

Participación comunitaria como estrategia para mejorar las condiciones de movilidad peatonal de los adultos mayores. Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel, Puebla, Puebla

Jorge Omar Daniel Flores Torres¹

María Lourdes Guevara Romero²

María de Lourdes Flores Lucero³

Resumen

Factores como amplias avenidas, deterioro de infraestructuras y espacio público, falta de mantenimiento, proyectos parciales e inadecuados por parte de las autoridades, así como falta de vinculación entre los principales actores que inciden en la conformación del territorio, han provocado que en la colonia Jardines de San Manuel, las condiciones actuales de movilidad peatonal sean inadecuadas, lo que significa un riesgo constante para todos los habitantes, en particular para los adultos mayores, quienes mayoritariamente se desplazan a pie para realizar sus actividades cotidianas al interior de la colonia.

Este problema se manifiesta en inseguridad al transitar el espacio público, ya que existen conflictos entre modos de movilidad, banquetas en mal estado, diversos tipos de barreras y calles cerradas, lo que ocasiona atropellamientos, caídas, lesiones y la necesidad de realizar recorridos más largos y peligrosos.

Por ello, el objetivo general de esta investigación es incidir en el mejoramiento de las condiciones actuales de movilidad peatonal para los adultos mayores de la Colonia Jardines de San Manuel, a través de un proceso de participación comunitaria, promoviendo la cooperación entre los principales actores identificados.

La metodología general de investigación es la de sistemas complejos, así como investigación acción participativa, basada en una reflexión teórica, legal, evaluación de condiciones de movilidad, implementando técnicas como recorridos en campo, mediciones, diagramas, así como aplicación de cuestionarios y entrevistas.

Los resultados obtenidos hasta el momento indican que los procesos de participación comunitaria representan una alternativa para consolidar nuevas formas de gobernanza, gestión de políticas públicas y por ende mejoramiento de los entornos a escala barrial.

Conceptos clave: 1. Participación comunitaria, 2. Movilidad peatonal, 3. Adultos mayores

Introducción

A nivel internacional, procesos como la industrialización a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, cambiaron la dinámica urbana y provocaron un crecimiento acelerado de los asentamientos urbanos, en Europa se desarrollaron e implementaron nuevos modelos de

¹ Maestro, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, omar.floresto@alumno.buap.mx

² Doctora, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, lourdes.guevara@correo.buap.mx

³ Doctora, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, maria.flores@correo.buap.mx

planificación urbana, sin embargo, en Centro América las ciudades crecieron dispersas debido a la falta de planificación.

A nivel nacional, las ciudades en México se mantuvieron compactas hasta 1930 aproximadamente, después durante el periodo comprendido entre 1940 y 1970 las ciudades crecieron aceleradamente (Ducci 1990), el final de esta etapa converge con la globalización y por ende con el inicio de las características propias del modelo de ciudad global (Sassen 1995).

El desarrollo de la mancha urbana de la ciudad de Puebla se inscribe en este contexto, a partir de la década de 1920 la ciudad comenzó a expandirse fuera de las fronteras del centro histórico y de los barrios fundacionales, posteriormente para la década de 1950 en la zona norte se inició la construcción de desarrollos como la colonia América Norte y la colonia América Sur, al mismo tiempo en el sur de la ciudad también vivió un proceso de expansión con el inicio de la construcción de asentamientos como la colonia La Hacienda y el caso de estudio la colonia Jardines de San Manuel, todas fueron concebidas bajo el modelo de diseño funcionalista (Reyes, 2021).

La colonia Jardines de San Manuel fundada en el año de 1953 y desde entonces hasta la actualidad ha vivido un proceso de crecimiento y consolidación, su principal característica es la gran cantidad de parques y jardines destinados a espacio público, sin embargo, debido a las grandes avenidas, así como al deterioro de infraestructuras y el espacio público, falta de mantenimiento e implementación de proyectos parciales e inadecuados por parte de autoridades municipales y estatales producto de la falta de vinculación entre habitantes y autoridades, han provocado que las condiciones actuales para la movilidad peatonal, sean inadecuadas, lo que representa un riesgo para todos los habitantes, principalmente para la población más vulnerable, niñas, niños, mujeres y adultos mayores, siendo estos usuarios quienes realizan sus actividades y desplazamientos cotidianos al interior de la colonia principalmente a pie (Reyes, 2021).

Las condiciones actuales de movilidad peatonal ponen en riesgo a la población al enfrentarse a conflictos entre modos de movilidad motorizada y no motorizada, exponiéndolos a posibles atropellamientos los cuales pueden ser fatales, el deterioro del espacio público incluye el mal estado de banquetas, lo que ocasiona caídas y lesiones, que si bien no son fatales, pueden representar el inicio de un decaimiento en la salud del adulto mayor y que puede terminar en su muerte, además al existir una sensación de inseguridad debido a robos y a entornos mal iluminados, los ciudadanos han cerrado calles, lo que representa el realizar recorridos más largos en las condiciones mencionadas.

Una alternativa para contrarrestar esta situación es la participación de la comunidad, por ello el objetivo principal de esta investigación es incidir en el mejoramiento de las condiciones de movilidad peatonal para los adultos mayores, a partir de la implementación de un proceso de participación comunitaria el cual vincule a los principales actores que inciden en la toma de decisiones dentro de este territorio, principalmente a los habitantes y a las autoridades, sin embargo también es importante incluir la participación de asociaciones civiles, colectivos, colegios y a la academia representada por estudiantes e investigadores.

Para esta ponencia en particular, se presentan los resultados obtenidos de la evaluación de las condiciones actuales de movilidad peatonal y un primer ejercicio de

participación como habitante de la colonia en un proyecto de urbanismo táctico implementado en 2022.

Enfoque teórico

El concepto de derecho a la ciudad se ha transformado desde Henry Lefebvre (1978) que en los años setenta, reflexionó sobre las consecuencias que el capital provoca en las ciudades globales cuestionando el papel que las clases sociales obreras deberían tener en la conformación del espacio, más adelante David Harvey (2013) se refirió a este concepto como la posibilidad de transformar y recuperar la ciudad como bien común, a través de las posibilidades políticas y sociales del propio ejercicio del derecho a la ciudad.

