



Universidad Autónoma del Estado de México
Facultad de Planeación Urbana y Regional
Maestría en Estudios de la Ciudad



T E S I S

Accesibilidad e inclusión en el espacio urbano.

El caso de las personas con discapacidad en el municipio de Metepec.

Para obtener el grado de:

Maestra en Estudios de la Ciudad

Presenta:

Lic. en Com. Daniela Sandoval Alamo

Línea de investigación: Ciudades Sustentables y Procesos Urbanos

Director de tesis: Dr. en U. Alan Noe Jim Carrillo Arteaga

Co-Directora: Dra. en U. Teresa Becerril Sánchez

Tutora: Dra. en Dis. Liliana Romero Guzmán

Toluca, México

Agosto de 2026



El Programa de Maestría en Estudios de la Ciudad, pertenece al Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) del Gobierno de México, por tal motivo esta investigación fue realizada gracias a la beca escolar recibida.

Resumen

La accesibilidad se ha convertido en un tema central en los estudios urbanos contemporáneos, aunque su carácter polisémico ha generado múltiples enfoques teóricos y prácticos. En el ámbito arquitectónico y urbanístico, se entiende como la condición que permite el acceso y la autonomía personal, sin importar la edad o las capacidades físicas y sensoriales. Esta investigación aborda la accesibilidad en relación con la discapacidad, considerando las diversas barreras que enfrenta este sector social y que impiden su plena inclusión, lo que deriva en una inequidad urbana y vulnera el derecho a habitar la ciudad.

La investigación, desarrollada en el municipio de Metepec mediante entrevistas, a personas con discapacidad física, visual y auditiva revela que la accesibilidad trasciende la infraestructura, al requerir una transformación social que garantice la participación plena de las personas con discapacidad en el espacio urbano.

Las experiencias de accesibilidad de cada una de las personas entrevistadas evidencian que aunque en la infraestructura urbana de Metepec existen elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad, su presencia no garantiza la funcionalidad de los mismos, ya que las personas entrevistadas refirieron deficiencias y un mal diseño de algunos elementos como la anchura de las banquetas o la inclinación de las rampas; en los casos más graves no hay presencia de elementos que puedan ayudar a que las personas se desplacen en condiciones de seguridad, tal situación se presenta entre las personas con discapacidad visual.

Palabras clave: accesibilidad, discapacidad, inclusión

Índice

Introducción	6
Capítulo I. Fundamentos Teóricos y Conceptuales para la Comprensión de la Accesibilidad y la Discapacidad	21
1.1 Teorías urbanísticas	21
1.1.1 Derecho a la ciudad	21
1.1.2 Justicia espacial	28
1.2 Conceptos sobre accesibilidad e inclusión en el urbanismo	31
1.2.1 Ciudad incluyente	31
1.2.2 Espacio urbano	34
1.2.3 Accesibilidad	35
1.2.4 Exclusión social	40
1.2.5 Discapacidad	41
Capítulo II. Referentes Metodológicos de la Accesibilidad y la Discapacidad	45
2.1 Marco referencial metodológico	45
2.1.1 Casos de estudio	45
2.2 Construcción o desarrollo del modelo metodológico de la investigación	51
2.2.1 Método de investigación	51
2.2.2 Selección de técnicas de investigación	54
2.3 Identificación de dimensiones, variables e indicadores para el objeto de estudio ...	56
2.3.1 Dimensión urbana	59
2.3.2 Dimensión social	60
2.3.3 Dimensión política	61
2.4 Delimitación de las localidades	77
2.5 Diseño del instrumento	78
2.6 Diseño de la muestra	80
Capítulo III. Caracterización del Caso de Estudio	84
3.1 Caracterización de la zona de estudio	84
3.1.1 Localización	84
3.1.2 Delimitación	85
3.1.3 Conformación	87
3.2 Población y dinámica sociodemográfica	89
3.3 Marco contextual urbano	91
3.4 Marco contextual político	95

3.5 Población con discapacidad	97
Capítulo IV: Resultados de la Investigación. Accesibilidad e Inclusión en el Espacio Urbano	105
4.1 Recolección de información.....	105
4.2 Participantes.....	106
4.3 Procedimiento	109
4.4 Análisis de la información	110
4.4.1 Experiencias de accesibilidad e inclusión en Metepec	111
4.4.2 Accesibilidad y discapacidad en Metepec	169
4.4.3 Propuestas de mejora para la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad en Metepec	185
Conclusiones	190
Referencias bibliográficas	200
Anexos.....	209

Introducción

La accesibilidad es un término cada vez más recurrente en los estudios urbanos contemporáneos, sin embargo, al ser un concepto polisémico se ha abordado desde diferentes perspectivas. En términos arquitectónicos y urbanísticos hace referencia a la cualidad de accesible o de fácil acceso comprensión para la autonomía personal, independientemente de características como la edad o las condiciones físicas y/o sensoriales de una persona (Simian-Fernández, 2014).

