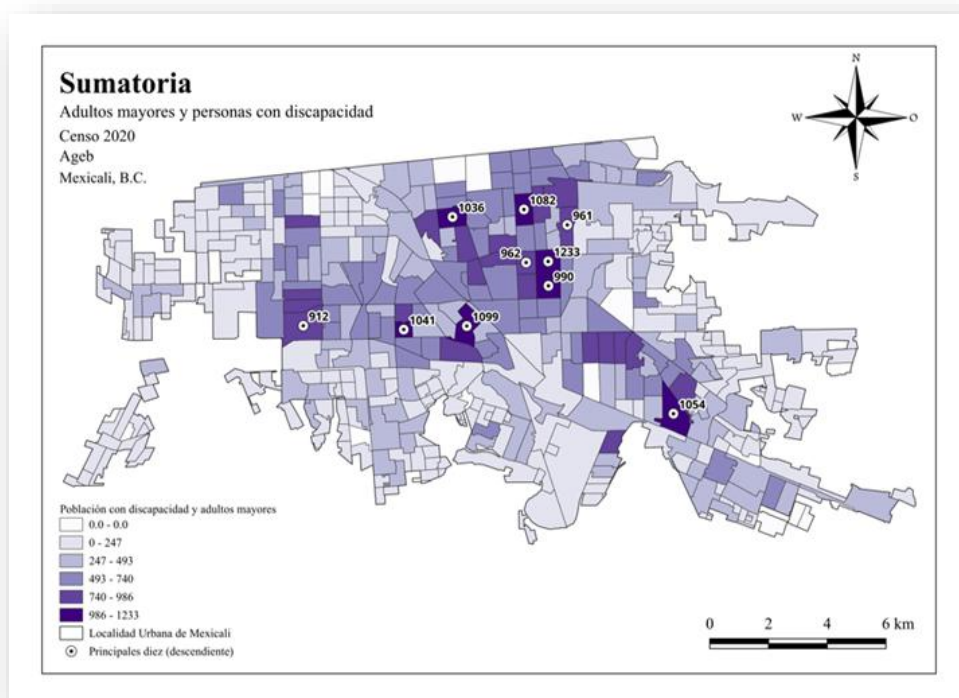
Elaboración con información de INEGI, 2020c

Para el estado de Baja California hay 151 mil 945, el 4% a nivel nacional de personas con discapacidad. Mexicali es el segundo municipio del estado de Baja California con mayor cantidad de personas con discapacidad con 44 mil 519 de habitantes (4.2%). En la localidad urbana de Mexicali (ciudad) se concentran 34 mil 510 habitantes que representan el 4% de población con discapacidad. Cabe señalar que, la discapacidad más representativa para el municipio de Mexicali coincide con la capacidad limitada para caminar, subir o bajar usando sus piernas como la más representativa (INEGI, 2020e). Espacialmente, se pueden ubicar en la siguiente figura (ver figura 4).

El mapa de la figura 5, representa la ciudad de Mexicali dividida por área geostatística básica y categorizada por colores, en los tonos más claros se aprecia las áreas que no cuentan con población con discapacidad o apenas alcanzan los 100 habitantes de esta sección poblacional. En el caso de los tonos más oscuros, son áreas que contiene de 180 a 300 habitantes con alguna discapacidad. Si bien, su distribución está dispersa en la ciudad, su categorización por color permite identificar puntualmente las zonas de mayor número de personas con discapacidad.

Como se representa geo-espacialmente en las figuras 4 y 5, ambos grupos poblacionales (adultos mayores y personas con discapacidad) coinciden en varias Áreas Geoestadísticas básicas urbanas (Ageb), un objetivo es identificar las Ageb's más representativas en ambos grupos, es por esto que se presenta la siguiente figura en donde se visualizan las 10 Ageb's con representatividad y coincidencia más alta (ver figura 6).

Figura 6 Áreas en la ciudad de Mexicali con mayor concentración de ambos grupos de atención prioritaria



Nota: Elaboración con información del INEGI, 2020bc

En la figura 6 se destacan las Ageb's que concentran a poco más de mil personas –tanto adultos mayores como personas con alguna discapacidad–. Para tal caso, se registraron seis Ageb's con más de mil personas: 1036, 1041, 1054, 1082, 1099 y hasta 1233 personas. Lo anterior implica que son estos espacios dentro de la ciudad de Mexicali, de acuerdo con INEGI (2020e), donde los adultos mayores y personas con alguna discapacidad conviven con el entorno urbano de la ciudad y son estos espacios los que interesa investigar.

Entorno urbano en Mexicali, Baja California

En lo que se refiere al entorno urbano, y como se definió en el capítulo anterior, esta investigación asume el entorno urbano como aquellos diversos aspectos que definen la vida en una ciudad, desde su infraestructura física hasta sus dimensiones sociales, económicas y culturales. Entender y gestionar el entorno urbano como ese conjunto global, de manera sostenible, equitativa y como aspecto fundamental para garantizar la calidad de vida de quienes habitan en las ciudades, es indispensable para promover el desarrollo urbano sostenible y para garantizar el derecho humano de acceso a espacios públicos.

Como ya se mencionó en el capítulo I, se aborda el entorno urbano desde la conceptualización del INEGI (2021), en sus temáticas de infraestructura vial, mobiliario urbano y restricción de paso. Lo anterior a partir de considerar a las variables de cada temática como atributos cuantificables en estructuras físicas y elementos que permiten el desplazamiento peatonal de la comunidad desde la accesibilidad, inclusión y en sostenibilidad en el entorno urbano en la ciudad de Mexicali (Allmendiger, 2002; Borja y Muxi, 2003; INEGI, 2021; Valenzuela-Montes y Talavera-García, 2015).

Específicamente, las variables vinculadas a la movilidad peatonal de las personas de 60 años y más, y de las personas con discapacidad son; para la temática de infraestructura: rampa para usuarios de silla de ruedas, paso peatonal y banqueta. Las variables de semáforo de peatón y semáforo auditivo para el caso de la temática sobre mobiliario urbano. Para la temática de restricción del paso, la variable de restricción del paso a peatones es la que se va a considerar.

Exclusivamente, se consideran para este proyecto las variables cuyas características permitan la libre movilidad peatonal en el entorno urbano (ver tabla 7).

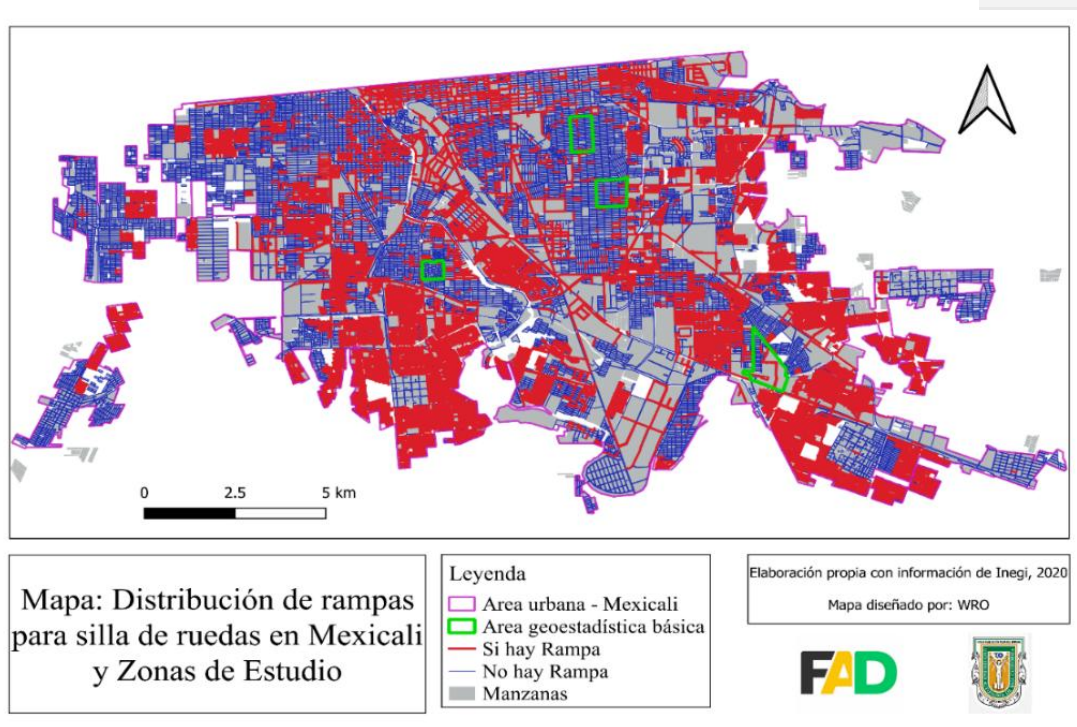
Tabla 7 Características de los atributos del Entorno Urbano implicadas en la movilidad peatonal

Atributo	Características
Rampa para usuarios de silla de ruedas	Plano inclinado construido sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas en silla de ruedas.
Paso peatonal	Espacio destinado para el cruce seguro de las personas que se trasladan a pie. Los nuevos enfoques buscan dar prioridad al diseño y la adaptación de la infraestructura vial pensada en las personas.
Banqueta	Recubrimiento colocado a la orilla de la vialidad, generalmente, de concreto, mosaico o adoquín. Suele estar más elevada que la calle para dar protección a las y los peatones.
Semáforo para peatón	Dispositivo electrónico que regula el tránsito de las y los peatones en las interacciones donde hay alto volumen peatonal. Opera en coordinación con los semáforos para vehículos y tiene el propósito de dar seguridad a la y el peatón
Semáforo auditivo	Dispositivo electrónico que, por medio de señales sonoras que se emiten a través de un altavoz ubicado en el mismo módulo del semáforo para peatón, apoya a cruzar la calle a personas con dificultad para ver.
Restricción del paso a peatones	Es la condición de la vialidad según tenga instalada una puerta, reja, cadena, caseta de vigilancia, pluma u otro objeto similar, que tiene el propósito de impedir el tránsito libre a las y los peatones que no sean residentes.
Parada de transporte colectivo	Complementa el servicio de transporte público colectivo con el propósito de dar orden y fluidez. Tiene el propósito de identificar lugares mejor o peor conectados en consideración con la tendencia mundial para impulsar sistemas de transporte sustentables.

Nota: Elaboración con información extraída de INEGI, 2021, pp. 25-34

En la ciudad de Mexicali se observa que, en la periferia hacia el sur, hay frentes de manzana con una distribución más homogénea, principalmente por la construcción de fraccionamientos relativamente nuevos. En el resto de la ciudad, la aparición de rampas para sillas de ruedas está intercalada entre frentes de manzana con y sin rampas. De un total de 265, 692 mil frentes de manzana, en 31,877 hay rampas para usuarios de silla de ruedas, lo que equivale el 11.99%. Por otro lado, en 190, 635 frentes de manzana de la ciudad de Mexicali, lo que equivale un 71.75%, no existe rampas para silla de ruedas. El 16.25% están en los rangos de otros por ser frentes de manzana con rasgos naturales o geográficos lo que impide la posibilidad de tener atributos del entorno urbano (Ver figura 7).

Figura 7 Distribución de rampas para sillas de ruedas por frentes de manzana en Mexicali y zonas de estudio

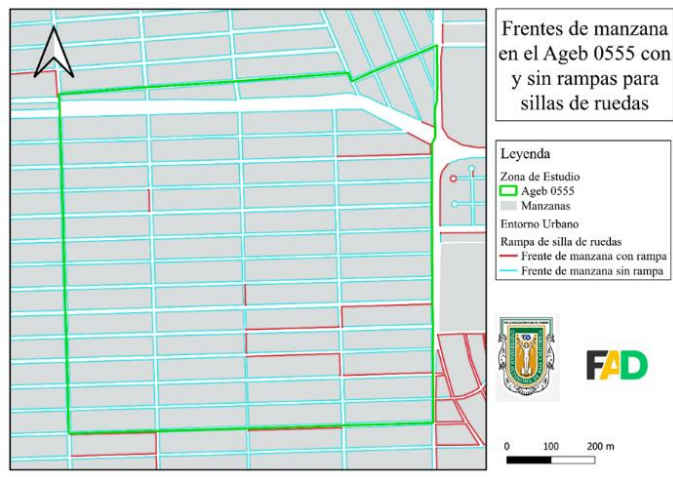


Nota: Distribución de rampas para sillas de ruedas en la ciudad de Mexicali. Construido a partir de datos de Entorno Urbano y el portal de SCINSE, ambos de INEGI, 2020e.

En el mapa de la figura 7, los espacios que están resaltados con una línea verde, representan aquellos Ageb donde se concentra la población de personas adultas mayores y personas con alguna discapacidad, población objetivo de esta investigación. Asimismo, en el mismo mapa, lo que se alcanza a percibir en color rojo, son los Ageb's donde sí se tienen registradas las rampas. Lo que se resalta en color azul, son aquellos Ageb's en donde no existen rampas. Es decir, las Ageb's detectadas donde se encuentran concentradas la cantidad más alta de ambas poblaciones, evidencian que los frentes de manzana con rampas para sillas de rueda son casi nulos.

Para ubicar con más detalle las colonias de interés para esta investigación, se llevará a cabo una referenciación espacial por colonias donde se ubican las Ageb (ver figuras 8, 9, 10 y 11).

Figura 8 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 0555-
Colonia independencia



Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e.

La AGEB 0555 se encuentra en la colonia independencia con una población de 920 habitantes con más de 60 años de edad y 313 personas con discapacidad. Tiene un total de 59 manzanas y solo en 13 frentes de manzana hay rampa para usuarios de silla de ruedas.

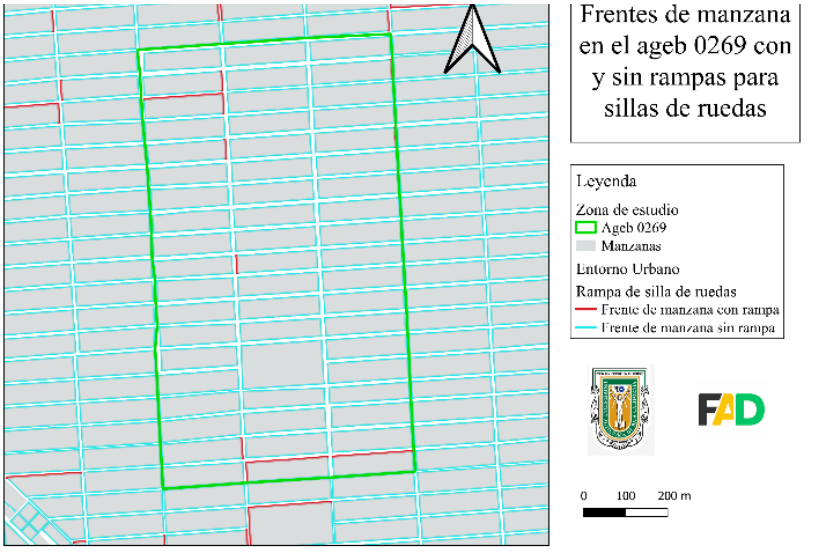
Figura 9 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 2871- Colonia
Cucapah



Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e.

El AGEB 2871 se encuentra en la colonia Cucapah, se integra por un total de 49 manzanas con una población de 60 años y más de 794 habitantes y 247 personas con discapacidad. Solo un frente de manzana cuenta con rampa para silla de ruedas.

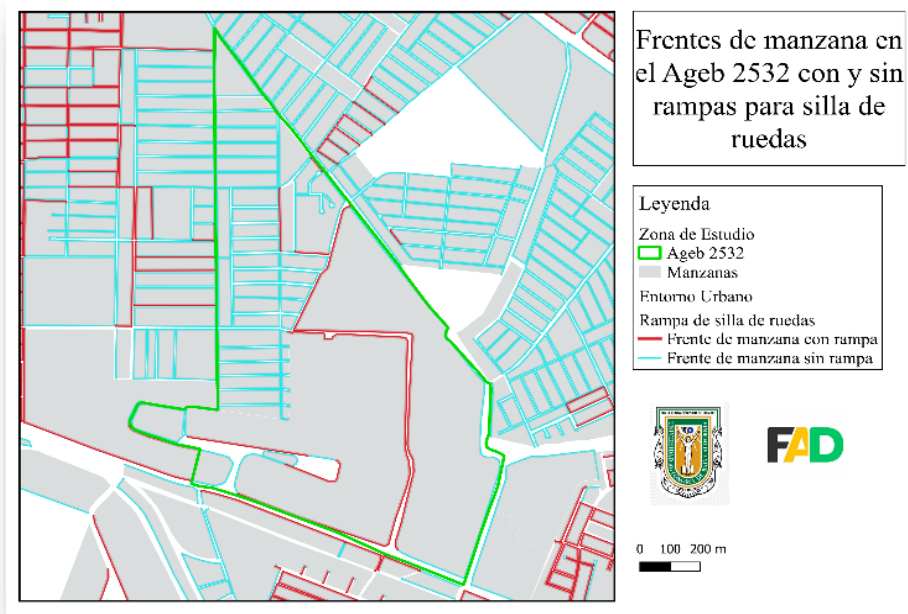
Figura 10 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 0269- Colonia Prohogar



Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e.

El AGEB 0269 ubicado en la colonia Prohogar, está integrado por 57 manzanas con una población de 60 años y más de 810 habitantes y 272 personas con discapacidad. Solo 11 frentes de manzana cuentan con rampas para sillas de ruedas.

Figura 11 Distribución de rampas en zona de estudio – AGEB 2532- Colonia El Cónдор

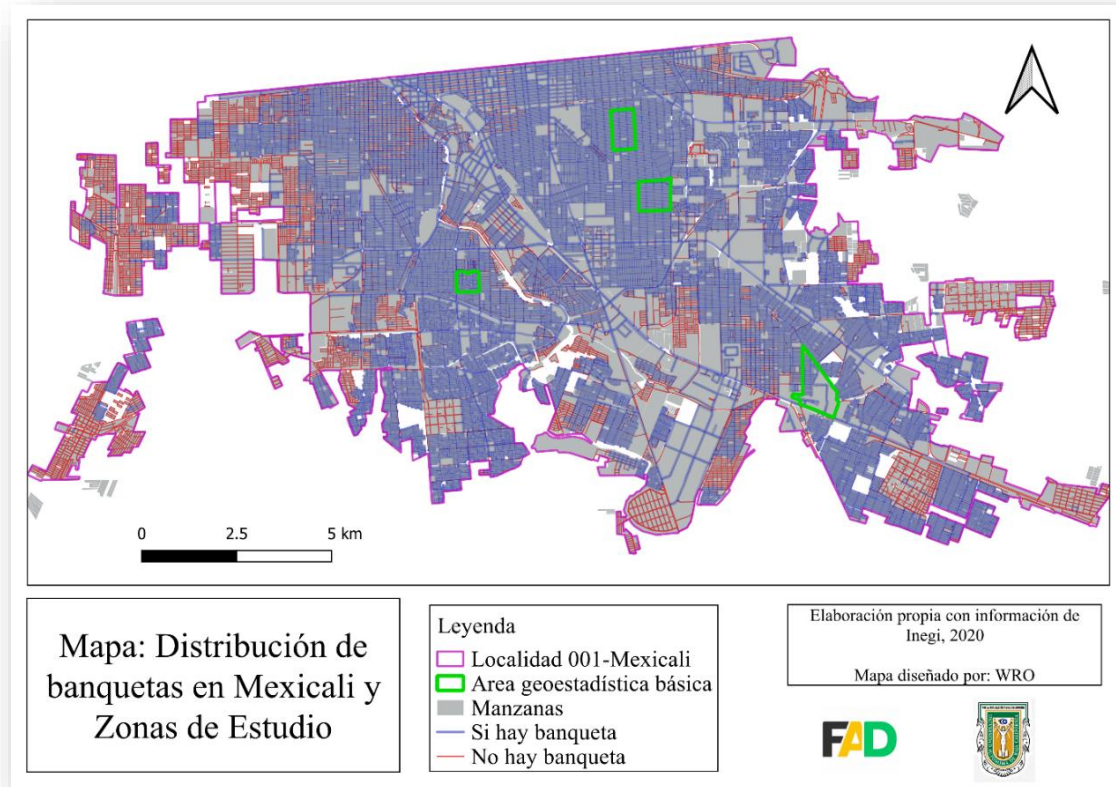


Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e.

El AGEB 2532 se ubica en la colonia “El Cónдор”, se integra por 49 manzanas con una población de más de 60 años de 804 habitantes y 250 personas con discapacidad. Hay 14 frentes de manzana con rampas para usuarios de silla de ruedas

En el mismo sentido, las banquetas son parte del entorno urbano de la ciudad de Mexicali, lo que permite la movilidad peatonal de los habitantes. En su distribución se evidencia que en las periferias de la ciudad existe una mayor carencia den relación con las banquetas (ver figura 12).

Figura 12 Distribución de banquetas en Zonas de Estudio y aledaños

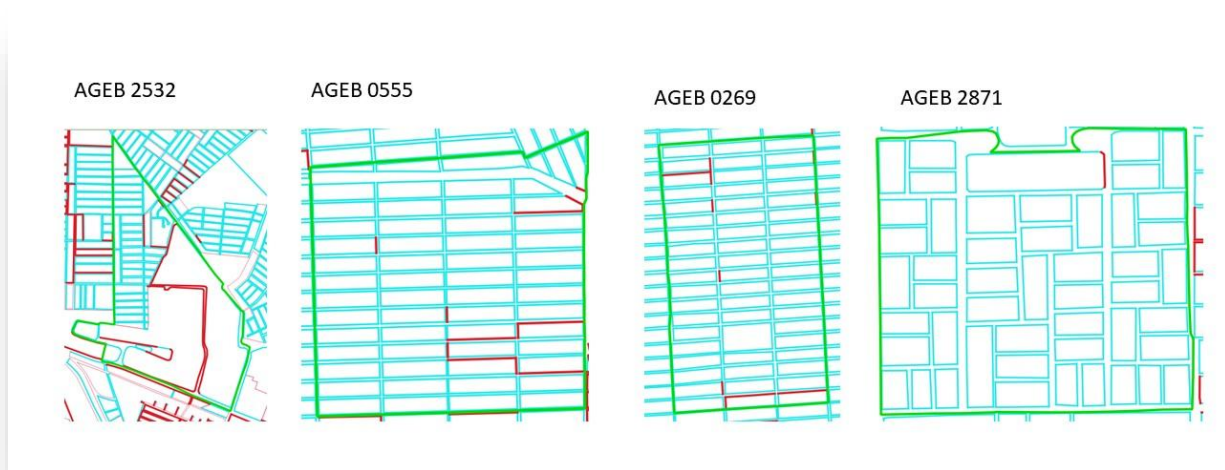


Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

La imagen de la figura 12, destaca las cuatro zonas de estudio delimitadas por una georreferenciación en tono de líneas verde. Se distribuye en dos tonalidades, en azul para los territorios con banqueta y con líneas en color rojo para los territorios donde no hay banqueta, cabe destacar que este último es representativo para las periferias de ciudad, estando también presente en el resto de la ciudad.

Los AGEB 0555, 2871, 0269 y 2532, que representan aquellas colonias dentro del municipio de Mexicali de especial interés para esta investigación, tienen una suma de 2272 frentes de manzana en los que se encuentra la infraestructura vial en su variable de banquetas, lo que facilita la movilidad peatonal entre sus habitantes (ver figura 13).

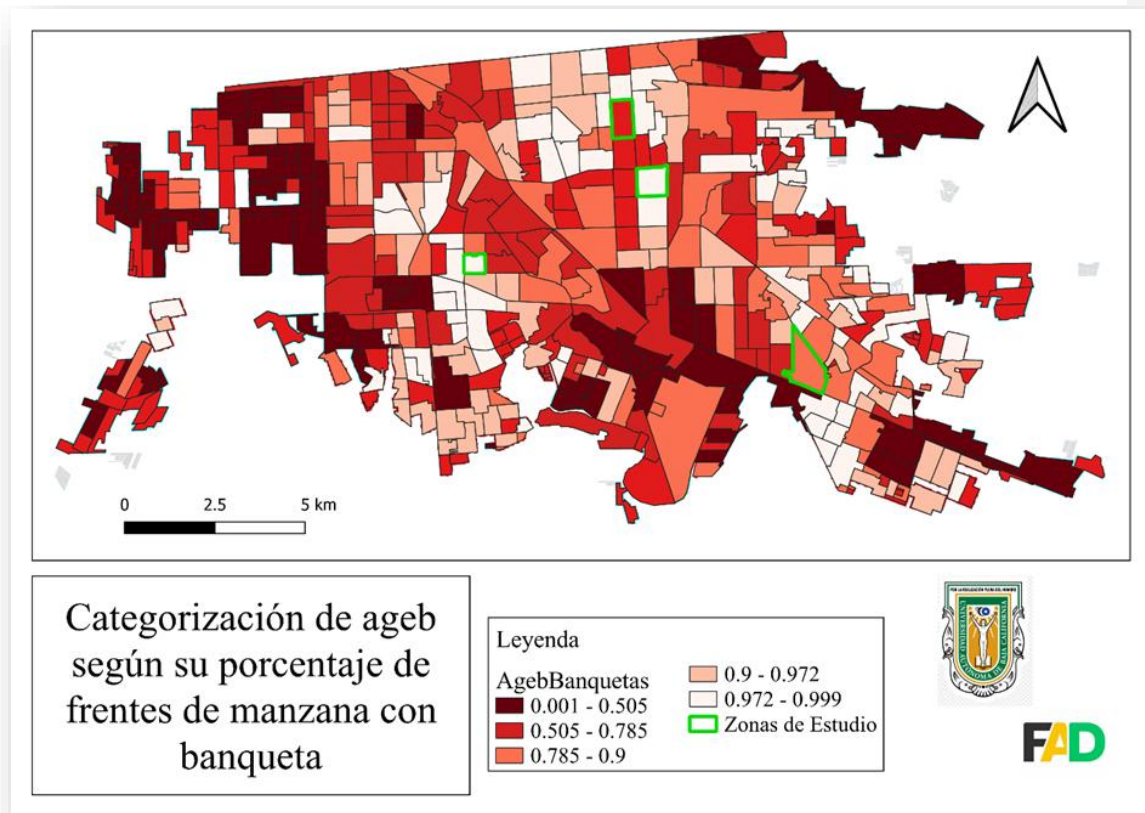
Figura 13 Frentes de manzana con banqueteta en las AGEB Zona de estudio



Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

Mediante el cálculo del porcentaje de longitud de frente de manzana que cuenta con banqueteta, se identificó que todas las zonas de estudio están por arriba del 85 % en cuanto a frentes por manzana con banquetas en buen estado. El AGEB 2871 en el rango del 99 % frentes de manzana con banquetas en buen estado, el AGEB 0269 está en el rango de 90 % de frentes de manzana con banquetas en buen estado, el AGEB 0555 está en el rango de 96 % de frentes de manzana con banquetas, el AGEB 2532 está en el rango de 87 % de frentes de manzana con banquetas en buen estado (ver figura 14).

Figura 14 Representación porcentual de frentes de manzana con banquetas por Ageb



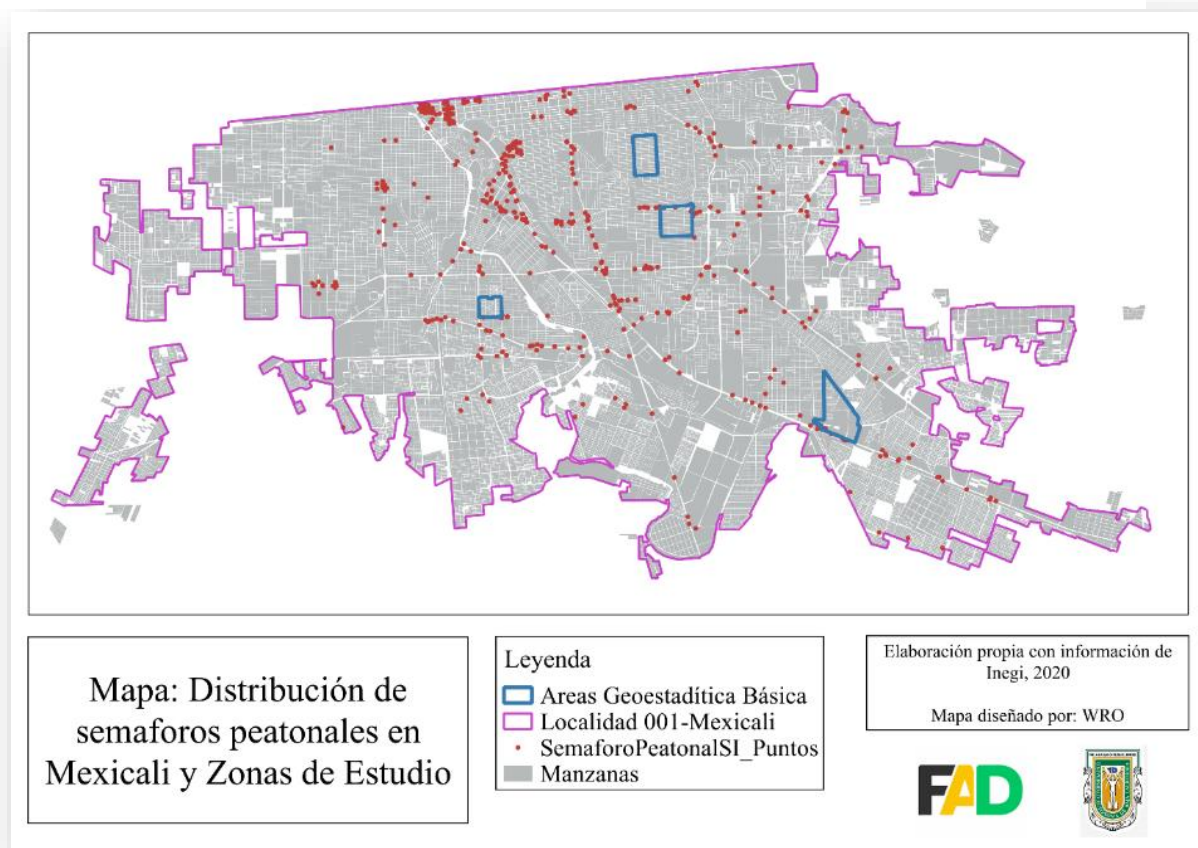
Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

El mapa anterior de la figura 14, presenta una categorización de las áreas geoestadísticas básicas (AGEB) según el porcentaje de frentes de manzana que cuenta con banquetas. Los tonos oscuros (guinda) representan áreas con menor porcentaje de banquetas, mientras los tonos claros (rosa) indican un mayor porcentaje. Se puede apreciar que los tonos más oscuros se encuentran hacia el este, oeste y sur de la ciudad. El identificar las áreas con distintos niveles de accesibilidad peatonal en función de la disponibilidad de banquetas puede ser fundamental para la planeación urbana y para las mejoras en infraestructura.

Por otro lado, los semáforos peatonales son parte del entorno urbano y es el dispositivo electrónico que regula el tránsito de las y los peatones en las interacciones donde hay alto volumen peatonal. Operan en coordinación con los semáforos para vehículos y tiene el propósito de dar seguridad a peatones (INEGI, 2020e). En la distribución de semáforos

peatonales de la ciudad de Mexicali, están concentrados hacia las zonas céntricas de la ciudad, dejando las áreas periféricas del sur, este y oeste carentes de este entorno urbano (Ver figura 15).

Figura 15 Distribución de semáforos peatonales en Zonas de Estudio y aledañas en la ciudad de Mexicali



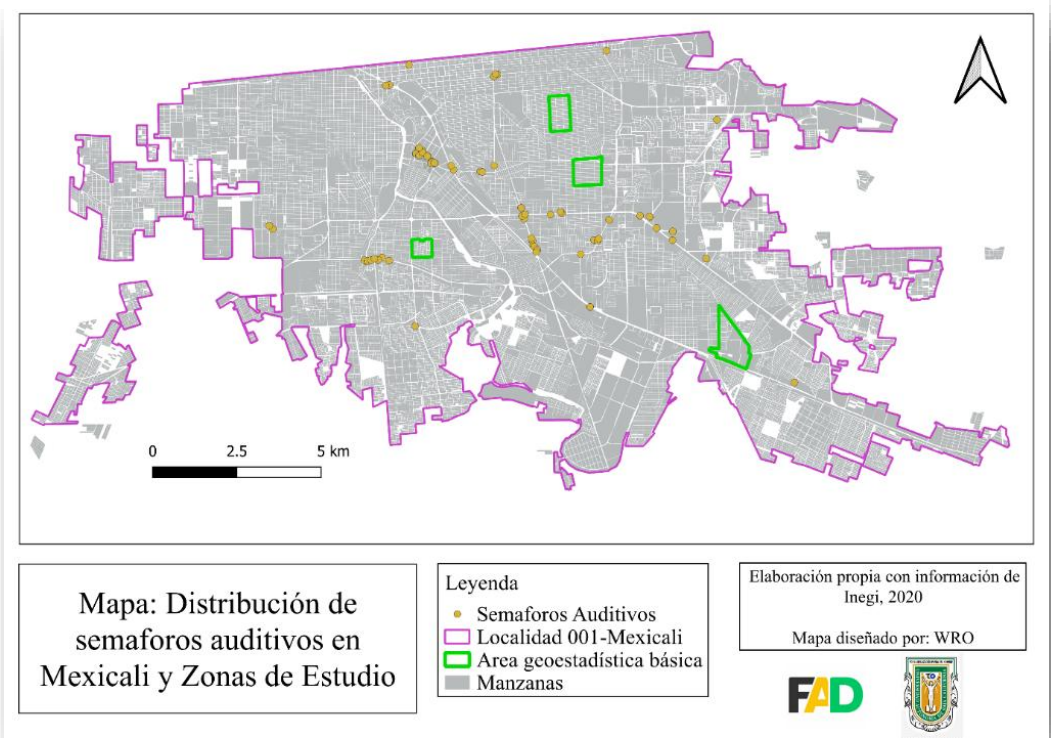
Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

Las Ageb's de las Zonas de Estudio no cuentan con semáforos peatonales que regulen el tránsito y que faciliten la movilidad peatonal entre sus manzanas lo que podría ser una limitante en las interacciones sociales de sus habitantes, sobre todo entre los grupos poblacionales más vulnerables de personas de más de 60 años, así como de las personas con discapacidad, situación que pone en riesgo su desplazamiento peatonal.

Otro tipo de semáforos son los semáforos auditivos que, en su definición, son dispositivos electrónicos que, por medio de señales sonoras que se emiten a través de un altavoz ubicado

en el mismo módulo del semáforo para peatón, apoya a cruzar la calle a personas con dificultad para ver (INEGI, 2020e). La población con discapacidad sensorial visual o con dificultad para ver, son las poblaciones más beneficiadas de este mobiliario urbano y en lo que se refiere a la distribución de semáforos auditivos en las zonas de estudio, se encuentran distribuidos como se muestra en la siguiente figura (ver figura 16).

Figura 16 Distribución de semáforos auditivos en las Zonas de Estudio y aledañas en la ciudad de Mexicali



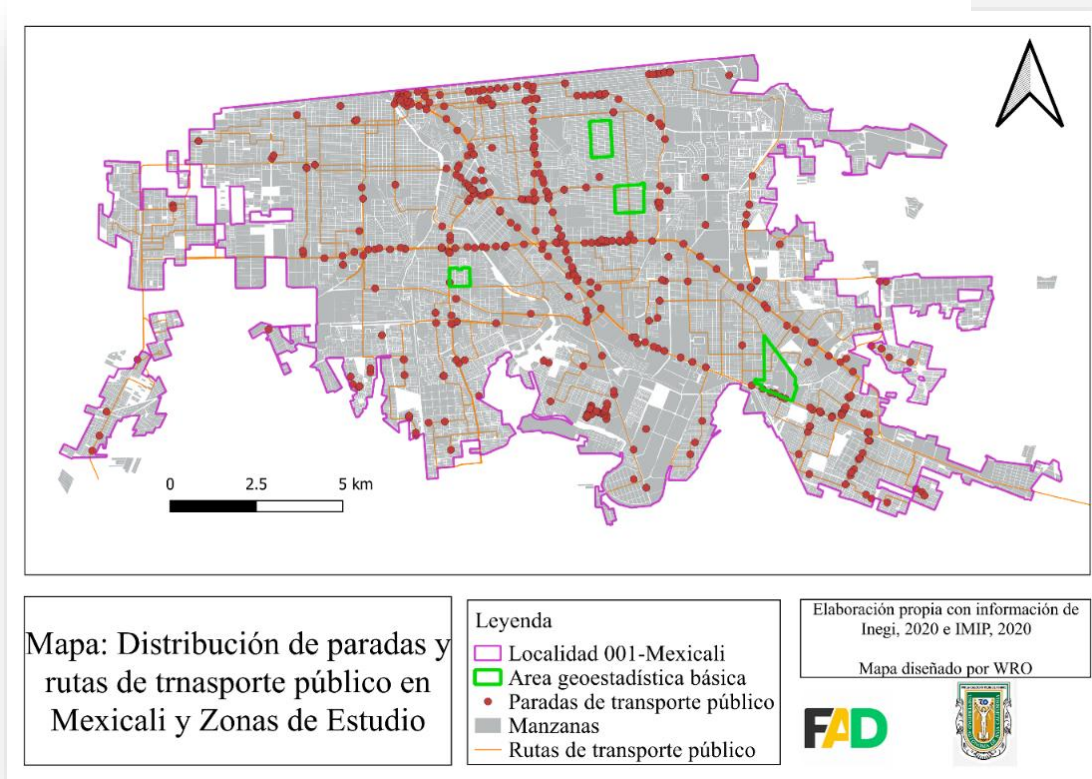
Nota: Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

Los semáforos auditivos distribuidos en la ciudad se encuentran mayoritariamente hacia la zona centro de la ciudad, lo que coincide con las áreas médicas de la ciudad. Las Ageb's zona de estudio no cuentan con semáforos auditivos que apoyen la movilidad peatonal de las personas con discapacidad sensorial en su categoría de discapacidad visual.

Otro elemento del entorno urbano que interesa diagnosticar son las paradas de transporte colectivo. Son parte también del entorno urbano y complementan el servicio de transporte público colectivo con el propósito de dar orden y fluidez. Algunas paradas de transporte colectivo están equipadas con asientos, toldos para el resguardo del sol y la lluvia,

información de rutas y horarios. Las paradas de transporte colectivo son el punto de

Figura 17 Distribución de paradas y rutas de transporte público en la ciudad de Mexicali, destacando las Zonas de Estudio



referencia para el ascenso y descenso de la población y se encuentran distribuidas como se muestra en la siguiente figura (ver figura 17).*Nota:* Elaboración propia con información de INEGI, 2020e

El mapa de la imagen anterior ubica dentro del delineado verde las cuatro colonias que forman parte de las zonas de Estudio, se evidencia que no cuenta con paradas de transporte público colectivo aun cuando existen rutas de transporte colectivo que cruzan las zonas de estudio, lo que complica la fluidez urbana.

Este capítulo proporciona una visión integral del contexto geográfico y urbano de Mexicali, con especial enfoque en las necesidades de movilidad inclusiva para personas adultas mayores y con discapacidad. La investigación se centra en evaluar la planeación urbana para

garantizar el derecho a la movilidad de estos grupos en un entorno seguro y adaptado a sus necesidades.

Se han identificado las colonias de estudio, que incluyen la Colonia Independencia, Colonia Cucapah, Colonia Prohogar y Colonia El Cóndor, todas ubicadas en el municipio de Mexicali, Baja California, México. Estas áreas cuentan con una alta concentración de población objetivo, también presentan limitaciones en infraestructura como rampas, banquetas accesibles y semáforos adaptados, aspectos esenciales para la movilidad peatonal segura y autónoma. El perfil de las personas con las que se conversará durante la investigación incluye adultos mayores de 60 años y personas con alguna discapacidad, quienes brindarán información valiosa sobre su experiencia y percepción de los espacios públicos en Mexicali.

Este análisis establece las bases para la investigación de campo, permitiendo contrastar las políticas y normativas existentes con la realidad cotidiana de los habitantes, lo cual es fundamental para desarrollar propuestas de mejora en la accesibilidad urbana en Mexicali.

Capítulo III. Metodología

El creciente envejecimiento de la población y la creciente conciencia sobre los derechos de las personas con discapacidad han puesto de relieve la importancia de diseñar espacios urbanos accesibles. La movilidad peatonal es un aspecto crítico de la inclusión social, ya que permite a las personas participar activamente en la vida comunitaria. Sin embargo, las personas con discapacidad y los adultos mayores de 60 años enfrentan barreras significativas en los entornos urbanos que limitan su movilidad y, por ende, su calidad de vida.

Este capítulo se centra en la estrategia metodológica de corte cualitativo que se eligió para alcanzar los objetivos planteados de la investigación. En principio, explora cómo el paradigma fenomenológico, combinado con la investigación acción y la etnografía, pueden proporcionar una comprensión profunda y práctica de los desafíos que enfrentan estos grupos en su interacción con los espacios públicos.

La Fenomenología como Paradigma de Investigación

El paradigma de la fenomenología es una forma de entender y estudiar el mundo que se enfoca en cómo las personas experimentan y perciben las cosas a su alrededor. En lugar de solo ver lo que está afuera, como un objeto o un lugar, la fenomenología quiere entender cómo cada persona vive, siente e interpreta esas experiencias en su mente y corazón.

Parafraseando al autor Briones (2002), las ideas centrales de la fenomenología vienen del teórico Husserl, expuestas en su obra *Investigaciones lógicas*, explicando que básicamente son dos:

1. Para comprender el flujo y contenido de la conciencia, debemos describir lo que aparece en ella sin ser influenciados por teorías preconcebidas sobre ese contenido.
2. Esta descripción muestra que, en el flujo de la conciencia, aparecen no solo referencias a objetos concretos, sino también a "esencias ideales".

Para Briones, en su interpretación a Husserl, expresa que la conciencia, siempre será intencional, es decir, es una conciencia de algo y está en relación con un objeto. Para acceder

a las esencias presentes en los fenómenos dados en la conciencia, es necesario "purificarlos" mediante la reducción eidética, un proceso metodológico llamado "*epoché*". Este proceso implica poner entre paréntesis todo lo individual y contingente que aparece en un fenómeno a través de la intuición empírica o las imágenes de la fantasía, quedándose solo con la esencia del fenómeno (Briones, 2002).

Esta reducción eidética se complementa con la reducción trascendental o fenomenológica, que pone en suspenso la existencia del mundo externo y de la propia investigadora, con sus actos psíquicos e intereses. Lo que queda tras estas reducciones es la conciencia pura, llamada conciencia trascendental.

La reducción fenomenológica es el método que permite alcanzar el ámbito en el que debe operar la nueva ciencia, una ciencia que busca superar la crisis provocada por el positivismo. Briones interpreta que para filosofar es necesario dejar de lado la información proveniente de la actitud natural y situarse en el ámbito de la "conciencia pura". Aunque esta reducción fenomenológica implica aceptar un idealismo trascendental, que no niega la existencia de un mundo real, sino que simplemente lo pone "entre paréntesis". En la conciencia pura, se construye el sentido de los fenómenos, aunque estos han sido "reducidos" por ella.

A manera de ejemplificarlo, podría pensarse, como cuando se camina por una calle. Dos personas pueden caminar por la misma calle, pero sus experiencias pueden ser muy diferentes. Una persona podría sentirse tranquila y segura, mientras que otra podría sentirse ansiosa o insegura, tal vez por una mala experiencia anterior. La fenomenología se interesa en esas diferentes formas en que la gente vive su entorno, en cómo cada persona le da significado a lo que ve y siente.

En palabras simples, la fenomenología trata de entender el "mundo vivido" de las personas: cómo ven, sienten y entienden lo que les pasa. No solo se preocupa por los hechos externos, sino por la experiencia interna de cada individuo.