Recientemente, Edward Soja (2008), se refiere a este concepto como la lucha por la justicia espacial en la posmetrópolis o ciudad en constante cambio, involucrando a los distintos ámbitos, no solamente económicos, los cuales inciden en la manera en que las ciudades se desarrollan actualmente, afirmando que si bien en la ciudad global, todo está controlado por el capital, en este mismo escenario se pueden encontrar alternativas que escapen al control de las fuerzas del capital, por lo que propone encontrar en espacios híbridos o zonas fronterizas para la construcción de estas alternativas. Para Soja (2008), el derecho a la ciudad no puede entenderse como una lucha en contra del capital, sino que debe abarcar cualquier tipo de injusticia urbana como el racismo, el fundamentalismo religioso, la discriminación de género, injusticia ambiental. Para Soja (2008), el derecho a la ciudad es este horizonte de posibilidades para crear relaciones espaciales más justas y democráticas.

Dentro de esta visión, se analiza la movilidad, que, tanto a nivel internacional como nacional, es un derecho, garantizado en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022). La movilidad (Alcántara Vasconcellos, 2010), por un lado, se refiere a la necesidad de las personas para desplazarse y realizar sus actividades cotidianas, ya sea a través de medios motorizados o no motorizados, por otra parte, la accesibilidad (Alonso López, 2002) valora la facilidad o dificultad para efectuar estos desplazamientos, la caminabilidad (Southworth, 2005) se refiere a las condiciones del entorno urbano para facilitar y fomentar la caminata, buscando seguridad y confort para los usuarios en sus recorridos peatonales, buscando la accesibilidad a los diferentes destinos en un tiempo y mediante un esfuerzo razonable, ofreciendo condiciones de interés visual.

Respecto a los adultos mayores, la dinámica demográfica se encuentra en un proceso de transformación. La población global está envejeciendo, en México, de acuerdo con las proyecciones del Consejo Nacional de Población, se espera que para 2050 el porcentaje de personas adultas mayores alcance los 32.4 millones de personas, lo cual representaría el 21.5 por ciento de la población total del país (Instituto Nacional de Estadística y Geografía 2021). Históricamente se ha relegado a las poblaciones no productivas económicamente, como los adultos mayores. Hoy día, por ejemplo, estos deben enfrentarse a entornos inseguros que no cuentan con una infraestructura peatonal adecuada, situación que, sumada al deterioro físico y a las discapacidades que pueden llegar a padecer, los pone en riesgo. La suma de estos factores contribuye a la pérdida de la autonomía e inclusión social al verse segregados del espacio físico, también están siendo segregados de la sociedad.

Una de las alternativas que menciona Soja (2008), son los grupos civiles, quienes, en las últimas décadas, han trabajado para lograr un cambio de paradigma social respecto a la movilidad (Pinto Alvaro et al., 2017). Estas asociaciones civiles, grupos ciudadanos y/o colectivos buscan empoderar y hacer efectivos los derechos de los peatones, logrando importantes contribuciones en el desarrollo, modificación e implementación de políticas públicas e instrumentos de planeación urbana, desde el nivel municipal hasta el federal, con casos como el diseño y aprobación de la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla (Gobierno Municipal, 2015) o la Ley General de Movilidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022). La demanda de ellos se ciñe al derecho fundamental de cualquier ciudadano: el derecho a la ciudad (Molano Camargo, 2016).

Proceso metodológico

Para esta investigación se ha utilizado la metodología de los sistemas complejos (2006), realizando un recorte de la realidad, en donde los ámbitos de estudio que integran al sistema no pueden ser estudiados de manera aislada, debido a las relaciones interdisciplinarias que mantienen entre ellos. Además, la investigación posee un carácter cuantitativo y cualitativo (Hernández Sampieri & Mendoza Torres, 2018) para la recolección e interpretación de los datos derivados del análisis documental, físico espacial y social.

Este sistema complejo se compone de cuatro ámbitos de investigación, para esta ponencia, sólo se consideran tres de ellos. Dentro del ámbito teórico conceptual, se han revisado los principales conceptos de investigación, es decir, participación comunitaria, movilidad peatonal y envejecimiento desde el enfoque del derecho a la ciudad.

En el ámbito físico espacial, a escala urbana se analizó la conformación del sistema de movilidad de la ciudad de Puebla, posteriormente se realizó la evaluación de las condiciones actuales de movilidad peatonal de la colonia Jardines de San Manuel, mediante el diseño y la utilización de un instrumento basado en los criterios establecidos en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla (Gobierno Municipal, 2015), proceso complementado por los recorridos realizados junto con los habitantes adultos mayores de la colonia y los cuestionarios realizados.

En el ámbito social, se ha trabajado en la vinculación de los distintos actores sociales, haciendo contacto con el presidente de la mesa directiva, los aspirantes a una nueva mesa directiva, habitantes en general. Además, de participar activamente en un proyecto de urbanismo táctico, implementado por una organización civil llamada “Colectivo Tomate”, dentro de un programa financiado por la “Sociedad Alemana de Cooperación Internacional” (GIZ), esta participación permitió la vinculación tanto con los habitantes como con autoridades municipales como la representante de la Sub-Secretaría de Movilidad Municipal, así como con el director del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN).