En estas disciplinas, el concepto de accesibilidad también se ha utilizado para referirse a la posibilidad de llegar, transitar o permanecer de manera sencilla en un lugar bajo condiciones de seguridad, es decir, se asocia con la supresión de barreras u obstáculos, aunque esta visión es limitada, especialmente cuando se enfoca a las personas con discapacidad o con movilidad reducida (Alonso, 2007).

Para fines de esta investigación es necesario abordar la accesibilidad y su vinculación con la discapacidad, ya que este enfoque supone la existencia de intervenciones, especialmente físicas, para promover un entorno que dé solución a las necesidades de este sector de la población; ejemplo de ello son rampas, alfabeto y señalización braille, recursos auditivos, entre otros. La discapacidad es un concepto que ha evolucionado conforme a los cambios sociales. Hasta la segunda mitad del siglo XX se reconoce a las personas con discapacidad como sujetos de derechos, aunque desde un enfoque esencialmente médico.

El modelo médico-rehabilitador que predominó desde los años 70 hasta los primeros años del siglo XXI consideraba la discapacidad como un problema fundamentalmente individual, causado por una enfermedad, deficiencia o condición de salud (Barbosa, et al. 2019). Este enfoque si bien es fundamental en la prevención y la rehabilitación de aquellas personas que requieren asistencia médica, es un generador de discapacidad al entenderla como una condición que requiere de una adaptación del sujeto a través de un entorno diferenciado y no al revés, es decir, de la adaptación del entorno.

En contraste a esta visión, en la actualidad existe un enfoque preponderante al modelo social y al principio de igualdad de oportunidades que marca una tendencia de asociación

de la discapacidad con la integración normalizada y sin discriminación (Alonso, 2007). Este enfoque se contrapone al modelo médico-rehabilitador, ya que define la discapacidad como una interacción o una condición sujeta a su entorno y no como un atributo de la persona. El Informe Mundial sobre la Discapacidad también reconoce que la discapacidad es resultado de la interacción con otras personas, así como con los obstáculos presentes en el entorno físico que se habita (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2011).

La evolución del concepto de discapacidad hacia la integración de este sector se debe, en parte, al reconocimiento de las implicaciones que tiene la accesibilidad para mejorar la calidad de vida de todas las personas y la seguridad en los entornos. Es necesario entonces que el espacio urbano, así como los diversos servicios que se prestan en la ciudad, tengan las condiciones adecuadas para ser utilizadas por cualquier persona, incluyendo aquellas con discapacidad (Alcivar y Arteaga, 2018), ya que la discapacidad puede ser consecuencia de diversas situaciones y se puede presentar en diferentes escalas y a cualquier edad (López, 2019).

A nivel internacional, diversos instrumentos impulsan la accesibilidad como una dimensión fundamental de la planeación urbana para garantizar la inclusión de las personas con discapacidad en las ciudades, así como el derecho a la ciudad para este grupo poblacional. Como ejemplos pueden enunciarse la Agenda 2030 de la ONU, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad y la Convención sobre los Derechos sobre las Personas con Discapacidad.

La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad, las Reglas de Brasilia sobre el Acceso a la Justicia de las Personas en Condición de Vulnerabilidad, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, así como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Convención Interamericana contra Toda Forma de Discriminación e Intolerancia son otros tratados mundiales a los que se ha suscrito México para proteger a las personas con discapacidad.