Aplicar un enfoque fenomenológico implica ir más allá de los datos cuantitativos y los estudios técnicos sobre accesibilidad. En su lugar, se centra en captar las experiencias vividas de los individuos, sus emociones, miedos y frustraciones al interactuar con los espacios

públicos. Este paradigma permite comprender no solo las dificultades físicas, sino también las barreras psicológicas y sociales que influyen en la movilidad.

La fenomenología, como base epistémica y metodológica, ofrece una plataforma ideal para abordar la evaluación de la planeación de espacios públicos urbanos desde la perspectiva de la inclusión social, particularmente en lo que respecta a la movilidad peatonal de adultos mayores y de personas con discapacidad motriz, auditiva o visual en la ciudad de Mexicali. Este enfoque se centra en la comprensión profunda de las experiencias vividas por los individuos, lo que resulta crucial cuando se busca captar la realidad percibida de estos grupos vulnerables en relación con su movilidad peatonal en los espacios públicos.

Para lograr evaluar la planeación de los espacios públicos desde una perspectiva inclusiva, se requiere un análisis que no solo considere las infraestructuras físicas, sino que también abarque cómo estas son percibidas y experimentadas por quienes las utilizan. En este sentido la fenomenología se convierte en un enfoque metodológico ideal, que permite explorar de manera detallada cómo los adultos mayores y personas con discapacidad experimentan su entorno urbano, con énfasis en los obstáculos que repercutan en su derecho a una movilidad peatonal digna y segura. La fenomenología, al enfocarse en la experiencia vivida, revela las interacciones cotidianas con el espacio público que podrían no ser evidentes desde un análisis técnico o cuantitativo tradicional.

El objetivo específico que pretende captar la percepción de estos grupos en relación con su movilidad peatonal, se alinea perfectamente con el enfoque de la fenomenología, ya que este privilegia la voz desde los individuos, buscando comprender sus vivencias desde su propio marco de referencia. La fenomenología permite que los participantes compartan sus experiencias sin intermediarios ni interpretaciones preconcebidas, lo que garantiza que las particularidades de sus necesidades y retos sean adecuadamente comprendidas.

La fenomenología no solo es apropiada, sino ideal para este tipo de investigación, ya que su enfoque en las experiencias vividas proporciona un marco robusto para explorar cómo los adultos mayores y de las personas con discapacidad interactúan con los espacios públicos en Mexicali. Al centrarse en las percepciones subjetivas y cotidianas, permite una comprensión profunda y auténtica de las barreras a las que se enfrentan y, por lo tanto, ofrece una base

sólida para evaluar si los espacios públicos garantizan verdaderamente la inclusión social y la movilidad peatonal como derecho humano fundamental.

Investigación Acción: Un Enfoque Transformador

Sumado a la fenomenología, esta estrategia metodológica también se apoya de la investigación acción, ya que es un enfoque participativo que busca tanto comprender como transformar la realidad social. A través de este enfoque, los investigadores no solo observan y analizan, sino que también trabajan junto con las personas afectadas para desarrollar soluciones prácticas a sus problemas. Balcázar (2003) define la Investigación Acción Participativa (IAP) de la siguiente manera:

La IAP representa creencias sobre el papel del científico social disminuir la injusticia en la sociedad, promover la participación de los miembros de comunidades en la búsqueda de soluciones a sus propios problemas y ayudar a los miembros de las comunidades a incrementar el grado de control que ellos tienen sobre aspectos relevantes en sus vidas (incremento de poder o empoderamiento). La IAP genera conciencia socio-política entre los participantes en el proceso-incluyendo tanto a los investigadores como a los miembros del grupo o comunidad. Finalmente, la IAP provee un contexto concreto para involucrar a los miembros de una comunidad o grupo en el proceso de investigación en una forma no tradicional- como agentes de cambio y no como objetos de estudio (p.61).

En el contexto de la movilidad peatonal de personas con discapacidad y adultos mayores, la investigación acción permite que los propios afectados se conviertan en agentes de cambio, colaborando en el diseño de entornos más accesibles y amigables.

Este enfoque es especialmente relevante cuando se combina con la fenomenología, ya que permite que las experiencias subjetivas y las percepciones de los individuos informen directamente las intervenciones y cambios en los espacios urbanos. Así, la investigación acción basada en la fenomenología no solo documenta las barreras existentes, sino que también empodera a los participantes para que actúen en función de sus propias experiencias y necesidades.

La Etnografía como Herramienta Metodológica

La etnografía es una herramienta metodológica que permite a los investigadores sumergirse en el contexto de estudio para observar y comprender las dinámicas sociales y culturales en su totalidad. Se le describe como:

La etnografía es un término que se deriva de la antropología, puede considerarse también como un método de trabajo de ésta; se traduce etimológicamente como estudio de las etnias y significa el análisis del modo de vida de una raza o grupo de individuos, mediante la observación y descripción de lo que la gente hace, cómo se comportan y cómo interactúan entre sí, para describir sus creencias, valores, motivaciones, perspectivas y cómo éstos pueden variar en diferentes momentos y circunstancias; podríamos decir que describe las múltiples formas de vida de los seres humanos (Nolla, 1997, p.108).

En el estudio de la movilidad peatonal de personas con discapacidad y adultos mayores, la etnografía ofrece una ventana para observar cómo estos grupos interactúan con el entorno urbano en su vida diaria.

Mediante la observación participante, entrevistas en profundidad y la recopilación de narrativas personales, la etnografía facilita una comprensión rica y detallada de las experiencias vividas. Este enfoque permite a los investigadores captar los matices y complejidades de la movilidad peatonal que podrían pasarse por alto en estudios más tradicionales. Además, la etnografía, alineada con la fenomenología, proporciona un marco para explorar cómo las personas interpretan y dan sentido a sus experiencias de movilidad, lo que es crucial para diseñar intervenciones que realmente respondan a sus necesidades.

El paradigma fenomenológico, junto con la investigación acción y la etnografía, ofrece un enfoque poderoso para estudiar y mejorar la movilidad peatonal de personas con discapacidad y adultos mayores en los espacios públicos urbanos de las colonias seleccionadas en Mexicali, Baja California, México. Al centrarse en las experiencias subjetivas y trabajar de manera colaborativa con los afectados, este enfoque no solo revela las barreras que enfrentan estos grupos, sino que también abre caminos para crear entornos

urbanos más inclusivos y accesibles. La comprensión profunda de las vivencias individuales y colectivas es esencial para diseñar políticas y prácticas que verdaderamente promuevan la equidad y la inclusión en nuestras ciudades.

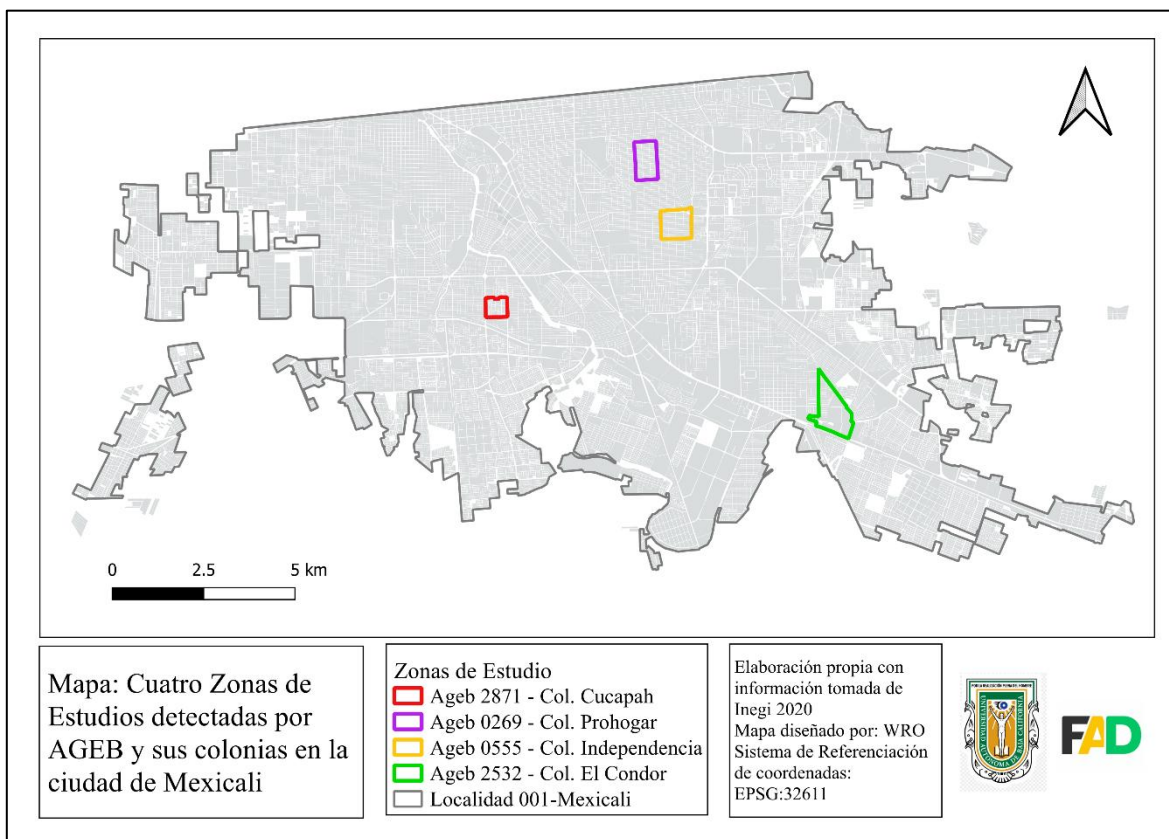
Ahora bien, los espacios públicos urbanos de las cuatro Ageb's detectadas para esta investigación que se van a recorrer, donde se va a llevar a cabo la investigación en campo, son:

- Ageb 0269 en la colonia Prohogar.
- Ageb 0555 de la colonia Independencia.
- Ageb 2871 de la colonia Cucapah.
- Ageb 2532 de la colonia El Cóndor

Los cuatro Ageb's están ubicados en la ciudad de Mexicali y resulta de vital importancia para evaluar la planificación urbana en términos de movilidad peatonal, especialmente en relación con la población de personas con discapacidad. Estas colonias han sido identificadas como zonas con una alta concentración de personas con discapacidad (INEGI, 2020e), lo que convierte su estudio en un aspecto esencial para comprender si los espacios públicos están diseñados y adaptados de manera inclusiva.

Puntualmente, las colonias donde se llevará a cabo la investigación, se pueden identificar en la siguiente figura (ver Figura 18).

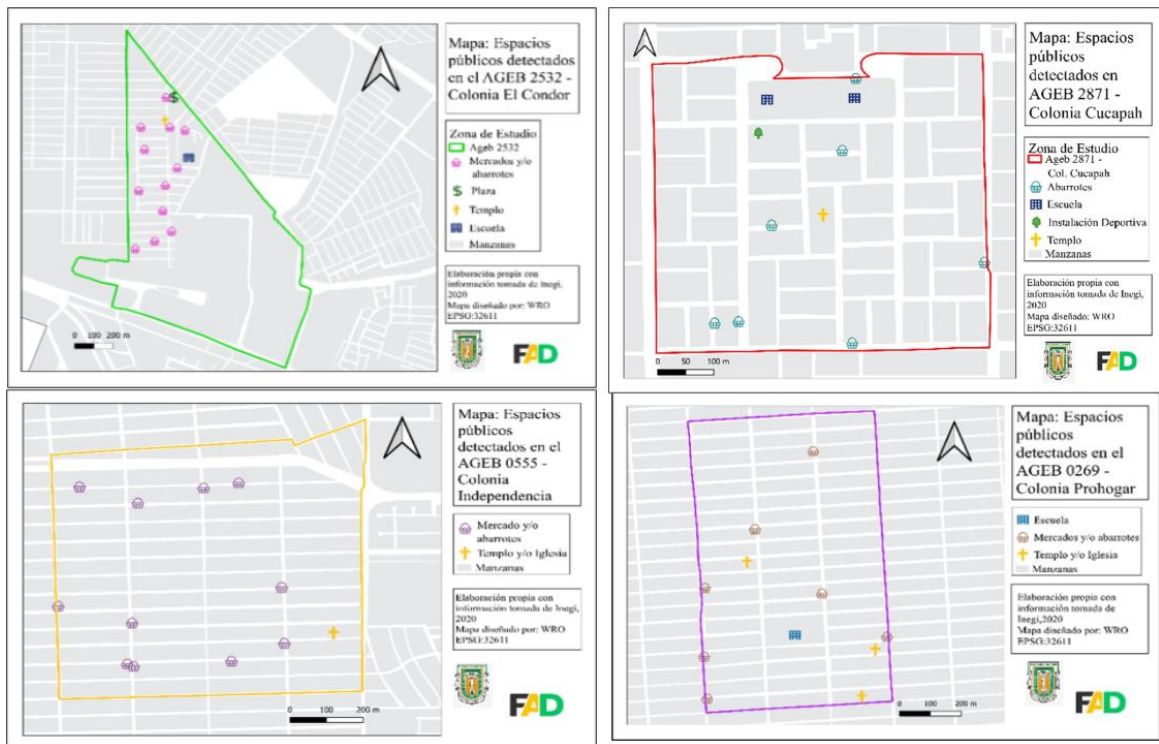
Figura 18 Ubicación de las cuatro zonas de estudio en la ciudad de Mexicali



Ahora bien, los espacios públicos urbanos—como parques, plazas cívicas, áreas médicas, iglesias y vialidades— son espacios concurridos por los habitantes y son parte importante en la cohesión social de sus habitantes, el contar con infraestructura adecuada permite a estos grupos desplazarse de manera segura, autónoma y digna. Evaluar estos espacios en las colonias mencionadas es fundamental para detectar barreras físicas, sensoriales o cognitivas que dificultan su accesibilidad.

Con el fin de ubicar específicamente aquellos espacios públicos en las áreas de interés, se expone los siguientes mapas (ver Figura 19):

Figura 19. Ubicación de espacios públicos en cuatro zonas de estudio



En relación con la información puntual relacionada con este proyecto de investigación, en la siguiente tabla se presenta información de cada espacio a investigar (ver tabla 8).

Tabla 8. Población por grupo de atención prioritaria y espacios públicos por colonia

Colonia	Número Adultos Mayores	Número de Personas con alguna Discapacidad	Parques	Plaza	Mercado	Área médica	Iglesias	Vialidades
Prohogar	810	272	0	0	7	0	3	22
Independencia	920	313	0	0	11	0	1	24
El Cónдор	804	250	0	1	12	0	1	28
Cucapah	794	247	1	0	7	0	1	44

Nota: Elaboración propia con información obtenida de INEGI, 2020e

El recorrido por estas áreas específicas permite una evaluación contextual y situada, donde se puede observar de primera mano cómo las personas interactúan con el entorno y qué obstáculos enfrentan en su vida cotidiana. Los parques y plazas, por ejemplo, son áreas

recreativas y de esparcimiento que, si no cuentan con accesos apropiados (como rampas, señalización táctil, o mobiliario urbano accesible), excluyen a una parte importante de la población de su disfrute.

Las áreas médicas, al ser puntos críticos para la atención de salud, deben contar con una planificación que facilite el acceso seguro y sin barreras para quienes tienen movilidad reducida. De igual forma, las iglesias, siendo centros de encuentro comunitario, y las vialidades, como ejes de conectividad, son fundamentales para la integración de las personas en su entorno.

Además, realizar este recorrido no solo permitirá identificar los problemas existentes, sino también proponer soluciones que respondan a las necesidades específicas de la población. Este enfoque empírico y directo contribuye a construir una visión más integral de la movilidad peatonal en Mexicali, teniendo en cuenta la diversidad de usuarios y las diferencias entre las colonias en cuanto a infraestructuras y accesibilidad.

Hasta este punto, se puede confirmar que, se ha tomado la decisión de realizar una investigación cualitativa apoyada desde la fenomenología como paradigma de investigación, sumando la estrategia de investigación acción y la técnica etnográfica para obtener la información empírica. A continuación, se presentan los instrumentos metodológicos que servirán para la recolección de información empírica.

Instrumentos metodológicos

Puntualmente, en lo que se refiere a los instrumentos de investigación, se ha decidido utilizar entrevistas, diario de campo y observación (participante y no participante). La entrevista es una herramienta de investigación utilizada en las ciencias sociales para obtener información a través de relatos verbales. Las entrevistas cualitativas, también llamadas entrevistas a profundidad, son más flexibles y buscan comprender las perspectivas de los informantes a través de un diálogo abierto, donde el investigador actúa no solo como recolector de datos, sino también como facilitador de la conversación.

Por entrevistas cualitativas en profundidad entendemos reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, encuentros estos dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras. Las entrevistas en profundidad siguen el modelo de una conversación entre iguales, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas (Taylor y Bogdan, 1984, p.101).

Realizar entrevistas a profundidad y semi estructuradas a representantes de instituciones públicas y a líderes de organizaciones no gubernamentales es esencial para obtener una perspectiva institucional y social amplia sobre la planificación urbana y su impacto en la movilidad peatonal de adultos mayores y personas con discapacidad. Al entrevistar al director del Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal y al director del Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación, se obtiene información clave sobre las políticas, estrategias y desafíos actuales en la planeación de los espacios públicos, así como su alineación con las necesidades de movilidad peatonal inclusiva.

Por su parte, entrevistar al Líder de la ONG "Discapitados al Servicio" permite captar la visión y experiencia de una organización que trabaja directamente con personas con discapacidad, proporcionando una perspectiva comunitaria que puede resaltar las deficiencias o aciertos de la planeación urbana desde un enfoque de derechos humanos y acceso universal.

Complementar estas entrevistas institucionales con dos entrevistas a profundidad a adultos mayores y dos a personas con discapacidad resulta fundamental para captar la percepción directa y las experiencias vividas de estos grupos. Estos testimonios permitirán evaluar la efectividad de las políticas desde el punto de vista de quienes enfrentan los desafíos de movilidad en su vida cotidiana, y enriquecen el análisis al incluir las voces de aquellos más afectados por las decisiones de planeación urbana. Este enfoque garantiza una evaluación completa y centrada en el usuario, clave para impulsar un urbanismo más inclusivo y accesible.

Además de las entrevistas, se va a utilizar el diario de campo como instrumento metodológico que permitirá registrar la observación participante y no participante. De acuerdo con Martínez

(2007), el diario de campo es una herramienta que permitirá llevar a cabo un registro pormenorizado de los recorridos en campo.

Adicionalmente, dentro de la metodología cualitativa una de las herramientas más eficientes para captar información puntual, es el cuestionario, el autor González-Rey lo describe como uno de los medios más apropiado para captar representaciones consientes, argumentando:

Entre los instrumentos más usados por las diferentes ciencias antro-po-sociales está el cuestionario, que es el instrumento asociado al estudio de representaciones y creencias consientes del sujeto, ante el cual éste construye respuestas mediadas por su intencionalidad. Para estudiar representaciones conscientes de él, así como para conocer aspectos que él/ella pueda describir de forma directa, el cuestionario es un instrumento interesante; sin embargo, debemos tener en cuenta que las respuestas que una persona da ante el cuestionario, están mediatizadas por las representaciones sociales y las creencias dominantes en el escenario social donde se aplica el instrumento (González-Rey, 2007, en Rodríguez, 2023, p.23).

El cuestionario diseñado para este proyecto consta de 16 preguntas, se estructuró con base en la matriz de consistencia, a partir de sus cuatro categorías: Planeación Urbana, Espacio Público, Entorno Urbano y Movilidad Peatonal, elaborando preguntas para cada categoría.

Las primeras cuatro preguntas se basan en registro general de información clave sobre los colaboradores que contestaran el instrumento, como: edad, sexo, ultimo grado escolar, años en el cargo laboral, en el caso de esta última, su objetivo es el de identificar la experiencia en temas relacionados con las categorías de planeación urbana, espacio público, entorno urbano y movilidad peatonal desde instituciones de gobierno.

En la categoría de Planeación Urbana se buscó recopilar información sobre la normatividad, las instituciones y aspectos clave que permitan evaluar la planeación urbana, especialmente lo que respecta a la movilidad peatonal. Se dirige a expertos y responsables en la toma de decisiones dentro del contexto urbano.

El cuestionario incluye en su diseño las preguntas 5, 6 y 7 (ver anexo 2) sobre las normativas más relevantes en planeación urbana, la toma en cuenta de la movilidad peatonal como eje fundamental, y cómo las instituciones abordan el tema. Se seleccionaron instituciones clave como el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP), el Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal (COPLADEM), el Instituto de Movilidad Sostenible (IMOS), la secretaria de Inclusión Social e Igualdad de Género (SISIG) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Los actores seleccionados incluyen directores, subdirectores, y expertos en planificación y normatividad urbana.

Para la categoría de Espacio Público se diseñaron las preguntas 7, 8 y 9 (ver anexo 2) buscando rescatar los significados que les representan desde la experiencia que les brinda desde la institucionalidad de sus cargos, los tipos de espacios públicos que identifican (parques, plazas, vialidades, etc.), así como las características elementales en disponibilidad, inclusión y universalidad. Las preguntas se diseñaron para identificar qué espacios se consideran públicos y qué características deben tener para ser inclusivos.

El cuestionario recoge información sobre los principales problemas que afectan la movilidad peatonal, el tipo de uso de los espacios públicos y las actividades que se realizan en estos. También explora qué medidas se consideran ideales para mejorar la movilidad peatonal con las preguntas 10, 11, 12, 13 concluyendo con la pregunta 16 (ver anexo 2).

Por último, en el diseño del cuestionario se incluyeron las preguntas 14 y 15 (ver anexo 2), que se enfocan en la categoría de Entorno Urbano, que se centra en los elementos que permiten el desplazamiento peatonal en términos de accesibilidad e inclusión, basado en atributos cuantificables como rampas, banquetas, paradas de camión, etc.

La intención y objetivo del instrumento es de captar la subjetividad y objetividad institucional sobre la planeación de los espacios públicos urbanos hacia una movilidad peatonal inclusiva para las personas de más de 60 años y las personas con discapacidad de la información obtenida será la base en el diseño del instrumento “entrevista” que enfocará en captar la percepción de estos grupos de atención prioritaria.

La coherencia es uno de los elementos indispensables en la investigación, uno de los instrumentos que permiten relacionar y comprobar la sintonía entre las variables y objetivo de investigación es la Matriz de consistencia que se considera como “un instrumento formado por columnas y filas, permite evaluar el grado de coherencia y conexión lógica entre el título, el problema, los objetivos, las hipótesis, las variables, el tipo, método, diseño de investigación, la población y muestra de estudio” (Citado en Abrigo et al., 2018, p. 177).

En este sentido, para fines de la estrategia metodológica, se diseñó la siguiente matriz de consistencia que ejemplifica la coherencia entre las categorías de análisis y la forma en la que se operacionalizan las subcategorías. Lo anterior nos permitirá diseñar la ruta metodológica e identificar los instrumentos para la recolección de información empírica (Ver Tabla 9).

Matriz de consistencia

Tabla 9. Matriz de consistencia sobre la estrategia metodológica

Categorías	Definición	Subcategoría	Escenario	Actores	Instrumento
1.Planeación Urbana	Herramienta fundamental para ayudar a los mandatarios municipales a alcanzar el objetivo establecido para una ciudad. Una guía que ofrece lecciones e ideas sobre la planificación urbana.	1.1 Normatividad 1.2 Instituciones 1.3 Evaluación	-IMIP -COPLADEMM -Líder de ONG “Discapacitados al servicio S.C.”	-director -Dr. Agustín Sandez -Carlos Zayas Molina	-Cuestionario virtual (12-13 preguntas) -Entrevista (2) -Investigación Documental
2.Espacio público	Elemento integrador de la ciudad, relevante por ser eje de la vida urbana. Su función social es un rol crucial en la configuración de las relaciones sociales por su papel en la interacción y participación de las sociedades. Desde su aspecto simbólico se construye a partir de la identidad y representación cultural; su aspecto simbiótico se representa a partir de la integración social y encuentro comunitario potencializando la cohesión social.	2.1 Parques 2.2 Plazas / Cívicas 2.3 Áreas Médicas 2.4 Iglesias 2.5 Vialidades	-Col. Prohogar -Col. Independencia -Col. Cucapah -Col. El Cóndor	-Representantes de vecinos -Administradores -Sacristán / encargados	-Diario de campo -Observación (participante / no participante) -Entrevistas semi estructurada (4) -uso -condiciones -disponibilidad
3.Entorno urbano	Atributos cuantificables en estructuras físicas y elementos que permiten el desplazamiento peatonal de la comunidad desde la accesibilidad, inclusión y en sostenibilidad.	3.1 Rampas 3.2 Semáforos (auditivo/ peatonal) 3.3 Banquetas 3.4 Paso peatonal 3.5 Paradas de camión 3.6 Restricción de paso peatonal	-Col. Prohogar -Col. Independencia -Col. Cucapah -Col. El Cóndor	-Vecinos -INEGI	-Diario de campo (fotografías) -Investigación documental -Entrevista semi estructurada - condiciones (libre) - uso / función
4.Movilidad peatonal	Es un derecho humano que permite el ejercicio de otros derechos humanos y, por lo tanto, la movilidad peatonal debe ser garantizada por el Estado en aquellos espacios públicos urbanos.	4.1 Actividades principales 4.2 Principales problemas 4.3 Tipo de uso de los EPU 4.4 Ideal (movilidad peatonal)	-Col. Prohogar -Col. Independencia -Col. Cucapah -Col. El Cóndor	-Adultos Mayores (2) -Personas con discapacidad (2)	-Entrevista a profundidad (4)

Nota: elaboración propia

La matriz de consistencia es una herramienta que organiza y relaciona de manera estructurada las distintas categorías y subcategorías que se abordarán en una investigación, identificando los actores involucrados, los escenarios donde se realizarán las observaciones o entrevistas, y los instrumentos que se emplearán para recolectar datos. En el caso presentado, la matriz se divide en cuatro grandes categorías: planeación urbana, espacio público, entorno urbano, y movilidad peatonal.

En la columna de “definición” se explica brevemente la importancia o relevancia de cada categoría. Por ejemplo, la planeación urbana se define como una herramienta clave para ayudar a los mandatarios municipales a alcanzar sus objetivos en la ciudad. Las subcategorías, desglosan cada categoría en aspectos más específicos. En el caso de "Planeación Urbana", estas subcategorías son Normatividad, Instituciones y Evaluación.

Respecto a escenario, se indica los lugares o zonas donde se realizará la investigación o recolección de datos. Por ejemplo, las colonias que serán las zonas de estudio. En actores se refiere a las personas o grupos que participan o se ven involucrados en el fenómeno que se investiga. En esta matriz se incluyen desde directores y funcionarios, hasta vecinos y personas con discapacidad.

En la columna de “instrumento”, se refiere a las herramientas de recolección de datos que se utilizarán, como entrevistas, cuestionarios, observaciones, diarios de campo, etc. En cuanto al contenido y la cantidad de entrevistas, en la primera categoría (Planeación Urbana) se contempla realizar 2 entrevistas, mientras que en la segunda (Espacio Público) se prevén 4 entrevistas semi estructuradas. Finalmente, en la cuarta categoría (Movilidad peatonal), se mencionan 4 entrevistas a profundidad con adultos mayores y personas con discapacidad.

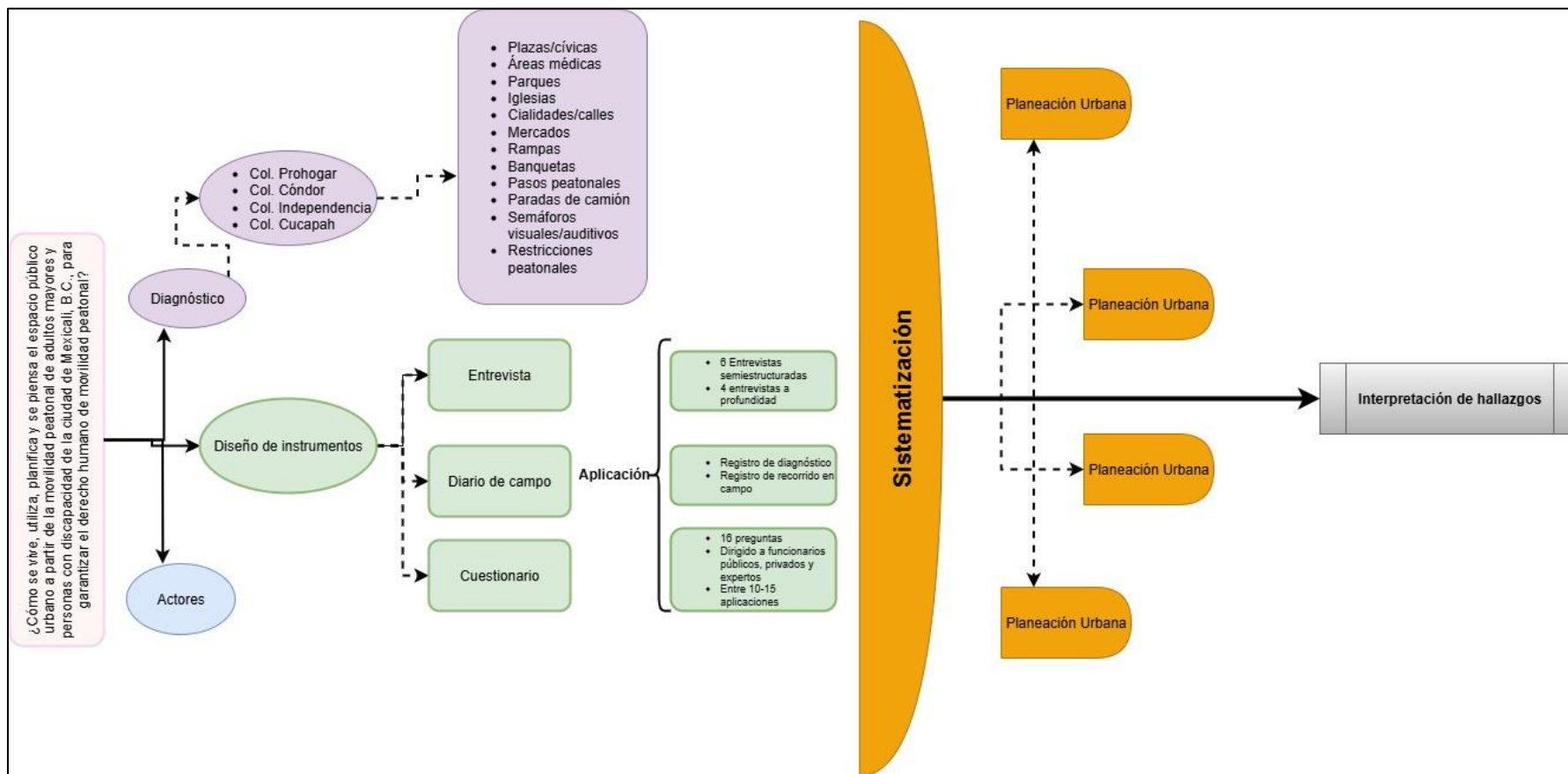
Es necesario crear un plan que auxilie en la articulación del proceso de investigación. Para lo que diseñar una ruta metodológica es la manera estratégica para esquema detallado que guía el proceso de investigación desde el inicio hasta la conclusión. Incluye los pasos, técnicas y herramientas que se utilizarán para recolectar, analizar e interpretar los datos, necesarios para responder a la pregunta de investigación y alcanzar los objetivos planteados. Es un mapa que define cómo se llevará a cabo la investigación de manera ordenada y coherente.

Para el caso de este proyecto la ruta metodológica se estructura en varias etapas interconectadas, desde el diagnóstico hasta la interpretación de los hallazgos. A continuación, se detalla cada etapa:

1. Pregunta de investigación: Se plantea la pregunta de investigación “¿Cómo es la planeación urbana de los espacios públicos para la movilidad peatonal”
2. Diagnóstico: Se identifican colonias específicas (colonia Prohogar, Cóndor, Independencia y Cucapah) donde se analizarán diferentes elementos de infraestructura urbana como plazas, áreas médicas, parques, iglesias y vialidades. Estos elementos serán evaluados para determinar su impacto en la movilidad peatonal.
3. Actores: se considera la participación de varios actores clave, incluyendo adultos mayores, personas con alguna discapacidad, representantes de comité de vecinos, administradores de espacios públicos como iglesias, áreas médicas, parques, así como representantes de instituciones como COPLADEM, IMIP, IMOS y de ONG.
4. Diseño de instrumentos: Se diseñan herramientas de recolección de datos que incluyen:
 - Entrevistas: seis entrevistas semiestructuradas y cuatro entrevistas a profundidad con actores clave.
 - Diarios de campo: Registro de observaciones de campo en las cuatro colonias que son objeto de este proyecto.
 - Cuestionario: un cuestionario virtual de 16 preguntas dirigido a funcionarios públicos, expertos y/o involucrados en temas de movilidad, espacio público y planeación urbana, con un total de 8 a 10 aplicaciones esperadas.
5. Aplicación: Se aplican los instrumentos, generando un registro de diagnóstico y un registro de recorrido en campo, para obtener información detallada sobre la situación de los espacios públicos y la movilidad peatonal.
6. Sistematización: la información recopilada se sistematiza en cuatro categorías: Planeación Urbana, Entorno Urbano, Movilidad Peatonal y Espacio Público.
7. Interpretación de hallazgos: Finalmente, se realiza un análisis de los datos obtenidos para interpretar los hallazgos y comprender la relación entre la planeación urbana y la movilidad peatonal en los espacios públicos estudiados (ver figura 20).

Ruta Metodológica

Figura 20 Ruta metodológica para evaluar la planeación del espacio público para una movilidad peatonal inclusiva



Nota: Elaboración propia

Esta ruta metodológica permite abordar de manera integral el análisis de la infraestructura urbana y su impacto en la movilidad peatonal, considerando las perspectivas de los usuarios, la postura institucional y la estructura urbana existente.

Recapitulando el contenido de este capítulo, la estrategia metodológica de este estudio, como se ha descrito, sigue un enfoque cualitativo basado en un paradigma fenomenológico, complementado por la investigación acción y utilizando la etnografía como herramienta principal. Esta metodología busca captar las experiencias vividas de adultos mayores y personas con discapacidad respecto a su movilidad peatonal en espacios públicos urbanos de Mexicali.

Este proyecto se fundamenta en el paradigma fenomenológico, que pone énfasis en la experiencia vivida y subjetiva de los participantes. El objetivo es comprender cómo los adultos mayores y personas con discapacidad perciben y experimentan los espacios urbanos y sus barreras a la movilidad peatonal. Este enfoque permite analizar no solo los obstáculos físicos, sino también las barreras psicológicas y sociales que influyen en su experiencia de desplazarse en entornos públicos.

El enfoque metodológico utilizado es la investigación acción que se implementa con el objetivo de comprender y transformar la realidad social. Este enfoque participativo involucra a los propios afectados —adultos mayores y personas con discapacidad— como agentes de cambio. A través de su participación, se busca desarrollar soluciones prácticas para mejorar la accesibilidad de los espacios públicos. La investigación acción complementa la fenomenología al permitir que las experiencias subjetivas influyan directamente en las intervenciones.

La etnografía se utiliza como herramienta metodológica para observar y comprender cómo las personas con discapacidad y adultos mayores interactúan con su entorno urbano en la vida diaria. Mediante la observación participante, entrevistas en profundidad y recolección de narrativas personales, la etnografía ayuda a obtener una comprensión detallada y contextual de las barreras que enfrentan estos grupos. Este enfoque también facilita la identificación de problemas y el diseño de intervenciones inclusivas.

La investigación es llevada a cabo en cuatro colonias de Mexicali, Baja California: Prologar, Independencia, Cucapah y El Cóndor. Estas colonias fueron seleccionadas debido a su alta concentración de personas con discapacidad. En estos espacios se analizará la infraestructura urbana y la accesibilidad de los espacios públicos, como parques, plazas, vialidades y áreas médicas.

Se realizan entrevistas a profundidad y semiestructuradas: Entrevistas a profundidad a adultos mayores y a personas con discapacidad, para captar sus experiencias y percepciones sobre la movilidad peatonal y semiestructuradas para administradores de espacios públicos como plazas, iglesias y parques, así como para representantes de Organizaciones No Gubernamentales.

Se aplica de manera virtual un cuestionario que consta de 16 preguntas estructuradas en cuatro categorías: Planeación Urbana, Espacio Público, Entorno Urbano y Movilidad Peatonal. Este se dirigirá a expertos en planeación urbana y movilidad, como funcionarios del IMIP, COPLADEM, y otras instituciones gubernamentales clave. El objetivo es recopilar información sobre normativas, infraestructura y accesibilidad.

Esta estrategia metodológica se basa en un enfoque fenomenológico para reflexionar sobre el “mundo vivido” y la experiencia subjetiva de las personas con discapacidad y los adultos mayores. El enfoque fenomenológico es el más óptimo al darle voz a las realidades vividas de estas poblaciones lo que permitiría identificar principales necesidades y obstáculos para ejercer su derecho a la movilidad peatonal se utiliza la investigación acción para promover cambios sociales, y se apoya en la etnografía para obtener una comprensión profunda de las dinámicas urbanas. Esta investigación utiliza estas herramientas para recabar información de primera mano en zonas específicas de Mexicali por su alta concentración de adultos mayores y de personas con discapacidad, y de un cuestionario sus finalidades parte de la relevancia y necesidad de recopilar datos, tanto cualitativos como cuantitativos.

Capítulo IV. Diagnósticos en espacios públicos en cuatro colonias focalizadas

Este apartado reúne los hallazgos de los diagnósticos etnográficos de accesibilidad peatonal realizados entre los meses de octubre de 2024 y marzo de 2025 en cuatro colonias de la ciudad de Mexicali, Baja California: Independencia, Prohogar, El Cóndor e Infonavit Cucapah. A partir de recorridos sistemáticos, entrevistas a residentes, principalmente a personas adultas mayores y personas con discapacidad, sumado a un registro fotográfico y anotaciones cartográficas detallado, se documenta la condición de las banquetas, rampas para usuarios de sillas de ruedas, pasos peatonales semáforos peatonales, paradas de camión y condiciones de algunos espacios públicos relevantes en las colonias. El eje que articula este apartado es el derecho a la movilidad peatonal segura y autónoma de los peatones adultos mayores y personas con discapacidad: las calles leídas como textos urbanos, revelan barreras físicas, apropiaciones privadas y carencias de infraestructura que reflejan el grado de inclusión social que cada colonia ofrece a su población más vulnerable.

Entre los meses de octubre de 2024 y marzo de 2025, se realizaron recorridos sistemáticos en cuatro colonias de Mexicali con el propósito de evaluar las condiciones de movilidad peatonal para personas con discapacidad y adultos mayores. Durante varias semanas, se caminaron las calles de estas colonias, registrando cada banqueta rota, cada obstáculo que podría representar un riesgo o una barrera para quienes enfrentan mayores desafíos de movilidad peatonal. Este diagnóstico es el resultado de lo que las calles pueden contar: una realidad que muchas veces es poco visible. A través de palabras, notas de campo e imágenes, se busca visibilizar las barreras cotidianas y contribuir a una reflexión urgente sobre el derecho a la ciudad. La premisa que guía este trabajo es sencilla, pero poderosa: acceder a la movilidad peatonal de toda la población en el espacio público no solo habla de la planeación urbana, sino también del nivel de inclusión social que una ciudad brinda a su población más vulnerable.

Diagnóstico del entorno urbano en la Colonia Independencia

Los recorridos en esta colonia tienen como objetivo el diagnosticar el espacio público y sus calles, a partir de los sentidos y las prácticas que se desarrollan en su entorno urbano, se busca observar, no solo las condiciones físicas de accesibilidad, sino también cómo las personas

interactúan, transitan y experimentan el espacio cotidiano. La colonia Independencia se localiza al noroeste de la ciudad de Mexicali, Baja California, cerca de la Calzada Independencia y el Boulevard Lázaro Cárdenas. Cuenta con una ubicación estratégica, ya que se sitúa a poca distancia de la zona fronteriza con Estados Unidos y de importantes vialidades que la conecta con el resto de la ciudad.

Para este proyecto la colonia Independencia se georreferenció a partir del Área Geoestadística básica 0555 (INEGI, 2020e), integrada por 59 manzanas, con un total de 1513 viviendas, su población total es de 4055 habitantes, de los cuales 920 de sus habitantes son adultos mayores de 60 años y 313 habitantes son personas con discapacitados, la suma de ambos grupos, representan el 30.4% del total de habitantes en el Ageb de la colonia.

En la Colonia Independencia, además del recorrido a pie, también se hicieron cuatro entrevistas a profundidad a personas residentes del lugar cuyas características se pueden revisar en la siguiente tabla:

Tabla 10 Reporte de entrevistados en Colonia Independencia

No. Entrevista	Nombre ³	Sexo	Edad	Tiempo viviendo en la colonia
1	Luisa	Mujer	62 años	50 años
2	Manuel	Hombre	79 años	50+ años
3	Yesica	Mujer	78 años	36 años
4	Karla	Mujer	71 años	50 años

Las entrevistas que se realizaron se convierten en un insumo importante en los diagnósticos debido a que se trata de la voz de quienes experimentan la movilidad peatonal en las diferentes colonias donde se hizo presencia. La colonia Independencia anteriormente era zona de parcelas de siembra de algodón, fue entre los años de 1966 y 1969 que se trazaron y

³ Los nombres que aparecen en esta investigación son nombres ficticios, lo anterior para respetar el anonimato de las personas que decidieron participar. Asimismo, a cada una de las personas que se entrevistaron, se les explicó el consentimiento informado obteniendo su aprobación voluntaria para participar.

distribuyeron lotes con terrenos de 250 metros, se instalaron servicios públicos como agua y posteriormente se construyeron casas, pavimentando solo una calle principal.

Todo eso era terreno, no había construcción. Le estoy hablando de 1967 o 1966, todo era terreno. Me tocó ver todo el cambio. Empezaron a urbanizar, meter el agua, luego pavimentar, se empezaron a vender los terrenos y luego a construir (...) Donde no había construcción, empezaron a construir. Nada más era la calle principal, era la Río Culiacán la única que estaba pavimentada cuando yo tenía 14 años (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025)

Iba surgiendo, yo fui uno de los fundadores de aquí, había monte aquí, había parcelas de algodón, ahí por donde yo vivo, que son unas tres calles del puente para acá (señalando hacia avenida independencia) (...) Yo llegué aquí a la colonia en 1969, por ahí donde vivo había unas tres casas nada más, todos los terrenos eran de 250 metros de 12 x 20, los que se ven más grandes es porque tenían compraron más (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024).

La memoria colectiva de los entrevistados relata la transformación urbana de la colonia, donde el territorio pasó de ser un paisaje rural de parcelas y terrenos baldíos en los años sesenta a un entorno progresivamente urbanizado. Los testimonios de Yesica y Manuel narran el proceso de urbanización inicial, desde la entrada de servicios básicos, la pavimentación de las calles principales como la calle Río Culiacán, la consolidación habitacional y la delimitación de lotes. Estas memorias reflejan no solo el crecimiento físico del espacio, sino también la construcción social de la colonia a través de sus primeros pobladores.