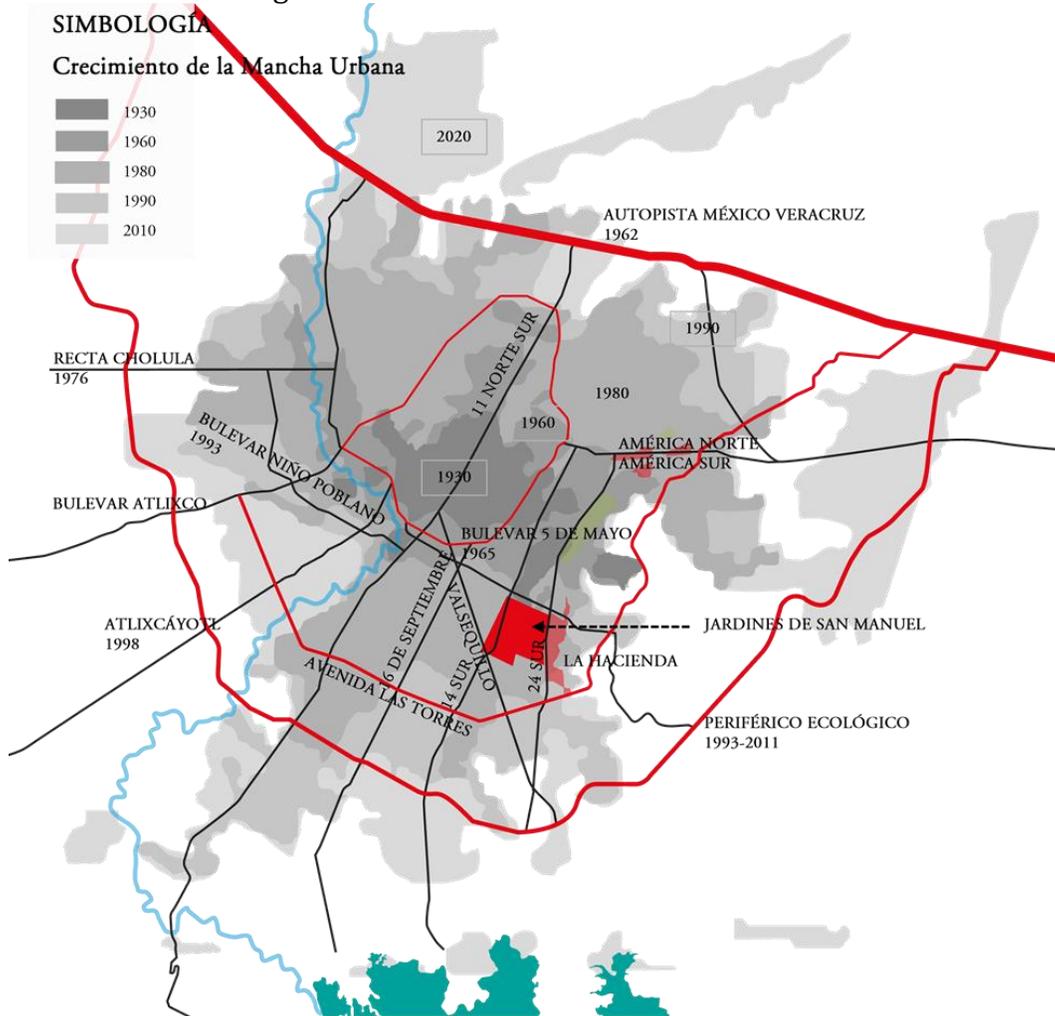
Crecimiento de la ciudad de Puebla

La ciudad de Puebla se funda en el año 1531, para 1900 a pesar del establecimiento de diversas industrias, como la textil, la ciudad se mantuvo compacta, fue hasta 1920 que se inició la construcción de la colonia Humboldt, una de las primeras fuera del centro histórico

y los barrios fundacionales, en 1940 se construyó la colonia La Paz, primera realizada por un desarrollador inmobiliario, para entonces la población municipal estaba cerca de los 150 mil habitantes, en 1930 el municipio comenzaría a expandirse y para 1960 se construyó el primer centro comercial en Puebla: Plaza Dorada, al sur de la ciudad, lo que marcaría el inicio de desarrollo de esta zona de la ciudad, en donde se localiza el sitio de estudio (Vázquez Pinacho, 2007).

Para vincular estos nuevos asentamientos, se inició la construcción de una red de vialidades, es así como en 1962 se construye la autopista México–Puebla, más adelante en 1969 iniciaron los trabajos del entubamiento del Río San Francisco, lo que daría lugar a la construcción del primer circuito, el Bulevar 5 de Mayo. En 1976 se construye la Recta Cholula y en 1988 la autopista Puebla–Atlixco, evidenciando un proceso de conurbación. Para 1990 se inician las primeras obras de la zona de Angelópolis, lo que daría inicio a la construcción del anillo periférico el cual entraría en funcionamiento en el año 2011 (Vázquez Pinacho, 2007), el proceso de crecimiento de la mancha urbana, así como las vialidades construidas durante este periodo se muestran en la imagen 1.

Imagen 1. Diagrama de crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Puebla e integración del sistema de movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Google Earth 2021.

Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel

Los permisos de desarrollo se obtienen en 1953 y la construcción inició en la década de 1960, posteriormente se consolida entre 1970 y 1980 a la par del inicio de la construcción de Ciudad Universitaria de la BUAP en el año de 1965, sirviendo como detonador del crecimiento urbano de esta zona de la ciudad (Reyes, 2021).

El sitio de estudio fue un asentamiento habitacional planificado diseñado por el ingeniero Humberto Rojas y por el arquitecto Mario Pani. Este asentamiento, responde al modelo de ciudad funcionalista, cuenta con amplias vialidades con tres carriles en cada sentido: calles 14, 18, 22 y 24 sur, con un camellón central arbolado, lo que otorga el nombre a la colonia son los parques y jardines, estos espacios se encuentran en medio de casi todas las manzanas de la colonia (Reyes, 2021).

De acuerdo con el Inventario Nacional de Vivienda (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2016), la población de San Manuel es de 12,655 personas, de las cuales 3,184 son adultos mayores –es decir un 25.16 por ciento del total de la población– y 4,699 son adultos de entre 30 y 59 años –quienes representan el 37.13 por ciento (Instituto Nacional de Geografía y Estadística 2023).

La superficie total de la colonia es cercana a 1 millón 700 mil metros cuadrados, la distribución es de traza reticular, contando con vialidades primarias, secundarias y terciarias, las manzanas son de aproximadamente 255 por 45 metros, y los jardines son cada uno de 40 por 40 metros, es decir 1,600 m² a excepción de algunos que no ortogonales, en total son 50 jardines. El uso de suelo de colonia es mixto, principalmente habitacional, comercial y de educación (Instituto Nacional de Geografía y Estadística, 2023).

Imagen 2. Diagrama de ubicación del sitio de estudio



Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Google Earth 2021.