Asimismo, a nivel nacional, México cuenta con normatividad y legislación vigente que cobra el mismo sentido. Como un ejemplo reciente está la NOM-004-Sedatu-2023 que tiene la finalidad de orientar un diseño que contribuya a reducir las brechas de desigualdad en las

ciudades mexicanas a través de la planeación, proyección y mejoramiento de calles bajo un enfoque de diseño universal, accesibilidad y seguridad vial (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU], 2024). En el mismo orden de ideas, la Carta Magna en los artículos 1º y 4º reconoce los derechos de las personas con discapacidad en nuestro país. A ello también se suman algunas leyes secundarias, para la aplicación de dichos artículos constitucionales, como la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la Ley de Asistencia Social y la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

En lo que concierne al Estado de México, los avances en esta materia son relativamente recientes ya que la Ley Estatal para Personas con Discapacidad fue aprobada en marzo de 2024. A pesar de la existencia de un marco jurídico y normativo amplio respecto a la inclusión de las personas con discapacidad, los imaginarios colectivos mantienen las barreras y limitaciones impuestas a este grupo dentro del espacio urbano. Estos imaginarios son resultado de paradigmas culturales que imperan y se manifiestan en el diseño urbano carente de accesibilidad (Solano, 2022).

Por otra parte, el Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad destaca que, aunque son las personas con discapacidad el principal sector social que puede beneficiarse de la accesibilidad, otros grupos que representan más del 60 por ciento de la población mexicana como las personas adultas mayores o con enfermedades crónico-degenerativas, también pueden favorecerse de esta condición (Comisión Nacional de Derechos Humanos [CNDH], 2019).

La accesibilidad urbana y la inclusión entonces son dos conceptos que están estrechamente vinculados, ya que ambos inciden en la equidad dentro de las ciudades. Ambos términos cobran mayor relevancia cuando se enfocan en sectores vulnerables como las personas con discapacidad dado que las características físicas y espaciales de la ciudad pueden limitar, o no, el uso que hacen las personas de ella, pero también su reconocimiento como habitantes urbanos (Vega, 2023).

Aunque pueden destacarse avances en materia de accesibilidad, especialmente en cuanto a su reconocimiento y necesidad, la mayoría de ellos giran en torno a una dimensión normativa que no ha sido vinculante en la implementación. En este contexto, el derecho a

la ciudad cobra relevancia porque no solo elimina las barreras físicas, sino en otros aspectos de la vida urbana donde la accesibilidad representa la inclusión de sectores excluidos como las personas con discapacidad.

La ausencia de un enfoque basado en el *derecho a la ciudad*, concepto acuñado por Lefebvre (1968) como la posibilidad de que todos sus habitantes puedan cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con sus deseos y necesidades, implica la construcción de un entorno excluyente para diversos grupos de la población. El derecho a la ciudad, entonces, se vuelve un eje central para la inclusión y la justicia urbana, ya que las personas participan como actores protagónicos (Harvey, 2012).

El diseño del espacio urbano, al ser manifestación de una ideología predominante, ha sido partícipe de procesos excluyentes debido a la falta de consideración de un usuario diverso en dimensiones como el género, la edad, condición social, cultural, étnica, entre otros. (Solano, 2022). La exclusión de un grupo poblacional puede evidenciarse desde aspectos urbanos como la movilidad cotidiana o el equipamiento por medio de condiciones como la accesibilidad. Esta característica puede evaluarse desde diferentes ópticas como las intervenciones realizadas en el entorno, el cumplimiento técnico de las mismas o su usabilidad, pero también mediante métodos etnográficos que permiten conocer las estrategias que emplean las personas y las diversas formas de exclusión urbana que se desprenden de las barreras de accesibilidad.

Un ejemplo de ello es el enfoque teórico-metodológico de Jirón y Mansilla (2013) que permite evidenciar estas barreras y la multiplicidad de ellas en los trayectos cotidianos de la población de Chile para evaluar la accesibilidad a través de cierto nivel de *espesura*, es decir, utilizan “una metáfora que permite dar cuenta de la densidad de barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana” (p. 54), las cuales van más allá de los aspectos físicos o estructurales de la ciudad y que evidencian la exclusión de algunos grupos poblacionales.

La percepción sobre la falta de inclusión en nuestro país se refleja en diversos grupos de personas, entre los más representativos se encuentran las personas con discapacidad. De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Discriminación 2022, un grupo 49.6 por ciento de las personas con discapacidad en el país ha percibido esta situación a través de diferentes

formas como actitudes discriminatorias hacia ellas o la negación de sus derechos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2022).