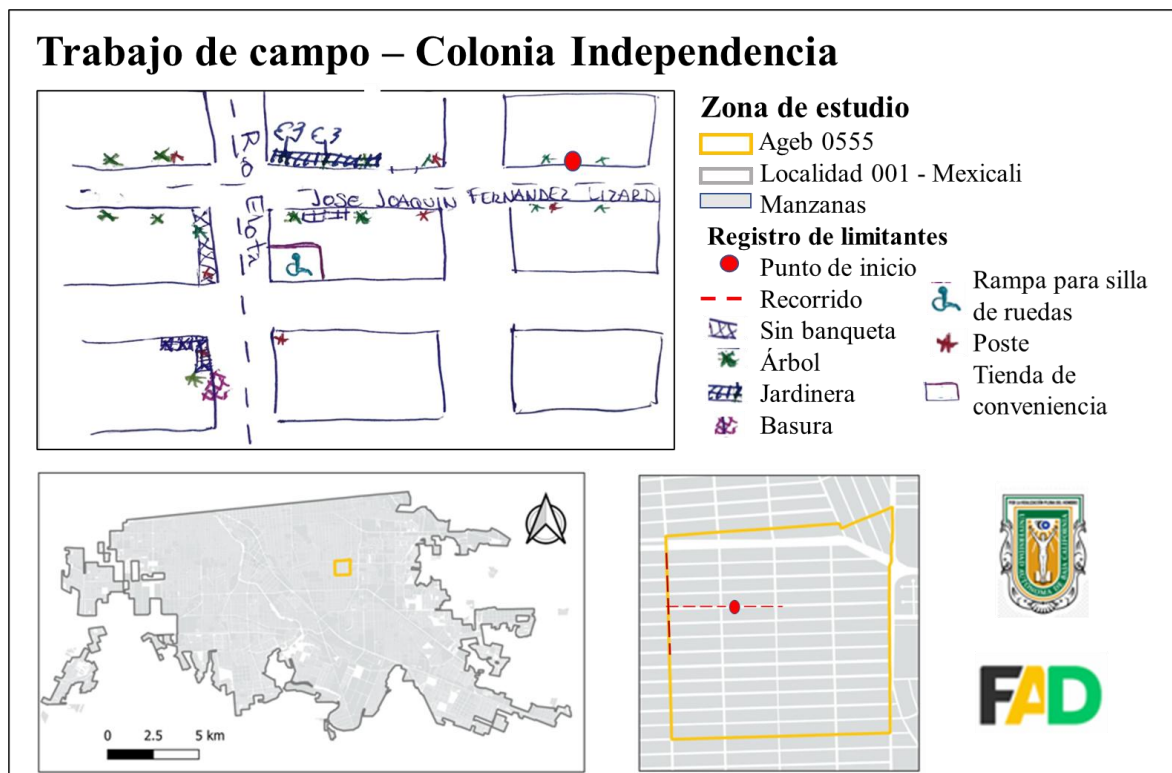
La ruta: cómo se construyó el recorrido

El diagnóstico se desarrolló a partir de trabajo de campo basado en la observación directa, el espacio público evaluado fueron las calles de la colonia que están dentro del Ageb 0555. Para ello, se diseñó una estrategia que combinó el recorrido peatonal, la toma de notas en diario de campo y registro fotográfico como principales herramientas de recolección de datos. Durante el trayecto, se registraron observaciones detalladas en un diario de campo, donde se

anotaron las condiciones de las banquetas, rampas para sillas de ruedas, pasos peatonales, semáforos peatonales auditivos y visuales; y paradas de camión.

Se realizaron varios recorridos por las calles de la colonia, el primero tuvo lugar en el mes de octubre de 2024 entre las 17:00 y 18:40 horas, iniciando de este a oeste por la calle José Joaquín Fernández Lizardi y continuando de norte a sur sobre la avenida Río Elota como se observa (ver figura 21).

Figura 21 Ubicación de la colonia Independencia, Ageb 0555



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo y con información de INEGI, 2020e

La figura anterior presenta los mapas de localización espacial de la colonia Independencia en Mexicali, Baja California. En la parte inferior izquierda se muestra la ubicación general de la colonia en el contexto urbano de la ciudad, mientras el acercamiento al Ageb 0555 (inferior derecha) delimita la zona de estudio y traza la ruta recorrida durante el trabajo de campo, donde se documentaron barreras a la movilidad peatonal.

El mapa principal (superior) corresponde al croquis levantado a mano en diario de campo del área de intervención, en el cual se representa la trayectoria seguida y se utiliza simbología específica para identificar los obstáculos registrados, tales como árboles, postes, jardineras, bolsas con basura, tramos sin banquetas y la localización de la única rampa de acceso para usuarios de silla de ruedas en un estacionamiento de una tienda de conveniencia. Asimismo, se indica el punto de inicio y la ruta completa del recorrido sistemático.

Durante este primer acercamiento se registró poco movimiento, los peatones transitaban abajo las banquetas, sobre las vialidades. Los peatones observados eran niños, jóvenes y adultos entre los 30 y 40 años, no se registró el tránsito de adultos mayores, ni de personas con discapacidad. En los recorridos siguientes se visitó la colonia en horarios matutinos entre las 9 am a las 12 pm, en las Calle de Río Acaponeta, Avenida Nicolás Romero y Calzada Independencia, se registró un cambio en las dinámicas de la colonia respecto al tránsito peatonal, en su mayoría eran adultos mayores con y sin discapacidad, se les podía ver en los patios de sus viviendas o en las esquinas de las manzanas tomando el sol, o en tránsito peatonal por sus calles con bolsas de compras o mandados. Se identifica como una de las colonias con mayor tránsito peatonal de adultos mayores y personas con discapacidad.

En relación con las condiciones del entorno urbano existente en la Colonia Independencia, a continuación, se presenta la descripción y evidencia fotográfica de las banquetas, rampas para sillas de ruedas, pasos peatonales, paradas de camión, semáforos peatonales y áreas verdes; elementos considerados como entorno urbano según INEGI (2020e).

Banquetas

Las banquetas entendidas como espacios destinados a proteger a las y los peatones de los riesgos del tránsito vehicular, constituyen un elemento fundamental del espacio público, diseñado para proteger y facilitar el tránsito seguro de las y los peatones. No obstante, su funcionalidad puede verse comprometida por el deterioro físico y la obstrucción de su superficie. Durante el recorrido peatonal sobre las calles José Joaquín Fernández Lizardi, Río Elota y visitas posteriores, se identificaron diversos tramos con banquetas cuarteadas, dañadas o interrumpidas, como evidencia a continuación (ver figuras 22 y 23):

Figura 22 Banqueta en la colonia Independencia con obstáculos

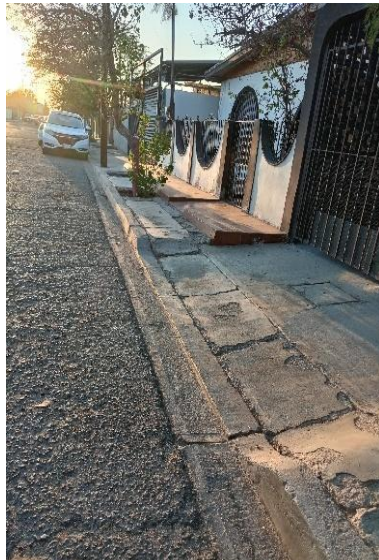
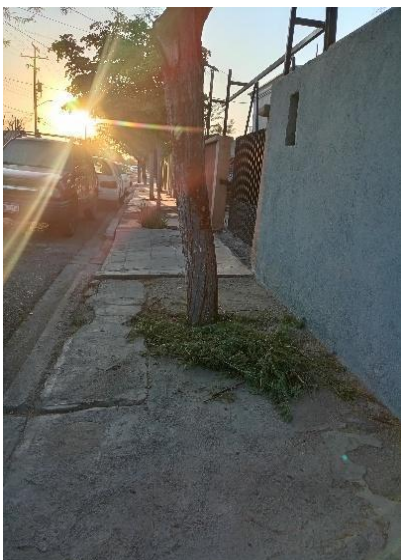


Durante el recorrido peatonal sobre las calles José Joaquín Fernández Lizardi y la Río Elota, se documentaron banquetas cuarteadas, dañadas e interrumpidas. En múltiples tramos, las estructuras (de concreto, rejas metálicas, mesas de venta, escalones y postes) invadían gran parte de la superficie, limitando el libre tránsito de los peatones.

Nota: fotografía tomada en campo, 04 de octubre, 2024

La figura anterior muestra una banqueta angosta con obstáculos de concreto que invaden más del 50% de la banqueta, no se logró deducir la función de las mismas, más adelante se aprecia un poste de madera que sostiene cables eléctricos de la Comisión Federal de Electricidad [CFE]. Ambos son estructuras que obstaculizan el libre tránsito peatonal y para personas con discapacidad visual puede ser de gran riesgo.

Figura 23 Banqueta en la colonia independencia con árboles y escalones



Obstáculos fijos:

Árboles plantados en el eje central de la banqueta, postes de luz y jardineras que ocupaban más del 50 % del ancho disponible, obligando a bajar al arroyo vehicular como se observó durante los recorridos de trabajo de campo.

Nota: Fotografías tomadas en campo, 04 de octubre de 2024

En la imagen se puede observar una banqueta en la colonia Independencia que tiene obstáculos fijos como escalones y árboles, y entre ambos invaden completamente segmentos de la banqueta, se observa desnivel o inclinación sobre la banqueta para el ingreso de vehículos a los patios de las viviendas, inclinaciones que ponen en riesgo se camina con bastón o si se moviliza en silla de ruedas.

Adaptaciones residenciales

Entradas vehiculares con declives marcados modificaron el nivel de la banqueta, tablas que protegen los árboles o fracturas en el pavimento han generado cambios de nivel que pueden ser imperceptibles para la trayectoria de los peatones, especialmente para peatones con movilidad reducida. Segmentos de banqueta con recubrimientos que podrían ser resbalosos, con riesgo de caídas para las personas mayores o con discapacidad se suman a los elementos que limitan la movilidad peatonal (ver figura 24).

Figura 24 Banqueta en la colonia independencia con adecuaciones y daños sobre la banqueta



Nota: Fotografías tomadas en campo, 25 de febrero de 2025

La imagen anterior muestra parte de banqueta con recubrimiento que podría ser resbaladizo al estar mojado y más adelante muestra un hueco de gran tamaño sin recubrimiento de banqueta que quedó abierto, sin reparación, desde una fuga de agua de hace dos años (Comunicación personal), en su interior hay una figura plástica dañada y basura.

Rampas para usuarios de sillas de ruedas

En todo el recorrido que se hizo en la colonia Independencia, no se identificó ninguna rampa para usuarios de sillas de ruedas homologada a la NOM-030-SSA3-2013 a lo largo de las vías recorridas. El itinerario de la banqueta se interrumpe en algunos casos, por rampas de los accesos de automóviles, rampas que no cumplen con la pendiente para itinerarios peatonales, y que además cortan la continuidad del recorrido en banqueta

Aunque en los recorridos se identificaron dos rampas para usuarios de sillas de ruedas, una fue dentro del estacionamiento de una tienda de conveniencia, que muestra una aparente inclinación adecuada y aparentemente en óptimas condiciones, sin embargo, queda a consideración su funcionalidad debido a que está ubicada estratégicamente para llegar a la entrada principal de la tienda; la rampa desemboca frente a la pared y el bote de basura podría obstaculizar el libre desplazamiento para un usuarios de silla de ruedas al reducir el espacio disponible de banqueta, entre las anotaciones se observó que solo hay una rampa dentro del estacionamiento y no hay más rampas para usuarios de sillas de ruedas sobre la banqueta (ver figura 25).

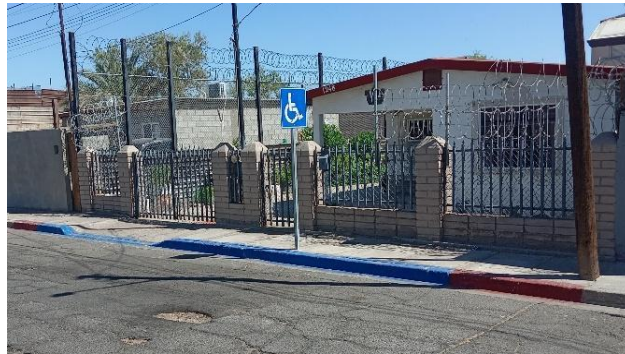
Figura 25 Tienda de conveniencia con rampa para usuarios de silla de ruedas



Nota: foto tomada en campo, 04 de octubre de 2024

Segunda rampa para usuarios de silla de ruedas detectada en los recorridos en condiciones óptimas, con pintura y señalización en perfecto estado, solo que está ubicada a mitad de la calle frente a una casa con señalización de discapacidad (ver figura 26).

Figura 26 Reservado de estacionamiento por vivienda particular para personas con discapacidad



Nota: foto tomada en campo, 07 de marzo de 2025

En uno de los últimos recorridos en la colonia Independencia se identificó señalamientos viales sobre uso exclusivo para personas con discapacidad. Se puede deducir que su construcción, diseño e implementación fue planteada para facilitar el ingreso a la vivienda, y también para reservar el estacionamiento en calle, ya que la pintura azul abarcaba de lado a lado la guarnición de la fachada de la vivienda y la rampa para usuarios de sillas de ruedas, da directamente a la entrada principal de la vivienda y no para un beneficio colectivo.

Pasos peatonales

Figura 27 Ausencia de paso peatonal en la colonia independencia



En ninguno de los cruces se observó pintura reciente o líneas viejas o borrosas, señalización sobre el piso o dispositivos reflectantes. La ausencia de pasos peatonales marcados obligaba a las personas a calcular el cruce entre el flujo vehicular, sin zona segura, ni semáforo peatonal.

Nota: foto tomada en campo, 20 de octubre de 2025.

Paradas de Camión

No se encontró alguna parada de camión dentro del Ageb 0555 de la colonia Independencia, aunque sí se identificó que, sobre la Calzada Independencia, pasan al menos dos rutas de transporte público, la ruta “Orizaba” y el “Camión Violeta”. Durante el recorrido se consultó entre habitantes y peatones sobre la parada, reportaron que los camiones subían pasajeros en el semáforo de la calle Río Presidio y en la curva que está entre las Calle Río Acaponeta y la Calzada Macristy de Hermosillo, aunque no se encontró ningún tipo de señalización que lo confirmara.

Semáforos peatonales auditivos y visuales

No se ubicó ningún semáforo peatonal con señales visuales ni auditivas en el área estudiada. En el cruce con la Calzada Independencia, a pesar del aumento en el tráfico vehicular, los cruces de peatones se realizan al ritmo de los semáforos vehiculares, sin dispositivo alguno para personas con discapacidad visual o auditiva.

Área verde

Dentro del entorno urbano observado en la colonia Independencia, se visitó un camellón que se ha adecuado como parque o área verde, en aparente buen estado, con bancas completas y en buen estado, sus caminos están bien definidos y amplios. Sin embargo, se detectó que su acceso es complicado, está elevado en pendiente con recubrimientos de grava y tierra, abarca de manera lineal y continua dos manzanas de Ageb 0555 habiendo sólo unas escaleras incompletas y en mal estado, en la cima tiene caminos planos pero el acceso es complicado, más para las personas con alguna discapacidad y para los adultos mayores (ver figura 28).

Figura 28 Camellón en la colonia Independencia, designado como área verde



Nota: fotos tomadas en campo, 07 de marzo de 2025

Las imágenes muestran el complicado acceso con pendientes que limita el acceder a esa área verde, la única escalera detectada, está en mal estado, escalones incompletos y algunos faltantes.

Los espacios públicos peatonales observados en la colonia Independencia presentaron banquetas angostas u obstruidas, sin rampas para personas con discapacidad, sin pasos peatonales, sin infraestructura para transporte público, sin semáforos peatonales con sistema visual o auditivos, se encontró un área verde en buen estado, pero con accesibilidad complicada para todas las personas con poco alumbrado público. Estas condiciones resultan especialmente adversas para adultos mayores y personas con discapacidad, al no ofrecer un entorno que garantice su movilidad peatonal segura e independiente.

Diagnóstico del entrono en la Colonia Prohogar

Los recorridos y visitas que se realizaron en la Colonia Prohogar, tienen como objetivo el diagnosticar el espacio público de la Parroquia de Nuestra señora del Rosario, a partir de los sentidos y prácticas que se desarrollen en su entorno urbano, se busca observar, no solo las condiciones físicas de accesibilidad, sino también el cómo interactúan, transitan y experimentan el entorno urbano desde la cotidianidad.

La colonia Prohogar está al noroeste de la Ciudad de Mexicali, Baja California, su ubicación es cercana hacia la zona fronteriza con Estados Unidos y a las vialidades de Calzada Independencia, Calzada Cuauhtémoc, Calzada de las Américas, Calzada Gómez Morin que son importantes vialidades que la conecta con el resto de la ciudad. Para este proyecto, la Colonia Prohogar se georreferencio a partir del Área Geoestadística Básica 0269 (INEGI, 2020), integrado por 57 manzanas y 1236 viviendas, con una población total de 3454 habitantes de los cuales 810 son personas de 60 años y más, y 272 habitantes son personas con discapacidad, la suma de ambos grupos, representan el 31.32% del total de residentes que habitan dentro del Ageb en estudio.

En la Colonia Prohogar, además del recorrido a pie, también se hicieron cuatro entrevistas a profundidad a personas residentes, cuyas características se pueden revisar en la siguiente tabla:

Tabla 11 Reporte de entrevistados en Colonia Prohogar

No. Entrevista	Nombre ⁴	Sexo	Edad	Tiempo viviendo en la colonia
1	Ignacio	Hombre	79 años	50 años
2	César	Hombre	78 años	42 años
3	Elena	Mujer	76 años	15 años
4	Kenia	Mujer	65 años	63 años
5	Martha	Mujer	71 años	20 años

En el contexto de los procesos de urbanización popular en colonias de Mexicali, los testimonios de habitantes ofrecen una valiosa perspectiva sobre la manera en que las comunidades se han organizado para gestionar servicios básicos como el drenaje. A

⁴ Los nombres que aparecen en esta investigación son nombres ficticios, lo anterior para respetar el anonimato de las personas que decidieron participar. Asimismo, a cada persona que decidió participar se le explicó el consentimiento informado obteniendo su aprobación para la entrevista.

continuación, se presenta un fragmento de entrevista realizada a un residente de la Colonia Prohogar, quien narra su experiencia al llegar a esta zona y cómo, mediante la organización vecinal y el diálogo con el gobierno, lograron introducir un servicio público fundamental.

Cuando yo llegué no había drenaje, pero mi pareja me dijo que había un proyecto para poner el drenaje, duraron como dos años o tres, fue un proyecto del gobierno porque se juntaron los vecinos y entonces anduvieron preguntando aquí y allá, y en ese entonces la líder, vamos a decir, fueron 20 personas, 15 querían drenaje y 5 no, entonces era mayoría para meter en Palacio de Gobierno un escrito, que había quince personas y cinco, que entonces era la mayoría. Porque para meter el drenaje se hace un contrato con las personas cuánto se va a pagar, ya vino el gobierno y me preguntó ¿usted está dispuesto a pagar el drenaje? Y yo dije que sí. No recuerdo cuánto pagué, pero en aquel entonces pagué 7 pesos por el lote en abonos y por el drenaje fue algo similar, que se iba pagando poco a poco pero ya hubo drenaje, cuando yo llegué había excusado de hoyo en el dren 134, lo cerraron. Esa fue otra muy buena, porque había un dren que corría agua desde aquel rumbo, yo creo que, de las parcelas, pero grande el canal, entonces la gente hacia el excusado de hoyo ahí en la orilla porque iba corriendo agua y lo cerraron y emparejaron. Me tocó ver cuando todo eso era sembradío hacia la Rio Presidio (Comunicación personal, César, 02 de marzo de 2025).

Este relato ilustra no solo las carencias iniciales en infraestructura urbana, sino también la capacidad de agencia colectiva de los habitantes, quienes, pese a las condiciones adversas, impulsaron mejoras fundamentales en su entorno. La experiencia compartida permite comprender cómo la gestión comunitaria y el compromiso vecinal han sido elementos clave en la transformación de esta colonia.

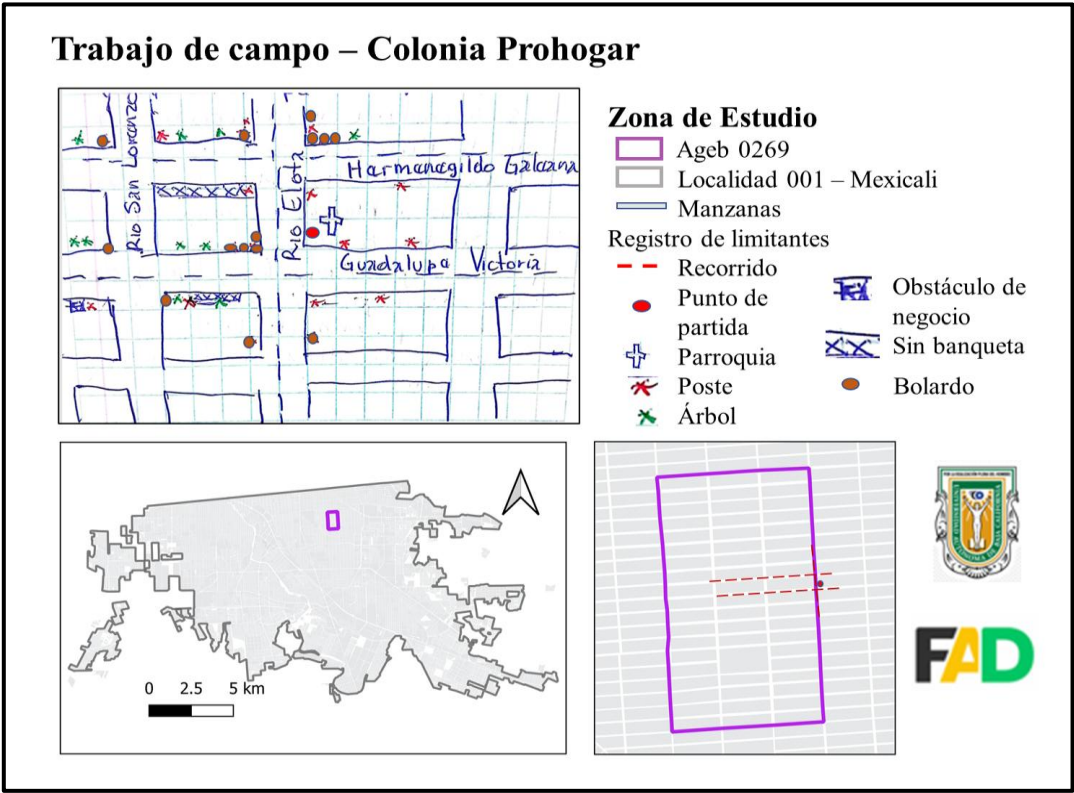
La ruta: cómo se construyó el recorrido

Este diagnóstico de la Colonia Prohogar se desarrolló a partir del trabajo de campo basado en la observación directa. El espacio público fue la parroquia de Nuestra Señora del Rosario, ubicada en el AGEB 0269 y que atiende principalmente a habitantes de la colonia Prohogar. Durante los trayectos, se documentaron detalladamente las condiciones de las banquetas, la

existencia de rampas para sillas de ruedas, pasos peatonales, semáforos (tanto visuales como auditivos) y paradas de transporte público.

Se realizaron varias visitas a este espacio público, siendo la primera el 07 de octubre del 2024 en un horario matutino de 10:30 al medio día y la última el 02 de marzo del 2025 entre las 7 am y las 11 am, siendo el punto de partida el espacio público de la parroquia, recorriendo las calles de Río Elota, Hermenegildo Galeana, Guadalupe Victoria y Río San Lorenzo como se observa a continuación (ver figura 29).

Figura 29 Ubicación de la colonia Prohogar, y acercamiento al Ageb 0269



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo y con información de INEGI, 2020e.

El primer recorrido se realizó el 7 de octubre, entre las 10:00 y las 12:20 horas. Los recorridos posteriores se llevaron a cabo principalmente en días domingo, y dos de ellos durante el horario vespertino. En esa primera visita se observó un tránsito peatonal escaso; sin embargo, quienes circulaban lo hacían sobre la banqueta. No se registró entonces la presencia de personas adultas mayores ni con discapacidad. Fue en visitas posteriores cuando se

identificaron dos espacios públicos relevantes: un mercado sobre ruedas que atraviesa el AGEB y la Parroquia de Nuestra Señora del Rosario. En ambos espacios se observó la presencia de personas adultas mayores y con discapacidad, siendo la parroquia el sitio con mayor afluencia.

El recorrido incluyó las calles Río Elota, Guadalupe Victoria, Hermenegildo Galeana y cruzó por la calle Río San Lorenzo. A continuación, se presentan las condiciones del entorno urbano en la colonia Prohogar, a partir de una descripción detallada y evidencia fotográfica sobre banquetas, rampas para usuarios de sillas de ruedas, pasos peatonales, semáforos auditivos y visuales, paradas de camión, así como cualquier otro elemento que pudiera limitar la movilidad peatonal, con especial atención en aquellos que representan un riesgo para personas adultas mayores y con discapacidad.

Banquetas

Como se estableció en el diagnóstico anterior, las banquetas son elementos clave del espacio público, que resguarda la seguridad de las personas y su utilidad puede verse afectada cuando las banquetas se encuentran obstruidas o en mal estado. A lo largo del recorrido peatonal realizado y en visitas subsecuentes, se detectaron varias posibles limitantes que se evidencian a continuación (ver figura 30).

Figura 30 Ausencia y obstrucción de espacio de banqueta en Colonia Prohogar



Durante el recorrido peatonal y las visitas subsecuentes se observó que las banquetas presentan un deterioro considerable en su condición general. Se identificaron tramos con superficies sin recubrimiento, lo que genera desniveles, presencia de hoyos y tierra suelta que comprometen la estabilidad al caminar. En varias zonas, las banquetas son angostas, irregulares y, en muchos casos, interrumpidas, lo cual impide una circulación continua y segura.

Nota: fotografía tomada en campo, 07 de octubre, 2024

La imagen anterior evidencia la ausencia de banqueta sobre la calle de Guadalupe Victoria, sumando la estrechez del espacio, aún mayor por un árbol sobre la banqueta y la obstrucción total del espacio por ramas, impide la movilidad peatonal en su totalidad lo que es un riesgo en el tránsito del peatón, ya que lo obliga a desplazarse por la vialidad por donde transitan los vehículos, poniendo en un riesgo mayor a las personas de la tercera edad y a las personas con discapacidad (ver figura 31).

Figura 31 Obstáculos que limitan la movilidad peatonal en la Colonia Prohogar



Obstáculos sobre las banquetas

A lo largo de las calles recorridas se identificaron diversos obstáculos fijos que invaden el espacio destinado a la movilidad peatonal. Entre los más frecuentes se encuentran postes de luz, señales de tránsito, cables tensores, teléfonos públicos, árboles de gran tamaño, enramadas, vigas, escalones, portones y carretones, que dificultan o imposibilitan el paso fluido.

Nota: fotografía tomada en campo, 07 de octubre, 2024

La imagen muestra diversos obstáculos encontrados sobre la banqueta, desde postes, escalones, piedras amontonadas, lo que parece ser escombros, basura, tabloncillos de madera y más adelante una rampa para acceso de automóvil; en suma, son limitantes para la movilidad peatonal, que no solo obstruyen el libre acceso, sino que podrían obligar al peatón a caminar por la vialidad de tránsito vehicular (ver figura 32).

Figura 32 Barreras y adecuaciones de riesgo para movilidad peatonal en la Colonia Prohogar



Nota: fotografía tomada en campo, 09 de octubre, 2024

Se detectó un patrón recurrente de apropiación del espacio público por parte de propietarios de viviendas particulares y de comercios que han realizado diversas adecuaciones sobre las banquetas. Entre estas modificaciones se incluyen rejas de herrería, rampas vehiculares de gran inclinación, y estructuras permanentes que invaden el espacio peatonal con el fin de proteger o facilitar el acceso a propiedades privadas. Estas intervenciones, si bien responden a necesidades de seguridad o funcionalidad para los residentes y comerciantes, afectan negativamente la movilidad de quienes transitan a pie, al reducir el ancho útil de las banquetas e imponer obstáculos que obligan al peatón a desviarse hacia la vialidad, incrementando los riesgos de accidentes y limitando la accesibilidad universal.

La imagen muestra uno de los negocios que adecuan sus banquetas para proteger su propiedad con estructuras de herrería que sobresale de la propiedad y bolardos sobre la esquina continuando con la extensión de bardas en la propiedad contigua lo que reduce aún más la longitud de la banqueta, son adecuaciones que realiza la población según sus necesidades particulares, pero limitan la movilidad peatonal y pone en riesgo al peatón de manera general, vulnerando aún más el derecho humano de movilidad peatonal para los adultos mayores y a las personas con discapacidad.

Como resultado de las visitas de observación realizadas en distintos momentos y recorridos dentro de la colonia Prohogar, se identificó la ausencia total de varios atributos

fundamentales para una movilidad peatonal accesible e inclusiva. En ninguna de las calles observadas se detectaron rampas para sillas de ruedas ni pasos peatonales señalizados, lo que imposibilita el desplazamiento seguro para personas con movilidad reducida o discapacidad. Asimismo, no se encontraron paradas de camión, lo que dificulta el uso y acceso al transporte público. Finalmente, tampoco se localizaron semáforos peatonales ni auditivos que permitan el cruce seguro, especialmente para personas con discapacidad visual. Esta carencia sistemática evidencia un entorno urbano que no contempla principios de accesibilidad universal ni garantiza condiciones mínimas de seguridad para todas las personas usuarias del espacio público.

Espacio público – Parroquia Nuestra Señora del Rosario

Durante el trabajo de campo realizado en la colonia Prohogar, se recabaron testimonios que reflejan las experiencias cotidianas de las personas con discapacidad en su interacción con el entorno urbano. Estas voces permiten identificar barreras estructurales que dificultan su movilidad, acceso y participación en espacios públicos. Uno de los espacios públicos observados fue la Parroquia Nuestra Señora del Rosario, a continuación, se presenta una cita que evidencia la falta de infraestructura adecuada y la exclusión implícita que enfrentan en su vida diaria.

(...) Aquí por ejemplo en la iglesia, ya nos dijeron que nos podemos meter, pero afuera no hay ningún estacionamiento azul para discapacitados. Y las calles, banquetas y todo está muy mal, para nosotros los discapacitados no hay casi espacios para poder circular (Comunicación personal, César, 23 de abril de 2025).

Este testimonio revela la ausencia de condiciones mínimas de accesibilidad en espacios clave de la colonia, como lo son las áreas religiosas y las vialidades públicas. La falta de señalización específica, de infraestructura adaptada como estacionamientos designados o banquetas accesibles, y el deterioro general del entorno, reafirman la necesidad urgente de intervenir el espacio urbano con una perspectiva incluyente que garantice el derecho a la ciudad para todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad.

Como respuesta a la problemática, el siguiente testimonio, proporcionado por la Sra. Martha, usuaria de este espacio público religioso, ilustra cómo la accesibilidad puede depender más de la voluntad individual que de una infraestructura planificada, ante una necesidad inmediata. La Sra. Martha describe las adaptaciones que el sacerdote responsable de la Parroquia San Agustín Obispo ha promovido durante los últimos años con la asignación de lugares especiales dentro del terreno, autorización para el ingreso de vehículos para personas con movilidad reducida como los adultos mayores de 60 años y las personas con discapacidad al atrio de la iglesia, mejoras puntuales que la comunidad valora como “formidables”. Estas acciones, aunque limitadas al interior del recinto, evidencian una sensibilidad que suple, en la medida de lo posible, la falta de condiciones accesibles en el entorno inmediato.

Si hay espacios, si mira aquí (dentro de la iglesia) incluso hay espacios asignados a las personas que tienen necesidad, el sacerdote actual dio esos permisos, él tiene esa conciencia de que es una necesidad, él ha hecho muchas mejoras, llego desde hace 15 años y tiene esa conciencia muy desarrollada y la comunidad lo ha recibido muy bien, porque afuera no se respetan los lugares, mira antes así estaba bien cimentada pero no permitían que entráramos porque es el atrio para entrar pero el dio la oportunidad para las personas que tenían esa necesidad de entrar y lo vimos formidable (Comunicación personal, Martha, 27 de abril de 2025).

No obstante, la experiencia también revela el contraste entre la accesibilidad improvisada dentro de la Parroquia y la carencia de ajustes razonables en el espacio público colindante. Mientras al interior ofrece soluciones inclusivas, al exterior se enfrenta a la carencia de señalización, a rampas para usuarios para sillas de ruedas y a estacionamientos reservados, obligando a las personas con discapacidad o a personas de más de 60 años a lidiar con barreras físicas antes de llegar al espacio público religioso. Discrepancia que subraya la urgencia de que intervenciones individuales se acompañen de políticas urbanas integrales que garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad tanto al interior de los espacios públicos religiosos como en las calles de la colonia, asegurando así la movilidad peatonal digna y segura para todas las personas.

Diagnóstico del entorno urbano en la Colonia El Cóndor

Los recorridos realizados en esta colonia tuvieron como objetivo diagnosticar el espacio público del “Campo Deportivo Mini Cóndor” y las calles aledañas, a partir de los sentidos y las prácticas que se desarrollan en su entorno urbano. Se buscó observar no solo las condiciones físicas de accesibilidad, sino también la manera en que las personas transitan, interactúan y experimentan el espacio cotidiano.

La colonia El Cóndor se ubica al sureste de la ciudad de Mexicali, Baja California, delimitada por la avenida San Pedro Mezquital y la carretera Mexicali–San Luis Río Colorado. Su territorio se caracteriza por la presencia predominante de parques industriales que ocupan más del 50 % del área limítrofe, entre los que destacan el Parque Industrial Nelson No. 1, PIMSA II y la Planta Sabritas I. Esta colonia representa una combinación entre zona residencial y actividad industrial.

Para efectos de análisis, la colonia El Cóndor fue georreferenciada con base en el Área Geoestadística Básica 2532 (INEGI, 2020e), conformada por 49 manzanas, con un total de 2,055 viviendas y una población de 5,570 habitantes. De ellos, 804 son personas mayores de 60 años y 250 presentan alguna discapacidad, lo que da un total de 1,054 personas que representan el 18.9 % del total de la población en el AGEB referenciado.

Durante los recorridos peatonales realizados en la colonia, se logró entrevistar a dos personas adultas mayores residentes del área, una de ellas con discapacidad motriz por lo que se desplazaba en silla de ruedas. Las características de ambas personas se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 12 Reporte de entrevistados en la colonia El Cóndor

No. Entrevista	Nombre ⁵	Sexo	Edad	Tiempo viviendo en la colonia
1	Vicky	Mujer	71 años	33 años
2	Esther	Mujer	76 años	40 años

⁵ Los nombres que aparecen en esta investigación son nombres ficticios, lo anterior para respetar el anonimato de las personas que decidieron participar. Asimismo, a cada persona se le explicó el consentimiento informado obteniendo su aprobación para participar.

La memoria de los primeros habitantes de la colonia El Cóndor en Mexicali, ofrece una valiosa perspectiva sobre el proceso de conformación urbana en la periferia de la ciudad. A través de sus relatos, es posible reconstruir no sólo las condiciones materiales del entorno en sus inicios, sino también las experiencias de vida ligadas a la ocupación del territorio. Una de las entrevistadas, quien llegó a esta colonia hace aproximadamente 40 años, comparte cómo era el paisaje en ese entonces y los retos que enfrentaron para habitar un espacio aún sin servicios y con escasa infraestructura.

Pues mire cuando llegamos éramos solo 5 personas, era yo y como el tercer lote otro y luego al tercer lote otro, en la esquina otro y así, cuando nos cambiamos aquí no teníamos luz, aquí en frente en el parque era puro chamizos, no había nada, era tierra, había un dren aquí, que pasaba un canal y por ende siempre había animales (Comunicación personal, Esther, 24 de enero de 2025).

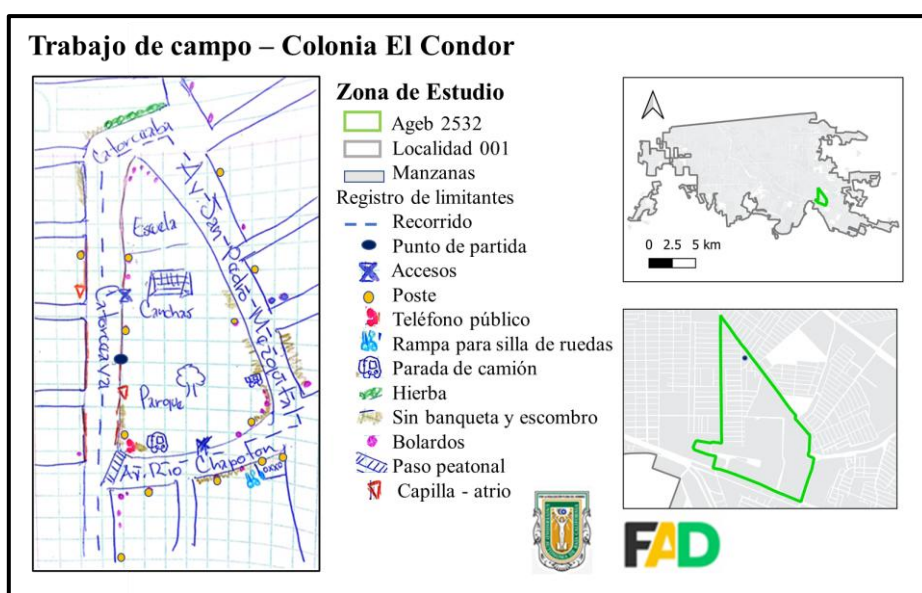
Este testimonio evidencia el proceso de transformación del entorno, desde un paisaje semiárido y precario, marcado por la ausencia de servicios básicos, hasta su actual consolidación como colonia urbana. Las referencias al terreno sin urbanizar, la falta de electricidad y la presencia de animales en el canal cercano, reflejan condiciones de vulnerabilidad inicial, así como la capacidad de adaptación y apropiación del espacio de sus primeros residentes.

La ruta: cómo se construyó el recorrido

El diagnóstico en esta colonia se llevó a cabo mediante trabajo de campo basado en la observación directa. El espacio público analizado fue el “Campo Deportivo Mini Cóndor”, ubicado dentro del AGEB 2532. Este parque, delimitado por un cerco de malla, cuenta con áreas verdes, juegos infantiles y accesos independientes. La entrada principal se encuentra sobre la Avenida Río Champotón, mientras que las canchas de fútbol soccer tienen acceso por la calle Catorceava. El campo deportivo comparte manzana con el Cecaty No. 5 y la Biblioteca Pública Municipal “Prof. David”. En la parte posterior de estos inmuebles se localiza la Avenida San Pedro Mezquital, que corre de manera paralela.

Se realizaron tres visitas al espacio público en estudio. La primera tuvo lugar el 20 de octubre de 2024, en un horario vespertino de 15:00 a 18:37 horas, durante la cual se recorrieron las tres vialidades que rodean el Mini Campo y el parque. La segunda visita se llevó a cabo el 24 de enero de 2025, en horario matutino de 10:30 a 13:50 horas, concentrando el recorrido en la calle Catorceava, la cual es utilizada ese día por el mercado ambulante conocido como “sobre ruedas”. La tercera visita se realizó el 27 de enero, en un horario de 14:00 a 15:00 horas (ver figura 33).

Figura 33 Ubicación de la colonia El Cónдор, y acercamiento al Ageb 2532



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo y con información de INEGI, 2020e.

Aunque el espacio público observado fue el Campo Deportivo Mini Cónдор y su parque, durante las visitas realizadas no fue posible acceder al parque. A pesar de que se implementaron recorridos en distintos días y horarios, el acceso permaneció cerrado. El testimonio de Esther, habitante de la colonia El Cónдор desde hace varios años, pone en evidencia las tensiones que existen entre el uso comunitario del espacio público y su gestión. Su relato ofrece una perspectiva cercana sobre el acceso limitado al parque de la colonia, construido hace aproximadamente ocho años, cuya función debería ser el brindar un espacio seguro y accesible para el esparcimiento, especialmente de niñas y niños.

El parque tiene como 8 años que lo hicieron, así como para fútbol sintético, el parquecito este pues ya tenía los juegos, [se] supone que es de los vecinos porque nosotros pagamos un 1 por ciento. Y mire siempre está cerrado, ese es el problema que a veces comentamos con la encargada, ella lo abre cuando hay juegos porque cobra para entrar, pero le digo, el parque aquí, a veces los niños que no tienen clases o sábados y domingos, debe estar abierto en el día para que los niños no anden en la calle; pues hasta en la tarde lo abren, si es que hay juego para los [juegos de fútbol] (Comunicación personal, Esther, 24 de enero de 2025).

Este testimonio revela cómo, a pesar de la participación económica de los vecinos en el desarrollo del parque, el acceso permanece condicionado por intereses particulares, restringiendo su uso libre y cotidiano. La percepción de que el parque “siempre está cerrado” y solo se abre para actividades con costo, refuerza una problemática común en muchos espacios públicos: la privatización de lo colectivo, afectando especialmente a la infancia, que se ve obligada a jugar en la calle ante la falta de opciones abiertas y seguras (ver figura 34).

Figura 34 Parque infantil y comunal de la colonia El Cóndor (sin acceso al público)



Nota: fotografías tomadas en campo, 20 de octubre, 2024

Cabe señalar que se intentó entrevistar a la responsable de este espacio público, quien inicialmente mostró disposición; sin embargo, no atendió en los horarios que ella misma propuso. Esta persona fue identificada como un agente clave dentro de la colonia, ya que funge como líder vecinal con vínculos políticos e influencia en la distribución de programas

sociales entre los habitantes. Esta condición representó un factor que dificultó la participación de otros vecinos en las entrevistas, debido a posibles reservas o tensiones asociadas a su figura.

Banquetas

Las banquetas de la colonia El Cóndor constituyen una red discontinua y heterogénea: fragmentos de concreto, tramos de terracería y perfiles irregulares coexisten en la mayoría de sus vialidades. Aunque formalmente deberían garantizar un paso seguro para todas las personas, en la práctica funcionan como espacios residuales donde el peatón debe negociar cada metro con el tránsito vehicular, los desniveles y la infraestructura improvisada (ver figura 35).

Figura 35 Banqueta fracturada en la colonia El Cóndor



Condiciones generales de las banquetas

En términos generales, las banquetas muestran un deterioro avanzado. Losas fracturadas, ausencia de guarniciones, hundimientos y superficies de tierra suelta son la norma más que la excepción. Esta condición no sólo incomoda a quienes caminan; para adultos mayores, personas con discapacidad motriz o usuarias de dispositivos de apoyo, cada desnivel supone un riesgo de caída o la imposibilidad de avanzar sin ayuda.

Nota: fotografía tomada en campo, 20 de octubre, 2024

Un ejemplo ilustrativo se observa en la imagen donde la banqueta aparece reducida a un cúmulo de escombros (ver figura 35). A la derecha, la reja perimetral de una vivienda enmarca una franja de tierra donde el concreto original se ha pulverizado y convertido en pedacería dispersa. El plano inclinado de la foto revela cómo el cúmulo de escombros invade el arroyo vehicular, obligando al peatón a caminar por el borde de la calle mientras esquiva piedras sueltas, vegetación espontánea y basura ligera.

A la precariedad de banquetas se suman obstáculos permanentes o esporádicos que obstruyen la franja peatonal: postes de madera y metálicos ubicados en medio del trazado, señalética mal alineada, árboles sin poda, montículos de escombros, altares improvisados, rampas caseras mal resueltas y acumulaciones de residuos sólidos. Estas interferencias convierten el recorrido en una secuencia de desvíos y *zigzags* que perjudican sobre todo a quienes tienen movilidad reducida o condición visual limitada (ver figuras 36).

Figura 36 Ausencia de banqueta y obstáculos en la colonia el Cóndor



Nota: fotografías tomadas en campo, 20 de octubre, 2024

Las fotografías de la figura 36 ilustran claramente este escenario: sobre un tramo arenoso, un poste de señal vertical divide la trayectoria, mientras al fondo se aprecian muebles desechados, tablas y cajas que bloquean por completo el paso. El borde de la banqueta se diluye entre basura menuda, piedras y restos de concreto, obligando al peatón a invadir el carril vehicular para continuar su marcha.

Otro aspecto relevante es la instalación de bolardos colocados por vecinos frente a las fachadas de sus viviendas, como protección. Estas podrían generar barreras físicas y sensoriales que comprometan la seguridad peatonal por su peculiar tamaño, especialmente de personas mayores, usuarios de sillas de ruedas y personas con discapacidad visual (ver figura 37).