La colonia Jardines de San Manuel se ubica al suroriente de la ciudad de Puebla, se encuentra delimitada al norte por el Circuito Juan Pablo II, al sur por Avenida San Claudio, al este por la Avenida 24 Sur o Avenida San Francisco y al oeste por la calle Río Lerma.

Problemas de movilidad identificados

Mediante recorridos peatonales realizados junto con los habitantes y mediante la aplicación de cuestionarios, se conoce que la mayoría de los adultos mayores que habitan en la colonia, realizan sus desplazamientos cotidianos a pie, enfrentando diversos problemas de movilidad, uno de ellos se refiere a los conflictos entre los diversos modos de movilidad como se muestra en la imagen 3, cada vez son más frecuentes los incidentes viales provocados por el exceso de velocidad, provocando lesiones para los involucrados y posibles riesgos para los peatones que transitan en el espacio público, quienes pueden ser víctimas colaterales.

Imagen 3. Incidentes viales



Fuente: Elaboración propia 2023.

Otro problema se refiere al mal estado general de la infraestructura de movilidad peatonal, actualmente muchas de las banquetas se encuentran deterioradas como se muestra en la imagen 4, así como presencia de barreras como jardineras, anuncios publicitarios y paradas de transporte público, lo que provoca caídas, esta situación es importante y grave, ya que muchas veces estas lesiones pueden representar el inicio de un decaimiento progresivo en la salud de los adultos mayores, lo que finalmente puede llevar a la muerte.

Además, los entornos carecen de condiciones adecuadas de iluminación y de vegetación, lo que incide en la percepción de seguridad de los adultos mayores, ante esta percepción generalizada de inseguridad, los habitantes han optado por restringir el acceso a

las calles, instalando accesos controlados, lo que al final provoca que los recorridos peatonales se hagan más largos.

Una de las principales problemáticas identificadas, se refiere a la falta de vinculación entre los habitantes y las autoridades, ya que, en la última década, se han implementado diversos proyectos de movilidad en la colonia, la mayoría de ellos enfocados a tratar de mejorar la movilidad motorizada, como lo son los casos de la 14 sur, la 18 sur, Avenida Circunvalación y recientemente Avenida San Claudio. Durante la pandemia provocada por COVID-19 por ejemplo, se implementaron ciclovías emergentes, una de ellas se colocó sobre Avenida Circunvalación, posteriormente, al intervenir esta vialidad, se pretendía que la ciclovía fuera permanente, otorgando la posibilidad de conectar a la colonia con otros sectores de la ciudad promoviendo la movilidad no motorizada, sin embargo, los comerciantes de esta avenida, se organizaron y lograron el retiro de la ciclovía, bajo el argumento de que sus clientes ya no podrían estacionarse frente a sus locales, lo que provocaría una disminución en sus ventas.

Imagen 4. Condiciones actuales de movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia 2022.

Evaluación de las condiciones actuales de movilidad peatonal

Intersecciones viales

Para conocer las condiciones actuales de movilidad peatonal de las calles de la colonia Jardines de San Manuel, tomando como referencia la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla, se procedió a realizar el levantamiento de cuatro de las principales intersecciones viales identificadas en el sitio de estudio, todas sobre el Circuito Juan Pablo II y la 14 Sur, 18 Sur, 22 Sur y 24 Sur como se muestra en la imagen 5.

Se tomaron en cuenta diversos aspectos como si las banquetas cuentan con franja de fachada, franja de circulación peatonal, franja mixta, guarnición, accesos vehiculares, zona de espera de transporte público, si las esquinas cuentan con rampas peatonales, radios de giro adecuados, orejas y zona de seguridad peatonal. Se tomaron en consideración si las calles cuentan o no con señalética Braille, guía podotáctil y cambios de dirección de la guía, además se tomó en cuenta si existen semáforos peatonales, también se revisó el estado del pavimento de las banquetas y se ubicaron barreras como postes, bolardos, jardineras, anuncios y paradas de transporte público que obstaculizan la circulación peatonal.

Imagen 5. Diagrama de vialidades e intersecciones dentro de la colonia



Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Google Earth 2021.

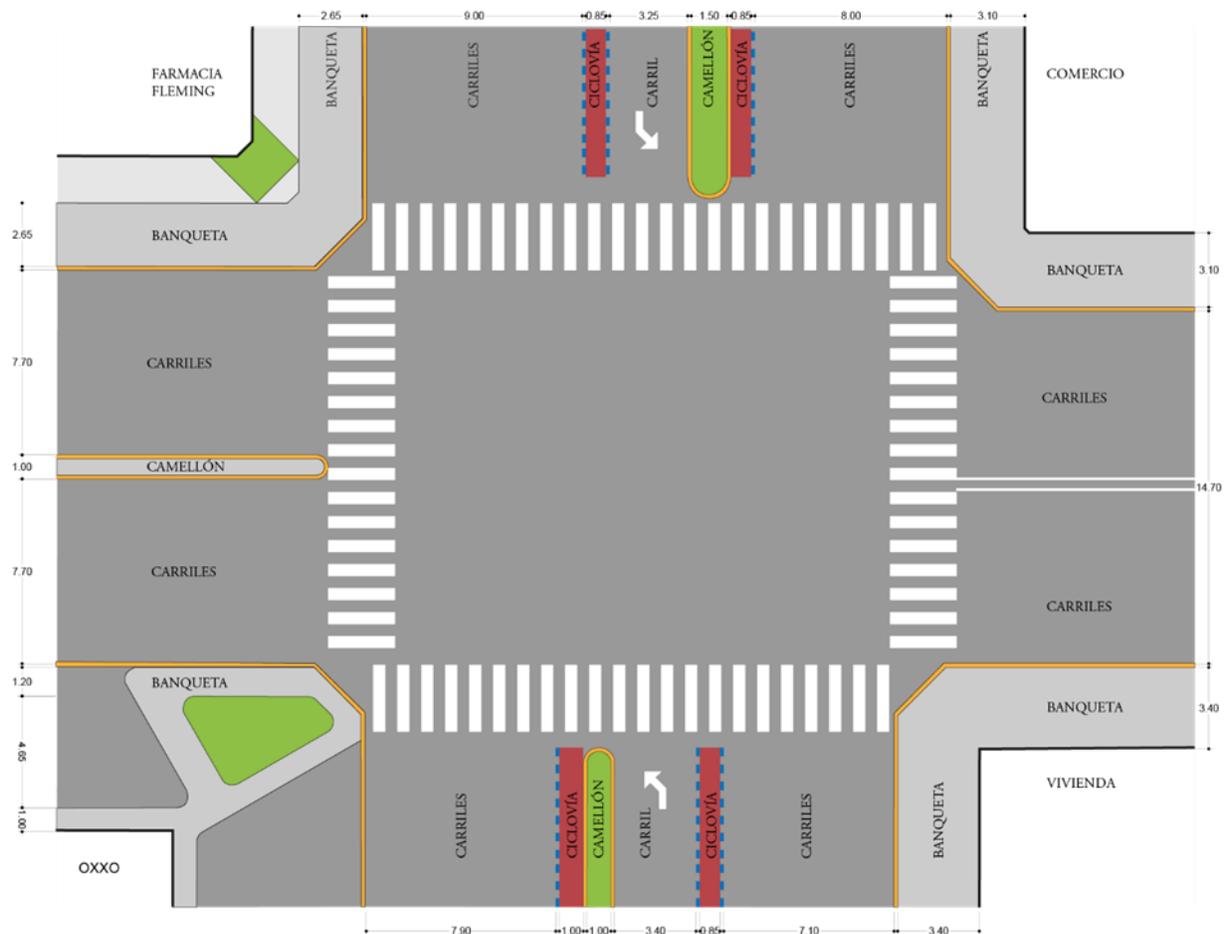
Cada una de estas intersecciones viales cuenta con ocho calles, por lo que para esta etapa de investigación se analizaron 32 segmentos como se muestra en la imagen 6.