La vulneración de los derechos también puede traducirse en una falta de accesibilidad que puede ser actitudinal, física o institucional (Solano, 2022). Sin embargo, la inclusión no debe entenderse como la ausencia de exclusión. Aunque es frecuente esta dicotomía, lo incluyente no es necesariamente lo opuesto a lo excluyente. Al modificar un entorno para hacerlo más accesible para un grupo específico de personas, excluirá a otras, ya que en estos procesos intervienen condiciones de género, etnicidad, de diversidad funcional, entre otras (Hall, 2011, Harms, 2016).

Esto no quiere decir que la construcción de espacios más incluyentes sea inservible, sino que ambas conceptualizaciones reflejan una dinámica compleja en las relaciones sociales y estructurales presentes en el espacio urbano. A pesar de ello, los movimientos por mejorar los espacios urbanos han cobrado relevancia en años recientes a través de la exigencia del derecho a la ciudad. Bajo esta demanda, la accesibilidad representa una condición que permite que el espacio urbano pueda ser utilizado por cualquier persona.

Es así que la *justicia espacial*, concepto desarrollado por Soja (2010), también se convierte en un referente para re-crear una ciudad más justa y equitativa, principalmente, en la distribución física y material donde las minorías excluidas tengan una participación activa en esta reconfiguración del espacio para acceder en igualdad de condiciones a los beneficios y oportunidades que ofrece la ciudad.

En la actualidad el espacio urbano se ha diseñado y construido de manera homogénea al omitir las diferencias y diversidades de sus habitantes. Como señala Jaramillo (2022,157) "se materializa para un individuo neoliberal, con altos niveles de productividad y consumo económico, sin defectos en lo corporal, sensorial y cognitivo con capacidad de vivir de manera autónoma".

Esta exclusión deriva de una visión económica, en la cual se pone mayor peso en la reducción de costos en la construcción de las obras, privilegiando la eficiencia, optimización y funcionalismo antes que un enfoque de derechos en el cual el diseño urbano sea reflejo de las necesidades de todos los habitantes, incluyendo quienes no cumplen con

esa estandarización funcional y corporal, como lo son las personas con discapacidad (Solano, 2022).

Actualmente, las demandas por mejorar el entorno urbano también han hecho hincapié en la necesidad de alejarse de los estándares y la normalización, para abrir la posibilidad de reconsiderar a la diversidad de habitantes como las personas con discapacidad, ya que son un grupo de la población poco atendido en diferentes aspectos relacionados al urbanismo. Al respecto, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad considera el diseño urbano como un marco de acción social más preciso para incentivar esa diversidad cuando se centra en el usuario con un enfoque más humano, incluyente y participativo (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2006).

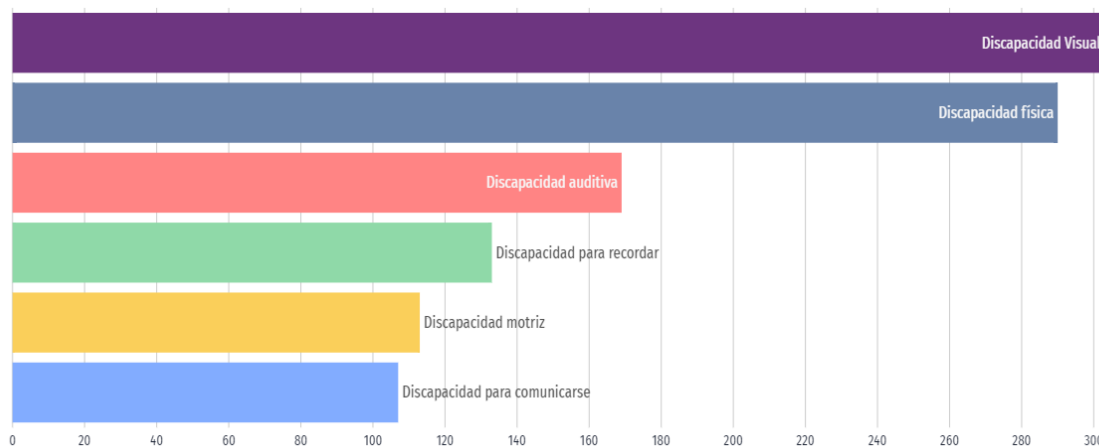
Sin embargo, la inclusión y accesibilidad no deben limitarse al diseño o al entorno físico, ya que, por ejemplo, una persona con discapacidad puede ser incluida en ciertos espacios urbanos mediante la adaptación de infraestructuras, pero aún enfrentar exclusión debido a barreras actitudinales. Además, la inclusión puede ser parcial o condicional, donde ciertos aspectos de la vida urbana son accesibles mientras que otros permanecen fuera de alcance.