Figura 37 Adecuaciones de viviendas que obstruyen el libre tránsito



Nota: fotografía tomada en campo, 20 de octubre, 2024

Estos elementos rígidos reducen el ancho libre de paso, interrumpen trayectorias lineales y, al carecer de señalización táctil o contraste de color que advierta al peatón, resultan prácticamente indetectables para quienes se guían con bastón. Un caso ilustrativo se aprecia en la imagen donde una vivienda protegida con reja metálica exhibe cuatro bolardos de concreto sin pintura ni bandas reflectantes, alineados sobre la guarnición a escasos cincuenta centímetros entre sí. Su altura cercana a la rodilla y la ausencia de franjas podotáctiles, sumando a lo angosto de la banqueta convierten el tramo en un laberinto que obliga a rodear cada poste y expone a golpes en las extremidades inferiores o tropiezos, diluyendo la función original de la banqueta como corredor seguro.

Las condiciones observadas en las banquetas de la colonia El Cóndor reflejan una profunda falta de planeación y mantenimiento del espacio público peatonal. La suma de deterioro estructural, obstáculos físicos y adecuaciones vecinales no reguladas configura un entorno excluyente, donde la movilidad segura y autónoma se ve constantemente vulnerada, especialmente para los grupos más vulnerables. El uso de bolardos, la presencia de escombros, la invasión del arroyo vehicular y la inexistencia de criterios de accesibilidad universal convierten el acto de caminar en una experiencia riesgosa y desigual. Estas condiciones evidencian la necesidad urgente de intervenciones integrales que no solo

rehabiliten las banquetas, sino que también garanticen un diseño urbano incluyente, orientado a proteger y dignificar la movilidad peatonal en todos sus matices.

Pasos peatonales

Figura 38 Paso peatonal identificado en la colonia El Cóndor



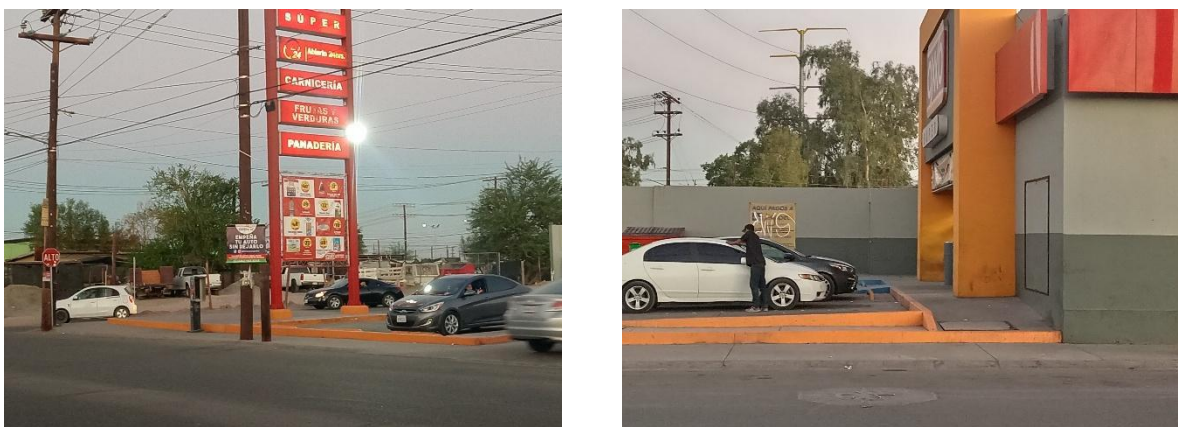
Durante el recorrido de campo, se identificó un paso peatonal que incluía dos líneas paralelas marcadas, en tono fuerte sin líneas transversales que las unan, no se observó el rastro tenue de que estuvieran tiempo atrás se encuentra sobre la Av. El río Champotón y cruce con la Calle Catorceava, fue el único identificado y casi imperceptible para la cámara.

Nota: fotografía tomada en campo, 20 de octubre, 2024

Rampa para usuarios de sillas de ruedas

Al igual que el diagnóstico de la colonia independencia, la rampa para usuarios de sillas de ruedas no se identificaron con características según la NOM-030-SSA3-2013 a lo largo de las vías recorridas. Las rampas que existían tienen la finalidad de uso para automóviles, sus pendientes o inclinaciones dan a los accesos de viviendas particulares, la única rampa para usuarios de sillas de ruedas identificada, se encontraba dentro del estacionamiento de una tienda de conveniencia, no se identificó que hubiera un recorrido con otra rampa sobre la banqueta, de forma que mantenga la movilidad peatonal inclusiva de personas con discapacidad o que facilite la trayectoria de adultos mayores (ver figura 39).

Figura 39 Rampa para usuarios de sillas de ruedas en tienda de conveniencia



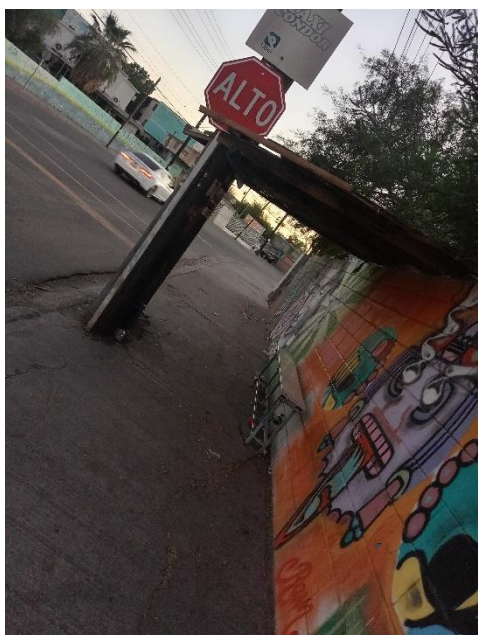
Nota: fotografía tomada en campo, 20 de octubre, 2024

Las imágenes y el recorrido realizado evidencian una preocupante ausencia de infraestructura urbana adecuada e inclusiva en la zona evaluada, específicamente en lo que respecta al cumplimiento de las normativas de accesibilidad para personas con discapacidad. La única rampa identificada, ubicada en el estacionamiento de una tienda de conveniencia, no forma parte de un sistema continuo ni accesible de movilidad peatonal, lo que refleja un diseño urbano centrado en el automóvil y no en las personas. Esta carencia limita severamente el derecho a la movilidad peatonal y la autonomía de adultos mayores y personas con discapacidad, y resalta la urgente necesidad de una intervención gubernamental que garantice espacios públicos más equitativos y accesibles.

Paradas de camión (transporte colectivo)

Las paradas de camión son elementos fundamentales para una movilidad sustentable, representan el punto de encuentro entre el usuario y la red de movilidad urbana. Su adecuada ubicación y diseño influyen en la accesibilidad, seguridad y comodidad del servicio. Cuestiones como contar con una señalización visible, protección contra inclemencias (techo o sombra), espacio suficiente para el ascenso y descenso seguro de los pasajeros y accesibilidad para las personas con discapacidad. A continuación, se observa la parada de camión detectada en la colonia El Cándor (ver figura 40).

Figura 40 Parada de camión improvisada en la colonia El Cónдор



Nota: fotografía tomada en campo, 20 de octubre, 2024

En las imágenes observadas (figura 40) se aprecia una parada de camión improvisada, ubicada sobre la Avenida Río Champotón junto a un muro con *graffiti* y un techo de lámina sostenido por postes de madera. Aunque ofrece una mínima sombra, carece de señalización oficial, iluminación, asientos adecuados y condiciones accesibles para personas con discapacidad. El espacio es estrecho, el mobiliario es rudimentario (una banca metálica sin respaldo). La segunda imagen muestra la llegada de un camión urbano al mismo punto, evidenciando que, pese a ser una parada de camión activa, las condiciones físicas del lugar no tienen las condiciones mínimas de seguridad para los usuarios. La ausencia de señalización horizontal o vertical clara y la falta de infraestructura de resguardo refuerzan la precariedad de esta parada.

Semáforos peatonales auditivos y visuales

No se encontró dentro del recorrido estos atributos en la colonia

Diagnóstico del entorno urbano en la colonia Infonavit Cucapah

Los recorridos realizados en la colonia Infonavit Cucapah tuvieron como objetivo el diagnosticar los espacios públicos, mercado “Frutería del Lago” y la “Parroquia San Agustín Obispo” en sus calles aledañas, a partir de los sentidos y prácticas que dan los usuarios en el entorno urbano. Buscando observar las condiciones físicas de accesibilidad y la manera en que las personas interactúan, transitan y experimentan el espacio en su cotidianidad.

La colonia Infonavit Cucapah, ubicada al poniente la ciudad de Mexicali, Baja California, delimitada por dos de las vialidades relevantes en la ciudad, por ser una de vías más transitadas, la Calzada Anáhuac, la Calzada Lombardo Toledano y la Calzada Castellón. Es una colonia integrada por cinco secciones y para efecto de este diagnóstico fue georreferenciado con base en el Área Geoestadística Básica 2871 (INEGI, 2020e), integrado por 49 manzanas con un total de 1005 viviendas y una población total de 2750 habitantes, de los cuales 794 son personas de 60 años y más y 247 habitantes son personas con discapacidad, representando el 37.85% del total de habitantes referenciados dentro del AGEB.

Durante los recorridos realizados en la colonia, se logró entrevistar a cinco personas adultas mayores que forman parte de un grupo comunitario de ejercicio para adultos mayores que se reúnen cada martes y jueves en el área verde de la Parroquia San Agustín Obispo como parte de las actividades de apropiación del espacio que se da por parte de este grupo social. Las características de los entrevistados se muestran a continuación (ver tabla 13):

Tabla 13 Reporte de entrevistados en la colonia Infonavit Cucapah

No. Entrevista	Nombre ⁶	Sexo	Edad	Tiempo viviendo en la colonia
1	Persona 1	Mujer	73 años	40 años
2	Persona 2	Mujer	57 años	35 años
3	Persona 3	Mujer	78 años	45 años
4	Persona 4	Mujer	70 años	28 años
5	Persona 5	Mujer	74 años	45 años

⁶ Los nombres que aparecen en esta investigación son nombres ficticios, lo anterior para respetar el anonimato de las personas que decidieron participar. Asimismo, se les explicó el consentimiento informado obteniendo su aprobación para participar.

La historia de la colonia es relevante ya que representa uno de los primeros modelos de urbanización formal de interés social promovidos por el Estado a través del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit), creado en 1972. Como señala Vizcarra (2020), este conjunto habitacional marcó el inicio de una etapa de expansión urbana orientada a brindar vivienda a sectores asalariados, consolidándose como un precedente clave en la configuración residencial de la ciudad. En este contexto, la Unidad Cucapah Infonavit simboliza no sólo una respuesta a la demanda de vivienda popular, sino también el resultado de políticas laborales y sindicales activas durante el último cuarto del siglo XX.

Los asentamientos habitacionales que continúan sobre el poniente de la ciudad corresponden a colonias de interés social; tal es el caso de la Unidad Cucapah Infonavit, uno de los primeros proyectos en la ciudad financiado por el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, organismo creado en 1972, como el propio nombre de la colonia lo indica (Vizcarra, 2020, p.60)

En la voz de una residente adulta mayor confirma este origen institucional y colectivo, recuerda que la vivienda fue entregada en 1980 como parte a un crédito gestionado por su sindicato, específicamente el de STN, durante la formación de las secciones tercera, cuarta y quinta de la unidad habitacional.

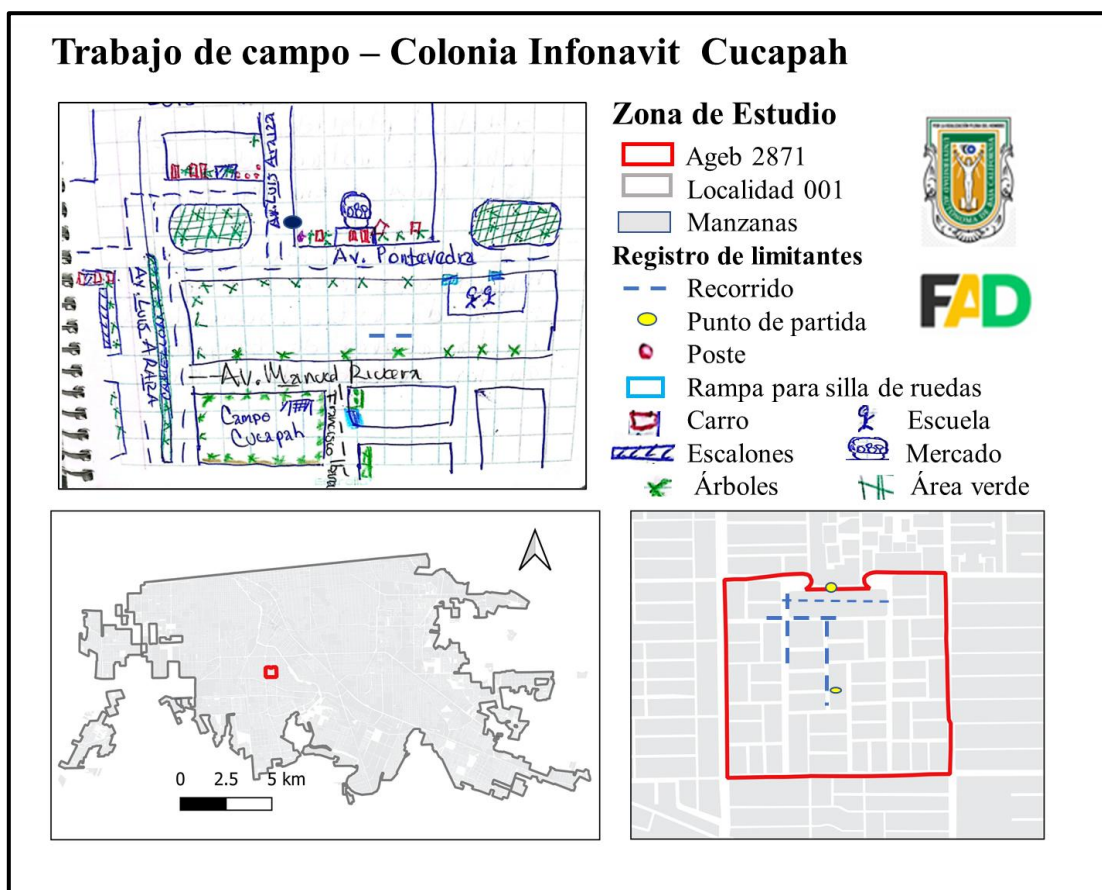
Aquí se entregó en 1980 que fue cuando se formó la tercera, cuarta y quinta sección, a mí la casa me la entregaron por parte de un sindicato y quien era en ese entonces el encargado del sindicato de la STN nos las entregó con el crédito del Infonavit, fueron hechas para los trabajadores (Comunicación personal, persona 5, 28 de enero de 2025).

Su testimonio cuenta cómo la vivienda fue concebida no sólo como un derecho, sino como un logro laboral colectivo, estrechamente ligado a la acción sindical de la época. Esta historia compartida entre vecinas y vecinos otorga identidad y arraigo a la colonia, consolidándose como un espacio emblemático dentro del desarrollo urbano formal de Mexicali, en el cual confluyen memoria social, organización laboral y derecho a la ciudad.

La ruta: cómo se construyó el recorrido

El diagnóstico en esta colonia está basado en el resultado de tres recorridos que conformaron el trabajo de campo, mediante la observación directa. Se observaron dos espacios públicos, el primero, un mercado de nombre “La Frutería del Lago” ubicada sobre la Av. Pontevedra continuando con el recorrido sobre la Av. Luis Araiza el 18 de octubre del 2024 en un horario de las 3 pm a las 5:30 pm, con un segundo recorrido el 21 de enero del 2025 entre las 9 am y las 10:30 am sobre las calles de Francisco Ibarra, Ramón Muñoz, Gerona y Narciso Arreola que es donde se encuentra la “Parroquia San Agustín Obispo” con una última visita el 28 de enero de las 4 pm a las 6 pm (ver figura 41).

Figura 41 Ubicación de la colonia Infonavit Cucapah, y acercamiento al Ageb 2871



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo y con información de INEGI, 2020e.

Respecto a las características del entorno urbano en la colonia Infonavit Cucapah, a continuación, se ofrece una descripción acompañada de evidencia fotográfica sobre diversos elementos que lo conforman: banquetas, rampas para usuarios de sillas de ruedas, pasos peatonales, paradas de camión, semáforos peatonales auditivos y visuales. Estos componentes son reconocidos como parte del entorno urbano de acuerdo con la clasificación del INEGI (2020e).

Banquetas

Una de las características más relevantes observadas es que la colonia cuenta con banquetas de gran espacio, gran parte de ellas cuentan con un andador peatonal pegado hacia las paredes de las viviendas pavimentado y tres cuartas partes restantes de la banqueta mantienen piso de tierra que en algunos casos es ocupado este espacio por árboles o jardineras y en muchos casos el espacio es ocupado por automóviles que se estacionan sobre la banqueta (ver figura 42), que en varias banquetas obstruyen andador peatonal de la banqueta.

Figura 42 Condiciones generales de las banquetas en la colonia Infonavit Cucapah



Nota: fotografía tomada en campo, 21 de enero, 2025

Las fotografías confirman la amplitud característica de las banquetas en Infonavit Cucapah y la dualidad de sus acabados. En la primera imagen se observa una esquina donde la franja pavimentada, pegada al cerco de la vivienda, aparece libre para la movilidad peatonal; sin embargo, el resto de la banqueta cubierta de tierra suelta sirve de área de estacionamiento

improvisado para automóviles, delimitada apenas por postes de madera y un árbol cuyo tronco invade parcialmente el paso. En la segunda imagen se aprecia un tramo recto con la misma configuración: un andador de concreto continuo junto a las fachadas con lo que podría ser escalones amplios, mientras la sección de la esquina continua, actúa como estacionamiento improvisado. En ambos casos, la coexistencia de superficies mixtas y la presencia de autos sobre la banqueta ilustran cómo el espacio sobrante que podría destinarse a arbolado, jardineras o mobiliario urbano termina obstruyendo el andador peatonal, comprometiendo la accesibilidad y la seguridad de quienes caminan.

Durante el recorrido en la colonia Infonavit Cucapah se identificaron diversos obstáculos estructurales que afectan la movilidad peatonal, entre los más notorios, los desniveles pronunciados y escalones elevados sobre las banquetas (ver figuras 43).

Figura 43 Obstáculos para la trayectoria peatonal en la colonia Infonavit Cucapah



Nota: fotografía tomada en campo, 21 de enero, 2025

Las imágenes muestran tramos con diferencias considerables de altura entre secciones de la acera, generadas por asentamientos, reparaciones inadecuadas o deformaciones del concreto. Estas elevaciones abruptas dificultan significativamente el tránsito para personas con discapacidad motriz, adultos mayores o quienes usan carriolas o bastones. En una de las

fotografías se aprecia cómo una persona debe alzar la pierna más allá del nivel de la rodilla para poder subir a la banqueta, lo que evidencia el esfuerzo físico requerido y el riesgo de caída. Además, se observan banquetas fracturadas con bordes irregulares y huecos provocados por raíces de árboles eliminados, lo que agrava aún más la inseguridad del paso. Este tipo de obstáculos compromete seriamente el derecho a una movilidad accesible, continua y segura para toda la población.

En la colonia Infonavit Cuapah, uno de los obstáculos que más afecta la continuidad de la trayectoria peatonal es la modificación de banquetas por parte de negocios locales para habilitarlas como áreas de estacionamiento. Estas intervenciones, que comúnmente implican la eliminación del borde de la banqueta y la nivelación con el arroyo vehicular, interrumpen el flujo peatonal y priorizan el uso del espacio público para vehículos privados (ver figura 44).

Figura 44 Estacionamiento de negocios sobre la banqueta en la Colonia Infonavit Cuapah



Nota: fotografía tomada en campo, 21 de enero, 2025

En la imagen se observa con claridad este fenómeno: una franja de banqueta ha sido transformada completamente en zona de aparcamiento para un establecimiento comercial. El acceso peatonal está interrumpido por topes vehiculares, fragmentos de guarnición

desplazados y ausencia de una rampa o paso peatonal continuo. Además, se aprecian daños visibles en la superficie del concreto, lo que agrava el riesgo de tropiezos y caídas. Cómo mencionan durante una de las entrevistas realizadas en la colonia:

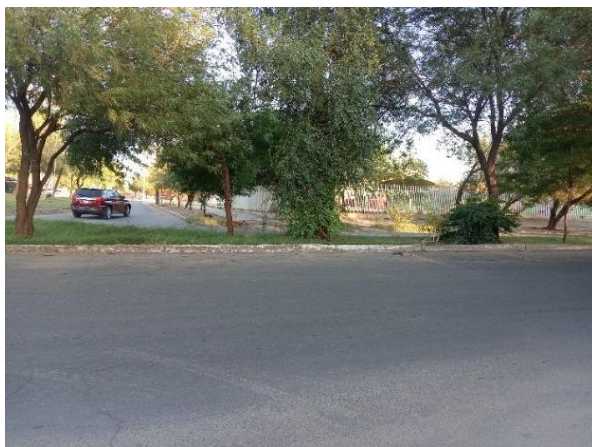
[...] para ir a los mercados que están cerca o simplemente para ir a la tortillería, ahí es un riesgo para cruzar la calle, los negocios que están aquí, me he topado carros en las banquetas y uno tiene que salirse hasta la calle para poder transitar, todo eso sí afecta porque uno como adulto mayor no tiene la misma rapidez que un joven. Que, si viene un carro, pues apúrate, aunque primero te caes, tanto carro que hay entre la banqueta y la calle que tienes que salirte (Comunicación personal, persona 5, 28 de enero de 2025).

Este tipo de adecuaciones, lejos de resolver necesidades comerciales, atenta contra el principio de accesibilidad universal y vulnera el derecho a la movilidad segura, especialmente para personas con discapacidad, y adultos mayores.

Paso peatonal

Durante los recorridos, se observó que la colonia Infonavit Cucapah, está carente de pasos peatonales, que están incompletos o despintados, que a pesar de que es un entorno con vialidades amplias y con circulación vehicular moderada, la ausencia de infraestructura vial básica, como semáforos, señalamientos de alto visibles o líneas peatonales representa un riesgo constante para quienes se desplazan a pie (ver figura 45).

Figura 45 Ausencia de pasos peatonales en la colonia Infonavit Cucapah



Nota: fotografía tomada en campo, 21 de enero, 2025

Los habitantes identifican los pasos peatonales como una necesidad apremiante en la colonia, respecto a favorecer la movilidad y sus trayectorias peatonales, al sentir una percepción de riesgo la ausencia de estos atributos en la colonia:

P2: los pasos peatonales

P1: sí porque nos arriesgamos mucho

P4: Si para la pasada para los carros, porque como verás aquí no hay semáforos, no hay altos, ese alto la otra vez estaba, tumbado y el otro igual, entonces vas caminando y de pronto se sale un carro de aquí, otro de allá, los pasos peatonales nos ayudarían a que nos respeten más los vehículos, aparte de que las banquetas estuvieran más despejadas porque aquí, aunque seamos vecinos todo el tiempo está lleno de carros (Comunicación personal, personas 1, 2 y 4, 28 de enero de 2025).

Esta situación coincide con lo expresado por residentes durante entrevistas, quienes señalaron la urgente necesidad de contar con pasos peatonales para mejorar la seguridad y el respeto al peatón. Comentarios como “nos arriesgamos mucho” o “no hay semáforos, no hay altos” reflejan la percepción de inseguridad en las trayectorias diarias, agravada por vehículos que invaden las banquetas o cruzan sin control. La instalación de pasos peatonales visibles, junto

con el reordenamiento del espacio vial, contribuiría significativamente a garantizar una movilidad más digna, segura y accesible para toda la comunidad.

Rampas para usuarios de silla de ruedas

Durante los recorridos realizados en la colonia Infonavit Cucapah, no se identificaron rampas para usuarios de silla de ruedas en espacios públicos que fueran funcionales y que permitan una ruta accesible y continua (ver figuras 46).

Figura 46 Posibles rampas para usuarios de sillas de ruedas en Infonavit Cucapah



Nota: fotografía tomada en campo, 28 de enero, 2025

Aunque se observaron algunas estructuras con apariencia de rampa (figura a la izquierda), su uso está limitado por distintos factores: en algunos casos, se trata de accesos construidos por residentes con fines particulares como reservar espacio para estacionamiento (figura a la derecha) y en otros, las rampas están obstruidas por mobiliario urbano, vehículos o presentan pendientes y acabados que no cumplen con criterios de accesibilidad universal.

Uno de los espacios públicos más significativos para la vida comunitaria en la colonia Infonavit Cucapah es la Parroquia San Agustín Obispo, la cual se ubica contigua a un amplio parque que funciona como área verde y punto de encuentro vecinal. Este espacio compartido entre lo religioso y lo recreativo refuerza el sentido de identidad colectiva de la colonia, al concentrar actividades comunitarias, celebraciones religiosas y momentos de convivencia.

En este entorno, la iglesia ha realizado adecuaciones que han transformado parte del espacio público, específicamente al habilitar un paso vehicular entre su edificio y el parque, lo cual permite el acceso y salida ágil de automóviles, especialmente en horarios de misa y eventos especiales (ver figura 47).

Figura 47 Parroquia San Agustín Obispo como punto de encuentro vecinal



Nota: fotografías tomadas en campo, 21 y 28 de enero, 2025

Las imágenes muestran cómo la circulación vehicular atraviesa lo que originalmente pudo haber sido una manzana destinada al uso exclusivo de peatones y recreación. Aunque facilita la logística de los asistentes a la parroquia, esta apertura también introduce riesgos para quienes transitan a pie, en especial para niñas, niños y personas adultas mayores que frecuentan el parque. Además, se observa una convivencia poco regulada entre el flujo peatonal y automovilístico, así como la ocupación del espacio público por vehículos. Si bien, los habitantes lo han recibido como una respuesta a las necesidades funcionales de los espacios comunitarios, se destaca la urgencia de garantizar su accesibilidad y seguridad desde un enfoque de movilidad incluyente.

En conjunto, los hallazgos resumidos en estos cuatro diagnósticos realizados a las colonias Independencia, Prohogar, Cóndor y Cucapah, evidencian un patrón de exclusión peatonal marcado por tres aspectos clave:

1. Deterioro generalizado y discontinuidad de las banquetas, con desniveles, escombros y tramos inexistentes que obliga a caminar sobre vialidades automovilísticas;
2. Ausencia o funcionalidad limitada de rampas para usuarios de silla de ruedas, pasos peatonales y semáforos peatonales auditivos y visuales, lo que restringe la autonomía de personas con discapacidad y adultos mayores;
3. Apropiación del espacio público mediante bolardos, estacionamientos y obstrucciones que priorizan al automóvil sobre el peatón.

Estas condiciones convierten la movilidad peatonal cotidiana en un ejercicio de riesgo y negociación constante. Los diagnósticos subrayan la urgencia de intervenciones integrales: rehabilitar y ampliar banquetas, instaurar infraestructura accesible conforme a la normativa vigente, regular las adecuaciones particulares y fortalecer la participación comunitaria en el diseño y gestión del espacio público.

El siguiente apartado explora la visión institucional sobre la planeación urbana del espacio público orientado a la movilidad peatonal, poniendo el foco en actores clave de dependencias municipales y estatales de Mexicali, Baja California. A través de un cuestionario virtual dirigido a especialistas en desarrollo urbano, movilidad y atención a personas de 60 años o más y de personas con discapacidad, se recabaron percepciones que permiten contrastar la práctica cotidiana con el marco normativo que debería guiarlas. En particular, se examina la coherencia entre las acciones de las dependencias responsables y los compromisos establecidos en instrumentos como la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad (ONU, 2006), la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores y la Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad.

Los hallazgos que se presentan a continuación revelan tanto los avances percibidos por los funcionarios como las brechas persistentes en la implementación de políticas que prioricen

la movilidad y accesibilidad peatonal. Este contraste entre la normatividad vigente y la visión experta de quienes ejecutan y diseñan proyectos urbanos en la ciudad de Mexicali abre una ventana para comprender los retos institucionales que aún deben superarse para garantizar una movilidad peatonal segura e inclusiva para los grupos de atención prioritaria.

Planeación Urbana del espacio público para la movilidad peatonal. Visión institucional

Actores clave de instituciones públicas de Mexicali, B.C.

Este apartado integra los hallazgos del cuestionario virtual aplicado a especialistas vinculados con la planeación urbana, la movilidad peatonal y la atención de las personas de más de 60 años y de personas con discapacidad. Se destaca la visión experta en la normatividad vigente que regula la movilidad peatonal de estos grupos de atención.

El cuestionario se diseñó para contrastar las percepciones de actores públicos con la normatividad vigente que prioriza la accesibilidad peatonal de estos grupos de atención prioritaria. Normatividad vinculada con la Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad (ONU,2006), Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, entre otras directrices mexicanas como la LGAHOTDU que mandata “priorizar la movilidad peatonal y no motorizada”.

La cobertura institucional que se buscó para aplicar el instrumento fue la de personal directivo o técnico de dependencias estatales y municipales como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], el Instituto Municipal de Investigación y Planeación [IMIP], el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México [COPLADEM], la Secretaría de Inclusión Social e Igualdad de Género [SISIG], y del Instituto de Movilidad Sustentable [IMOS], encontrando negativa de este último. Sin embargo, sí se logró aplicar el instrumento a varios representantes de las instituciones anteriores, el perfil de los participantes es el siguiente (ver tabla 14):

Tabla 14 Perfil de participantes de cuestionario virtual

Indicador	Resultado
Respuestas	7
Edad	Entre los 36-66 años / Media: 48.6
Sexo	4 hombres / 3 mujeres
Máximo nivel académico	5 posgrado / 2 Licenciatura
Antigüedad en el cargo	5 entre 2-5 años, 1 de 6-10 años, 1 más de 10 años

Entre el grupo participante se combina la experiencia profesional del 71% del grado académico de posgrado y de experiencia laboral de entre los 2 a 5 años de experiencia y paridad relativa de género, lo que refuerza la validez cualitativa de las opiniones recabadas.

¿Qué normas se perciben como más relevantes?

Dentro de las normativas que los encuestados consideran central, ante la pregunta: ¿Cuál diría que es la (o las) normatividad(es) más importante(s) en el tema de Planeación Urbana para el espacio público?, mencionan la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) como el marco rector que “protege de forma progresiva el espacio público” (Cuestionario virtual, octubre, 2024) y que guía a los demás instrumentos.

Como Normas técnicas del ámbito federal mencionan la NOM-001-SEDATU-2021 que clasifica los espacios públicos y reconoce las vialidades como tales y en materia de accesibilidad mencionan la NOM-030-SSA3-2013 que “establece las características arquitectónicas para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos para la atención médica” (Cuestionario virtual, octubre,2024) y la NMX-R-050-SCFI-2006 enfocada en la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicios públicos-especificaciones de seguridad” (Cuestionario virtual, octubre,2024).

Del mismo modo, se mencionaron, al menos en una ocasión las siguientes leyes e instrumentos (ver tabla 15):

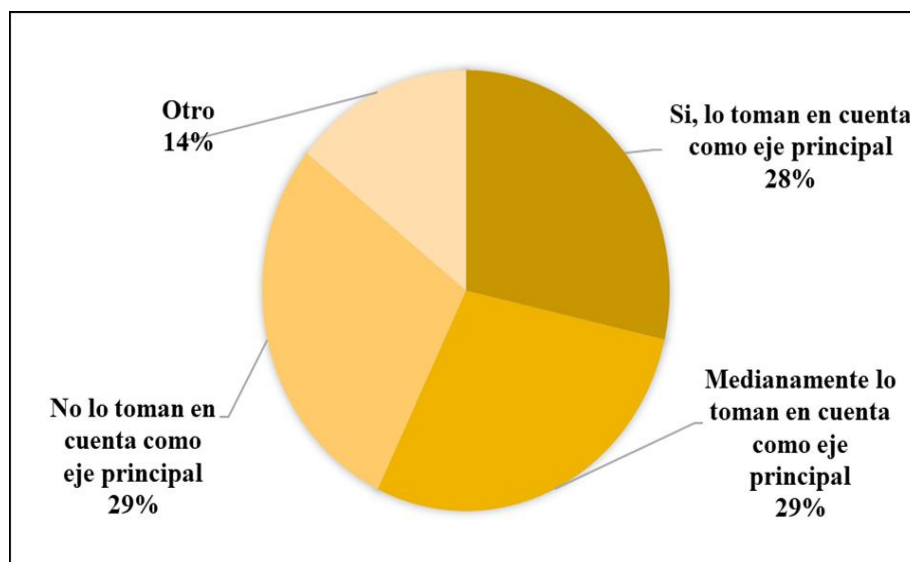
Tabla 15 Normativa percibida como relevante en la planeación urbana del espacio público

Ámbito	Respuestas
Leyes y reglamentos estatales de Baja California	Se destacan la Ley de Desarrollo Urbano y el Reglamento de Fraccionamientos, que obligan a conservar áreas verdes y garantizar criterios de accesibilidad
Instrumentos municipales de Mexicali	Reglamento de Áreas Verdes y el Reglamento General de Acciones de Urbanización se mencionan como necesarios para aterrizar los preceptos nacionales en proyectos locales
Leyes de inclusión y movilidad	La Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial refuerzan el enfoque de derechos y la prioridad a grupos en vulnerabilidad.
Referencias ambientales e internacionales	El Programa de Ordenamiento Ecológico de BC y el Índice de las Ciudades Prósperas (ONU-Hábitat) aportan metas cuantitativas sobre superficie de áreas verdes.

Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Aunque se reconoce la normativa anterior, respecto al conocimiento y uso de las normativas, sólo un tercio reconoce que se considere la movilidad peatonal como guía central, y 4 de 7 perciben una aplicación limitada o nula, lo que evidencia la brecha entre el marco legal y la planeación urbana (ver figura 48).

Figura 48¿considera que dichas normatividades consideran a la movilidad peatonal como eje principal para la planeación urbana?

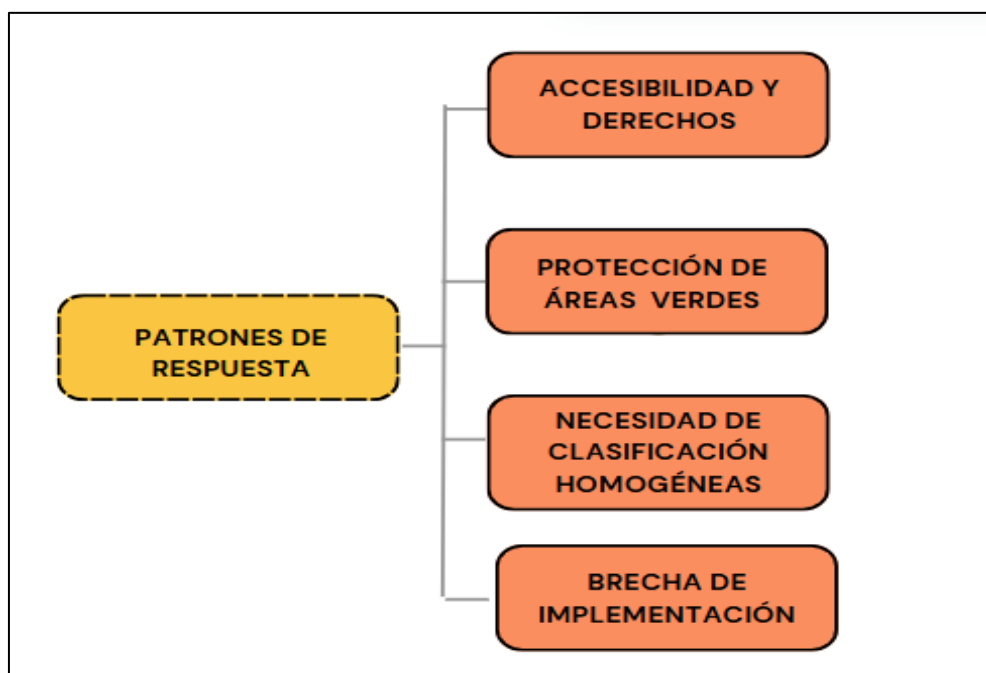


Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Como respuesta en la opción de otro, se menciona “los relacionados con accesibilidad sí, aquellos que se refieren a superficies de donación no, ya sólo hablan de zonas destinadas a áreas verdes más no a criterios de diseño dentro de ellas” (cuestionario virtual, septiembre-octubre, 2024).

A partir de las respuestas de los participantes, se realizó un análisis detallado que permitió identificar y clasificar los principales patrones de opinión. Estos patrones destacan las normas consideradas más relevante y señalan la dirección que, según los entrevistados, la regulación básica destinada a mejorar la movilidad peatonal que debe seguir (ver figura 49).

Figura 49 Percepciones detectadas entre respuestas 5 y 6 en cuestionario virtual



Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Respecto a la accesibilidad y derechos, la gran mayoría de los encuestados subraya la urgencia de rampas para usuarios de silla de ruedas, banquetas continuas y señalética inclusiva, alineadas con la normativa de discapacidad y movilidad. Detectan la protección de áreas verdes en varios reglamentos estatales y municipales imponiendo obligaciones claras de conservar parques y jardines antes y después de la recepción oficial de fraccionamientos.

También mencionan la necesidad de una clasificación homogénea y valoran la NOM-001-SEDATU-2021 como instrumento para estandarizar qué es y qué no es espacio público. Adicionalmente, existe una brecha de implementación en la aplicación dispar entre municipios, “Ha sido dispar. En municipios como Tijuana o San Quintín la planeación urbana ha sido muy reducida (cuestionario virtual, septiembre-octubre, 2024), lo que evidencia retos de coordinación intergubernamental.

El análisis de la encuesta aplicada a personas vinculadas con las instituciones descritas anteriormente, evidencia que la LGAHOTDU funge como eje articulador del resto de la normativa. Las NOM y NMX complementan como criterios técnicos obligatorios, mientras que la normativa estatal y municipal pone en función estos instrumentos específicos. Existe,

sin embargo, disparidad en la implementación territorial, lo que sugiere la necesidad de fortalecer los mecanismos de coordinación y financiamiento, así como la adopción obligatoria de estándares de accesibilidad en todos los niveles.

Significancia de la Planeación Urbana Inclusiva del Espacio Público

Los expertos reportaron significancias diversas sobre qué es la planeación urbana inclusiva del espacio público. Para el análisis de las respuestas se realizó una extracción de citas significativas, agrupando las ideas recurrentes en categorías temáticas, sustentando cada categoría de mayor a menor mención entre los encuestados, dando como resultado la siguiente triangulación (ver tabla 16).

Tabla 16 ¿Qué significa una Planeación Urbana inclusiva del Espacio Público?

Categoría	Ideas principales	Sostienen
Accesibilidad universal	Rampas para usuarios de silla de ruedas, libre tránsito, ayudas técnicas, eliminación de barreras físicas y sensoriales.	Persona 1, 3,4,6,7
Equidad e inclusión social	Evitar discriminación por edad, género, discapacidad, clase o cultura, igualdad de condiciones para usar y disfrutar el espacio público.	Persona 1,2,3,4,6
Movilidad peatonal segura	Garantizar desplazamientos seguros y funcionales para todas las personas	Persona 3,4,6,7
Participación y apropiación comunitaria	Espacios que promuevan cohesión social y sean coproducidos con la comunidad	Persona 1
Interculturalidad	Reconocimiento de la diversidad cultural e integración de necesidades específicas	Persona 2
Alineación normativa (LGAHOTDU)	Citar principios de Equidad e Inclusión y Accesibilidad Universal y Movilidad de la Ley General de Asentamientos Humanos	Persona 4
Sustentabilidad ambiental	Diseño y reorganización de espacios públicos que sean ecológicamente responsables	Persona 1

Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Existe un consenso robusto sobre que la planeación urbana inclusiva debe asegurar la accesibilidad universal y equidad social en el uso del espacio público. Seguido aparece la idea de que la movilidad peatonal y la seguridad, como exigencias básicas para cualquier proyecto inclusivo. Enriquecen la definición las nociones de interculturalidad y sustentabilidad, pero aún no son temas predominantes entre las respuestas, la mayoría aún sin citar leyes específicas, describen criterios que coinciden con los principios de la LGAHOTDU y la Ley de movilidad.

Espacios públicos y sus elementos característicos

Ante la pregunta de qué espacios se consideran como espacios públicos, se observa que coinciden en considerar como públicos los parques, plazas o centros cívicos, y calles, consecutivamente 5 de los 7 encuestados consideran las escuelas como espacios públicos, 3 de los 7 entrevistados consideran las universidades y 2 las áreas médicas. Ninguna persona identificó como públicos los espacios cerrados de propiedad privada como los fraccionamientos.

Estas respuestas se alinean a la definición de espacio público establecida por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que incluye las calles, plazas, parques, jardines y demás área destinadas al uso común, y a nivel local, el Reglamento General de Acciones de Urbanización de Mexicali que sigue la misma lógica, agregando camellones y andadores como bienes municipales de uso común, excluyendo a cualquier superficie ubicada dentro de predios privados como estacionamientos o explanadas de centros comerciales.

De manera casi unánime, ante la pregunta de ¿qué elementos debe caracterizar a un espacio público? coinciden en que un espacio público debe mantener elementos de libre acceso, inclusivo, promotor de la cohesión social, integrador de la ciudad y un eje en la vida urbana, sólo uno de los encuestados agregó la característica de “seguro y agradable”.

Como respuesta a la pregunta ¿Qué tan importante es considerada la movilidad peatonal como derecho humano en los espacios públicos?, coincidieron de manera definitiva en “ser muy importante” desde su perspectiva profesional, reforzando la coherencia con el Art. 9 de

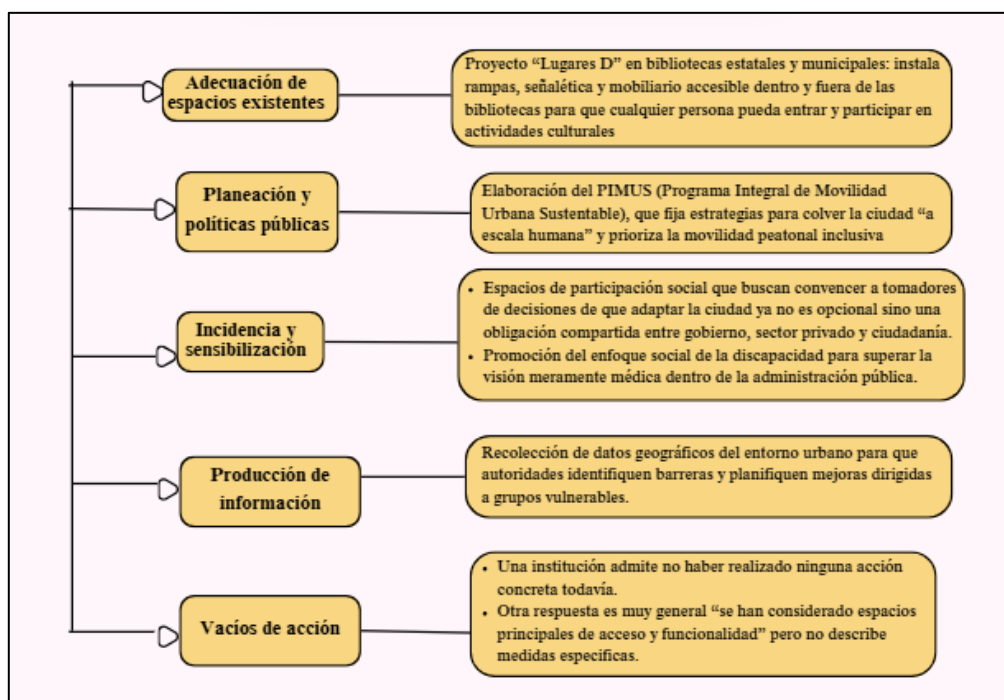
la Convención sobre Derechos de las Personas con Discapacidad, que demanda accesibilidad plena al entorno físico, transporte.