Esta evaluación se realizó generando dos columnas, una con valores positivos en caso de que el segmento de calle cuente con las condiciones adecuadas y la otra con valores negativos en caso de que el segmento de calle no cuente con los aspectos indicados en la Norma Técnica de Diseño en Imagen Urbano para el Municipio de Puebla.

Dentro de los aspectos positivos se encontró que casi todas las calles logran el ancho mínimo de franja de circulación peatonal, cuentan con guarnición y en muchos casos se respeta la franja de fachada y el estado de los pavimentos se encuentra en condiciones regulares.

Dentro de los aspectos negativos, se identificó que pocos son los segmentos de calle que cuentan con franja mixta y que los accesos vehiculares afectan la franja de circulación peatonal, además existe un déficit de paradas de transporte público. Pocas son las esquinas que cuentan con rampas peatonas, mencionando que no se evaluó si la pendiente de las rampas es la adecuada o no, los radios de giro de las vialidades favorecen las altas velocidades y ninguno de estos segmentos de calles posee orejas que acorten los trayectos para el cruce de peatones.

Imagen 6. Diagrama de levantamiento de intersecciones viales dentro de la colonia



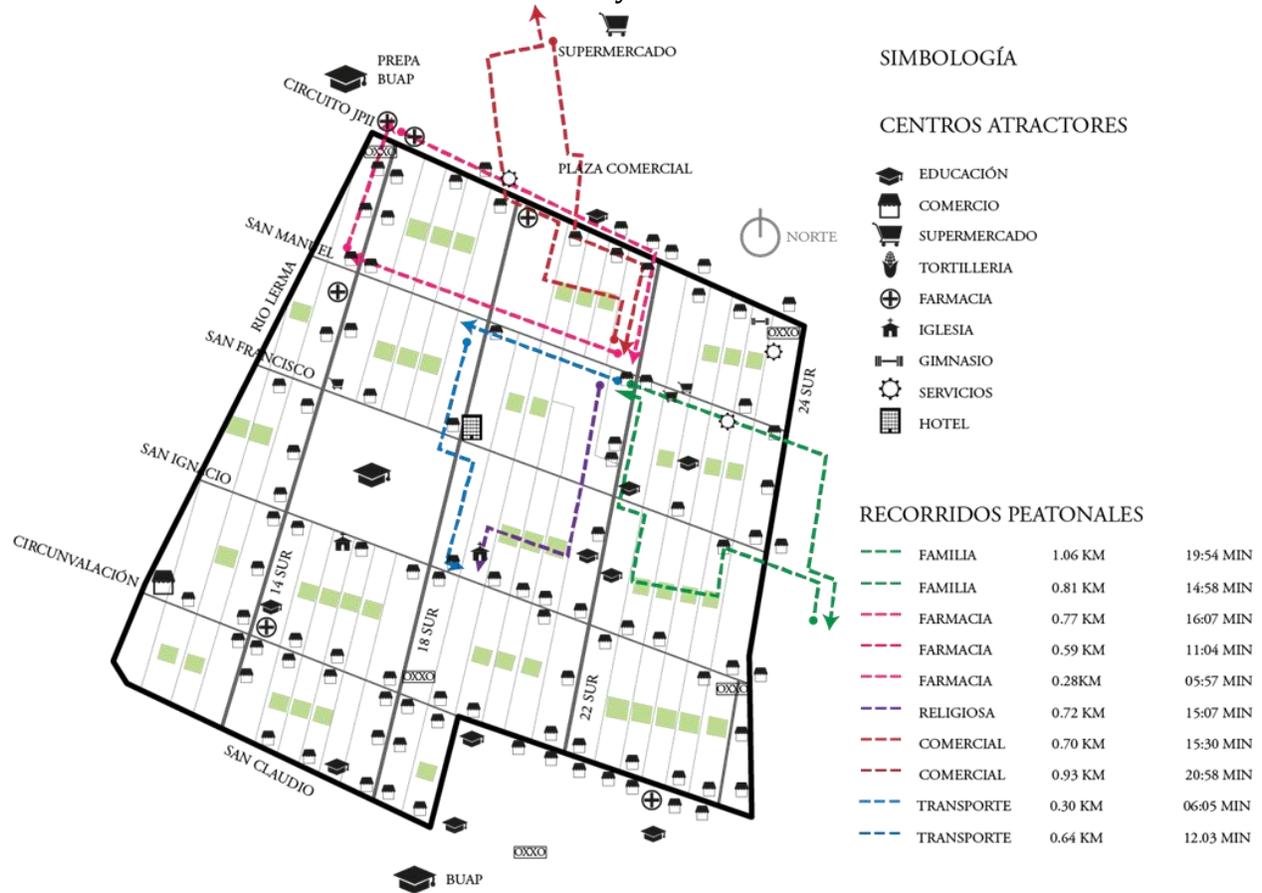
Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Google Earth 2021