Es así que accesibilidad se vuelve una característica fundamental en el espacio urbano donde la promoción de un cambio actitudinal de la sociedad basado en el respeto y la dignidad hacia las personas con discapacidad puede asegurar su participación y representación en la vida cotidiana de la ciudad. Un espacio urbano accesible, será aquel que tenga las condiciones adecuadas, interacciones cómodas y comprensión para todas las personas, independientemente de sus características específicas (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas [DESA] citado en Solano, 2022, Alcivar y Arteaga, 2018).

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, en el mundo existen mil 300 millones de personas con discapacidad, lo que representa en 16 por ciento de la población mundial y requieren servicios de asistencia para completar actividades diarias (OMS, 2023), mientras que en la región de América Latina y el Caribe esta población representa el 14.7 por ciento, es decir, casi 66 millones de personas (Banco Mundial, 2021).

Los resultados del último Censo de Población y Vivienda 2020 muestran que en México existen 6 millones 179 mil 890 personas con algún tipo de discapacidad, lo que representa el 4.9 por ciento de la población total del país. De acuerdo con este documento, en 2020 Metepec contaba con 242,307 habitantes, de los cuales 32,498 presentaban alguna discapacidad o limitación, es decir, el 13.4 por ciento de la población total (INEGI, 2020). El Plan de Desarrollo Municipal señala que principal discapacidad en esta demarcación es la visual con un 29.6 por ciento respecto al total, le sigue la motriz con un 28.1 por ciento, la mental con 18.8 por ciento, la auditiva con 14.9 por ciento y finalmente la del lenguaje con 8.7 por ciento (Ayuntamiento de Metepec, 2022) como se puede observar en la Figura 1.

Figura 1
Discapacidades en la población de Metepec, 2020



Nota: El gráfico representa la prevalencia de las principales discapacidades en el municipio de Metepec. Tomado de *Data México* [Gráfica], por Secretaría de Economía, 2020
<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/metepec-15054>

La población con discapacidad enfrenta mayores dificultades para la realización de actividades cotidianas dentro de las ciudades o como caminar, subir o bajar escaleras, escuchar, mover brazos o manos, hablar o comunicarse (ONU, 2019). Además de las complicaciones derivadas de la diversidad funcional, las personas con discapacidad se enfrentan a barreras sociales y actitudinales que les impiden aún más su desarrollo dentro del espacio urbano, ya que la discapacidad se ha relacionado históricamente con deficiencias o enfermedad.

La discapacidad o diversidad funcional en una persona, puede ser consecuencia de diversas situaciones y puede presentarse en diferentes escalas, así como a cualquier edad (López, 2019). En este contexto, el espacio urbano cobra vital importancia ya que debe estar preparado para responder a las necesidades de este sector poblacional, pues se prevé que las personas con discapacidad o movilidad reducida aumenten en nuestro país, y en la región de América Latina, en 15 por ciento para 2030 y en un 25 por ciento para 2050 debido a factores como el envejecimiento de la población o el aumento de enfermedades crónicas (ONU, 2015).

Por lo anterior expuesto, puede considerarse como una necesidad garantizar la accesibilidad dentro del espacio urbano para el uso de cualquier persona, incluyendo aquellas con discapacidad. El espacio urbano definido por Solano (2022) como la conjunción del espacio público, la infraestructura y el equipamiento requiere accesibilidad para promover un acceso equitativo al entorno físico.

Sin embargo, la accesibilidad urbana no es solo una cuestión de infraestructura, sino que implica una transformación de las actitudes sociales para la inclusión de todos los sectores de la sociedad al ser la ciudad un espacio de interacción social. El espacio urbano, como lo señala Solano (2022, 88)

“debe ser concebido más allá que un conjunto de infraestructuras con una funcionalidad determinada, ya que también es un lugar de encuentro y otredad donde la accesibilidad se vuelve un eje fundamental para la inclusión de todas las personas que hacen uso de la ciudad”.