En el análisis de estas preguntas, la coincidencia entre las percepciones y el marco jurídico indica que, más allá de ser un problema conceptual, el reto está en la gestión y mantenimiento de estos espacios públicos para garantizar su accesibilidad y libre disfrute.

Acciones desde la institucionalidad

Ante la pregunta abierta “desde la institución que representa ¿Qué acciones se han realizado para garantizar la movilidad peatonal de las personas de más de 60 años y de las personas con discapacidad? Las cuatro instituciones, a decir de las personas que contestaron el cuestionario, gestionan acciones para facilitar el desplazamiento peatonal de ambos grupos, se distinguieron las siguientes acciones (ver figura 50):

Figura 50 Acciones reportadas que facilitan la movilidad peatonal de las personas de más de 60 años y de las personas con discapacidad



Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Estas respuestas muestran que ya existen esfuerzos tangibles como bibliotecas inclusivas, un plan integral y la generación de datos, evidenciando que existe una voluntad de coordinación interinstitucional. El reto podría ser el trasladar la planeación y la sensibilización a intervenciones físicas en calles y cruces, de modo que toda persona de más de 60 años y persona con discapacidad note cambios reales en su trayecto diario.

Necesidades prioritarias para una movilidad peatonal inclusiva

En respuesta a la pregunta, ¿Cuáles son las necesidades más importantes que se tienen que atender para garantizar una movilidad peatonal inclusiva en el espacio público para las personas de 60 años y más, y para las personas con discapacidad?, surge un acuerdo casi total en la movilidad peatonal de estos grupos de atención prioritaria desde:

- Espacios públicos adecuados y accesibles (acuerdo del 85.7%)
- Diseño de políticas públicas específicas; e infraestructura segura (acuerdo de 71.4%)
- Reconocer las diferencias y necesidades (físicas e individuales); sensibilización de la sociedad; e invertir más recursos para adecuar los espacios públicos (acuerdo de 57.1%)

Que puede ser analizada desde tres bloques de necesidades:

- Política y planificación
 - Elaborar políticas públicas específicas, con recursos asignados y metas verificables.
 - Incluir obligatoriamente la participación de los propios usuarios en el diseño de proyectos.
- Infraestructura y adecuación física
 - Garantizar espacios accesibles y seguros (banquetas continuas, rampas para usuarios de sillas de ruedas, señalética clara).
 - Diseñar o adaptar espacios específicos pensados para personas mayores de 60 años y para personas con discapacidad.

- Invertir más presupuesto en adecuaciones y mantenimiento.
- Cambio cultural y social
 - Impulsar campañas de sensibilización que rompan barreras de actitud.
 - Reconocer las diferencias individuales (limitaciones físicas, sensoriales, cognitivas) al planear las soluciones.

La demanda es clara, es necesario: planificación urbana con enfoque de derechos, infraestructura accesible y conciencia social; tres elementos que deben avanzar al mismo ritmo. Referente a las opiniones sobre considerar esas necesidades en la planeación, las respuestas reflejan una valoración unánime: tomar en cuenta esas necesidades es “obligado”, “muy importante” y “reivindica la ciudadanía” (Cuestionario virtual, octubre,2024) de grupos tradicionalmente relegados. No obstante, se distinguen, dos matices:

- Falta de acción efectiva: Se reconoce que aún “falta mucho por hacer” (Cuestionario virtual, octubre,2024) y que la sociedad no está plenamente educada para convivir con adultos de más de 60 años y con personas con discapacidad.
- Enfoque universal: Se insiste en que los espacios deben servir “para todas las personas” (Cuestionario virtual, octubre,2024), empezando por los usuarios más vulnerables como las personas con discapacidad y las personas de más de 60 años.

La opinión dominante de las personas que contestaron el cuestionario, vincula la inclusión con el derecho a la movilidad y a la participación plena en la vida pública, argumentando que aún existe una brecha clara entre el discurso y la práctica.

Cómo debería ser la infraestructura y el mobiliario urbano

En esta pregunta hay una sincronía en sus respuestas, los participantes seleccionaron casi los mismos adjetivos para describir el ideal en infraestructura y en mobiliario:

- Segura: sin riesgos de caídas ni atropellos.
- De fácil acceso: pendientes y rampas para usuarios de sillas de ruedas normadas, señalética legible y auditiva.

- Funcional: dimensiones y materiales que permitan el uso autónomo de los usuarios de sillas de ruedas, de bastones y andaderas.
- Sin obstáculos: banquetas libres de postes, autos, o elementos que bloqueen el paso.
- En buen estado: mantenimiento rutinario que evite baches, grietas, desmoronamiento, falta de señalización o averiada.

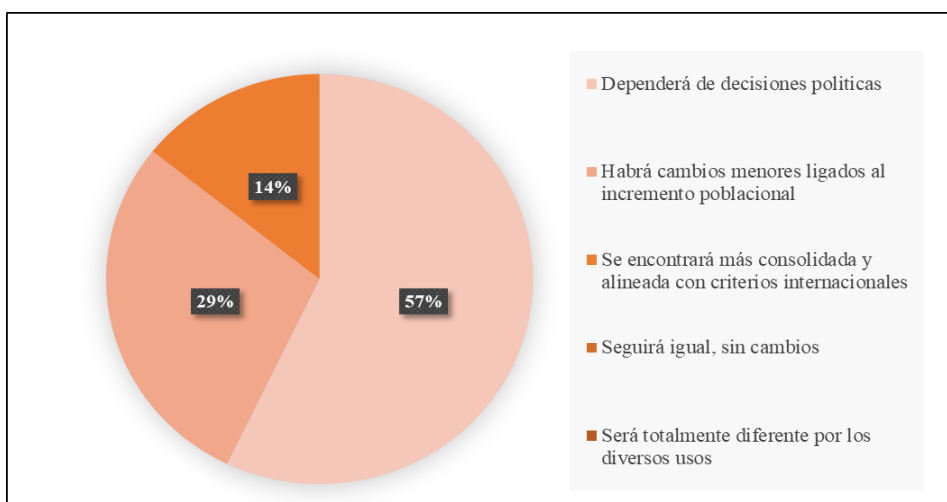
En algunos casos se añaden los criterios de “medidas específicas (inclinación)” y el “cubrir necesidades” específicas, lo que subraya la importancia del detalle técnico además del concepto general.

Las respuestas convergen en que, una ciudad inclusiva se construye con políticas claras, recursos suficientes y obras bien ejecutadas (funcionales), pero también refieren en un cambio cultural que vuelve visibles las necesidades de quienes hoy se encuentran dentro de esos segmentos poblacionales y que se enfrentan a más barreras, sin esta sinergia la movilidad seguirá siendo desigual.

¿Cómo ven el futuro de la planeación del espacio público?

La mayoría de las personas que participaron contestó que cree que el rumbo del espacio público estará en manos de la política (ver figura 51), si los gobiernos dan prioridad al tema, habrá transformación o avance; si no, todo podría estancarse.

Figura 51 ¿Cómo visualiza la planeación urbana del espacio público en 30 años?



Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Un tercio de los encuestados espera ajustes modestos ligados al simple crecimiento poblacional, es decir más de lo mismo, pero un poco ampliado. Solo una persona imagina un escenario optimista y homogéneo, donde las normas internacionales estén bien integradas. Y nadie ve un futuro inmóvil, ni un cambio radical de usos y normas. En conjunto, el grupo de encuestados proyecta una evolución gradual condicionada a la voluntad política.

¿Qué harían para asegurar una movilidad peatonal inclusiva?

Como última pregunta se les pidió generar una propuesta “si de usted dependiera ¿qué ajustes o estrategias llevará a cabo para garantizar una movilidad inclusiva en espacios públicos de personas de 60 años o más y de personas con discapacidad en Mexicali, Baja California?, a través de una respuesta abierta, al analizar las respuestas se destaca seis líneas de acción (ver tabla 17):

Tabla 17 Líneas de acción propuestas para asegurar la movilidad peatonal inclusiva

Línea de acción	Ejemplo mencionado	¿Por qué es importante?
Fortalecer la normativa y los proyectos	Actualizar reglamentos, aplicar el diseño universal, exigir rampas para usuarios de sillas de ruedas y señalética accesible.	Las reglas claras aseguran que cada obra nueva sea amigable con los adultos de 60 años y más y con las personas con discapacidad desde la funcionalidad
Coordinación interinstitucional	Diagnósticos conjuntos de edificios, calles y transporte; mesas de trabajo con cada estado-municipio	Evita duplicidades y concentra recursos en problemas reales
Condicionar el financiamiento	Poner “candados” para que las dependencias sólo reciban fondos si cumplen con criterios de inclusión	Obliga a pasar del papel a la práctica y premia el cumplimiento
Participación de las personas inmiscuidas	Escuchar directamente a personas mayores de 60 años y a personas con discapacidad antes de decidir obras y políticas	El diseño centrado en el usuario reduce errores costosos y barreras invisibles
Sensibilización social	Campañas en medios para generar empatía; educación en movilidad segura	La infraestructura funciona mejor cuando la sociedad respeta y protege al peatón (más cuando es vulnerable)

Salud y prevención	Programas para mantener la movilidad física durante toda la vida	Menos obstáculos de salud implican mayor autonomía y menor costo público
--------------------	--	--

Nota: Elaboración propia con información recabada en cuestionario virtual

Las y los encuestados proponen combinar reglas claras, más financiamiento condicionado, más participación interinstitucional, más cultura vial. Todo ello con la convicción de que la accesibilidad es un derecho humano indispensable para alcanzar una ciudad justa y sustentable. Si las piezas encajan, el espacio público podrá responder a la población que envejece y a las personas con discapacidad. Lo anterior con base en la visión de las personas que trabajan en las instituciones que de alguna manera regulan los espacios públicos en el municipio de Mexicali, Baja California.

A continuación, se presenta el análisis cualitativo de las entrevistas aplicadas a personas de 60 años y más y a personas con discapacidad en las colonias de Independencia, El Cóndor, Prohogar e Infonavit Cucapah que se han codificado y triangulado a través de la herramienta de ATLAS. Ti revelando que la movilidad peatonal no se entiende solo como la capacidad de desplazarse, sino como un indicador de autonomía, seguridad y reconocimiento social. Las concurrencias más relevantes, por ejemplo, banquetas deterioradas / miedo a caer, muestran que cada desnivel, bolardo o tramo sin rampa para usuarios de silla de ruedas se traduce en una experiencia de vulneración del derecho a la ciudad. Al mismo tiempo, emergen micro estrategias de adaptación, como “caminar en el arroyo vehicular cuando banqueta esta obstruida” evidenciando como los propios habitantes negocian cotidianamente con un entorno que no fue pensado para ellos y sus necesidades.

Estas voces también resignifican los espacios públicos como espacio relacional, que sus usos van más allá de simples trayectos, los recorridos a pie constituyen oportunidades de socialización, ejercicio y pertenencia en la colonia. Cuando la infraestructura falla, se rompe no sólo la continuidad física del camino, si no el tejido comunitario que se construye alrededor de él. La significación de la movilidad peatonal que se presenta en el siguiente apartado, adquiere una dimensión ética y política al ser su derecho el garantiza en sus entornos infraestructura y mobiliarios urbanos seguros y accesibles que habiliten la participación plena de las personas de 60 años y más y de las personas con discapacidad en

su vida urbana. Los hallazgos apuntan, por tanto, a que cualquier planificación del espacio público debe pasar de la retórica de la inclusión a intervenciones tangibles y durables que coloquen la experiencia peatonal (y no el flujo vehicular) en el centro de la gestión urbana.

Percepción de las personas adultas mayores y personas con discapacidad sobre la accesibilidad y movilidad peatonal

Este apartado emerge de las 16 entrevistas (ver anexo 3) realizadas en las colonias Independencia, El Cóndor, Prohogar e Infonavit Cucapah, donde las personas de 60 años y más y las personas con discapacidad comparten cómo caminar por su colonia trasciende la simple acción de desplazarse. Este apartado explora la movilidad peatonal no solo como infraestructura, sino como experiencia y significancia vital que condiciona la calidad de vida y la integración comunitaria de los grupos más sensibles del tejido urbano. Para este análisis se recurrió a la herramienta *ATLASTi*, que permitirá obtener citas sólidas y patrones claros.

En el contexto urbano de Mexicali, la accesibilidad y movilidad peatonal representa un desafío cotidiano especialmente para sectores la población de atención prioritaria, como lo son los adultos mayores y las personas con discapacidad. A partir de esta preocupación, se llevó a cabo este proyecto de investigación bajo un enfoque cualitativo, enmarcado en el paradigma fenomenológico y con orientación hacia la investigación acción, con el objetivo de comprender las experiencias vividas por estos grupos en relación con el entorno urbano y su derecho al uso del espacio público.

La información que comprende este apartado, se recopiló mediante entrevistas a profundidad aplicadas en las cuatro colonias seleccionadas –Independencia, Prohogar, el Cóndor e Infonavit Cucapah–, zonas de estudio abordadas en el apartado de “Diagnósticos en espacios públicos de colonias en Mexicali” y que resultaron en un total de 16 entrevistas. Los actores clave fueron líderes de Asociaciones Civiles enfocadas a necesidades de estos grupos sociales, personas adultas mayores y personas con discapacidad. Las voces de los participantes permitieron construir redes semánticas que visibilizan los principales obstáculos, emociones, demandas y percepción en general relacionada con su derecho de movilidad peatonal.

El análisis y presentación de estas redes permite identificar las principales categorías temáticas y su articulación con la experiencia peatonal. Las citas recolectadas revelan un entorno urbano que no solo representa una barrera física, sino también simbólica que está relacionada con invisibilizar el derecho a transitar, participar y pertenecer a la ciudad en condiciones de equidad.

A continuación, se presenta la percepción de las personas adultas mayores, personas con discapacidad y líderes de Asociaciones Civiles que decidieron participar en la presente investigación. El análisis que se hace es en el marco de los objetivos que se persiguen, puntualmente sobre un objetivo específico y se hace desde la perspectiva cualitativa con el propósito de generar conocimiento crítico que oriente acciones concretas y participativas que permita transformar las condiciones de accesibilidad urbana en Mexicali. Las diferentes perspectivas teóricas permitieron identificar patrones de significado y significante relacionadas con la movilidad peatonal.

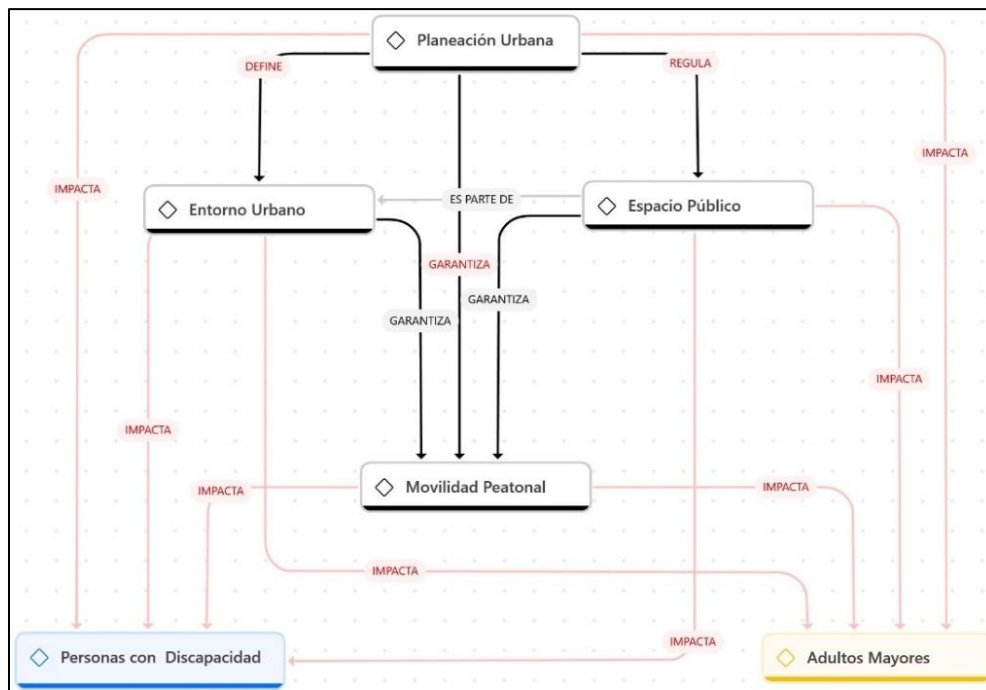
Para lo anterior, se presenta la información ordenada de la siguiente manera. En un primer apartado se presenta la relación semántica entre categorías que sustentan el presente proyecto de investigación. Enseguida se presenta la red semántica sobre el entorno urbano e impactos en la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad. Después se presenta la información empírica de la red semántica sobre espacio público e impactos en la movilidad peatonal. En el siguiente subapartado se presenta la red semántica sobre planeación urbana y sus impactos en la población objetivo. Enseguida se aborda la red semántica sobre movilidad peatonal y sus impactos y finalmente, la red semántica sobre las proyecciones de ideales percibidas por la población de adultos mayores y personas con discapacidad.

Relación entre categorías estructurales

Una primera red semántica que se presenta es la que explica la relación entre las categorías analíticas centrales de esta investigación. En el centro de esta red, se posiciona la planeación urbana como categoría estructurante. Esta categoría define el entorno urbano y regula el espacio público, dos dimensiones clave para la práctica de la movilidad peatonal. A su vez

esta movilidad peatonal impacta de forma directa y cotidiana a las personas con discapacidad y a los adultos mayores (ver figura 52).

Figura 52. Relación entre categorías estructurales



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

Desde un enfoque cualitativo y fenomenológico, esto indica que las decisiones sobre cómo se planifica la ciudad y la ausencia de planificación, tienen consecuencias trascendentes en la forma en que ciertos grupos sociales acceden o no a sus derechos a la ciudad. Se aprecia relación entre categorías, la categoría de Entorno Urbano se ve definida por la Planeación Urbana, comprende aspectos físicos como banquetas, pasos peatonales, rampas para usuarios de silla de ruedas, semáforos auditivos y peatonales, así como las paradas de camión. Su estado puede facilitar o limitar la movilidad peatonal de los grupos de atención prioritaria como las personas con discapacidad y de los adultos mayores.

El espacio público, aun formando parte del entorno urbano, se aborda en la red de la figura 52 como un componente regulado con potencial de garantizar inclusión y seguridad, pero cuya calidad depende de la implementación de normas y políticas públicas efectivas e integradora para toda la población. Ambas categorías –espacio público y entorno urbano–

garantizan o debilitan la posibilidad de acceder a una movilidad peatonal, siendo una condición necesaria para el ejercicio de derechos como la participación, la salud y la autonomía.

Por consiguiente, la movilidad peatonal se convierte en una categoría de convergencia entre los elementos estructurales de planeación urbana, entorno urbano y espacio público y sus impactos en grupos específicos, su centralidad en la red demuestra que no es solo una cuestión de infraestructura, sino también de justicia social y equidad urbana.

Las trayectorias que parten desde la planeación urbana hasta llegar a las personas con discapacidad y a los adultos mayores, impactan de manera directa a ambos grupos, estas conexiones múltiples subrayan que no se trata de incidentes aislados, sino de una estructura urbana que produce exclusión o inclusión en su vida cotidiana. En términos fenomenológicos, los relatos de las personas entrevistadas vislumbran conexiones y tensiones urbanas estructurales, revelando que cuando la movilidad peatonal es restringida, también lo son su independencia, participación social y derechos humanos.

Para ejemplificar lo anterior, algunas personas entrevistadas señalan: “[...] Las banquetas no están derechas y es que otros lados, en otras ciudades o en otros estados, las banquetas las hace el gobierno y las hace parejas y aquí no, aquí cada persona se encarga de su banqueta” (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024). “[...] yo creo que no se planearon los espacios públicos, porque yo miro a todas las calles iguales, no solamente las de aquí donde yo vivo. Y luego hay partes donde no hay banquetas [...]” (Comunicación personal, Luisa, 03 de noviembre de 2024). A partir de lo anterior se infiere que hay una ausencia o deficiencia de una planeación urbana incluyente, destacando que:

- Las decisiones sobre infraestructura vial en especial en banquetas, no consideran las necesidades reales de estos grupos de atención prioritaria.
- Se identifica que se delega el diseño y mantenimiento de banquetas a la ciudadanía, ocasionando la inexistencia parcial o completa en estas, descuido en su diseño y deterioros.

- Denuncia una falta de planeación en los espacios públicos, lo que representa un riesgo y que los derechos de la población de adultos mayores y personas con discapacidad se vulneren.

Para el nodo de espacio público, los entrevistados mencionaron que la categoría encapsula una visión de derecho y pertenencia. En este sentido, para las personas entrevistadas, el espacio público significa: “Es el espacio donde puedes caminar, seguro, libre, donde todos tenemos derecho al libre tránsito, de manera segura y definitivamente en Mexicali, no se da [...]” (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024). Otra persona entrevistada menciona: “[...] (los espacios públicos) no están acondicionados como para que uno pueda andar caminando con facilidad, que no se vaya uno a tropezar o que no se vaya uno a caer” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025), por lo que se infiere que:

- Las personas participantes aspiran e identifican claramente que un espacio público debería ser accesible y seguro, pero perciben que esto no se garantiza.
- Se menciona el derecho a circular libremente y en igualdad, lo cual no ocurre en la ciudad de Mexicali, según la realidad expresada.
- El descuido de los espacios públicos expresados, limita y ponen riesgo la movilidad peatonal de los adultos mayores y de las personas con discapacidad.

Los relatos en torno al entorno urbano reflejan percepciones que lo describen como un espacio hostil y negligente. Tal como se señala en testimonios como: “[...] el estado de las banquetas está mal, muy mal, están muy batallasas para subirse a veces, mire cómo está, ya se me acabó mi silla (de ruedas), mire [...]” (Comunicación personal, Vicky, 24 de enero de 2025); otro testimonio que refleja la hostilidad del espacio indica: “[...] a las calles y banquetas les pondría un 4 (de calificación), porque están desquebrajadas, porque no siguen un lineamiento como deben estar las banquetas: a nivel internacional deben tener ciertas medidas, no deben tener árboles en plena banqueta, postes [...]” (Comunicación personal, Bertha,, 06 de noviembre de 2024). A partir de lo anterior, se puede advertir que:

- Las banquetas están en mal estado, obstrucciones sobre la banqueta, o simplemente banquetas inexistentes.

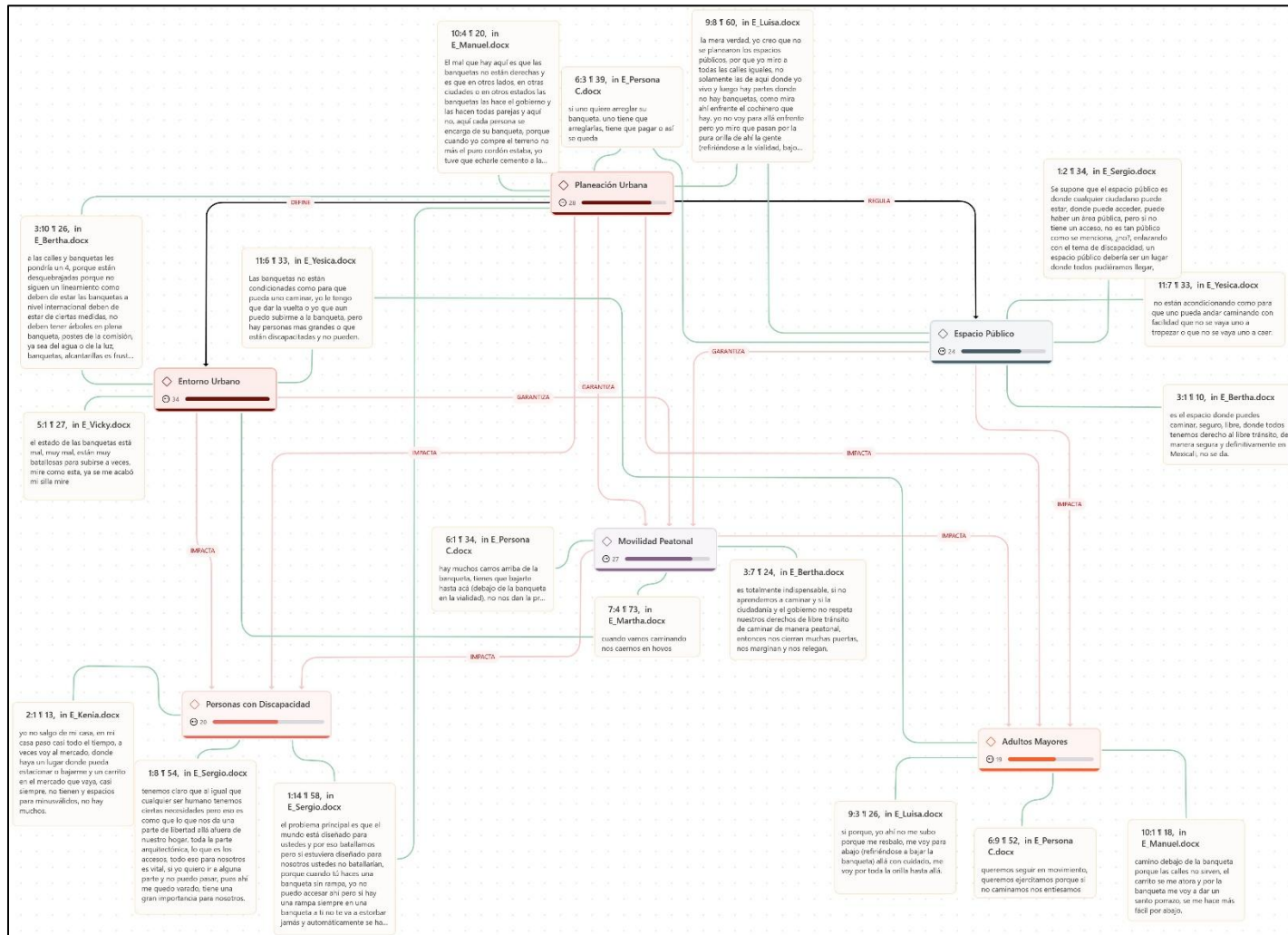
- Se percibe que el diseño y mantenimiento de calles y banquetas no siguen lineamientos internacionales, obstruyendo su movilidad peatonal, causando riesgo y frustración entre estos grupos de atención prioritaria.
- Se señalan afectaciones diarias que este entorno genera para quienes necesitan caminar con apoyo o dispositivos, afectando silla de ruedas.

Uno de los ejes articuladores de esta red es la categoría de movilidad peatonal, la cual funge como un nodo central que puede garantizar o, por el contrario, restringir el ejercicio de los derechos humanos en las rutinas cotidianas de desplazamiento a pie. Se trata de un elemento clave para comprender las principales problemáticas y experiencias asociadas con la movilidad urbana. Diversas voces dan cuenta de ello: “[...] hay muchos carros arriba de la banqueta, tienes que bajarte hasta acá, debajo de la banqueta en la vialidad [...]” (Comunicación personal, Adriana, 28 de enero de 2025); o bien, “[...] es totalmente indispensable: si no aprendemos a caminar, y si la ciudadanía y el gobierno no respetan nuestros derechos de libre tránsito a pie, entonces nos cierran muchas puertas, nos marginan y nos relegan” (Comunicación Hortensia, 06 de noviembre de 2024). A partir de lo anterior, se puede inferir que:

- Se destacan las dificultades de tránsito peatonales derivadas del mal estado de las banquetas, la falta de rampas para usuarios de sillas de ruedas, obstáculos urbanos y la inseguridad al caminar.
- Se evidencia emociones de vulnerabilidad y exclusión a su entorno o colonias.
- Se percibe una falta de voluntad institucional para mejorar las condiciones de movilidad peatonal.

En la siguiente figura se expone el mapa semántico que engloba lo hasta aquí expuesto y que contiene las citas significativas que se identificaron en la sistematización de la información (ver figura 53).

Figura 53. Conexiones y tensiones urbanas en la movilidad peatonal inclusiva de la ciudad de Mexicali



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo

Dentro del grupo de atención prioritaria de adultos mayores entrevistados, se relatan las formas en que transcurren sus realidades y las severas barreras que enfrentan cotidianamente para desplazarse de manera peatonal, situación que se ve agravada por el descuido del entorno urbano, con caídas frecuentes, inseguridad al caminar y miedo a salir de casa. Tal como se muestra en la figura 53, las voces de los participantes reflejan esta condición, por ejemplo se destacan citas significativas como: “[...] sí, porque yo ahí no me subo porque me resbalo, me voy para abajo (refiriéndose a bajar la banqueta), allá con cuidado, me voy por toda la orilla [...]” (Comunicación personal, Luisa, 28 de octubre de 2024); o bien, “[...] camino debajo de la banqueta porque las calles no sirven, el carrito (andadera) se me atora y por la banqueta me voy a dar un santo *porrazo*⁷, se me hace más fácil por abajo (de la banqueta) [...]” (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024).

Otro punto importante que se refleja en las citas significativas de la figura 52 es la necesidad de mantener activa la movilidad peatonal, por ejemplo: “[...] queremos seguir en movimiento, queremos ejercitarnos porque si no caminamos nos entiesamos [...]” (Comunicación personal, Silvia 28 de enero de 2025). A partir de estos testimonios, se puede advertir que:

- Los Adultos de 60 años y más, identifican la banqueta como un espacio que debería garantizar seguridad, pero no lo hace.
- Identifican que la movilidad peatonal también es un medio que les favorece a mantener la salud.

Por su parte, las respuestas de las personas con discapacidad entrevistadas, expresan e interpretan una profunda exclusión urbana en sus realidades vividas a sus traslados peatonales. Por ejemplo, las citas significativas reflejadas en la figura 52 de personas con discapacidad refieren: “[...] yo no salgo de mi casa [...] a veces voy al mercado, donde haya lugar, donde pueda estacionar o bajarme y un carrito en el mercado que vaya, casi siempre no tienen, y espacios para minusválidos, no hay muchos [...]” (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2025). Otra cita significativa indica:

⁷ Forma coloquial para referirse a un golpe fuerte.

[...] el problema principal es que el mundo está diseñado para usted y por eso batallamos, pero si estuviera diseñado para nosotros, ustedes no batallarían, porque cuando tú haces una banqueta sin rampa, yo no puedo *accesar* (sic) ahí, pero si hay una rampa siempre en una banqueta, a ti no te va a estorbar jamás (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

La cita anterior tiene un peso simbólico significativo porque evidencia que la planeación urbana no está considerando dos elementos importantes: 1) Planeación sustentable, 2) Inclusión social; ambos elementos que obvian la eficacia y eficiencia de una política pública que debe ser equitativa e incluyente. En este sentido, se puede inferir que:

- En la planeación y diseño de espacios públicos es inexistente o escasa la visión de las necesidades en la movilidad peatonal de las personas con discapacidad, reiterando la inexistencia en accesibilidad universal en la ciudad.
- Las personas deben improvisar accesos o rampas, así como la ocupación de espacios por automóviles les impide o limita la autonomía.
- Las personas deben de improvisar sus trayectos desde el riesgo o depender de ayuda externa.

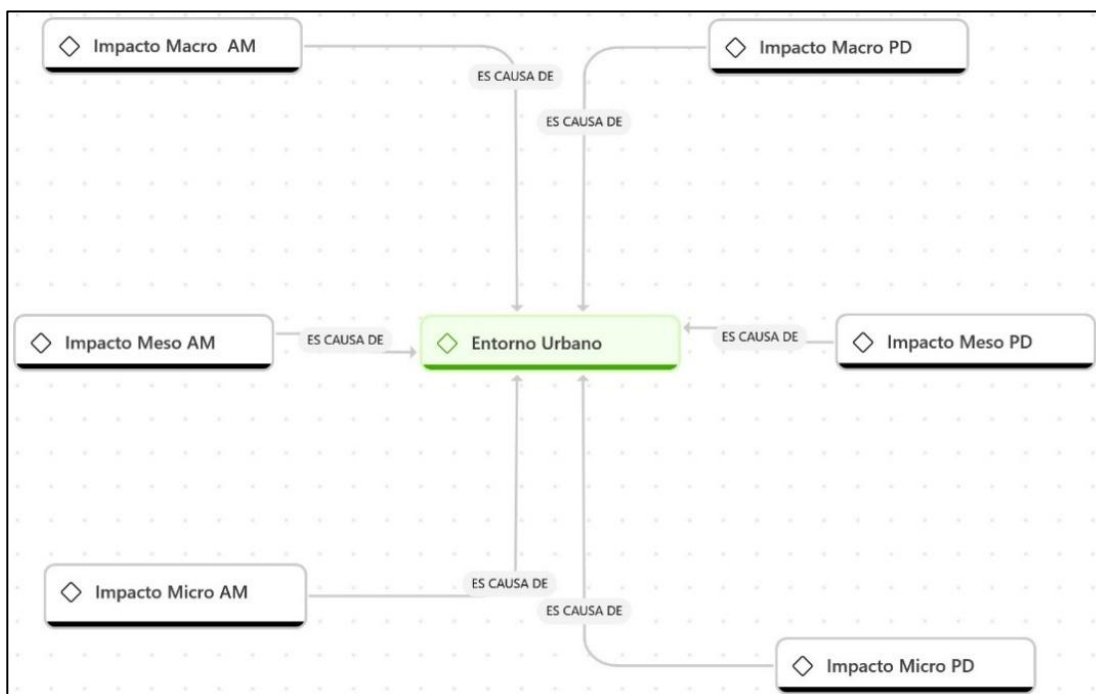
Desde una mirada fenomenológica, los testimonios dan cuenta de experiencias de exclusión estructural derivadas desde una planeación urbana no inclusiva en la ciudad de Mexicali. Se vive la movilidad peatonal desde espacios que no reconocen ni entienden la diversidad funcional, ni las necesidades del envejecimiento.

Entorno urbano e impactos a la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad

La siguiente red semántica refleja cómo el entorno urbano actúa como causa estructural de barreras físicas, sociales y emocionales. Impactos que afectan la movilidad peatonal y la calidad de vida de los adultos mayores y de las personas con discapacidad de la ciudad de Mexicali. Estos impactos pueden expresarse en distintos niveles: en el Macro (estructurales y de políticas públicas), en el nivel Meso (interacciones comunitarias y las barreras en sus

itinerarios peatonales) y en el Micro (con experiencias personales y percepción individual), como puede apreciarse en la siguiente figura (ver figura 54).

Figura 54. Entorno urbano e impactos en adultos mayores y en personas con discapacidad



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

En el nivel macro, que abarca los ámbitos estructurales y de política pública, resulta evidente que el entorno urbano es un factor determinante en la causa de sus impactos. Las narrativas de las personas adultas mayores ponen de manifiesto la falta de una planeación urbana inclusiva y la ausencia de políticas públicas efectivas que garanticen una movilidad peatonal segura y accesible. Algunas de las citas significativas que dan cuenta de lo anterior son: “[...] le hace falta al gobierno pensar más en los adultos mayores y en las personas con discapacidad” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025). Otra cita refiere:

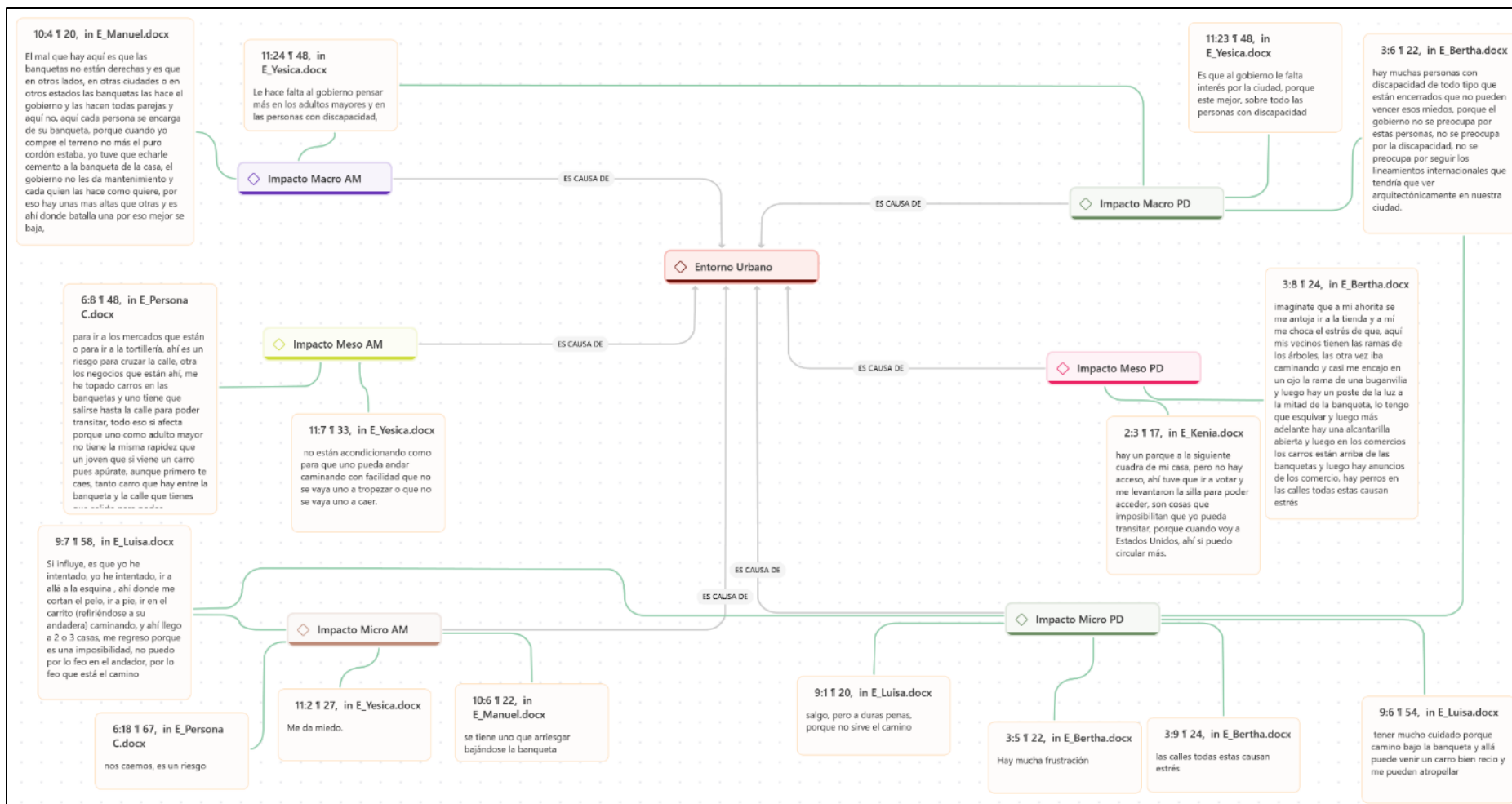
[...] aquí cada persona se encarga de su banquetta, porque cuando yo compré el terreno, nada más el puro cordón estaba, yo tuve que echarle cemento a la banquetta de la casa, el gobierno no les da mantenimiento y cada quien las hace como quiere, por eso hay unas más altas que otras [...] (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024).

A partir de lo anterior, se infiere que:

- Se percibe que la responsabilidad del mantenimiento de banquetas recae en la ciudadanía, generando desigualdad en las condiciones físicas de las calles.
- Se menciona la ausencia de un compromiso gubernamental para garantizar la movilidad seguridad de los adultos mayores.

Otras citas significativas se muestran en la siguiente figura (ver figura 55).

Figura 55. Impactos del entorno urbano en adultos mayores y en personas con discapacidad en la ciudad de Mexicali



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo

Ahora bien, los impactos de nivel meso implican aspectos como las interacciones comunitarias y las posibles barreras a sus itinerarios peatonales cotidianos, sus impactos son causa de las condiciones de su entorno urbano. La red permite observar la interacción de los adultos mayores con su entorno comunitario inmediato, como se muestra en la figura 55:

Para ir a los mercados o para ir a la tortillería, ahí es un riesgo para cruzar la calle, otra los negocios que están ahí, me he topado carros en las banquetas y uno tiene que salirse hasta la calle para poder transitar, todo esto afecta porque como adulto mayor no tiene la misma rapidez que un joven, que si viene un carro pues apúrate, aunque primero te caes, tanto carro que hay en la banqueta y la calle que tienes que salirte para poder [...] (Comunicación personal, Remedios, 28 de enero de 2025).

De las citas contenidas en la figura 55 se puede deducir que:

- Los relatos destacan la peligrosidad inmediata en sus itinerarios peatonales cotidianos hacia mercados, tiendas o servicios debido a banquetas invadidas por vehículos o mal estado.
- La velocidad de los vehículos, la falta de semáforos visuales y peatonales, sumado a la falta de pasos peatonales aumenta el riesgo de caídas o accidentes.

En lo que se refiere a la esfera de nivel micro, implica recoger experiencias, percepciones y sentimientos de nivel individual, se identifican los impactos personales derivados del estado y uso del entorno urbano. Las opiniones expresadas por los adultos mayores, reflejan sensaciones de miedo, inseguridad y limitaciones funcionales que afectan directamente su movilidad peatonal. Algunas de las citas que se aprecian en la figura 54 manifiestan: “[...] nos caemos, es un riesgo [...]” (Comunicación personal, Cristina, 28 de enero de 2025); “[...] me da miedo [...]” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025); “[...] se tiene uno que arriesgar bajándose la banqueta [...]” (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024). Una cita más indica:

Sí influye, es que yo he intentado ir allá a la esquina, ahí donde me cortan el pelo, ir a pie, ir con la andadera caminando, llego a 2 o 3 casas, me regreso porque es una

imposibilidad, no puedo por lo feo del camino (Comunicación personal, Luisa, 30 de octubre de 2024).

Lo que hace posible concluir a nivel micro que:

- Las condiciones de las banquetas obligan a arriesgar la integridad física al bajar de la banqueta al espacio de tránsito vehicular o travesar zonas peligrosas.
- Se generan emociones negativas como ansiedad y sensación de dependencia.

Las experiencias de las personas con discapacidad no son muy alejadas a las expuestas por los adultos mayores, respecto a cómo las condiciones del entorno urbano es causas de sus impactos macro. Por ejemplo, algunas de las citas significativas expresadas por personas con discapacidad contenidas en la figura 55, reflejan una falta de interés institucional hacia una movilidad peatonal accesible, “[...] es que al gobierno le falta interés por la ciudad, sobre todo por las personas con discapacidad [...]” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025).

Otra persona entrevistada indica:

[...] hay muchas personas con discapacidad de todo tipo que están encerrados que no pueden vencer esos miedos, porque el gobierno no se preocupa por estas personas, no se preocupa por la discapacidad, no se preocupa por seguir los lineamientos internacionales que tendría que ver arquitectónicamente en nuestra ciudad (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024).

En este sentido, se puede inferir en relación con el impacto del entorno urbano para personas con discapacidad que:

- El gobierno local no sigue lineamientos internacionales sobre temas de movilidad peatonal inclusiva.
- Se percibe que la planeación urbana no prioriza las necesidades de las personas con discapacidad, manteniéndolas en un estado de exclusión estructural.

En la interacción comunitaria de las personas con discapacidad, las condiciones de su entorno urbano, también generan impactos entre la población sobre su movilidad peatonal a nivel meso. Las citas que aparecen en la figura 54, refleja barreras físicas y sociales que limitan u obstaculizan su movilidad peatonal, por ejemplo:

Imagínate que a mí, ahorita se me antoja ir a la tienda, y a mí me choca el estrés de que, aquí mis vecinos tienen las ramas de los árboles, la otra vez iba caminando y casi me encajo en un ojo con la rama de una buganvilia y luego hay un poste de luz a la mitad de la banqueta, lo tengo que esquivar, y luego más adelante hay una alcantarilla abierta, y luego en los comercios los carros están arriba de las banquetas, y luego hay anuncios de los comercios, hay perros en las calles, todas estas (obstáculos) causan estrés (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024).