En referencia a los dispositivos de apoyo la mayoría de las calles no cuentan con señalética Braille, tampoco existe la guía podotáctil, ni semáforos peatonales. En todos los segmentos de banquetas evaluados se identificaron conflictos entre vehículos y peatones, muchas veces provocados por el incumplimiento del reglamento de tránsito por parte de los automovilistas, así como de espacios de estacionamiento de todos los establecimientos comerciales que se encuentran sobre esta avenida, así mismo se identificó la presencia de barreras como postes, bolardos, jardineras y publicidad que afectan la franja peatonal. Los resultados completos de la evaluación pueden ser consultados en la sección de anexos.

Recorridos peatonales, puntos atractores

Con la intención de conocer la percepción de los habitantes adultos mayores sobre las condiciones de movilidad peatonal en la colonia Jardines de San Manuel, se realizaron recorridos peatonales acompañándolos en sus caminatas para visitar familiares, comprar medicamentos en la farmacia, acudir a la iglesia, realizar compras en comercios locales o centros comerciales y acceder a paraderos de transporte público.

Imagen 7. Diagrama de centros atractores y recorridos peatonales con habitantes adultos mayores



Fuente: Elaboración propia utilizando imágenes de Google Earth 2023

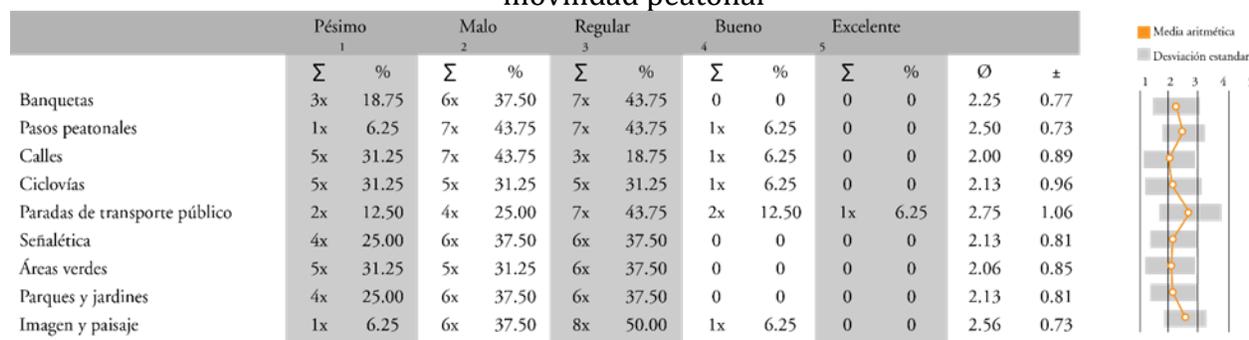
Cuestionarios

Se han aplicado 40 cuestionarios preliminares a habitantes adultos mayores, para conocer su percepción al respecto de las condiciones actuales de movilidad peatonal, el cual fue estructurado con preguntas de opción múltiple en seis secciones: 1) características del usuario (edad, sexo, impedimentos físicos), 2) tiempo de habitar la colonia, 3) motivos, distancia, tiempo, medio de movilidad, al interior y exterior de la colonia, 5) percepción de las condiciones actuales de la infraestructura peatonal y el espacio público. A lo que los habitantes respondieron: que su percepción generalizada de todos estos servicios se sitúa entre calificaciones de 2 y 3, siendo cero la más baja y 5 la más alta.

Los resultados del cuestionario indican que el 18.8% de los encuestados, afirma padecer algún tipo de discapacidad. Sus principales motivos de desplazamientos son trabajo (43.8%), compras o abastecimiento (31.3%), llevar y recoger a los nietos a la escuela (12.5%), pago de servicios (6.3%), acudir a la iglesia (6.3%). La distancia promedio que recorren los encuestados se encuentra en un rango de entre 1 y 5 kilómetros (43.8%), seguido de un rango de entre 6 y 10 kilómetros (18.8%), para estos desplazamientos invierten entre 1 y 14 minutos (18.8%) y entre 15 y 29 minutos (56.3%). El principal medio para moverse dentro de la colonia es a pie (62.5%), seguido del vehículo propio (31.3%) y luego la bicicleta (6.3%). Para salir de la colonia el 50% de los encuestados utiliza el vehículo particular, el 31.3% el autobús, el 12.5% lo hace a pie y el 6.3% utiliza taxi o algún tipo de aplicación.

Los encuestados calificaron las condiciones actuales de la infraestructura de movilidad peatonal en la colonia, donde 1 indica un estado pésimo y 4 un estado bueno. La percepción de los habitantes respecto a infraestructuras como banqueta, pasos peatonales, calles, ciclovías, paradas de transporte público, señalética, áreas verdes, estado de parques y jardines e imagen y paisaje se sitúa entre malo (2) y regular (3) como se indica en la imagen número 8.

Imagen 8. Cuestionarios preliminares para conocer la percepción de las condiciones de movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia 2021

Ámbito Social

Proyecto ANDA Puebla

Durante los meses de abril y mayo del año 2022, se participó como voluntario en la implementación del proyecto “ANDA Puebla” ejecutado por Colectivo Tomate A.C. Este proyecto responde a la necesidad de promover la movilidad urbana sostenible, el principal objetivo del proyecto es incentivar la creación de políticas públicas y seguridad vial en la colonia Jardines de San Manuel. En la realización de este proyecto participaron el Gobierno Municipal de Puebla, Colectivo Tomate A.C., Comex por un México Bien Hecho y la Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable (GIZ) (Colectivo Tomate 2022).