En este sentido se infiere que:

- Obstáculos como banquetas rotas, ausencia de rampas para usuarios de sillas de ruedas o autos estacionados sobre las banquetas dificultan y limitan el derecho humano a los desplazamientos para las personas con discapacidad.
- Los recorridos cotidianos generan estrés y exigen mayor esfuerzo físico y emocional debido a que la política pública no considera en su aplicación, los elementos particulares de ciertos grupos minoritarios e históricamente excluidos.

El análisis de nivel micro sobre los impactos en experiencias, percepciones y emociones que genera las condiciones del entorno urbano para personas con discapacidad, implicó identificar e interpretar percepciones de frustración, miedo y riesgo constante. Algunas citas que se reflejan en la figura 55, establecen: “[...] salgo, pero a duras penas porque no sirve el camino [...] tener mucho cuidado porque camino bajo la banqueta y allá puede venir un carro bien recio y me puede atropellar [...]” (Comunicación personal, Luisa, 30 de octubre de 2024). Lo anterior nos permite afirmar que:

- Se identifican trayectos peligrosos donde un movimiento en falso puede provocar un accidente grave.

- El desplazamiento independiente se ve severamente limitado, obligando a su dependencia a otras personas.

En resumen, el análisis de los impactos macro, meso y micro hace posible concluir que, tanto para adultos mayores, como para personas con discapacidad, se comparte la experiencia urbana marcada por la exclusión y la inseguridad con ciertos matices relacionados con:

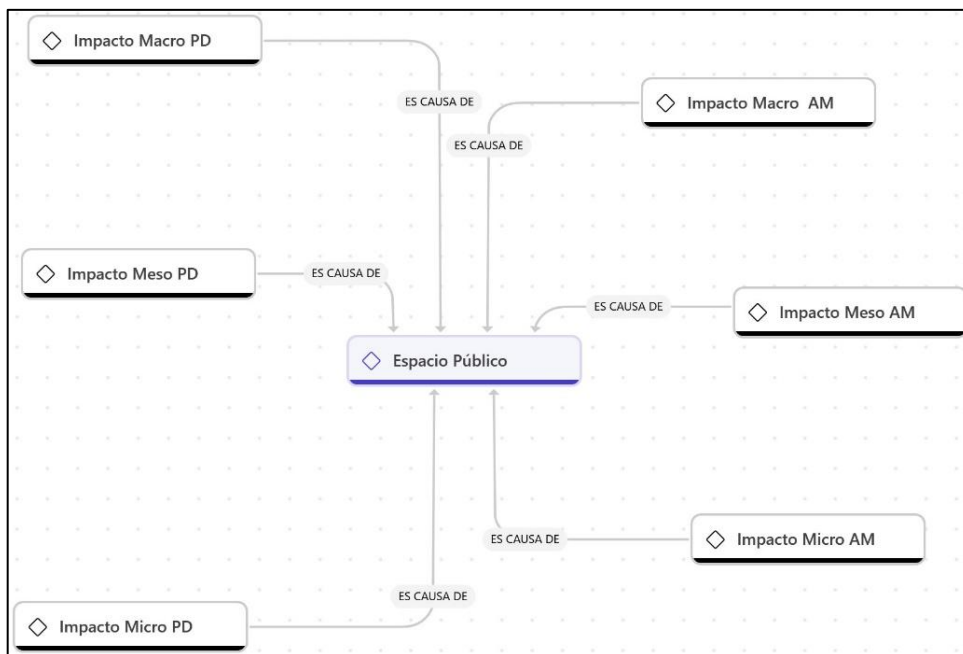
- En el nivel de impactos macro: la raíz de los problemas está en la falta de políticas públicas integrales y en el diseño e implementación de normativas sobre movilidad peatonal accesible y universal.
- En el nivel de impactos meso: el entorno inmediato y las interacciones con su comunidad, refuerzan las barreras mediante obstáculos físicos y ausencia de cultura de respeto hacia estas poblaciones.
- En el nivel de impactos micro: las consecuencias se traducen en limitaciones reales a la autonomía, pérdida de la calidad de vida y percepciones emocionales negativas.

Espacio público e impactos en la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad

El Espacio público se concibe como un derecho fundamental para la movilidad, la recreación, interacción social y el ejercicio de la ciudadanía. Sin embargo, las narrativas de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad entrevistadas, muestran que este derecho se ve restringido por condiciones físicas, normativas y condiciones culturales que limitan su acceso y uso.

En la siguiente red semántica, se posiciona la categoría de espacio público como nodo central que conecta con impactos diferenciados en tres niveles: macro (estructural y de políticas públicas), meso (interacción comunitaria y entorno inmediato) y micro (experiencia personal, percepción y sentimiento individual) (ver figura 56).

Figura 56. Impactos que causa las condiciones espacio público en las trayectorias peatonales de adultos mayores y de personas con discapacidad



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

En el nivel estructural, los impactos macro que se presentaron entre los adultos mayores entrevistados, evidencian una falta de planeación urbana inclusiva y de políticas públicas que garanticen la accesibilidad universal a los espacios públicos.

Mexicali y los municipios de Baja California están reprobados en estos temas, en el tema de la parte urbana de la accesibilidad están completamente reprobados, si se ha rendido poco el tema, en algunas zonas de la ciudad que han quedado muy bien, de hecho, han quedado espectaculares, pero si lo miras en términos generales, la ciudad esta reprobada (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

A partir de la citan anterior, se puede argumentar que, en la planeación de espacios accesibles, Mexicali está *reprobada* al igual que otros municipios de Baja California, ya que no se prioriza en intervenciones urbanas que busquen la funcionalidad inclusiva. Asimismo, se percibe una ausencia de estrategias que contemplen las necesidades específicas de los adultos mayores para su uso pleno del espacio público.

En relación con los impactos de nivel meso, destacan entre las principales barreras para los adultos mayores, la asociación del espacio público con el deterioro físico de banquetas y accesos. Algunas citas significativas expresadas en la figura 56 manifiestan que, “[...] mire cómo está la banqueta, y cada bordo que está, me golpea y me lastima [...]” (Comunicación personal, Vicky, 24 de enero de 2025). Una cita más señala “Las rampas de las esquinas, no me he fijado si hay o no hay en los espacios públicos, en los mercados sí los he visto, en los parques no los he visto, de hecho, el parque de aquí de esta colonia, no los he visto [...]” (Comunicación personal, Karla, 27 de marzo 2025). Estas citas, y otras más, evidencian ciertos riesgos constantes por banquetas dañadas, con desniveles o invadidas por obstáculos, lo que dificulta la movilidad diaria hacia mercados, tiendas o puntos de reunión. También implica que, el mal estado del espacio público obliga a tomar rutas más largas o peligrosas.

En lo que se refiere a las experiencias vividas por los adultos mayores entrevistados, en relación con los impactos de nivel micro que causa el espacio público, algunas citas reflejan limitaciones funcionales y reducción en la autonomía. Por ejemplo:

[...] nos caemos, es un riesgo cruzar la (Calzada) Anáhuac para llegar a los mercaditos, tiene uno que estar alerta (...) las banquetas están muy altas, hay que venir con un banquito para alcanzarlas y no están parejas, están como que se levantaron pedazos y tiene que estarse cuidando uno para donde este mejorcito [...] (Comunicación personal, Cristina, 28 de enero de 2025).

[...] hay muchos adultos mayores en la colonia que sí batallan, pero depende mucho de su ánimo de cada uno para seguir viviendo, porque una de las cosas que son buenas es hacer ejercicio, como caminar, a la edad de uno, no puedes quedarte sentado porque ahí te vas a morir [...] (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024).

Estas dos citas reflejan impactos en la vida cotidiana de nivel individual que influyen sistemáticamente con algunos derechos humanos fundamentales de las personas adultas mayores.

En lo que refiere a los impactos de nivel macro causados por el espacio público expresados por las personas con discapacidad entrevistadas, relatan un plano estructural, faltante de

regulación efectiva y una planeación urbana carentes de inclusividad lo que impacta directamente el derecho a un espacio público accesible.

Entonces las personas con discapacidad tenemos claro que un espacio público puede ser una oficina de gobierno o un área de gobierno, puede ser simplemente un cine, puede ser un parque, que es lo que hacemos, pues nosotros sabemos la importancia en que no solamente se trata de una parte laboral, se trata de una parte de vida común. Tan sencillo como esto, quiero tener una vida tan común como la tuya, quiero saber que hay un transporte público y decir ahorita voy a ir a la cachanilla y ahorita voy a tomar un camión ¡No tenemos eso, no lo vivimos! (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

Las narrativas reflejan que, aunque en teoría el espacio público es para todas las personas, en la práctica no se diseña ni se adapta para garantizar una movilidad peatonal accesible y universal. En el mismo sentido, se cuestiona el incumplimiento de lineamientos internacionales en materia de urbanismo accesible, Mexicali no está cumpliendo con los lineamientos internacionales en materia de urbanismo accesible, elemento que es identificado por las personas usuarias de los espacios públicos.

En cuanto a los impactos al entorno inmediato de las personas con discapacidad de nivel meso, que son causados por las condiciones del espacio público, y que fueron narrados durante las entrevistas, se identifican acciones de exclusión en espacios comunitarios con la falta de infraestructura adaptada a sus necesidades: “[...] casi no voy, porque tiene un cordón así hondo, no puedo entrar la verdad, por eso casi no salgo porque en todo parte la movilidad está muy mal, no hay acceso para las personas discapacitadas ” (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2025).

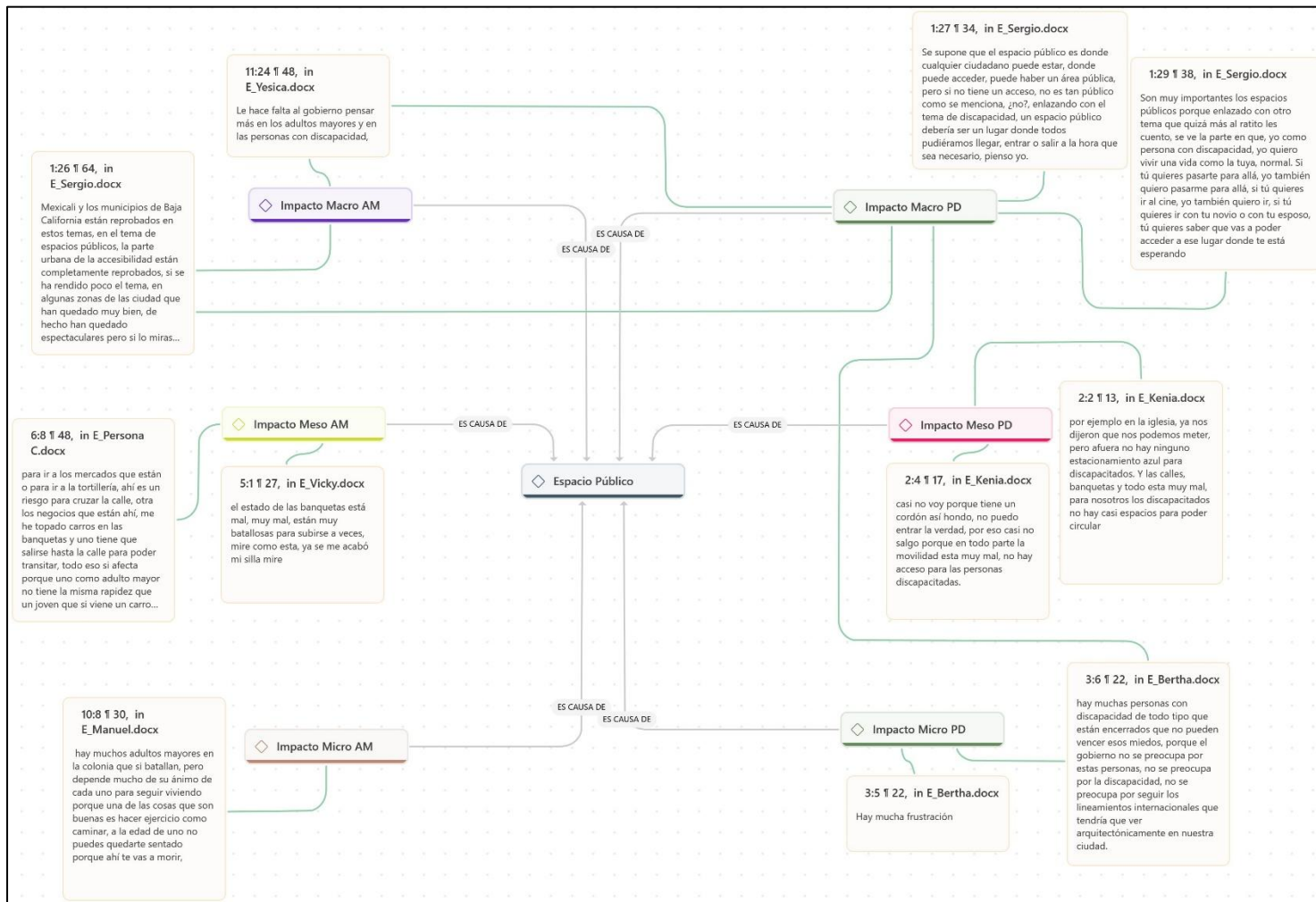
La imposibilidad de ingresar a espacios públicos como la iglesia o parques, por falta de infraestructura vial, como rampas para usuarios de sillas de ruedas o espacios accesibles de estacionamientos, ilustran puntualmente la barrera social y física a la que se enfrentan las personas con discapacidad. Las calles y banquetas en mal estado, agravan la exclusión, reduciendo las posibilidades de movilidad peatonal independiente.

Continuando con las realidades expresadas por las personas con discapacidad entrevistadas sobre impactos a nivel personal o nivel micro causadas por el espacio público, se identificaron consecuencias de frustración, estrés y riesgo constante.

[...] hay mucha frustración (...) hay muchas personas con discapacidad de todo tipo que están encerrados que no pueden vencer esos miedos, porque el gobierno no se preocupa por estas personas, no se preocupa por la discapacidad, no se preocupa por seguir los lineamientos internacionales que tendría que ver arquitectónicamente en nuestra ciudad (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024).

Por lo anterior, es indudable que, el mal estado de calles y banquetas genera estrés permanente durante los desplazamientos de las personas con discapacidad. La percepción de desinterés gubernamental y comunitario, aumenta la sensación de exclusión. En la siguiente figura, se expresa el mapa semántico con las respectivas citas significativas relacionadas con el espacio público y los impactos de nivel micro, meso y macro para las personas adultas mayores y personas con discapacidad (ver figura 57).

Figura 57. Espacio Público e impactos sobre los adultos mayores y personas con discapacidad



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo

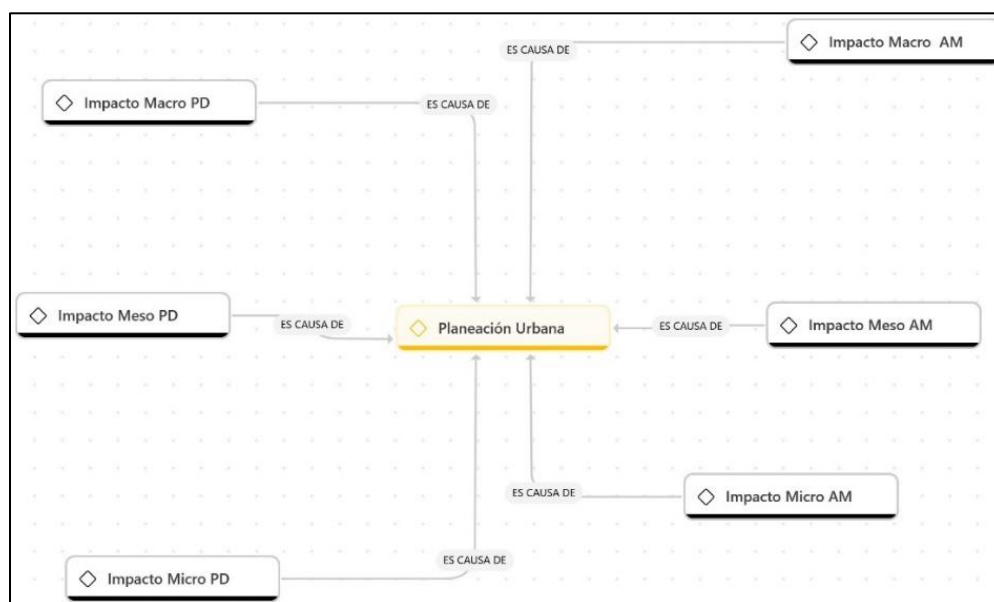
En resumen, de lo anterior se interpreta que, en ambos grupos, adultos mayores y de personas con discapacidad, el espacio público deja de ser un lugar de encuentro y ejercicio de derechos para convertirse en un escenario de riesgo y exclusión. Por tanto, se infieren los impactos en tres niveles:

- A nivel macro: la raíz del problema está en la falta de políticas públicas y cumplimiento de normas de accesibilidad urbana.
- Al nivel meso: el deterioro de la infraestructura vial y la ausencia de adaptaciones hacia las necesidades de las personas con discapacidad y de los adultos mayores, limitan la interacción comunitaria.
- A nivel micro: las barreras físicas generan miedo, frustración y pérdida de la autonomía.

Planeación urbana e impactos en adultos mayores y de las personas con discapacidad

La red semántica que se presenta y analiza a continuación, permite identificar cómo la planeación urbana se posiciona como categoría central, influyendo en sus realidades vividas desde las trayectorias peatonales en los espacios públicos, vulnerando particularmente la accesibilidad a la movilidad peatonal de adultos mayores y de las personas con discapacidad en el marco de un entorno urbano de los espacios públicos (ver figura 58).

Figura 58. Impactos que causa la Planeación Urbana en los trayectos peatonales de adultos mayores y de personas con discapacidad



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

Algunos testimonios reflejan que las deficiencias en el diseño, mantenimiento y regulación de los espacios públicos y de sus entornos urbanos causan impactos diferenciados en los mismos tres niveles que se han venido desarrollando hasta este punto -nivel macro (estructural y de políticas públicas), nivel meso (entorno inmediato y barreras comunitarias) y nivel micro (experiencias personales, percepciones y emociones)-. A continuación, se detalla el análisis por grupo de atención prioritaria de adultos mayores y de personas con discapacidad.

A través de un ámbito estructural o de políticas públicas, los testimonios evidencian que la planeación urbana ejerce impactos de nivel macro en la población adulta mayor, la planeación urbana carece de una visión inclusiva que responda a las necesidades de este grupo de atención prioritaria. Como se evidencia en los siguientes argumentos de las personas entrevistadas:

[...] definitivamente, aunque allá cambiado, no se ha arreglado, aun cuando haya parámetros que debe seguir una ciudad, ya dejando por un lado los términos internacionales, si ya está reglamentado que una banqueta debe tener ciertas medidas,

rampas y lo que sea, no se ha cuidado eso, al menos de manera general en la ciudad, a lo mejor en espacios muy públicos como el centro histórico, obviamente el gobierno está pretendiendo que sea útil o verse bien, digo a lo mejor está preocupado por verse bien nada más (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

[...] cada quien las hace como quiere, por ejemplo, que hubiera un reglamento porque si usted va ampliar su casa tiene que pedir un permiso, entonces yo pienso que las banquetas también sea un permiso para que sean todas iguales. Por ejemplo, mi vecino, que echara la banqueta y que la echara más arriba para que sea uniforme de toda la banqueta, entre todas las banquetas, entre una calle y la otra (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025).

Las citas anteriores identifican una particular percepción en cuanto a la ausencia de normativas claras e intervención sobre la construcción y el mantenimiento de las banquetas. En el mismo sentido, los entrevistados mencionan que el gobierno prioriza la imagen urbana y las intervenciones estéticas, descuidando la funcionalidad y la seguridad. Lo anterior no solo vulnera el derecho humano a la movilidad peatonal, también impacta directamente en otros derechos fundamentales como acceso a servicios básicos.

En lo que se refiere al impacto a nivel meso, se identificaron trayectorias peatonales de los adultos mayores. Trayectorias en donde experimentan barreras físicas que afectan u obstruyen su movilidad peatonal cotidiana. Algunas personas entrevistadas lo manifiestan de la siguiente manera:

[...] (calificaría) al parque 7, a las banquetas 5, a los pasos peatonales un 6 en la ciudad, porque aquí en la colonia no hay, aquí (en la colonia, los pasos peatonales) como 3 yo creo o cero, no hay nada, en la colonia no hay rampas, a las iglesias les daría un 5 porque algunas tienen, pero otras no tienen, a mercados como el Calimax le daría un 8, a la carnicería y abarrotes de aquí en la colonia no tienen condiciones ni rampas, semáforos peatonales y auditivos, no hay, aquí no he visto, solo en Estados Unidos. [...] (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025).

Lo anterior confirma que, las banquetas en mal estado, con desniveles y ocupadas por vehículos, la falta de infraestructura vial con una perspectiva de inclusión hacia las necesidades de todos los grupos de atención prioritaria como los adultos mayores o de las personas con discapacidad generan riesgos constantes de caídas para personas con ciertas limitaciones físicas. Estas condiciones del entorno urbano, reducen sustancialmente la capacidad de desplazarse con independencia y seguridad en actividades cotidianas como ir al mercado, al médico o a espacios públicos.

Ahora bien, en cuanto a que si la planeación urbana causa impactos micro hacia las realidades vividas de las personas adultas mayores, desde un nivel personal, sus efectos se identificaron en la pérdida de autonomía, el miedo a desplazarse y causando sentimientos de vulnerabilidad para las personas adultas mayores y con discapacidad. Como se aprecia en las siguientes citas significativas: “[...] cuando ya está templadito el tiempo yo salgo a caminar todo aquí alrededor y hay muchos perros sueltos, súmale que las banquetas están en mal estado o con carros arriba, entonces eso es un riesgo, es peligroso [...]” (Comunicación personal, Hortensia, 28 de enero de 2025), y otra persona entrevistada dijo “[...] esta fea la calle, tiene que estarse cuidando uno de los agujeros” (Comunicación personal, Silvia, 28 de enero de 2025).

Por tanto, la inseguridad percibida y causada por la planeación urbana, limita la disposición de salir de casa, impactando la socialización, la salud física y emocional. Para muchas personas adultas mayores, una planeación urbana que favorezca sus trayectorias peatonales, que les permita mantener una movilidad peatonal activa (caminar), es una forma de mantenerse en buena salud, prevenir enfermedades físicas y mentales, pero el entorno urbano en mal estado lo dificulta, limita y pone en riesgo la integridad de las personas.

A nivel macro, para las personas con discapacidad, los impactos estructurales se ven reflejados en algunas entrevistas. Los testimonios reflejan exclusión sistemática derivada de la falta de planeación urbana, “[...] por ejemplo en la iglesia, ya nos dijeron que nos podemos meter, pero afuera no hay ninguno estacionamiento azul para discapacitados. Y las calles, banquetas y todo está muy mal, para nosotros los discapacitados no hay casi espacios para poder circular” (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2024).

Lo anterior significa que, las autoridades no cumplen con lineamientos internacionales en materia de diseño inclusivo. Los espacios públicos no están pensados para garantizar accesos universales ni respetan los derechos de las personas con discapacidad, al menos no dentro del municipio de Mexicali, Baja California, a decir de las personas entrevistadas.

En el entorno inmediato de las personas con discapacidad, la planeación urbana genera impactos por la falta de infraestructura accesible para sus necesidades, siendo uno de sus principales obstáculos. Una de las personas entrevistadas lo manifiesta de la siguiente manera:

[...] hay un parque a la siguiente cuadra de mi casa, pero no hay acceso, ahí tuve que ir a votar y me levantaron la silla para poder acceder, son cosas que imposibilitan que yo pueda transitar, porque cuando voy a Estados Unidos, ahí sí puedo circular más [...] (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2025).

En este sentido, las rampas para usuarios de sillas de ruedas son inexistentes, las banquetas en mal estado y barreras arquitectónicas, dificultan una movilidad independiente. Los relatos reflejan cómo estas deficiencias afectan actividades básicas, como ir al parque, acceder a servicios o ejercer sus derechos cívicos.

Las personas con discapacidad también se ven afectadas por la planeación urbana, a partir de sus impactos de índole personal/micro. Viven frustración, dependencia y riesgos permanente en sus trayectorias peatonales.

[...] me fui a pie para decirle a mi carrocerero⁸ que atendiera el rayón que había dado (al automóvil) y me enfrenté a que aparte de que las banquetas comúnmente no tienen accesibilidad, habían puesto un par de topes que estaban más elevados de lo común, obviamente el objetivo del tope es evitar que los carros pasen a exceso de velocidad, pero ese tope lo hicieron para que no pasara un dinosaurio por ahí, porque estaba muy criminal. Entonces yo llego y me topo con ese tope y ya no puedo pasar, tuve que

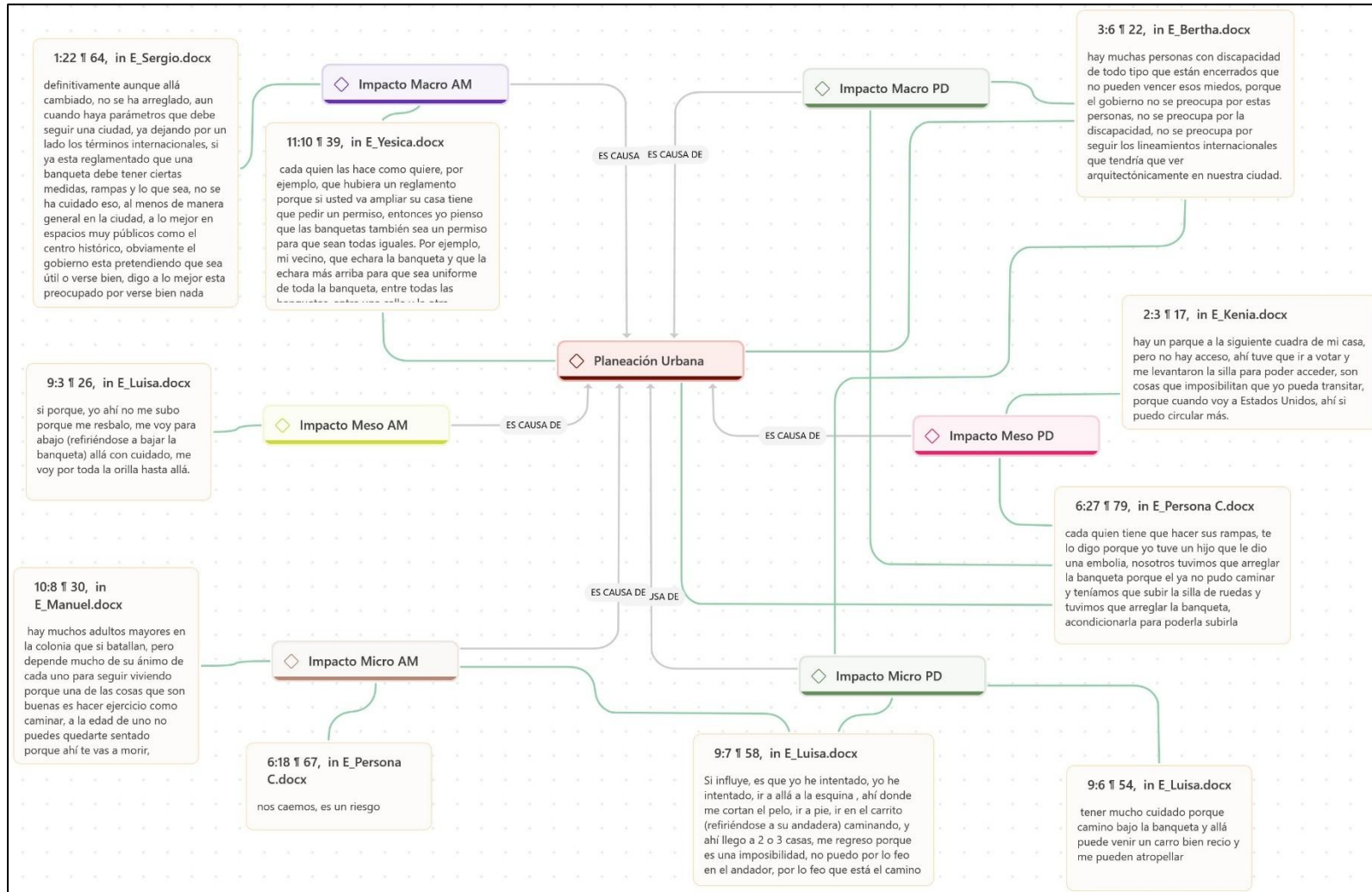
⁸ Persona repara, arma y da mantenimiento de automóviles en hojalatería y pintura automotriz.

rodear las cuadras por otra zona para poder ir a ver a mi carrocerero, estaba muy frustrado (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

El entorno inseguro genera temor constante al desplazarse, especialmente en zonas con tráfico alto y falta de señalización. Además, la falta de autonomía obliga a depender de familiares o terceros para realizar tareas simples, lo que incrementa el aislamiento social.

En la siguiente red semántica, que refleja lo expresado en este subapartado, se revela que las deficiencias en la planeación urbana tienen efectos en cascada que impactan de forma directa la movilidad, autonomía y la calidad de vida de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad (ver figura 59).

Figura 59. Planeación Urbana, impactos y citas



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

A manera de resumen, se puede argumentar a partir de los tres niveles analizados que:

- A nivel macro: la falta de políticas públicas inclusivas y de cumplimientos normativos profundizan la desigualdad.
- A nivel meso: las barreras físicas del entorno urbano reducen la posibilidad de integración y participación social y comunitaria.
- A nivel micro: las emociones de miedo, frustración y dependencia reflejan un sentimiento de exclusión cotidiana.

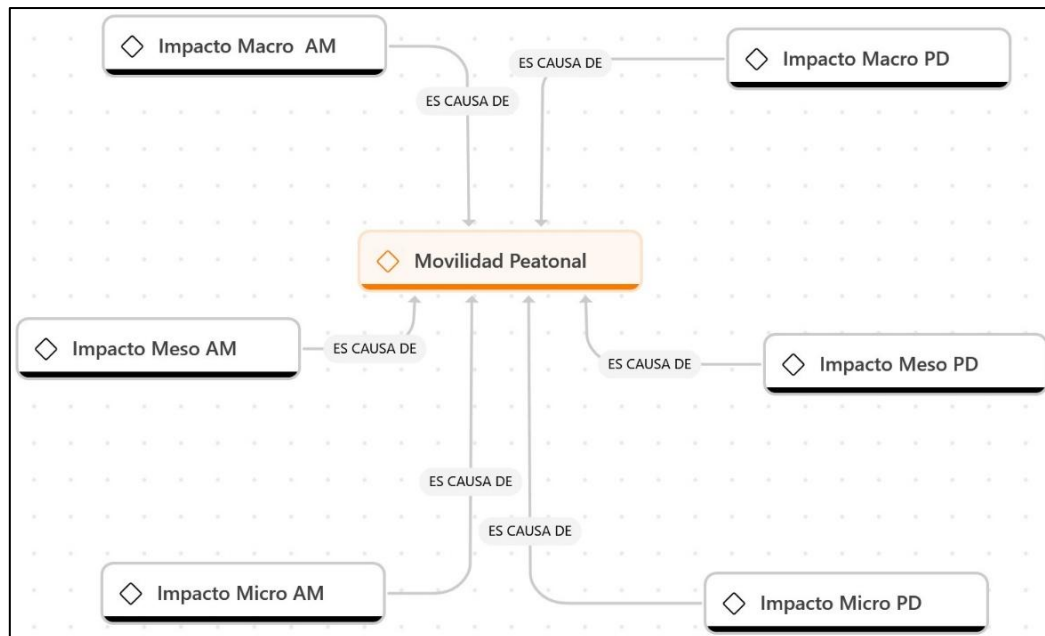
Estos hallazgos subrayan la necesidad de intervenir en la planeación urbana para garantizar la movilidad peatonal inclusiva, priorizando a los grupos de atención prioritaria como lo son las personas adultas mayores y las personas con discapacidad y promoviendo así, ciudades más inclusivas.

Movilidad peatonal y sus impactos en adultos mayores y de las personas con discapacidad

La movilidad peatonal es un derecho humano vinculado al acceso a la ciudad, la salud, la participación social y la autonomía. Para los grupos de atención prioritaria históricamente vulnerados como las personas adultas mayores y las personas con discapacidad, la movilidad peatonal es además una condición crítica para ejercer su ciudadanía de forma activa. No obstante, esta movilidad se ve condicionada y en muchos casos restringida por el entorno urbano, las decisiones de la política pública y las relaciones sociales que estructuran la vida urbana.

La información que se obtuvo durante el trabajo de campo relacionada con los impactos macroestructurales, los impactos meso-comunitarios y los impactos micro personales que son el resultado (causa) de la movilidad peatonal afectando directamente su capacidad de movilizarse de manera libre, segura y autónoma por sus colonias y ciudad, se exponen en el siguiente mapa semántico (ver figura 60).

Figura 60. Movilidad peatonal e impactos.



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo

La movilidad peatonal no solo es el resultado de la infraestructura disponible, sino el punto de encuentro entre políticas y planeación urbana, la accesibilidad del entorno urbano y las experiencias cotidiana de exclusión o integración. A continuación, se expone el análisis por tipo de impacto y grupo poblacional.

Uno de los primeros puntos que se destacan es, una crítica constante de los macro impactos hacia las fallas estructurales en la planeación urbana enfocada hacia la movilidad peatonal, señalando que el diseño y mantenimiento de las banquetas no está pensado en las necesidades de las personas adultas mayores. Como lo señala la cita: “[...] las banquetas son de todos los tamaños a diferentes alturas, cada quien pavimentó su calle, cuando entregaron solo lo entregaron con el puro cordón y de ahí uno le pone los cuadros de cemento en las banquetas” (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024). Una cita más refiere que

[...] es muy importante que los adultos mayores puedan transitar, es el ideal, casi como una utopía, y es muy complicado por los valores que tenemos, las prisas que tiene la gente, la economía, los encargados del gasto público no quieren gastar en eso, solo si tienen un familiar con una necesidad así lo consideran y eso a veces (Comunicación personal, Karla, 27 de marzo 2025).

Es evidente que existe una falta de inversión pública y una visión de las necesidades en infraestructura, lo que excluye a las personas adultas mayores que caminan lento, usan bastón o necesitan equipos de apoyo. La ausencia de regulación o cumplimiento normativo genera banquetas mal construidas, disparejas o simplemente inexistentes afectando directamente desde una dimensión estructural.

Los impactos meso afectan las interacciones comunitarias en los adultos mayores que enfrentan obstáculos constantes en su movilidad peatonal. Como lo evidencia la siguiente cita: “[...] no están acondicionados como para que uno pueda andar caminando con facilidad (para) que no se vaya uno a tropezar o que no se vaya uno a caer [...]” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025)

Ante la falta de continuidad y accesibilidad en las banquetas los adultos mayores deben bajar a la calle, entre el tránsito vehicular y esto representa un riesgo físico directo, especialmente para quienes usan bastón, carrito o requieren ayuda para su movilidad.

En lo que se refiere a los impactos micro, aquellos a nivel individual de las personas con discapacidad, durante las entrevistas expresaron emociones de miedo, inseguridad y frustración: “[...] cuando vamos caminando nos caemos en hoyos” (Comunicación personal, Martha, 16 de febrero de 2025); “[...] se tiene uno que arriesgar bajándose la banqueta [...]” (Comunicación personal, Manuel, 08 de noviembre de 2024).

Las malas condiciones del entorno urbano generan caídas, lesiones o la decisión de evitar salir del hogar. En este sentido, caminar se convierte en una actividad que implica riesgo, lo que afecta la salud física y emocional y limita el derecho humano a la movilidad para personas adultas mayores y con discapacidad

Los impactos macro causados por la movilidad peatonal, reflejan testimonios que evidencian una profunda exclusión estructural para las personas con discapacidad. Una cita que da cuenta de lo anterior: “[...] es totalmente indispensable, si no aprendemos a caminar y si la ciudadanía y el gobierno no respeta nuestros derechos de libre tránsito de caminar de manera peatonal, entonces nos cierran muchas puertas, nos marginan y nos relegan” (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024), y:

En este sentido se infiere que, la falta de cumplimiento con lineamientos que favorezcan la movilidad peatonal y la accesibilidad universal, limitan la posibilidad de desplazarse con autonomía dentro de un espacio público en el municipio de Mexicali, Baja California. Se percibe entre los entrevistados que las autoridades no priorizan a las personas con discapacidad en sus decisiones de planeación urbana. En este punto se vuelve a retomar la idea manifestada por una de las personas entrevistadas en el sentido de que, si la ciudad se diseña de manera inclusiva, no se convertirá en un obstáculo para aquellas personas que no son adultas mayores o personas con discapacidad, y, por el contrario, el diseño o planeación inclusiva servirá para toda la población.

El poder acceder o no a la movilidad peatonal genera impactos a nivel comunitario para las personas con discapacidad, con barreras físicas que impiden el uso funcional de los espacios públicos y banquetas. Una de las citas más relevante especifica lo siguiente:

[...] no cruzo calle yo sola, me llevan todo el tiempo, ando siempre acompañada porque si yo saliera sola no podría, si acompañada es difícil, porque como te digo, los estacionamientos en muchos lugares no hay azul, muchas veces gente que no es discapacitada los ocupa (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2025).

La falta de rampas para usuarios de sillas de ruedas, el mal estado del pavimento y el uso inadecuado de los espacios para discapacitados o la inexistencia de estos –como se evidenció en los diagnósticos de los espacios seleccionados en el apartado correspondiente–, son una problemática recurrente para las personas con discapacidad. Las personas deben ser acompañadas o adaptar sus propios entornos, lo cual limita su autonomía.

La accesibilidad (o no) a la movilidad peatonal también genera impactos micro referentes a sus experiencias individuales que están marcadas por la dependencia, el miedo y el estrés “[...] salgo, pero a duras penas, porque no sirve el camino [...]” (Comunicación personal, Luisa, 03 de noviembre de 2024). Una cita más refiere que:

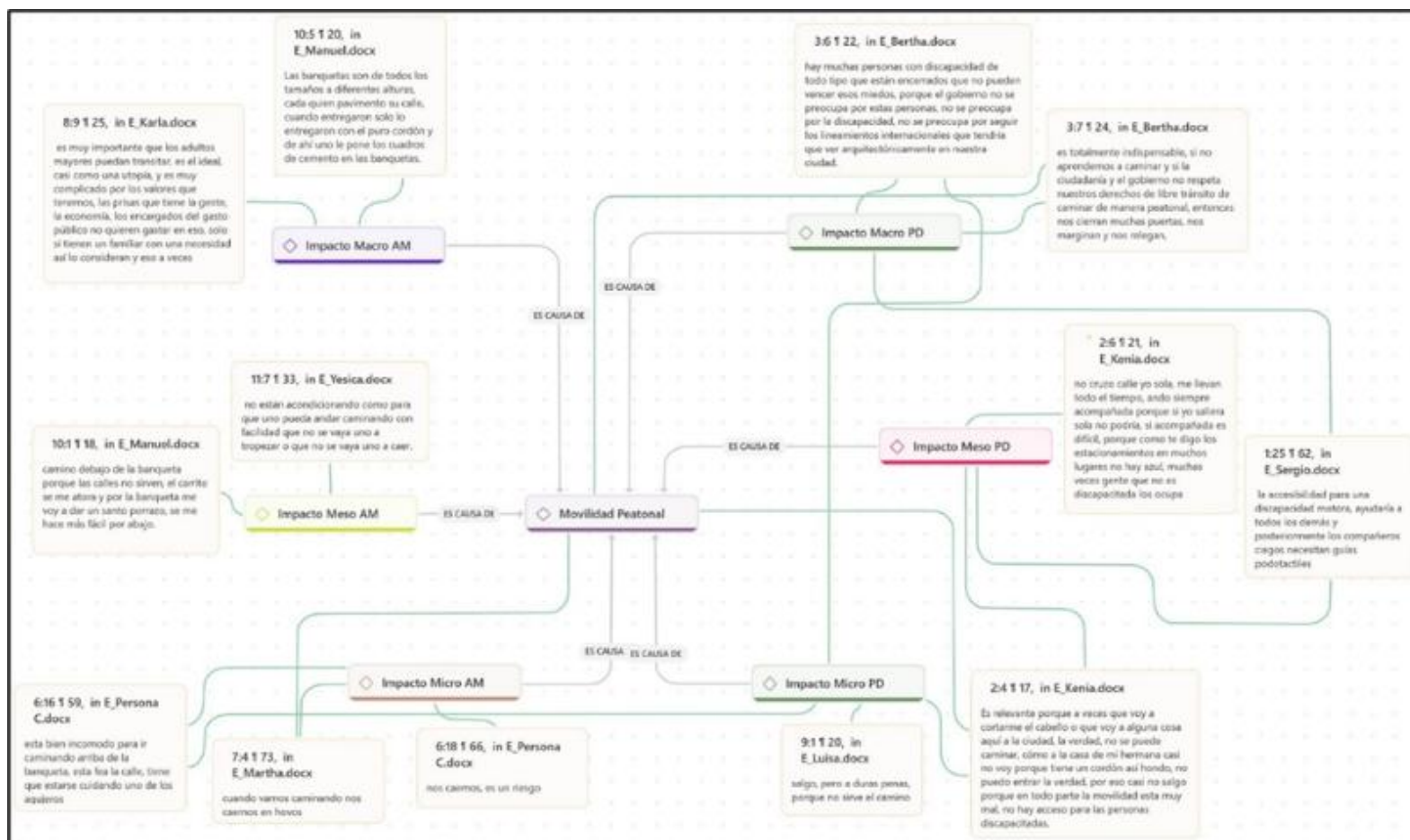
Es relevante porque a veces que voy a cortarme el cabello o que voy a alguna cosa aquí en la ciudad, la verdad, no se puede caminar, como a la casa de mi hermana casi no voy porque tiene un cordón así hondo, no puedo entrar la verdad, pero casi no

salgo porque en todas partes la movilidad está muy mal, no hay acceso para las personas con discapacidad (Comunicación personal, Kenia, 27 de abril de 2025).

En una ciudad considerada como moderna, como lo es Mexicali, las personas limitan sus salidas o dejan de asistir a actividades indispensables en su vida diaria debido a la inaccesibilidad de los espacios como consecuencia de una planeación urbana que no es inclusiva. Además, la frustración se convierte en una emoción constante frente a un entorno urbano excluyente que se refleja en el ámbito individual –nivel micro–.

En la siguiente figura se expone el mapa semántico que engloba lo expuesto sobre la movilidad peatonal y sus impactos. El objetivo de esta red semántica –y las otras contenidas en este apartado–, es evidenciar que la movilidad peatonal está profundamente condicionada por factores estructurales y comunitarios que se traducen en impactos concretos sobre la vida de las personas adultas mayores y en las personas con discapacidad (ver figura 61).

Figura 61. Movilidad peatonal e impactos



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo

A partir de lo anterior, se puede argumentar sobre los impactos en los diferentes niveles de la siguiente forma:

- Los impactos macro: reflejan una ciudad diseñada sin enfoque de derechos y sin considerar las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas adultas mayores para su movilidad peatonal incluyente.
- Los impactos meso: muestran cómo las condiciones físicas del entorno inmediato refuerzan la exclusión.
- Los impactos micro: visibilizan las emociones de riesgo por las barreras que viven cotidianamente.

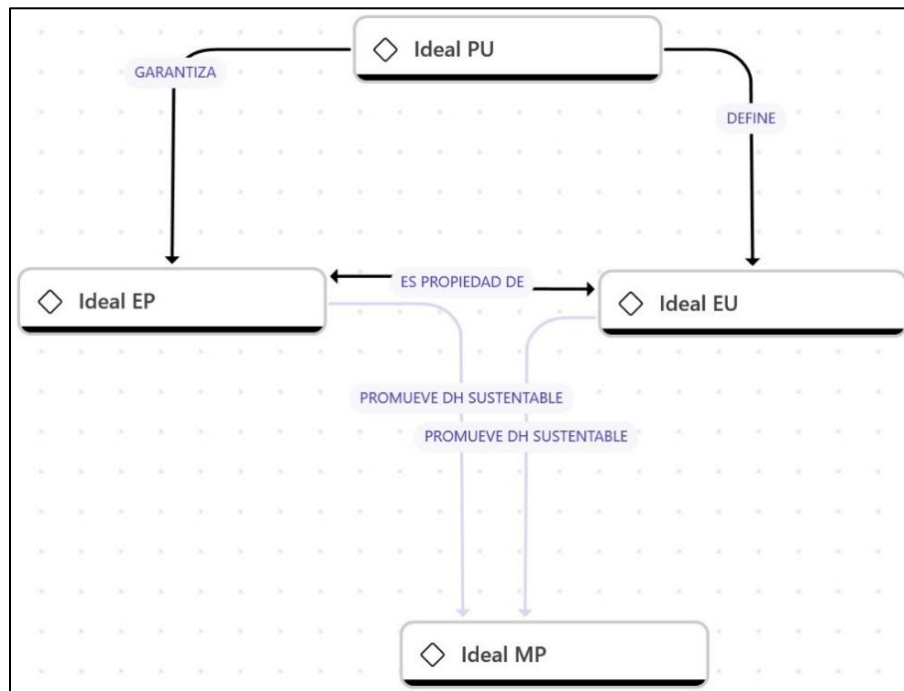
Estos hallazgos deben convertirse en insumos para transformar el entorno urbano, con políticas públicas que diseñen una planeación urbana que visibilice la ciudad desde la diversidad y la inclusión, lo que garantice el derecho pleno a caminar, vivir y habitar el espacio público con dignidad. Es decir, promover una planeación urbana inclusiva que tome en cuenta todas las características de movilidad de la población en general.

El ideal de la planeación urbana y su interconexión con la ciudad inclusiva

Unos de los objetivos específicos de esta investigación es recuperar la percepción de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad en la planeación urbana de los espacios públicos y de los entornos urbanos. Elemento que se considera esencial si se pretende construir una ciudad verdaderamente inclusiva, digna y accesible.

Como se puede apreciar en la figura 61, se representa una visión estructural del ideal urbano en las categorías clave que se encuentran fuertemente vinculadas entre sí, vinculadas entorno a la garantía del derecho humano a la movilidad peatonal y que tiene como base la percepción de las personas adultas mayores y con discapacidad. Se puede destacar que, las categorías estructurales de planeación urbana (PU), espacio público (EP), entorno urbano (EU) y movilidad peatonal (MP), conforman una red funcional que se vincula y retroalimentan entre sí debido a las particularidades de cada categoría alrededor de una planeación urbana inclusiva (ver figura 62).

Figura 62. Proyección de ideales en Planeación Urbana, Espacio Público, Entorno Urbano y en Movilidad Peatonal



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

Proyectar una planeación urbana inclusiva hacia el futuro, aunque conceptual, también se sostiene en este documento a partir de la percepción y de experiencias reales que exponen los efectos de su ausencia y vislumbran las consecuencias de una implementación más funcional hacia sus necesidades. Las personas entrevistadas reconocen la urgencia en sus vidas de que la planeación urbana y el diseño de sus espacios públicos y entornos urbanos, integren una lógica inclusiva desde su origen, para las generaciones del presente y hacia las generaciones del futuro.

Uno de los elementos más importantes de esa interacción entre categorías es la capacidad de promover los derechos humanos a partir de una visión sustentable. La planeación urbana, en el ideal, debe considerar aquellas particularidades de todas las personas en relación con el derecho a la movilidad peatonal. Lo anterior lograría garantizar un espacio público inclusivo, un entorno urbano amigable para una movilidad peatonal garantizada para personas adultas mayores y con discapacidad.

En el marco de este *ideal* de la planeación urbana inclusiva, mediante un mapa semántico se logró una cartografía de aspiraciones. Un mapa construido a partir de subjetividades idílicas, visiones utópicas, pero que como se deja ver en los testimonios, no son imposibles, sino necesarias. Como se expresa con claridad en percepción sobre el ideal:

[...] seguiría todos los lineamientos que tiene España, dicen que es la ciudad en la que todas las personas con discapacidad quisiéramos vivir, porque tienen todo inclusivo, todo es muy inclusivo, entonces yo te recomiendo que eches un vistazo a la movilidad peatonal para ciegos españoles y ahí, eso sería lo ideal de lo que pudiera tener mi ciudad (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024).

La planeación urbana en su proyección es vista como una forma de cuidar, de prever, de considerar a quienes ya están en situación de vulnerabilidad y a quienes según reflexiona uno de los entrevistados, podrían llegar a estarlo “[...] si no preparan la ciudad para un futuro, un día van a darse de topes ellos mismos porque van a vivir algo, pero inevitablemente, si dios te da una larga vida, tu movilidad va a llegar a en un momento a no ser igual a la que está siendo ahora, todos vamos a llegar a tener una discapacidad” (Comunicación personal, Sergio, 28 de marzo de 2025).

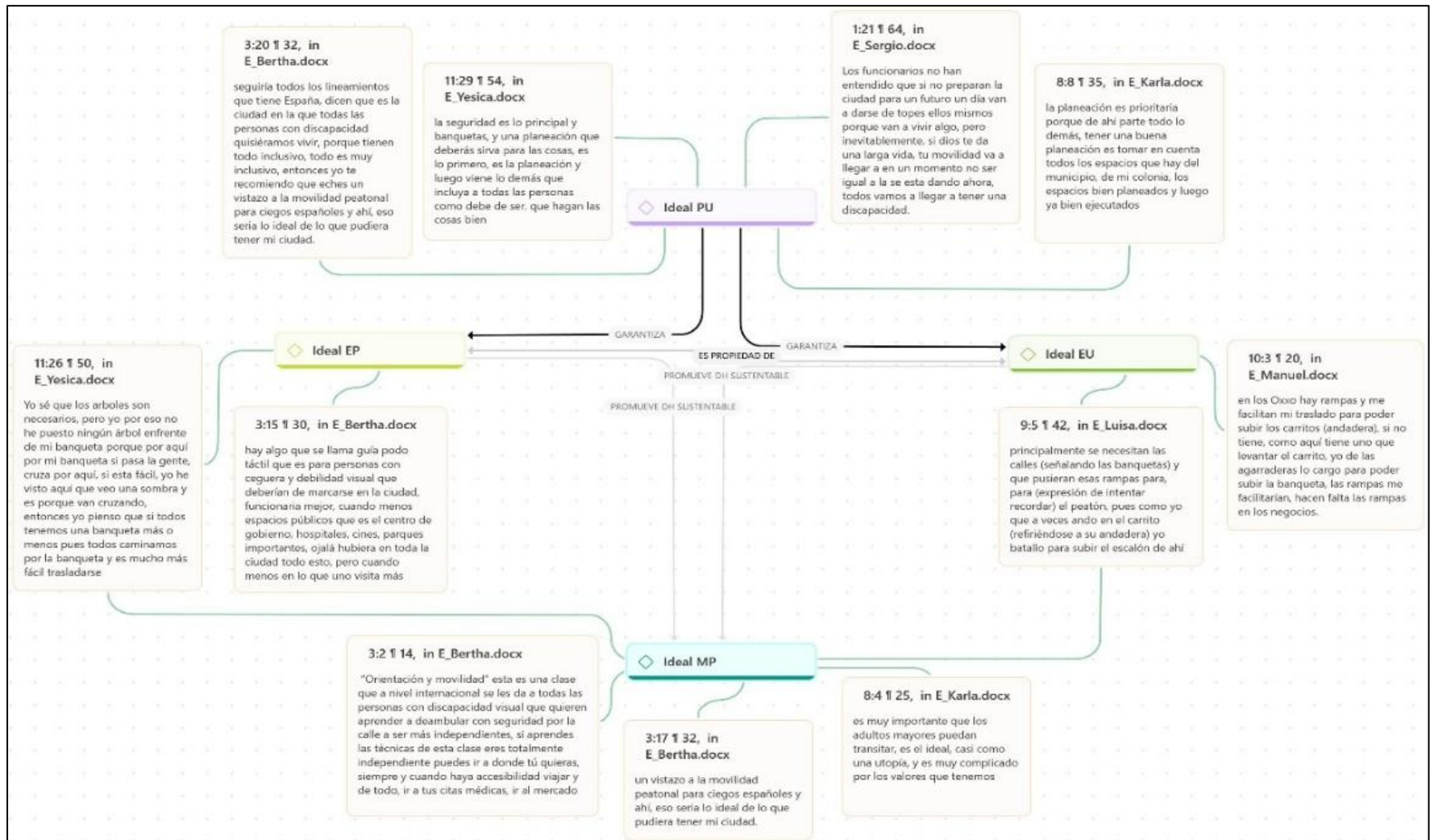
El ideal del entorno urbano está vinculado con el ideal del espacio público, incorporan elementos técnicos que mejorarían la accesibilidad, como el piso táctil, las rampas para usuarios de silla de ruedas, banquetas uniformes o paradas de camión. Pero también integra el respeto cotidiano, el reconocimiento del otro y la voluntad política que traduzca derechos en realidades: “hay algo que se llama guía podó táctil que es para personas con ceguera y debilidad visual que deberían de marcarse en la ciudad, funcionaría mejor, cuando menos en los espacios públicos, [...] ojalá hubiera en toda la ciudad todo esto, pero cuando menos en lo que uno visita más” (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024)

En el mismo sentido, el entorno urbano se vincula con el ideal de la planeación urbana, por ejemplo: “[...] ya cuando llego al Oxxo, ya está mejor, porque ya está liso y ellos sí tienen lugares para discapacitados, sus rampitas. En la colonia no hay rampas, pero en los Oxxo sí, y así deberíamos tener regulaciones para quienes construyen banquetas para que uno pueda caminar sobre la banqueta” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025).

A su vez, las personas entrevistadas entienden la movilidad peatonal como un derecho y no como un favor o una excepción y no siempre la planeación urbana considera las condiciones físicas, cognitivas o sensoriales de toda la población, en la cotidianidad, en los hechos, estaría negándoles ese derecho a quienes más dependen de infraestructura peatonal que les permita ejercer su autonomía. Uno de los entrevistados lo manifiesta así: “[...] un vistazo a la movilidad peatonal para ciegos españoles y ahí, eso sería lo ideal de lo que pudiera tener mi ciudad” (Comunicación personal, Bertha, 06 de noviembre de 2024). Otra persona lo manifiesta así, “[...] es muy importante que los adultos mayores puedan transitar, es el ideal, casi como una utopía, y es muy complicado por los valores que tenemos” (Comunicación personal, Karla, 27 de marzo 2025).

En la siguiente figura se presenta el mapa semántico que resultó de la percepción de las personas adultas mayores y con discapacidad en relación con los ideales sobre planeación urbana, entorno urbano, espacio público y movilidad peatonal (ver figura 63).

Figura 63. Proyección de ideales hacia un futuro posible



Nota: elaboración a partir del trabajo de campo.

Desde una perspectiva fenomenológica, esta imagen refleja cómo las personas entrevistadas resignifican su experiencia cotidiana al proyectar ideales que surgen del contraste entre lo vivido y lo deseado. Las citas evidencian aspiraciones construidas a partir del padecimiento diario de banquetas en mal o ausencia de mobiliario urbano incluyente, entre otros, pero también contienen propuestas concretas y realistas, como incluir señalización podotáctiles, implementar rampas para usuarios de sillas de ruedas en espacios públicos y comerciales que garanticen accesos seguros. El anhelo no es solo la infraestructura, sino de una ciudad que cuide y considere a todas las personas en su diseño, como se expresa en frases como “una planeación que incluya a todas las personas, como debe ser” (Comunicación personal, Yesica, 25 de febrero de 2025), o “la planeación es prioritaria porque de ahí parte todo lo demás, tener una buena planeación es tomar en cuenta a todos y a todos los espacios que hay” (Comunicación personal, Karla, 27 de marzo 2025). Esta red ofrece una cartografía del ideal y se nutre tanto de las necesidades urgentes como de la capacidad de imaginar una transformación posible, colectiva y justa.

Reflexiones finales: hacia una planeación urbana inclusiva en Mexicali

Llegar al cierre de esta investigación ha permitido mirar la ciudad de Mexicali desde una perspectiva más amplia y profunda. A lo largo de esta tesis se buscó comprender cómo la planeación urbana y los espacios públicos influyen en la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad, pero, sobre todo, fue con la propuesta de escuchar y observar cómo estos grupos de atención prioritaria viven, sienten y significan la ciudad desde su experiencia cotidiana. Este apartado reúne las reflexiones finales que surgen de este recorrido teórico, metodológico y humano que se hizo con el propósito de dar respuesta a las preguntas que guiaron esta investigación y de mostrar cómo los objetivos propuestos se lograron en este proceso.

Desde el inicio se partió desde tres preguntas fundamentales: ¿Cómo es la planeación de los espacios públicos urbanos para la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad? ¿cómo viven, sienten, planean y significan el espacio público estas personas a partir de su movilidad peatonal? Y ¿Cómo garantiza la planeación urbana el derecho humano a la movilidad peatonal de dichos grupos? A través del diagnóstico urbano, el trabajo de campo, las entrevistas y el análisis teórico y empírico, se fue descubriendo que estas preguntas no solo apuntaban a realidades especiales, sino también a formas de poder, de exclusión y de resistencia en la vida urbana.

En este sentido, este apartado no pretende ser únicamente un resumen de resultados, sino una reflexión crítica sobre lo que la investigación ha permitido ver y comprender. Cada hallazgo, que va desde la observación de una banqueta en mal estado hasta el testimonio de quien teme salir solo a la calle, ha llevado a conocer que la ciudad no es neutral. Se diseña, se regula y se habita desde ciertas visiones que privilegian a unos y marginan a otros. Se comprende que la planeación urbana, lejos de ser solo un ejercicio técnico, es una práctica política y social que puede reproducir o transformar desigualdades.

Asimismo, los objetivos específicos de esta investigación fueron alcanzados de manera progresiva y articulada. Se logró elaborar un diagnóstico del entorno urbano de Mexicali, captar las experiencias y los significados de la movilidad peatonal en personas adultas mayores y personas con discapacidad, contrastar esas vivencias con la planeación

institucional, y finalmente, construir una propuesta conceptual que se denominó planeación urbana inclusiva. Esta categoría emerge como síntesis crítica de todo el proceso de conocer la necesidad de repensar la ciudad desde la diversidad humana y el derecho a moverse con dignidad.

Las reflexiones que integran este apartado final del proyecto de investigación, se estructuran de manera que cada apartado dialogue con las preguntas y con los objetivos planteados. Como un primer elemento, se analiza la planeación urbana de Mexicali y sus limitaciones para garantizar una movilidad peatonal inclusiva. En un segundo momento, se profundiza en las experiencias y significados que las personas otorgan al espacio público. Enseguida, se reflexiona sobre la distancia entre los marcos normativos y la realidad cotidiana del derecho a la movilidad peatonal. Posteriormente, se desarrolla la propuesta de planeación urbana inclusiva como una alternativa ética y conceptual para repensar el espacio público, y finalmente, se cierra con las enseñanzas humanas, políticas y sociales que esta investigación ha dejado.

Estas reflexiones finales no buscan cerrar el tema, sino abrirlo a nuevas miradas. Porque hablar de movilidad peatonal inclusiva es hablar de la dignidad, de la justicia espacial y de la posibilidad de construir una ciudad que reconozca a todos sus habitantes como sujetos de derechos. Mexicali, en su complejidad, ha mostrado que los pasos de quienes caminan con dificultad o temor son también los pasos que marcan el camino hacia una ciudad más justa y humana.

La planeación urbana en Mexicali: entre el discurso de la accesibilidad y la práctica excluyente

Al analizar la planeación urbana de Mexicali desde la perspectiva de la movilidad peatonal inclusiva, se comprende que existe una distancia significativa entre el discurso institucional de la accesibilidad y su práctica efectiva en el territorio. La primera pregunta de esta investigación fue ¿Cómo es la planeación de los espacios públicos urbanos para la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad? Lo que condujo a revisar tanto los instrumentos normativos como las realidades físicas del espacio público, y a constatar que la planeación urbana sigue atrapada en un modelo funcionalista, orientada al flujo vehicular, más que al bienestar de las personas.

Los hallazgos del diagnóstico urbano realizado en las colonias estudiadas (Independencia, Prohogar, El Cóndor e Infonavit Cucapah) evidenciaron una fragmentación estructural de la ciudad. Las banquetas discontinuas, sin rampas para usuarios para sillas de ruedas o improvisadas, cruces inseguros por la falta de pasos peatonales, de señalización, de semáforos peatonales auditivos y visuales y ausencia de mobiliario accesible revelan que el espacio público no ha sido concebido para todos. Aunque los documentos oficiales como el Plan Municipal de Desarrollo o los lineamientos IMIP mencionan la movilidad sustentable y la accesibilidad universal, la realidad muestra que estas ideas se han reducido a enunciados aspiracionales. La planeación, en la práctica, se ha mantenido anclada en una visión tecnócrata que privilegia el crecimiento urbano y la infraestructura para automóviles, relegando al peatón a un papel secundario, casi residual u olvidado.

A lo largo del análisis, se pudo observar que la falta de una política integral de movilidad peatonal inclusiva no responde únicamente a la ausencia de recursos, sino a un problema más profundo de enfoque de planeación. Predomina una racionalidad instrumental que mide el éxito urbano en función del desplazamiento vehicular o del número de obras realizadas, sin considerar la experiencia de quienes habitan y transitan la ciudad desde el cuerpo y la vulnerabilidad. Como señala Lefebvre (1968), el espacio urbano es una producción social, no un mero soporte físico; sin embargo, las políticas locales han tratado el espacio público como un contenedor neutro, despojado de significado humano.

Esta lógica excluyente se manifiesta también en la estructura institucional. Los distintos organismos involucrados en la planeación urbana actúan de manera desarticulada, sin mecanismos claros de coordinación. La planeación termina siendo reactiva, se invierte donde hay que “rehabilitar” o “embellecer”, no donde hay que garantizar derechos. Esta dinámica perpetua desigualdades territoriales, porque los sectores céntricos y de mayor visibilidad política reciben mejoras, mientras que las colonias donde vive gran parte de las personas adultas mayores y con discapacidad permanecen desatendidas.

Desde el enfoque del derecho a la ciudad, significa que las personas con discapacidad y los adultos mayores son sistemáticamente excluidos del proceso de apropiación y decisión sobre su espacio público. No se les consulta, no se les escucha y rara vez sus necesidades específicas son contempladas en los planes o presupuestos. La accesibilidad, en vez de ser

un principio estructurante, se convierte en un elemento decorativo o que “cubre” con el requisito de una rampa para usuarios de sillas de ruedas, una banqueta en mal estado con su guarnición en buen estado o banquetas amplias en buen estado invadidas por vehículos estacionados que no transforman las condiciones reales de movilidad peatonal, sino entorpecen las trayectorias peatonales de estas poblaciones. Como sostiene Gehl (2013), una ciudad verdaderamente humana se mide no por su velocidad, sino por la calidad de las experiencias que posibilita; Mexicali en este sentido, sigue siendo una ciudad que privilegia el movimiento motorizado sobre el encuentro humano.

Sin embargo, esta constatación no debe verse solo como una crítica técnica, sino como una invitación a repensar el sentido de la planeación misma. La planeación urbana es, ante todo, una práctica social con implicaciones éticas y políticas. Planear sin incluir es perpetuar la exclusión; diseñar sin escuchar es invisibilizar cuerpos y trayectorias. Desde los hallazgos del diagnóstico, se comprende que la ciudad necesita transitar de una planeación centrada en la obra, hacia una planeación centrada en la vida cotidiana de sus habitantes. Esto implica reconocer que los espacios públicos no solo deben ser funcionales, sino también sensibles a la diversidad, a la edad, a la capacidad y al ritmo de quienes los habitan.

En suma, la planeación urbana de Mexicali, aunque en el discurso incorpora el lenguaje de la accesibilidad, en la práctica aún hay mucho por hacer pues se continúa reproduciendo una estructura excluyente. Las políticas carecen de transversalidad y de visión de justicia espacial. Este contraste entre lo normativo y la realidad vivida de estos grupos de atención, ha permitido responder la primer pregunta de investigación: la planeación urbana, tal como es concebida, no garantiza una movilidad peatonal inclusiva; al contrario, perpetua un modelo que invisibiliza las necesidades cotidiana de estos grupos más vulnerable. De ahí surge la necesidad de pensar la ciudad desde las experiencias de quienes la caminan con dificultad, pero también desde la esperanza de mejorar las condiciones territoriales para todos sus habitantes.

La experiencia peatonal: significados, emociones y resistencias cotidianas

La segunda pregunta de esta investigación fue ¿Cómo viven, sienten, planean y significan el espacio público las personas adultas mayores y las personas con discapacidad a partir de su movilidad peatonal? Dar respuesta a esta pregunta condujo a una dimensión profundamente

humana de la ciudad, que se revela no en los planos ni en las normas, sino en las trayectorias cotidianas, en los cuerpos que caminan, tropiezan o esperan pacientemente cruzar entre una calle y otra. Responder esta parte de la investigación permitió escuchar voces que rara vez son tomadas en cuenta en la planeación urbana, y a través de ellas, comprender que la movilidad peatonal no es solo un medio para desplazarse, sino un lenguaje mediante el cual se expresa la relación entre el individuo y la ciudad.

Durante el trabajo de campo, las experiencias compartidas por las y los participantes entrevistados mostraron que la movilidad peatonal está profundamente atravesada por emociones contradictorias, el deseo de independencia frente al temor constante a los obstáculos físicos, la necesidad de salir y encontrarse frente a la inseguridad que provoca el deterioro de las banquetas, tener que desplazarse bajo estas o la falta de pasos peatonales, de semáforos peatonales; la sensación de pertenecer a la ciudad que al mismo tiempo los margina. En muchos casos, las personas adultas mayores manifestaron miedo a caer, a lastimarse gravemente, de que les ocurriera algo en sus trayectorias peatonales. Las personas con discapacidad expresaron frustración ante la falta de mobiliario urbano o ante automóviles que invaden el espacio peatonal. Estas emociones de miedo, enojo, resignación y esperanza no son anecdóticas, son indicadores sociales que revelan la manera en que la planeación urbana produce subjetividades y desigualdades.

Desde la perspectiva fenomenológica, se ha comprendido que el cuerpo es el primer territorio de la experiencia urbana. La ciudad se vive a través de los sentidos, la textura del pavimento, la inclinación de sus banquetas e desde sus sonidos. Las personas entrevistadas describieron con detalle los espacios donde se sienten seguras como parques con sombra y bancas, banquetas amplias o mobiliario urbano adecuado y aquellos donde prefieren no caminar por miedo o incomodidad. En ese contraste, la movilidad se revela como una práctica social que configura el sentido de pertenencia. Cuando los espacios públicos son hostiles, se fragmenta la identidad urbana; cuando son accesibles y amables, se fortalece el vínculo entre el individuo y la ciudad.

En los relatos recogidos muchas de las personas adultas mayores evocaron que la movilidad peatonal se ha convertido, para ellos, en una práctica de resistencia ante un entorno que les recuerda su vulnerabilidad. Caminar, aún con dificultad, se transforma en un acto político,

en una afirmación del derecho a estar presentes, a ser vistos, a ocupar el espacio público que también les pertenece. Por su parte, las personas con discapacidad resignifican constantemente su relación con la ciudad. Adaptan sus trayectorias peatonales, desarrollan estrategias para esquivar barreras, se apoyan en redes familiares. Su movilidad peatonal se convierte en una negociación permanente con el entorno urbano, cada banqueta, cada esquina y cada parada de transporte público implica una decisión, un cálculo, una forma de agencia.

El análisis de estas experiencias permitió cumplir con el segundo objetivo específico de esta investigación que fue, captar cómo viven, sienten, planean y significan la movilidad peatonal las personas adultas mayores y las personas con discapacidad en la ciudad de Mexicali. Lo que permitió descubrir que más allá de la descripción de obstáculos físicos, se trata de una comprensión profunda del espacio público como escenario de desigualdad, pero también como territorio que brinda un sentido. Para quienes participaron en esta investigación, el espacio público representa tanto exclusión como posibilidad, es el lugar donde se evidencian las carencias institucionales, pero también donde emerge la esperanza de una ciudad distinta, más humana, más sensible a la diversidad de quienes la habitan.

En este punto se comprende que la inclusión se construye a partir de escuchar y del reconocimiento del otro. Las percepciones y emociones recogidas en el trabajo de campo son un llamado a replantear la planeación urbana desde el afecto, la empatía y participación. Estas voces nos muestran que la planeación urbana también debe llevarse fuera del escritorio, desde los cuerpos que se enfrentan a sus espacios públicos todos los días. Porque cada rampa para usuarios de silla de ruedas mal hecha o ausente, cada paso peatonal ausente, o cada mobiliario urbano que limite su movilidad peatonal, no son simples omisiones técnicas, son decisiones que definen quién puede y quién no puede habitar la ciudad.

En respuesta a la segunda pregunta de investigación, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad viven y significan el espacio público como un ámbito de tensión entre exclusión y pertenencia. Su movilidad peatonal expresa simultáneamente, vulnerabilidad y resistencia. Y es precisamente en esta dualidad donde se encuentra el poder transformador para repensar la planeación urbana, no desde la homogeneidad, sino desde la diversidad que la vida cotidiana pone de manifiesto.

La tercera pregunta de investigación fue ¿cómo garantiza la planeación urbana el derecho humano a la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad? Para dar respuesta a esta pregunta, implicó analizar la ciudad desde su plano normativo y político. Esto permitió articular el análisis empírico con el enfoque de derechos humanos, revelando que la brecha entre el discurso normativo y la realidad urbana es tan amplia como persistente. Aunque el marco legal mexicano reconoce el derecho a la movilidad peatonal como un derecho humano, amparado en la Constitución Política de México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022), y en diversos instrumentos internacionales como la Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), su cumplimiento en la práctica sigue siendo limitado, fragmentado y desigualmente distribuido.

Durante la revisión documental y las encuestas con los actores clave institucionales, se observó que la planeación urbana en Mexicali se aproxima al tema de la movilidad peatonal desde un enfoque técnico y no desde la visión de derechos. Los planes, programas y reglamentos municipales incluyen menciones a la accesibilidad universal, pero sin mecanismos claros de implementación, seguimiento, ni evaluación. Las autoridades municipales tienden a evaluar el éxito urbano con base en criterios de eficiencia vial o en la cantidad de obras ejecutadas. Esta lógica cuantitativa invisibiliza los impactos sociales de las decisiones de planeación.

En términos teóricos, lo que se observó y analizó puede entenderse como una forma de injusticia espacial (Soja, 2010), condición en la que la distribución desigual del espacio público refleja y refuerza desigualdades sociales preexistentes. Las barreras arquitectónicas no son solo los obstáculos físicos, sino expresiones materiales de jerarquías sociales y políticas. El derecho a la movilidad, por tanto, no se limita a la posibilidad de desplazarse, sino que implica el acceso equitativo al espacio público, la participación en las decisiones sobre su diseño y la capacidad de ejercer la ciudadanía en condiciones de autonomía y seguridad. En Mexicali, este derecho sigue siendo parcial y frágil, especialmente para quienes enfrentan limitaciones físicas, sensoriales o de edad.

Los cuestionarios aplicados a agentes clave, especialistas en su temática, representantes de instituciones públicas, revelaron que, aunque existe conciencia sobre la importancia de la

inclusión, las decisiones de política urbana están mediadas por factores económicos y administrativos. Se priorizan obras visibles y de impacto inmediato como son las obras viales por encima de intervenciones que promuevan la equidad en los espacios públicos. Esta priorización ha reforzado una cultura de la obra pública que valora lo cuantificable, dejando de lado lo intangible, la experiencia, la dignidad y la seguridad de quienes caminan. En este sentido, la falta de una visión integral de derecho a la movilidad peatonal constituye una deuda estructural del Estado con sus ciudadanos.

Hacia una planeación urbana inclusiva: una propuesta conceptual y ética

De los hallazgos empíricos, del dialogo con la teoría y de la reflexión constante sobre el papel de la planeación urbana, emerge una convicción fundamental: si la ciudad excluye, es porque su planeación urbana también lo hace. Si el espacio público reproduce desigualdades, es porque fue pensado desde una mirada parcial. Es de ahí de donde surge la necesidad de imaginar una nueva forma de planear, una que no se limite a administrar el territorio, sino que reconozca la pluralidad de sus habitantes, sus experiencias y en los tiempos en que los habitan. A esta nueva forma de concebir esta visión de habitar el territorio se le denominará como *planeación urbana inclusiva*.

La planeación urbana inclusiva no se asume como una simple categoría técnica, sino como una postura ética y política frente al derecho a la ciudad. Implica desplazar el eje de la planeación desde la infraestructura hacia las personas, desde el crecimiento urbano hacia la justicia espacial, desde la eficiencia funcional hacia la empatía y la equidad. Es el resultado de observar cómo los discursos de sustentabilidad y de accesibilidad han sido absorbidos por la lógica de la productividad urbana, sin transformar las relaciones de poder que determinan quién puede caminar, quién puede participar y quién es visto como problema o irrelevante dentro del espacio público.

En los testimonios y observaciones que se recopilaron, se hizo evidente que la planeación urbana tradicional ha operado bajo un paradigma homogéneo, imagina un ciudadano estándar, joven, sin limitaciones físicas, que se mueve rápido y consume el espacio. Ese modelo ha estructurado históricamente las políticas urbanas y ha dejado fuera a quienes no se ajustan a esa norma. La planeación urbana inclusiva parte, por el contrario, del reconociendo de la diversidad humana. Considera que todos los cuerpos son legítimos, que todas las

trayectorias peatonales son valiosas y que la ciudad solo se vuelve completa cuando puede ser habitada y recorrida por todos, sin miedo ni barreras.

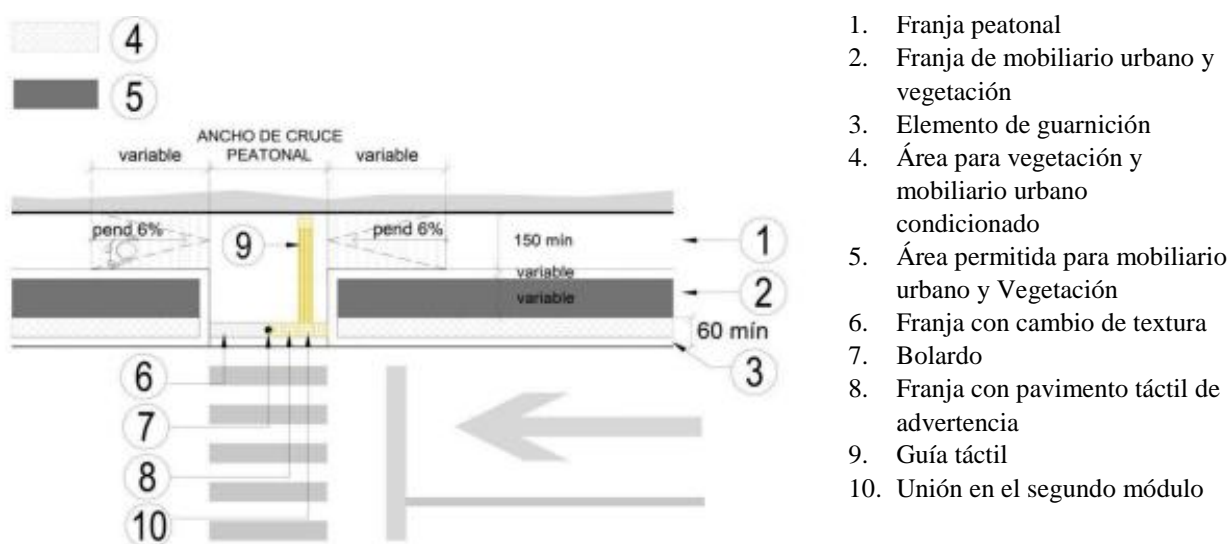
Este planteamiento se nutre de las aportaciones teóricas del derecho a la ciudad y la movilidad humana. Sin embargo, su sentido más profundo proviene de la práctica, de las voces que revelaron que la ciudad se experimenta con el cuerpo, con la memoria y con las emociones. La planeación urbana inclusiva propone incorporar esa experiencia sensible en el proceso técnico, transformando la planeación urbana en un acto de empatía informada. Significa diseñar políticas, espacios públicos y estrategias urbanas desde la vida cotidiana de quienes cruzan por las calles, de quienes se sienten seguros en los espacios públicos y de preguntar qué necesitan para que caminar sea un acto de libertad y no de riesgo.

Desde el punto de vista ético, la planeación urbana inclusiva demanda que los planificadores, arquitectos y las autoridades asuman la responsabilidad de mirar más allá de los indicadores meramente cuantitativos. Planear no es solo proyectar obras, es tomar decisiones que afectan la vida de las personas, su autonomía, su seguridad y su bienestar. Por ello, esta propuesta implica reconocer a la planeación urbana como un ejercicio de cuidado colectivo. Cuidar la ciudad significa cuidar las trayectorias de quienes la recorren, bajo esta perspectiva, la inclusión se convierte en una ética de la mirada, ver a quienes históricamente no se ha visto, escuchar a quienes no han sido escuchados y reconocer que toda política urbana tiene consecuencias emocionales, sociales y subjetivas con significado y significante.

La planeación urbana inclusiva también supone un cambio epistemológico, implica abrir el proceso de planeación a otras formas de conocimiento como los saberes locales, las experiencias de los usuarios, a las perspectivas interdisciplinarias que integran lo social, lo ambiental y lo simbólico. Propone frente a un conocimiento técnico cerrado un conocimiento compartido. De este modo, la planeación urbana inclusiva deja de ser un acto de imposición para convertirse en un proceso de construcción colectiva. Solo así puede responder a las verdaderas necesidades de la población y garantizar el derecho a la ciudad como práctica viva.

Solo como posible ejemplo, se retoma la propuesta de cruce peatonal sustentada en el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad (2024) que considera la incorporación de rutas de pavimento táctil direccional y de advertencia, con señalamientos tacto-visuales que orienten y alerten a las personas con discapacidad visual. Los materiales empleados deben ser resistentes al desgaste, nivelados y antideslizantes, garantizando la seguridad y autonomía en el desplazamiento. Así mismo, el diseño promueve rutas accesibles continuas, en equilibrio con el mobiliario urbano y la vegetación, integrando la funcionalidad, accesibilidad y la armonía con el entorno urbano peatonal.

Figura 64. Primeros pasos para una planeación urbana inclusiva



Nota: Extracción del Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad (SEDUVI, 2024, p.104)

Lo anterior es una propuesta que traduce en forma material los principios de la planeación urbana inclusiva, al establecer rutas accesibles y equilibradas entre el peatón, el mobiliario urbano y la vegetación. Más que una solución técnica, representa una visión de ciudad que prioriza la equidad y la dignidad de los cuerpos en movimiento, promoviendo espacios públicos funcionales, legibles y sensibles a la diversidad humana.

En el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, particularmente el ODS 11 de “Ciudades y comunidades sostenibles” la categoría *planeación urbana inclusiva* aporta un enfoque que amplía la noción de sostenibilidad. No se trata solo de la eficiencia ambiental o económica, sino de sostenibilidad humana, de la capacidad de una ciudad para sostener la vida de todas las personas en todas las etapas de su vida y condiciones. Una planeación

urbana inclusiva promueve la equidad intergeneracional, reconoce la diversidad funcional y apuesta por una convivencia basada en la empatía y en la equidad urbana. La ciudad de Mexicali desde esta visión puede convertirse en un laboratorio para repensar el espacio público como bien común y como espacio de encuentro entre las diferencias.

Desde una mirada fenomenológica, el miedo a los perros sueltos no es solo una incomodidad, es la manifestación de una ciudad que no ha sido diseñada para abrazar plenamente a todas las personas. Los relatos, cargados de frustración y resignación, evidencian que la movilidad peatonal no depende únicamente de banquetas niveladas o rampas para usuarios de silla de ruedas, sino también en las condiciones que otorguen confianza para habitar el espacio público sin temor. De este modo, la construcción de una ciudad verdaderamente inclusiva requiere reconocer estas dimensiones invisibles, cotidianas, pero profundamente estructurales de la experiencia urbana.

Finalmente, una planeación urbana inclusiva implica comprender que la experiencia urbana de las personas adultas mayores y de las personas con discapacidad no se limita a observar la infraestructura, sino a escuchar cómo viven, perciben y enfrentan o sufren la ciudad. Sus voces configuran el sentido que trasciende de lo anecdótico y se convierte en evidencia de una planeación urbana excluyente. Los relatos recogidos en esta investigación no solo reflejan obstáculos fijos, sino también barreras simbólicas, como el olvido, la indiferencia institucional, la falta de voluntad política. Estas vivencias de exclusión revelan un conocimiento situado y encarnado sobre la ciudad, como una voz que interpela a los tomadores de decisiones para transitar hacia una planeación urbana inclusiva, hacia un urbanismo sensible y comprometido con la dignidad humana.

La posibilidad de imaginar una ciudad diferente, como se observó en la en redes de ideales construida colectivamente (figura 61 y 62), responden a una necesidad profunda de transformación. Las opiniones de los entrevistados no son ficciones inalcanzables, sino horizontes de posibilidad donde se propone una planeación urbana que se fundamente en el cuidado, la previsión y la inclusión. Las personas participantes no demandan privilegios, sino condiciones mínimas para habitar la ciudad sin miedo, sin depender de otros y sin ser forzados a renunciar a su autonomía por la falta de accesibilidad. En su utopía concreta, la movilidad peatonal no es un lujo, sino la expresión de justicia cotidiana. Reconocen que todas

las personas –todas–, en algún momento, podríamos llegar a necesitar lo que hoy se les niega: una ciudad caminable, amable, sensible, resiliente y socialmente sostenible.

El cuarto objetivo de esta investigación de proponer la categoría de planeación urbana inclusiva para los espacios públicos se cumplió al integrar en esta noción los hallazgos de los diagnósticos, las experiencias de los participantes y el marco teórico analizado. Se concluye que la planeación urbana inclusiva, no es un ideal abstracto, sino la respuesta concreta a las carencias observadas y a las voces escuchadas. Su valor proviene de su potencial transformador, que ofrece una herramienta conceptual y práctica para orientar futuras políticas públicas que garanticen el derecho a la movilidad peatonal, a la participación ciudadana y a la equidad espacial.

Adoptar la planeación urbana inclusiva implica, en última instancia, replantear el sentido mismo de la ciudad. Significa dejar de pensar a la ciudad como un espacio para el tránsito y empezar a entenderla como un espacio para la vida. En una ciudad planificada desde la inclusión, los espacios públicos serían no solo accesibles, sino hospitalarios; no solo transitables, sino significativos. Se trataría de un urbanismo capaz de generar pertenencia, de abrazar la diversidad y de reflejar, en cada banqueta, en cada espacio público, la dignidad de todas las personas que la habitan.

Esta propuesta no pretende ofrecer recetas, sino abrir horizontes. Es una invitación a repensar el papel de la planeación como instrumento de justicia social, a entender que cada decisión urbana es una decisión sobre el tipo de sociedad que queremos ser. Pero es también, un llamado a los planificadores, a las instituciones y a la ciudadanía a construir colectivamente un Mexicali donde caminar sea sinónimo de libertad y no obstáculo.

Caminar una ciudad es, en esencia, leerla con los pies. Cada paso deja una huella, cada obstáculo cuenta una historia. A lo largo de esta investigación, se aprendió que las ciudades hablan, pero solo se revelan a quienes quieren escucharla de cerca. Pensar en una planeación urbana inclusiva es pensar en una ciudad que abrace sus diferencias, que entienda que la diversidad no es un problema que corregir, sino una riqueza que cuidar. Es imaginar una ciudad de Mexicali donde las rampas no sean excepción, sino evidencia de una ética urbana, donde el derecho a caminar sea tan obvio como el derecho a respirar; donde los adultos

mayores y las personas con discapacidad no tengan que adaptar su vida a la ciudad, sino donde la ciudad se adapte a las necesidades de sus habitantes.

Referencias

- Abrigo, I.; Mancero, N.; Hurtado, A. y Jaramillo, P. (2018). La matriz de consistencia: una metodología de investigación para desarrollar el estado del arte para emprendimientos artesanales enfocados en las TIC's. *INNOVA Research Journal*, 3(8.1), 176-185. <https://doi.org/10.33890/innova.v3.n8.1.2018.773>
- Aguilar, S., Bass, S., y Barrón, E. (2023). Espacio público, planificación territorial y Vejez en Pachuca, Hidalgo. En De la Vega, S., y Sáenz, H. (Coords). *Desigualdad regional y empobrecimiento. Gestión de los Territorios con inclusión social*, (pp. 301-314). UNAM-ANECIDER.
- Allmendinger, P. (2002) *Planning Theory in Planning-Environment-Cities*. Macmillan Distribución Lid Houndmills.
- Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). (2008). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Herramientas de promoción* [Documento PDF]. ACNUR. https://www.acnur.org/media/convencion-sobre-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw6uWyBhD1ARIsAIMcADqbYfTdc3DmznsMSxqe4WP1pi4EnrTjBT5zNQSh-UWJUgb1fBD9ZZkaAli8EALw_wcB
- Alvarado, G.; Salazar, M. (2014) Análisis del concepto de envejecimiento. *Gerokomos*, 25(2), 57-62. <https://scielo.isciii.es/pdf/geroko/v25n2/revision1.pdf>
- Ayala-García, E. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura*, 23(2), 36-46. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.3286>
- Ayuntamiento de Mexicali, (2000). Reglamento para la atención de personas con discapacidad en el Municipio de Mexicali, Baja California.