Este proyecto se llevó a cabo mediante el diálogo con los habitantes, participación ciudadana y arte, se realizaron cinco murales por parte de artistas locales y se intervinieron tres intersecciones viales mediante urbanismo táctico, sobre la Avenida Circunvalación y las

intersecciones de las calles 14 Sur, 18 Sur y Bulevar Valsequillo, estas vialidades se muestran en la imagen número 9.

Imagen 9. Equipo de trabajo del proyecto ANDA Puebla



Fuente: Elaboración propia 2022

Durante el proyecto se realizaron actividades como pasacalles de la movilidad, en donde artistas plásticos realizan actividades performáticas para invitar a los habitantes a participar en el proyecto, también en un espacio de arte llamado “Casa Olinka” se realizaron presentaciones tanto de los planes, como de los avances y del proyecto final de las intervenciones. La socialización del proyecto se realizó mediante la conformación de equipos de trabajo de entre cuatro y seis personas, como se muestra en la imagen 10, quienes realizaron visitas a casas y negocios sobre la Avenida Circunvalación para dar a conocer el proyecto y recibir la retroalimentación de los habitantes de la colonia.

También se implementaron talleres en donde se recopiló la percepción de los habitantes, por medio de cartografía social como se ilustra en la imagen número 10, cabe resaltar que estos datos se complementaron por un estudio de movilidad realizado por el equipo de “MOVEERTE” encabezado por el Mtro. Juan Andrés Contreras.

Es importante mencionar que, durante este proceso, la mayoría de los habitantes se mostraron entusiasmados, sin embargo, también hubo un grupo de pobladores quienes manifestaron su inconformidad, expresando que no estaban de acuerdo con que las calles se pintaran (urbanismo táctico), incluso algunos días los grupos de operativos en campo encargados de la ejecución tuvieron que detener sus actividades para evitar posibles conflictos con los habitantes.

Imagen 10. Cartografía social implementada durante proyecto ANDA Puebla



Fuente: Elaboración propia 2022

Finalmente, se lograron ejecutar la pinta de los murales en casas particulares y en la escuela primaria “Alfredo Toxqui” y la pinta de las intersecciones viales antes mencionadas.

El proyecto concluyó con la inauguración en donde asistieron representantes del colectivo, así como autoridades municipales del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) y de la Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial Municipal, personal de la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional (GIZ), así como habitantes de la colonia.

Finalmente, se recibió la invitación para participar en la rueda de prensa llevada a cabo en la colonia Jardines de San Manuel y posteriormente en el evento llamado “Encuentro de Ciudades Sostenibles” organizado por Sociedad Alemana de Cooperación Internacional (GIZ), en noviembre de 2022, en donde estuvieron presentes autoridades federales, estatales y municipales de todo el país.

Vinculación con actores identificados

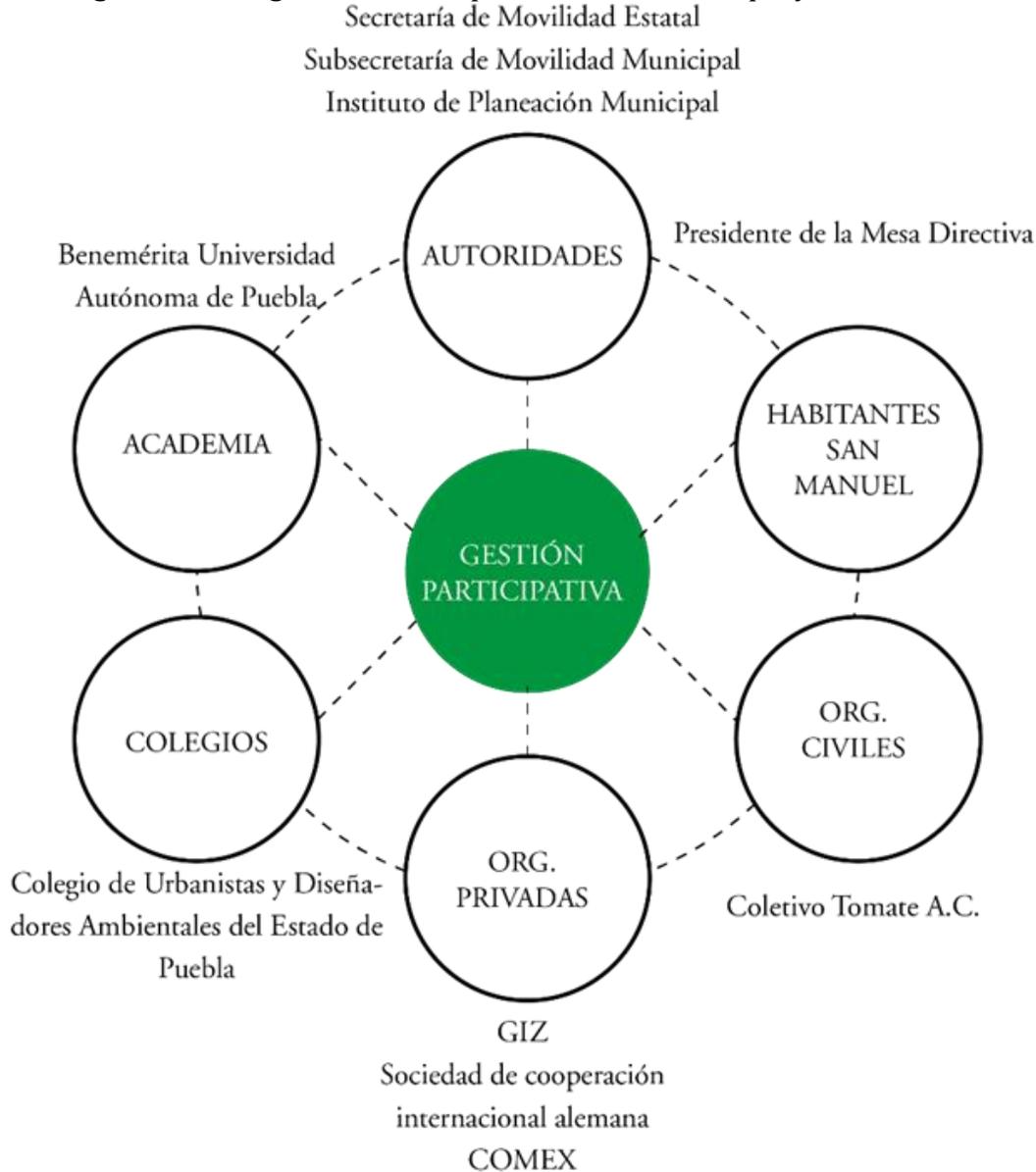
Durante el transcurso de la investigación se ha acudido a distintos eventos como “Jornadas integrales: Trabajando contigo y con rumbo”, organizadas por el gobierno municipal en noviembre de 2021, además de participar en el proyecto “ANANDA Puebla”, descrito anteriormente.

De este modo se ha establecido contacto con Mario Ríos, actual presidente de la mesa directiva de la colonia, Manuel Flores, Teresa Beristain y Ricardo Reyes, representantes del grupo “Asociación Gestión de Comercios de San Manuel”.

Estas acciones, han permitido reconocer, que a pesar de que la opinión de los diversos grupos de habitantes no siempre es la misma, lo que todos estos grupos tienen en común es la necesidad de ser reconocidos y escuchados, así como voluntad de participación.

Actualmente la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, se encuentra trabajando en funcionar como mediador entre los actores indicados en la imagen 11, a través de la firma de distintos convenios de cooperación entre el IMPLAN y la Mesa Directiva de la colonia Jardines de San Manuel y la realización de investigación acción participativa desde los diversos estudios territoriales que realiza en esta zona de la ciudad.

Imagen 11. Cartografía social implementada durante proyecto ANDA Puebla



Fuente: Elaboración propia 2022

Conclusiones

Este análisis ha mostrado que históricamente, la movilidad urbana en la ciudad de Puebla ha sido concebida principalmente para la movilidad motorizada, relegando a la movilidad no motorizada, poniendo en situación de vulnerabilidad particularmente a la población vulnerable, como niñas, niños, mujeres y adultos mayores que día a día realizan la mayoría de sus desplazamientos a pie.

El estudio de las condiciones actuales de movilidad peatonal, indica que las infraestructuras de movilidad peatonal en el sitio de estudio no son las indicadas en los instrumentos de planeación, por lo que es necesario realizar una serie de adecuaciones físico-espaciales, para evitar lesiones e incidentes y lograr que los peatones puedan realizar sus recorridos peatonales con seguridad, considerando también un mejoramiento en el ámbito medio ambiental.

Es necesario continuar trabajando en programas de sensibilización con la comunidad, para concientizar a la población sobre los riesgos que un incidente vial puede ocasionar, además de continuar trabajando con los grupos de habitantes que están en contra de acciones de mejoramiento de la movilidad peatonal, para que puedan decidir desde el conocimiento y la información, es necesario trabajar en el cambio del paradigma de la movilidad.

Se ha identificado que la población tiene interés de participar y de ser escuchados, por lo que es importante continuar desarrollando procesos que fomenten el empoderamiento ciudadano, para que puedan participar en la toma de decisiones sobre sus entornos y así evitar que las autoridades continúen realizando proyectos parciales que sólo responden a la inmediatez y que muchas veces sólo tienen que ver con un interés político.

También es importante continuar fortaleciendo las relaciones que existen entre habitantes y autoridades, así como entre colectivos, grupos de expertos y la academia, cuya función es fundamental al realizar estudios con un enfoque de investigación-acción participativa.

El ejercicio del derecho a la ciudad mediante la participación ciudadana es una alternativa para mejorar los entornos en los que habitamos, para lograr que la visión de política pública a escala internacional y nacional logre permear a escala barrial y viceversa, para que desde la escala barrial puedan emerger estrategias a partir del empoderamiento ciudadano y participación comunitaria en la generación de nuevas formas de gobernanza, políticas públicas y mejora de los entornos urbanos.

Anexos

Instrumento de evaluación:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FrT3B47zZuStoOoZCA4kgvduUn4FmQvO/edit?usp=sharing&oid=104318681195975109306&rtpof=true&sd=true>

Referencias

- Alcántara de Vasconcellos, E.**, 2010, Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad, CAF.
- Alonso López, Fernando.**, 2002, Libro verde, la accesibilidad en España: diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión**, 2022, Ley general de movilidad y seguridad vial.
- Colectivo Tomate**, 2022, ANDA Puebla.
- Ducci, M.E.**, 1990, Conceptos Básicos de Urbanismo, Trillas.
- García, R.**, 2006, Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria, Primera, Editorial Gedisa, Barcelona.
- Gobierno Municipal**, 2015, Norma Técnica De Diseño E Imagen Urbana, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Puebla.
- Harvey, D.**, 2013, Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana, Ediciones Akal, Madrid.
- Hernández Sampieri, R. & Mendoza Torres, C.P.**, 2018, Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Primera edición, Mc Graw Hill, México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía**, 2021, En México somos 126 014 024 habitantes: Censo de población y vivienda 2020.
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística**, 2023, Mapa Digital de México V6.
- Lefebvre, H.**, 1978, El derecho a la ciudad, 4a edición, Ediciones Península, Barcelona.
- Molano Camargo, F.**, 2016, 'El derecho a la ciudad: De Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea', Revista Folios, 44, 3-19.
- Pinto Álvaro, N., Puga Cevallos, E., Endara, G. & Toro-López, M.**, 2017, Más allá de los límites: apuntes para una movilidad inclusiva.
- Reyes, E.**, 2021, San Manuel de rancho a fraccionamiento modelo | Los tiempos idos, El Sol de Puebla.
- Sassen, S.**, 1995, 'La ciudad global: Una introducción al concepto y su historia', Brown Journal of World Affairs, 11, 27-43.
- Soja, E.W.**, 2008, Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones, Primera, Los Ángeles.
- Southworth, M.**, 2005, 'Designing the Walkable City'.
- Vázquez Pinacho, Y.**, 2007, 'México y Puebla; del centro comercial a la ciudad'.