- Balcázar, F. E., (2003). Investigación acción participativa (iap): Aspectos conceptuales y dificultades de implementación. *Fundamentos en Humanidades*, 4(7-8), 59-77.
- Banco Mundial (BM). (2013). *Inclusion matters: the foundation for shared prosperity*. The World Bank.
- Barrio, E., Marsillas, S., y Sancho, M. (2018). Del envejecimiento activo a la ciudadanía activa: el papel de la amigabilidad. *Revista Aula Abierta*, 47(1), 37-44.
- Borja, Z. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Ed. Electa.
- Briones, G., (coordinador), (2002). *Especialización en Teoría, métodos y técnicas de investigación social*. ICFES.
- Burgos, I. (2023). *Espacio público en Barcelona: Una mirada a las necesidades de adultos mayores* [Tesis de grado Maestría, Universidad Politécnica de Cataluña]. <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=9a515896d58ae2abdfd1772ebf4d187462524ee30ac4de15d56dc3ae47fcb0fJmltdHM9MTc1ODI0MDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=2156eee9-dc13-6501-2288-fcd0dd976454&psq=Espacio+p%3%bablico+en+Barcelona%3a+Una+mirada+a+l as+necesidades+de+adultos+mayores&u=a1aHR0cHM6Ly91cGNvbW1vbnMudXBjLmVkdS9iaXRzdHJlYW1zLzE1OTM1ZmFiLWY3YzgtNDRjMy1iNDliLTIwMzgyNDNiODljOC9kb3dubG9hZA>
- Cabeza-Morales, I. (2018). Sostenibilidad urbana: oportunidades para la cohesión territorial. *Revista Geográfica Venezolana*, 60(2), 448-455. <https://www.redalyc.org/jatsRepo/3477/347766130013/347766130013.pdf>
- Camacho, D. (2022). Comunidades vulnerables y derechos humanos. *RCS Revista de Ciencias Sociales*, 2(177), 9-11. DOI: <https://doi.org/10.15517/rcs.v0i177.54033>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión [CDHCU]. (2022). *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores. Última Reforma 10-05-22*. Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LDPAM.pdf>

- Casapino, C., y Palomino, H. (2021). Accesibilidad para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en la plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del centro histórico del Cusco. *Revista Arquitek*, (20), 83-92. DOI: <https://doi.org/10.47796/ra.2021i20.554>
- Ceballos, E. (2017). Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho. En Pinto, N.; Puga, E. y Endara, G. (Eds). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*, (pp. 35-41). Friedrich Ebert Stiftung.
- Chuaqui, J.; Mally, D. y Parraguez, R. (2016). El concepto de inclusión social. *Revista de Ciencias Sociales*, (69), 157-188. <https://doi.org/10.22370/rcs.2017.69.927>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2023). *Panoramas del envejecimiento y tendencias demográficas en América Latina y el Caribe* [Documento PDF]. <https://www.cepal.org/es/enfoques/panorama-envejecimiento-tendencias-demograficas-america-latina-caribe>
- Comisión Nacional de Derechos Humanos [CNDH] (2022). *Grupos de atención prioritaria y otros temas, Informe de actividades 2022* [Documento PDF]. <https://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=40002>
- Cuesta, Ó., Meléndez-Labrador, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana. *Revista EURE*, 45(135), 273-282.
- Dávalos, J. (2017). Ciudades Sostenibles, Inclusivas y Resilientes: Gobiernos Locales y Participación Ciudadana en la Implementación de las Agendas Globales para el Desarrollo. *INNOVA Research Journal*, 2(10), 116-131. DOI: <https://doi.org/10.33890/innova.v2.n10.2017.441>
- De la Torre, M., (2015). Espacio público y colectivo social. *Nova Scientia*, 14(7), 495-510. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=203338783026>
- Díaz, M.; Vega, G.; y Avendaño, C. (2019). *María Mágica. Una propuesta de espacio Público Rural para el Municipio del Carmen de Bolívar, Colombia*. Universidad de

- la Costa <https://repositorio.cuc.edu.co/bitstreams/31a325ea-06f0-43b8-9232-fc79f51778b9/download>DOF, (2022). NORMA Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982106/NOM-001-SEDATU-2021.pdf>
- Evans, F., (2020). Habitar en movimiento: la ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana. *Discursos Del Sur*, (6), 149-175. DOI: <https://doi.org/10.15381/dds.v0i6.19323>
- Fernández, C. (2020). Reconquistar los derechos humanos por la Unión Europea. *Araucaria, Revista Iberoamericana de Filosofía*, 22(45), 27-48. <https://www.redalyc.org/journal/282/28268121003/html/>
- Gamboa, P., (2003). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 7(1), 13-18. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4012775>
- García, S. (2008). Centros Históricos, procesos urbanos y planeación urbana en México. *Quivera Revista de estudios territoriales*, 10(2), 77-87. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40113196006>
- Giglia, A., (2022). Los usos del espacio público en el urbanismo popular y el “Rescate del espacio Público”. En Aguayo, A. y Ziri6n, A. (comps). *Habitar y comprender el espacio urbano: escritos de Angela Giglia sobre la Ciudad de México* (pp. 191-210). Universidad Aut6noma Metropolitana.
- Gil, I., (2021 junio 30). ¿Qu6 tipos de discapacidad existe? *Fundaci6n Adecco*. <https://fundacionadecco.org/blog/que-tipos-de-discapacidad-existen/>
- Giraldo-Ospina, T.; V6squez-Varela, L., (2021). Distribuci6n e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio p6blico en Manizales, Colombia. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 30(1), 158-177. DOI: <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n1.84320>

- Gobierno de Mexicali, (2022). Plan Municipal de Desarrollo 2022-2024. https://www.coplademm.org.mx/planes_municipales.php
- Gómez, N. (2007). Espacio público en Bogotá (1990-2006). *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11(1), 40-52. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74811105>
- Gómez, Z. H. (2021). Hacia la descolonización de los derechos humanos y el feminismo. *Tabularasa Revista de humanidades*, (38), 227-246. DOI: <https://doi.org/10.25058/20112742.n38.11>
- Gorelik, A., (2008). El romance del espacio público. *Alteridades*, 18(36), 33-45. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/196>
- Guillezeau, P. (2002). La planificación latinoamericana de la década de los 90. *Revista de Ciencias Sociales (RCS)*, 8(1), 95-110. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28080107>
- Gutiérrez-Chaparro, J. (2009). Planeación Urbana en México: Un análisis crítico sobre su proceso de evolución. *Urbano*, 12(19), 52-63. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19811644008>
- Gutiérrez-Chaparro, J. (2014a). Balance del modelo de la planeación urbana en México: orientaciones teóricas para evaluar experiencias de intervención en América Latina. *Cuadernos del CENDES*, 31(86), 27-48. <http://hdl.handle.net/20.500.11799/39157>
- Gutiérrez-Chaparro, J. (2014b). Planeación urbana: crítica y tendencias desde el campo de la Tierra. El caso del estado de México. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 1-20. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74830875003>
- H. Congreso del estado de baja California, (2020). Ley de movilidad sustentable y transporte del Estado de Baja California. https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_VII/20200327_LEYMOVILIDAD.PDF

- Hernández, N. (2020). La seguridad humana: del concepto al enfoque. Causas de la reducción de su uso como concepto. *Relaciones Internacionales*, (41), 33-48. DOI: <https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2020.43.002>
- Hernández, R.; Saucedo, A. y Montaña, M. (2023). Economía plateada, una oportunidad de mercado y su reposicionamiento social. En García. L., Vázquez, J., Medina, F., y Martínez, J. (Comps). *Nuevos abordajes en la educación y transdisciplina* (pp. 229-239). Editorial UABC.
- Hernández, R., y Montaña, M. (2019). La perspectiva del envejecimiento en el noroeste de México. *Revista Contraste Regional*, 7(14), 107-134.
- Herrman-Lunecke, G.; Figueroa, C.; y Vejares, P. (2021). Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana Chile. *Urbe. Revista Brasileira de Gestao Urbana*, (13), 1-17. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210128>
- Huxley, P., Evans, S., Madge, S., Webber, M., Burchardt, T., McDaid, D., y Knapp, M. (2012). Development of a social inclusion index to capture subjective and objective life domains (Phase II): psychometric development study. *Technology Assessment*, 16(1). <https://core.ac.uk/download/286331.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020a). *Índice de envejecimiento por entidad federativa, serie de años censales de 1990 a 2020*. https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Poblacion_Poblacion_05_da611615-0bef-4433-933d-d6746c924ad4&idrt=123&opc=t
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020b). *Sistema para la Consulta de Información Censal (SCINCE) 2020. Población 60 años y más*. <https://gaia.inegi.org.mx/scince2020/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020c). *Sistema para la Consulta de Información Censal (SCINCE) 2020. Población con discapacidad*. <https://gaia.inegi.org.mx/scince2020/>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020d). *Síntesis metodológica y conceptual. Características del entorno urbano 2020* [Documento PDF]. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825199425.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020e). *Inventario Nacional de Viviendas, 2020*. <https://www.inegi.org.mx/app/saladeprensa/noticia.html?id=7446>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). *Características del entorno urbano 2020: síntesis metodológica y conceptual*. INEGI.
- Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (Inapam). (2019). *Envejecimiento y vejez*. Blog. <https://www.gob.mx/inapam/es/articulos/envejecimiento-y-vejez?idiom=es>
- Jordán, R., Riffo, L., y Prado, A. (Coords). (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas CEPAL y Cooperación Alemana DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT
- Larraín, S. (2010). *Introducción a la planificación territorial*. Universidad Central de Chile. <https://fidonline.ucecentral.cl/pdf/Introduccion%20a%20la%20planificacion.pdf>
- León, M. (2018). *Una ciudad para el peatón. Recorrido, espacio y red* [Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Catalunya]. <http://dx.doi.org/10.5821/dissertation-2117-129267>
- Levitas, R. (2003). The idea of social inclusion. En *Social Inclusion Research Conference*. The Canadian Council on Social Development and Human Resources Development.
- López, J. (2012). El derecho al espacio público. *Provincia*, (27), 105-136. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=55526545002>

- Mack, A. (2005). El concepto de seguridad humana. *Papeles* (90), 11-18.
<https://www.fuhem.es/wp-content/uploads/2019/08/MACK-Andrew-El-concepto-de-seguridad-humana-Papeles-90.pdf>
- Maroto, D.; Pilaloa, B., (2017). Apuntes sobre movilidad urbana inclusiva–El caso de Guayaquil. En Pinto, A.; Puga, E.; y Endara, G. (coordinadores). *Más allá de los límites: apuntes para la movilidad inclusiva* (pp. 81-97). Friedrich Ebert Stiftung.
- Martínez, E. (2013). Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre H, la producción des espacio, Capitán Swing.
- Martínez, L. (2007). La observación y el diario de campo en la definición de un tema de investigación. *Perfiles Libertadores- Institución Universitaria Los Libertadores*. Pp. 73-81
- Martínez, A. (2021). *Hacia una propuesta de gestión comunitaria para la movilidad y accesibilidad peatonal. Caso: Colonia América Norte de la ciudad de Puebla* [Tesis de grado Maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla].
<https://hdl.handle.net/20.500.12371/14912>.
- Medina, F. (2021). *El enfoque de Seguridad Humana: una herramienta para el fortalecimiento de las capacidades sociales y resiliencia de los jóvenes en San Luis Potosí*. El Colegio de San Luis.
- Morales, M.; Garduño, G. y Fuentes, R. (2022). El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. *Espacios públicos*, 23(59), 9-30. DOI:
<https://doi.org/10.36677/espaciospublicos.v23i59.20772>
- Nolla, C. N., (1997). Etnografía: una alternativa más en la investigación pedagógica. *Educación Media Superior*, 11(2), 107-115.
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21411997000200005

- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD)* [documento PDF]. ONU. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/AdvocacyTool_sp.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). *Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH)*. ONU.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2022). *Envejecimiento y salud* [Documento PDF]. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2023). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible* [Documento PDF]. https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2023-Spanish.pdf?_gl=1*_jhl9va*_ga*MTIzMjU4OTU3NC4xNTU4OTI2MjI4*_ga_TK9BQL5X7Z*MTY5NTY3NjgwNi43LjEuMTY5NTY3Njg2NC4wLjAuMA.
- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat (ONU-Hábitat). (2016). *Movilidad urbana Sostenible y Espacio Público en Jornadas de trabajo* [Documento PDF]. https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf
- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat (ONU-Hábitat). (2019). *Ciudades incluyentes para personas con discapacidad*. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/ciudades-incluyentes-para-personas-con-discapacidad>
- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat (ONU-Hábitat). (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales*. <https://unhabitat.org/planeamiento-urbano-para-autoridades-locales>

Organización de los Estados Americanos [OEA] y Departamento de Derecho Internacional (sf). *Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad*. <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>

Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud (OMS y OPS). (2023). *Discapacidad*. <https://www.paho.org/es/temas/discapacidad>

Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud (OMS y OPS). (2001). *Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF). Versión abreviada*. IMSERSO. https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/43360/9241545445_spa.pdf

Parra, D. (2021). *Diseño de índices espaciales urbanos para la evaluación del nivel de equidad e inclusión Urbana. Caso de estudio: Plan Parcial Caribe Verde, Barranquilla* [Tesis de grado Maestría, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Cartagena]. https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/21857/Maestri%cc%81a%20en%20Arquitectura_CTG_%20Diana%20Parra%20Gonzalez.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Paydar, M., Rodríguez, G., y Kamani, A. (2022). Movilidad en Temuco, Chile: contribución de densidad y factores sociodemográficos. *Revista de Urbanismo*, (46), 57-74. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.64872>.

Peón, G., y Villarreal, A. (Coord.). (2023). *Mejores Calles para México*. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo

Perahía, R. (2007 mayo 28 a 01 de junio) *Las ciudades y su espacio público* [Ponencia]. IX Coloquio Internacional de Geocrítica, Porto Alegre, Universidad Federal do Rio Grande do Sul, Brasil. <https://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

- Pinto, A.; Puga, E. y Endara, G. (Eds.) (2017). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*. Friedrich Ebert Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/13868.pdf>
- Puga, E., (2017). Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho. En Pinto, A.; Puga, E.; y Endara, G. (coordinadores) *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva* (pp. 33-41). Friedrich Ebert Stiftung.
- Rivera, S., Escobar, C., y De León, M. (2017). Una ciudad caminable: elementos teóricos para el estudio de la movilidad peatonal. *Revista Realidades*, 1(53), 53-73.
- Rodríguez, F., (2023). El cuestionario en una investigación cualitativa: Reflexiones teórico-metodológicas. *Revista Pesquisa*, 11(26), 1- 49. DOI: <http://dx.doi.org/10.33361/RPQ.2023.v.11.n.26.467>
- Sánchez, D., (2009). Geografía del envejecimiento vulnerable y su contexto ambiental en la ciudad de Granada: Discapacidad, dependencia y exclusión social. *Cuadernos Geográficos*, 2(45), 107-135. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17111905006>
- Sánchez, G., (2003). *Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras: escritos de 1925 a 1938*. UNAM- UAM- UASLP.
- Sandoval, B. (2016) ¿Inclusión en qué? Conceptualizando la inclusión social. *Ehquidad: La Revista Internacional de Políticas de Bienestar y Trabajo Social*, (5), 71-108. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=672174459003>
- Santuario, A. (2016). *Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: Factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C., 2015* [Tesis de Grado Maestría, Colegio de la Frontera Norte]. <http://colef.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1014/291>
- Secretaría de Salud, (2013). Norma Oficial Mexicana NOM-030-SSA3-2013. CNDH, Comisión Nacional de los Derechos Humanos. <https://www.cndh.org.mx/DocTR/2016/JUR/A70/01/JUR-20170331-NOR03.pdf>

- SEDATU, (2020). Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024. <https://sistemas.sedatu.gob.mx/repositorio/s/TWazsOxATOOz-0bzKkxdJw>
- SEDATU, (2023). Norma Oficial Mexicana, NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para vías urbanas, especificaciones y aplicación. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion>
- SEDATU, (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>
- SIDURT, (2022). Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027. <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/coplade/planeacion/programas/Programa%20Sectorial%20de%20Infraestructura.pdf>Subirats, J., y Gomá, R. (Dir.). (2003). *Un paso más hacia la inclusión social. Generación de conocimiento, políticas y prácticas para la inclusión social*. Plataforma de ONG de Acción Social.
- Soja, E., (2010). *En busca de la justicia espacial*. Editorial Tirant Humanidad
- Taylor, S. y Bogdan, R., (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Ediciones Paidós.
- Valenzuela-Montes, L. y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE*, 41(123), 5-27. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001>
- Vargas, G.; Carrillo, J., (2009). *¿Existen los derechos del peatón en México?*[Archivo PDF] Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/14.pdf>
- Vega, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en Lima del siglo XXI. *Revista Territorios*, (36), 23-46. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5097>

- Vega, P., (2023). *Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos, apuntes para las ciudades de América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Velázquez, Y., Parra, V., Zamorano, B., y Peña, F. (2024). Obstáculos en el camino: cómo afectan las aceras a la movilidad peatonal. *Revista Digital Universitaria*, 25(5), 1-10. <http://doi.org/10.22201/ceide.16076079e.2024.25.5.5>
- Venegas, F.; Rojas, R. (2005). Instrumentos, métodos y técnicas empleadas en la planeación y gestión del territorio. En Rojas, R. I. (coordinadora). *Planeación urbana y regional. Un enfoque hacia la sustentabilidad* (pp. 235-289). , UABC y Plaza y Valdés.
- Vinueza, N., Cornejo, G., y Altamirano, J. (2023). Implicaciones del uso del espacio público en el derecho de libre tránsito en la ciudad de Babahoyo en el año 2023. *Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, 40(108), 1-19. <https://doi.org/10.46377/dilemas.v11iEspecial.3981>
- Zarta, A. (2018). La sustentabilidad o sostenibilidad: un concepto poderoso para la humanidad. *Revista de Humanidades Tabula Rasa*, (28), 409-423. DOI: <https://doi.org/10.25058/20112742.n28.18>

Anexos

Anexo I. Relación del Estado del Arte

Investigaciones recientes en temas de planeación urbana, espacio público, movilidad peatonal y entorno urbano para adultos mayores y personas con discapacidad

Obra	Año	Aporte
Movilidad peatonal		
Velázquez, Y., Parra, V., Zamorano, B., y Peña, F. (2024). Obstáculos en el camino: cómo afectan las aceras a la movilidad peatonal. <i>Revista Digital Universitaria</i> , 25 (5), 1-10	2024	<ul style="list-style-type: none"> • Vías peatonales obstruidas • Originan un riesgo sus malas condiciones • Identificación de factores limitantes • Responsabilidad compartida gobierno-sociedad
Peón, G., y Villarreal, A. (Coord.). (2023). <i>Mejores Calles para México</i> . México, Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Propuesta en Mexicali en Av. Álvaro Obregón • Validación de la fauna y flora con especies endémicas y creación de micro climas. Ambas como fomento a la movilidad peatonal activa.
Vinueza, N., Conejo, G., y Altamirano, J. (2023). Implicaciones del uso del espacio público en el derecho de libre tránsito en la ciudad de Babahoyo en el año 2023. <i>Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores</i> , XL (108), 1-19.	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Obstáculos en veredas (banqueta) principal razón por la que los peatones optan por caminar por la carretera • Se detecta la necesidad de estudiar y entender cada vez más al peatón para que permita a planificadores y diseñadores, crear, mantener y modificar la infraestructura del peatón.
Paydar, M., Rodríguez, G., y Kamani, A. (2022). Movilidad en Temuco, Chile: contribución de densidad y factores sociodemográficos. <i>Revista de Urbanismo</i> , (46), 57-74. https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.64872 .	2022	<ul style="list-style-type: none"> • Modo de desplazamiento más sostenible • Correlación entre movilidad peatonal y familias de bajos recursos • Asociación a factores sociodemográficos (edad, genero, trabajo y tipo de vivienda).
Herrman-Lunecke, G.; Figueroa, C., y Vejares, P. (2021). Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana Chile. <i>Urbe. Revista Brasileira de Gestao Urbana</i> , 13, 1-17. https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210128	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Categorización del peatón (según uso) • Tipos según el espacio público o privado • -Atributos y beneficios • Segregación del peatón (normativa)
Casapino, C., y Palomino, H. (2021). <i>Accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en</i>	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología -diagnóstico de la accesibilidad

la plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del centro histórico del Cusco. <i>Revista Arquitek</i> , (20), 83-92		<ul style="list-style-type: none"> • incluir conceptos de inclusión y diseño universal al diseño de los espacios públicos • Discrepancia norma internacional vs nacional
Martínez, A. (2021). Hacia una propuesta de gestión comunitaria para la movilidad y accesibilidad peatonal. Tesis de grado Maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1-84.	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumentos legales y normativos insuficientes • Desatención del gobierno hacia los peatones • Gestión comunitaria como base a las mejoras en el entorno • Percepción de los habitantes como categoría de análisis
León, M. (2018). Una ciudad para el peatón. Recorrido, espacio y red. Tesis Doctoral, Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya	2018	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de espacios peatonales internacional (vía satélite) desde los espacios peatonales multinivel, las zonas peatonales y las calles peatonales. • Necesidad de una red peatonal primaria.
Rivera, S., Escobar, C., y De León, M. (2017). Una ciudad caminable: elementos teóricos para el estudio de la movilidad peatonal. <i>Revista Realidades</i> , 1 (53), 53-73.	2017	<ul style="list-style-type: none"> • Clasificación teórica • Esquema de factores esenciales de la movilidad peatonal (forma, significado y el uso)
Santuario, A. (2016). Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: Factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C., 2015. Tesis de Grado Maestría, Colegio de la Frontera Norte, 1-178.	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de SIG para determinar rasgos de cobertura peatonal potencial a servicios urbanos • Oferta de servicios fomenta la atracción peatonal pero el entorno no cuenta con cualidades para la caminabilidad • Se necesita reivindicar la movilidad no motorizada en la política urbana regional de Baja California
Valenzuela-Montes, L. y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. <i>Revista EURE</i> , 41 (123), 5-27.	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de revisión, selección y clasificación de referencias. • Análisis de la figura del peatón, desde su geografía, la arquitectura, lugares de socialización y dinamizadores de la ciudad.
Maroto, D.; Pilalao, B., (2017). Apuntes sobre movilidad urbana inclusiva—El caso de Guayaquil. En Pinto, A.; Puga, E.; y Endara, G. (coordinadores). Más allá de los límites: apuntes para la movilidad inclusiva. Friedrich Ebert Stiftung, pp. 81-97	2017	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología. • Marco teórico.
Espacio Público		

<p>Aguilar, S., Bass, S., y Barrón, E. (2023). Espacio público, planificación territorial y Vejez en Pachuca, Hidalgo, (pp. 301-314). En De la Vega, S., y Sáenz, H. (Coord.) Desigualdad regional y empobrecimiento. Gestión de los Territorios con inclusión social. UNAM-ANECIDER, México. ISBN UNAM 978-607-30-8309-6.</p>	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Se requieren políticas realistas ante los retos del acelerado crecimiento de las ciudades, incluido el diseño de los espacios públicos. • Los parques urbanos, las plazas y jardines juegan un papel fundamental para envejecimiento saludable. • Debe incluirse el espacio público peatonal en la planificación peatonal de forma estructural.
<p>Burgos, I. (2023). Espacio público en Barcelona: Una mirada a las necesidades de adultos mayores. Tesis de grado Maestría, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña.</p>	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología de observación basada en la observación con las herramientas de Jan Gehl. • No es tan “público” como se quiere hacer creer, hay grupos vulnerables excluidos del uso equitativo de los espacios públicos
<p>Peón, G., y Villarreal, A. (Coord.). (2023). Mejores Calles para México. México, Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo</p>	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Propuesta de rediseño de la Av. Álvaro Obregón, permitiría rescatar la función original de la calle como espacio público y de ocio, con valor simbólico para la ciudad
<p>Vinueza, N., Conejo, G., y Altamirano, J. (2023). Implicaciones del uso del espacio público en el derecho de libre tránsito en la ciudad de Babahoyo en el año 2023. Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores, XL (108), 1-19.</p>	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Conflicto en el espacio público entre locales comerciales, desechos y usuarios peatones • Necesidad de un enfoque integral que incremente políticas públicas a nivel local y nacional en materia de seguridad peatonal y que resuelva los problemas de las comunidades
<p>Cuesta, Ó., Meléndez-Labrador, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la Comunicación urbana. Revista EURE, 45 (135), 273-282.</p>	2019	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación urbana como herramienta de análisis y transformación cultural. • Alcanzar procesos de inclusión a nivel racional a partir de una (re)configurando algunos imaginarios compartidos y experiencias empáticas relacionadas con la diversidad funcional o discapacidad. • El espacio público es importante para la participación de las personas con discapacidad

Vega, P. (2017). La desigualdad invisible: el uso cotidiano de los espacios públicos en Lima del siglo XXI. <i>Revista Territorios</i> 36, 23-46. ISSN: 0123-8418.	2017	<ul style="list-style-type: none"> • La vida cotidiana en los espacios públicos expresa las grandes desigualdades sociales de Lima. • Análisis desde tres dimensiones, el espacio concebido, el de uso y el vivido.
Ayala-García, E. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. <i>Revista de Arquitectura</i> , 23 (2), pp. 36-46	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Fundamentación teórica.
Dávalos, J. (2017). Ciudades Sostenibles, Inclusivas y Resilientes: Gobiernos Locales y Participación Ciudadana en la Implementación de las Agendas Globales para el Desarrollo. <i>INNOVA Research Journal</i> , 2 (10), pp.116-131	2017	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología
De la Torre, M., (2015). Espacio público y colectivo social. <i>Nova Scientia</i> , 14(7), pp. 495-510	2015	<ul style="list-style-type: none"> • Marco teórico.
Evans, F., (2020). Habitar en movimiento: la ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana. <i>Discursos Del Sur</i> , (6), pp. 149-175	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Definición conceptual. • Operacionalización.
Giglia, A., (2022). Los usos del espacio público en el urbanismo popular y el “Rescate del espacio Público”. En <i>Habitar y comprender el espacio urbano: escritos de Angela Giglia sobre la Ciudad de México</i> . Universidad Autónoma Metropolitana, pp. 191-210.	2022	<ul style="list-style-type: none"> • Operacionalización conceptual. • Metodología. • Marco teórico.
Giraldo-Ospina, T.; Vásquez-Varela, L., (2021). Distribución e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio público en Manizales, Colombia. <i>Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía</i> , 30(1), pp. 158-177	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología. • Marco teórico. • Conceptos.
Gómez, N. (2007). Espacio público en Bogotá (1990-2006). <i>Revista Bitácora Urbano Territorial</i> , 11(1), pp. 40-52	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Operacionalización. • Metodología.
Gorelik, A., (2008). El romance del espacio público. <i>Alteridades</i> , 18(36), pp. 33-45	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología.
Adultos mayores		
Hernández, R., Saucedo, A., Montañón, M. (2023). Economía plateada, una oportunidad de mercado y su reposicionamiento social. En García, L., Vázquez, J., Medina, F., y Martínez, J. (Comps), <i>Nuevos abordajes en la educación y transdisciplina</i> (pp. 229-239). Baja California, México: Editorial UABC.	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Economía platea como estimulador hacia la inclusión social y recuperación económica, desde usos de tecnologías presentando al AM como cliente y posible mercado, generando competitividad.

		<ul style="list-style-type: none"> • Visión holística sobre el envejecimiento
Aguilar, S., Bass, S., y Barrón, E. (2023). Espacio público, planificación territorial y Vejez en Pachuca, Hidalgo, (pp. 301-314). En De la Vega, S., y Sáenz, H. (Coords) Desigualdad regional y empobrecimiento. Gestión de los Territorios con inclusión social. UNAM-ANECIDER, México. ISBN UNAM 978-607-30-8309-6.	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Las investigaciones que relacionen a la persona mayor y el territorio, visibilizan los obstáculos que les vulnera • Grupo social que no está incluido en la mercantilización del suelo, por lo que no ha sido prioridad en la planificación y diseño del territorio.
Burgos, I. (2023). Espacio público en Barcelona: Una mirada a las necesidades de adultos mayores. Tesis de grado Maestría, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña.	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología implementada en función de la propuesta de volver un espacio público-parque Age-friendly. • Revisión literaria que identifica desde diversas disciplinas los conflictos presentes en los espacios públicos. • Recomendaciones en diseño desde un urbanismo de ciudades amigables
Herrman-Lunecke, G.; Figueroa, C.; y Vejares, P. (2021). Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana Chile. <i>Urbe. Revista Brasileira de Gestao Urbana</i> , 13, 1-17. https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210128	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo vulnerable • Revisión de la planificación urbana en 15 instrumentos normativos e indicativos que definan el espacio público peatonal, evidenciando que es un tema ausente en la normativa.
Hernández, R., y Montaña, M. (2019). La perspectiva del envejecimiento en el noroeste de México. <i>Revista Contraste Regional</i> , 7 (14), 107-134.	2019	<ul style="list-style-type: none"> • Apuestas internacionales hacia un envejecimiento activo (OMS) y hacia un envejecimiento exitoso y con capacidad emprendedora. • Cuadro sobre Dominios e indicadores del Índice Global de envejecimiento. • Población etaria vulnerable por carencias en sus derechos sociales y vulnerabilidad económica por ingresos.
Barrio, E., Marcillas, S., y Sancho, M. (2018). Del envejecimiento activo a la ciudadanía activa: el papel de la amigabilidad. <i>Revista Aula Abierta</i> , 47 (1), 37-44.	2018	<ul style="list-style-type: none"> • Paradigma de envejecimiento activo que unifica temas de salud, independencia y buen envejecer desde el componente central de la participación. • Se retoma la visión holística • El movimiento de amigabilidad en los entornos promueve la participación ciudadana

Alvarado, G. Salazar, M. (2014). Análisis del concepto de envejecimiento. Gerokomos, 25(2), 57-62	2017	<ul style="list-style-type: none"> Definición conceptual.
Entorno Urbano		
Velázquez, Y., Parra, V., Zamorano, B., y Peña, F. (2024). Obstáculos en el camino: cómo afectan las aceras a la movilidad peatonal. Revista Digital Universitaria, 25 (5), 1-10	2024	<ul style="list-style-type: none"> Se reconocen los accidentes peatonales como uno de las primeras veinte causas de muerte. El peatón se encuentra en un estado de vulnerabilidad. La infraestructura no inclusiva es la primera barrera a la que se enfrentan las personas con movilidad reducida o de la tercera edad produciendo una forma de desintegración social y aislamiento. En la administración pública no se considera el diseño de los espacios públicos adecuados para el tránsito peatonal.
Martínez, A. (2021). Hacia una propuesta de gestión comunitaria para la movilidad y accesibilidad peatonal. Tesis de grado Maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 1-84.	2021	<ul style="list-style-type: none"> Metodología y uso de herramientas de SIG para identificar las condiciones de los elementos urbanos. Tabla de las condiciones viales de las calles dentro de las áreas de estudio. Diagrama sobre elementos para una propuesta de gestión comunitaria para el rescate del entorno urbano.
Santuario, A. (2016). Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: Factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C., 2015. Tesis de Grado Maestría, Colegio de la Frontera Norte, 1-178.	2016	<ul style="list-style-type: none"> Paradigmas que han guiado a la movilidad urbana y diseño del entorno urbano, así como los dos enfoques contrastantes en la movilidad urbana. Las ciudades fronterizas mantienen algunas características estructurales de la región México-Estados Unidos: configuración peculiar, distritos turísticos, parques industriales maquiladores y una arteria vial centralizada hacia las entradas aduanales.
Gamboa, P., (2003). El sentido urbano del espacio público. Revista Bitácora Urbano Territorial, 7(1), pp13-18	2003	<ul style="list-style-type: none"> Operacionalización conceptual.
Personas con discapacidad		
Casapino, C., y Palomino, H. (2021). Accesibilidad peatonal para personas con	2021	<ul style="list-style-type: none"> Derecho a la igualdad

movilidad reducida y discapacidad motriz en la plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del centro histórico del Cusco. Revista Arquitek, (20), 83-92		<ul style="list-style-type: none"> • Hacen esfuerzos excesivos en trayectorias
Organización de los Estados Americanos [OEA] y Departamento de Derecho Internacional (sf). Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad	s/f	<ul style="list-style-type: none"> • Normatividad.
Cuesta, Ó., Meléndez-Labrador, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la Comunicación urbana. Revista EURE, 45 (135), 273-282.	2019	<ul style="list-style-type: none"> • Entendida desde un significado construido socioculturalmente. • Los imaginarios urbanos están hechos a la medida en las preconcepciones que las personas determinan la forma de construir e imaginar las ciudades.
Hernández, N. (2020). La seguridad humana: del concepto al enfoque. Causas de la reducción de su uso como concepto. Relaciones Internacionales, (41), 33-48	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Definición conceptual. • Operacionalización de conceptos.
Mack, A. (2005). El concepto de seguridad humana. Papeles (90), 11-18	2005	<ul style="list-style-type: none"> • Definición conceptual.
Medina, F. (2021). El enfoque de Seguridad Humana: una herramienta para el fortalecimiento de las capacidades sociales y resiliencia de los jóvenes en San Luis Potosí. El Colegio de San Luis	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología.
Morales, M.; Garduño, G. y Fuentes, R. (2022). El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Espacios públicos, 23(59), pp. 9-30	2022	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología. • Definición conceptual. • Perspectiva teórica.
Subirats, J., y Gomá, R. (Dirs). (2003). Un paso más hacia la inclusión social. Generación de conocimiento, políticas y prácticas para la inclusión social. Madrid: Plataforma de ONG de Acción Social	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Definición conceptual. • Operacionalización de conceptos.
Vega, P., (2023). Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos, apuntes para las ciudades de América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Operacionalización de conceptos. • Definición conceptual.
Planeación Urbana		
Aguilar, S., Bass, S., y Barrón, E. (2023). Espacio público, planificación territorial y Vejez en Pachuca, Hidalgo, (pp. 301-314). En De la Vega, S., y Sáenz, H. (Coord.)	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Limitante en la planeación urbana es la ausencia de una teoría integral de la planeación sectorial y espacial.

Desigualdad regional y empobrecimiento. Gestión de los Territorios con inclusión social. UNAM-ANECIDER, México. ISBN UNAM 978-607-30-8309-6.		<ul style="list-style-type: none"> • La planificación urbana debe incluir las características sociales de los habitantes de la ciudad atendiendo las necesidades sociales y la calidad de vida.
Parra, D. (2021). Diseño de índices espaciales urbanos para la evaluación del nivel de equidad e inclusión Urbana. Caso de estudio: Plan Parcial Caribe Verde, Barranquilla. Tesis de grado Maestría, Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Cartagena.	2021	<ul style="list-style-type: none"> • La planificación de la ciudad se debe hacer a partir de un conjunto de elementos entre la unión y la cooperación en función de la ciudad. • Aportes teóricos para el diseño de índice para la evaluación del nivel de equidad e inclusión urbana para el Plan Parcial Caribe Verde, desde subíndices espaciales y un subíndice de sistemas
Jordán, R., Riffo, L., y Prado, A. (Coords). (2017). Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe. Naciones Unidas CEPAL y Cooperación Alemana DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT	2017	<ul style="list-style-type: none"> • El gobierno, la planificación y la gestión urbana están estrechamente vinculados para materializar el modelo de ciudad deseado. • En el proceso de analizar la gestión urbana considera tres componentes, la planificación del desarrollo urbano, la gestión de ciudades y la evaluación de acciones.
García, S. (2008). Centros Históricos, procesos urbanos y planeación urbana en México. Quivera Revista de estudios territoriales, 10 (2), pp. 77-87	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Metodología. • Operacionalización conceptual.
Gutiérrez-Chaparro, J. (2014a). Balance del modelo de la planeación urbana en México: orientaciones teóricas para evaluar experiencias de intervención en América Latina. Cuadernos del CENDES, 31 (86), pp.27-48	2014	<ul style="list-style-type: none"> • Contexto histórico.
Gutiérrez-Chaparro, J. (2014b). Planeación urbana: crítica y tendencias desde el campo de la Tierra. El caso del estado de México. Revista Bitácora Urbano Territorial. 24 (1), pp. 1-20	2014	<ul style="list-style-type: none"> • Contexto histórico • Justificación
Larraín, S. (2010). Introducción a la planificación territorial. Universidad Central de Chile	2010	<ul style="list-style-type: none"> • Contexto histórico. • Justificación.
Sánchez, G., (2003). Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras: escritos de 1925 a 1938. UNAM- UAM- UASLP	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Marco contextual. • Justificación.

Venegas, F.; Rojas, R. (2005). Instrumentos, métodos y técnicas empleadas en la planeación y gestión del territorio, en Planeación urbana y regional. Un enfoque hacia la sustentabilidad, UABC, pp. 235-289

- Operacionalización
- Metodología.

Elaboración propia.

Anexo 2

Planeación Urbana del Espacio Público

El presente cuestionario forma parte de la estrategia metodológica en el marco del proyecto de investigación que lleva por título "Planeación urbana del Espacio Público para una movilidad inclusiva" dentro del programa de Maestría en Planeación y Desarrollo Sustentable de la Facultad de Arquitectura y Diseño y el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Autónoma de Baja California. El objetivo general del proyecto de investigación es "Evaluar la planeación de los espacios públicos urbanos desde la perspectiva de inclusión social, para garantizar la movilidad peatonal como derecho humano fundamental de los adultos mayores y de las personas con discapacidad motriz, auditiva o visual en Mexicali". En este sentido, este cuestionario implica recoger las voces de personas expertas y con experiencia laboral en relación con la movilidad peatonal, planeación urbana y la inclusión social.

Instrucciones: por favor conteste o seleccione las respuestas que usted considere. Toda la información será utilizada con fines académicos, a cada cuestionario se le asignará un número aleatorio, por lo que sus respuestas serán confidenciales y anónimas. El contestar este instrumento no pone en riesgo su integridad física, laboral, ni psicológica.

*Indica que la pregunta es obligatoria

1. Correo *

2. 1.- Edad *

3. 2.- Sexo (seleccione una opción) *

Marca solo un óvalo.

Hombre

Mujer

Otro

4. 3.- Señale su último grado escolar (seleccione una opción) *

Marca solo un óvalo.

- Primaria
- Secundaria
- Bachillerato
- Licenciatura
- Posgrado
- Otro

5. 4.- ¿Cuántos años lleva en su cargo actual? (seleccione una opción) *

Marca solo un óvalo.

- Menos de un año
- Entre 2 y 5 años
- Entre 6 y 10 años
- Más de 10 años
- Otro

6. 5.- Desde su experiencia laboral ¿Cuál diría que es la(o las) normatividad(es) más importante(s) en el tema de Planeación Urbana para el espacio público? (Desarrollar) *
-

7. 6.- De la respuesta anterior ¿Considera que dichas normatividades toman en cuenta a la movilidad peatonal como eje principal para la planeación urbana? (seleccione una opción) *

Marca solo un óvalo.

- Si, lo toman en cuenta como eje principal
- Medianamente lo toman en cuenta como eje principal
- No lo toman en cuenta como eje principal
- No sabe
- Otro: _____

8. 7.- Para usted ¿Qué significa una "Planeación Urbana inclusiva del Espacio Público"? (Desarrolle) *

9. 8.- Seleccione aquellos espacios que para usted son considerados espacios públicos (Seleccione los necesarios): *

Selecciona todos los que correspondan.

- Parques
- Plazas o centros cívicos
- Áreas medicas
- Iglesias
- Calles
- Teatros
- Escuelas
- Cines
- Universidades
- Centros comerciales
- Fraccionamientos
- Otro: _____

10. 9.-Con base en su experiencia, seleccione aquellos elementos que deben caracterizar a un espacio público (seleccione todos los que usted considere necesarios): Un espacio público debe ser... *

Selecciona todos los que correspondan.

- Integrador de la ciudad
- Eje de la vida urbana
- Promotor de la cohesión social
- Inclusivo
- Libre acceso
- Con cuotas de recuperación
- Administrado por particulares
- Otro: _____

11. 10.- Desde u experiencia laboral ¿Qué tan importante es considerada la movilidad peatonal como derecho humano en espacios públicos? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Muy importante
- Medianamente importante
- Poco importante
- Nada importante
- Otro

12. 11.- Desde la institución donde trabaja u organización que representa, ¿Qué acciones se han realizado para garantizar la movilidad peatonal de las personas mayores de 60 años y de las personas con alguna discapacidad? (Desarrollar). *

13. 12.- En relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y personas con alguna discapacidad, desde su experiencia ¿Cuáles son las necesidades mas importantes que se tienen que atender para garantizar una movilidad peatonal inclusiva en el espacio público para estos grupos de personas? (Seleccione las necesarias) *

Selecciona todos los que correspondan.

- Diseño de Políticas públicas específicas
- Espacios públicos adecuados y accesible
- Reconocer las diferencias y necesidades (físicas e individuales)
- Sensibilización de la sociedad
- Infraestructura segura
- Garantizar la participación de todas las personas
- Diseñar más rampas
- Planear/construir espacios públicos específicos para personas de 60 años o más y para personas con discapacidad
- Invertir más recursos para adecuar los Espacios públicos
- Promover grupos de apoyo para personas de 60 años o más y de personas con discapacidad
- Mayor señalética urbana
- Otro: _____

14. 13.- En su experiencia laboral ¿Qué opinión le merece el hecho de que se tomen en cuenta esas necesidades más importantes de movilidad peatonal de personas adultas mayores y personas con alguna discapacidad en relación con la planeación de espacios públicos urbanos? (Desarrollar) *

15. 14. Desde su punto de vista ¿Cómo debería ser la infraestructura o mobiliario urbano como: banquetas, rampas, semáforos auditivos y visuales, pasos peatonales, paradas de camión, entre otros, para garantizar la movilidad peatonal de las personas de 60 años o más y de las personas con alguna discapacidad en los espacios públicos urbanos? (Seleccione las necesarias). *

Selecciona todos los que correspondan.

- Segura
- De fácil acceso
- Con medidas específicas (inclinación)
- Funcional
- Sin obstáculos /restricciones
- Cubrir necesidades
- En buen estado
- Con obstáculos
- Acceso controlado
- Otro: _____

16. 15. Desde su punto de vista ¿Cómo visualiza la planeación urbana del espacio público en 30 años? (seleccione solo una). *

Marca solo un óvalo.

- Seguirá igual, sin cambios
- Habrá cambios menores en relación con el incremento poblacional
- Será totalmente diferente a partir de los diferentes usos
- Dependerá de decisiones políticas
- Otro: _____

17. 16.- Si de usted dependiera ¿Qué ajustes o estrategias llevaría a cabo para garantizar una movilidad inclusiva en espacios públicos de personas de 60 años o más y de personas con alguna discapacidad en Mexicali, Baja California? (Desarrollar). *

18. **Gracias por su opinión. Apreciamos mucho su tiempo.**

En caso de querer contactar con usted y si así lo considera, agregar el medio para contactarlo (teléfono).

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios

Anexo 3

Guía de entrevista

1. Nombre
2. Sexo
3. Edad
4. ¿Cuál es su último grado escolar?
5. ¿Cuánto tiempo tiene de haber llegado aquí?
6. ¿Y cómo es que llegó a esta vivienda/puesto/colonia?
7. ¿Qué significa para usted el poder desplazarse peatonalmente (a pie) al salir de su vivienda?
8. ¿Qué tipo de actividades realiza en donde se tiene que desplazar a pie o transporte público?
9. ¿Cómo describiría usted el parque/mercado/iglesia/las banquetas de su colonia?
10. ¿Qué significa para usted trasladarse a pie a espacios públicos como su iglesia/ centro de salud/ a su mercado/ a su parque/ por sus calles?
11. Según sus necesidades, en que orden de importancia/lo que para usted es más importante, pondría los siguientes atributos de su colonia para un traslado a pie aquí en su colonia/barrio/comunidad:
 - Banquetas
 - Rampas para silla de ruedas
 - Semáforos auditivos
 - Semáforos peatonales
 - Pasos peatonales
 - Paradas de camión
12. ¿Qué significado tiene para usted el transitar por los espacios públicos de su colonia con banquetas / rampas para sillas de ruedas/ semáforos visuales y auditivos/ pasos peatonales/ y paradas de camión?
13. ¿Qué implica y qué significa para usted, el mal estado o que no existan estos atributos / infraestructura en el entorno urbano?
14. ¿Cómo describiría usted el parque/ mercado/ iglesia/ calles ideales que le permitan beneficiarse y disfrutarlos?
15. ¿Cómo describiría, el camino a su parque/ iglesia/ calles/ mercado?
16. ¿Aquí en su colonia, los parques/ mercados/ calles/ iglesias están planeados para garantizar mis traslados peatonales? ¿Qué opinión le merece la siguiente afirmación:
 - a. Aquí en la colonia, los parques/mercados/calles/iglesias fueron diseñados o planeados para garantizar los traslados peatonales de todas las personas?
 - b. Muy de acuerdo
 - c. Algo de acuerdo
 - d. Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
 - e. Algo desacuerdo
 - f. Muy desacuerdo
17. ¿Por qué?

18. En una escala del 0 al 10, donde 0 es pésimo y 10 excelente, ¿Qué calificación le pone a:

Atributo	Calificación
Parque	
Banquetas	
Parques	
Iglesias	

19. ¿Por qué?

20. ¿Qué calificación le pondría a los accesos que tiene la iglesia/ parque?

21. En un orden de prioridades, pensando en que se puede mejorar la planeación de los espacios para que usted y todas las personas lo utilicen y disfruten ¿cómo ordenaría lo siguiente de lo más importante a lo menos importante?

Una planeación que considere todas las necesidades

Rampas en perfecto estado

Banquetas libres y completas

Parques muy bien cuidados

Acceso a los espacios públicos

Seguridad

Ya para finalizar, ¿tiene algo más que decirme?

Si en otro momento necesito volver a hablar con usted ¿Puedo volver a contactarla?