El municipio de Metepec no es ajeno a esta problemática social y urbana que ha derivado de los procesos acelerados de crecimiento de la demarcación, principalmente por la construcción de vías de conectividad con otras demarcaciones como Paseo Tollocan y la Avenida Pino Suárez, que han transformado a Metepec en un centro residencial y comercial. Las implicaciones de este modelo urbano son diversas. El crecimiento del municipio se ha acompañado de procesos de urbanización excluyentes para algunos sectores de la población como las personas con discapacidad. La estructura urbana que compone a Metepec es difusa y existe una tendencia de urbanización cerrada que se

configura como conjunto de áreas segregadas que no permiten la interacción entre sus habitantes (García, 2018).

El propio Plan de Desarrollo Municipal de 2022 reconoce que se ha acelerado la expansión de la ciudad, lo que ha debilitado los procesos de planeación para el desarrollo urbano en todas sus perspectivas, incluyendo la accesibilidad (Ayuntamiento de Metepec, 2022). Un ejemplo de ello es que, aunque el 93 por ciento de las vialidades en Metepec cuenta con banquetas, el 66 por ciento no cuenta con rampas para sillas de ruedas y cerca del 40 por ciento tampoco cuenta con pasos peatonales (INEGI, 2020).

Otro punto que abona a la problemática es que la zona residencial y comercial del municipio han transformado a Metepec, puesto que ha determinado parte de su expansión urbana a más vías de conectividad para dar prioridad al transporte motorizado privado, ya que, en relación con la población del municipio, existe un auto por cada dos habitantes (INEGI, 2022) lo que da como consecuencia la exclusión de quienes no tiene la posibilidad de trasladarse por este medio. Considerando esta situación, las personas con discapacidad no solo se enfrentan a un entorno urbano poco accesible sino excluyente, ya que en el Estado de México el 51 por ciento de las personas con discapacidad se encuentran en algún grado de pobreza (Consejo de Investigación y Evaluación de la Política Social [CIEPS], 2019).

Para subsanar esta situación, el Bando Municipal de Metepec 2024 especifica la necesidad de realizar proyectos de obra pública, los cuales tengan entre sus prioridades infraestructura para personas con discapacidad, nomenclatura y señalética vial, como elementos básicos de la misma, así como la ejecución de construcciones para uso habitacional, comercial, industrial o de servicios con las condiciones mínimas de accesibilidad para las personas con discapacidad (Ayuntamiento de Metepec, 2024).

Lo expuesto anteriormente evidencia que la administración municipal de Metepec considera la accesibilidad como una herramienta necesaria dentro del entorno urbano para la inclusión de las personas con discapacidad, sin embargo, considera los medios físicos como la única vía para lograrlo. Si bien la implementación de rampas, banquetas amplias y sin obstáculos es fundamental para garantizar la accesibilidad e inclusión de todos los habitantes, especialmente de aquellos con discapacidad, mejorar la accesibilidad no

implica solo contar con infraestructura y equipamiento urbano, sino que es esencial la participación activa de quien usa estos elementos para conocer si son adecuados o si generan mayor exclusión.

Solano (2022) señala que para garantizar la inclusión de las personas con discapacidad no deben quedar fuera elementos que pueden dar cuenta el nivel de accesibilidad que percibe este sector de la población en el espacio urbano, como los obstáculos actitudinales o las estrategias generadas para movilizarse y realizar sus actividades cotidianas dentro de la ciudad. Por ello, se vuelve necesario tomar en cuenta las experiencias y vivencias de las personas con discapacidad en el espacio urbano, ya que son quienes están en contacto cotidiano con este entorno y pueden ofrecer una visión más amplia de las barreras que impiden la accesibilidad (Jirón y Mansilla, 2013).

La participación de este grupo social históricamente invisibilizado es imprescindible para lograr espacios incluyentes que respondan a las tendencias del crecimiento demográfico de la población con discapacidad mencionadas anteriormente. Los obstáculos y barreras que puedan identificar los habitantes con discapacidad pueden ayudar a cambiar la visión hegemónica sobre la discapacidad como una deficiencia del cuerpo por un enfoque en el cual el entorno se vuelve generador de esta condición donde la accesibilidad juega un papel fundamental para democratizar la ciudad y garantizar un acceso equitativo en aras de que todos los habitantes puedan alcanzar el derecho a la ciudad.

La importancia de esta investigación radica en la necesidad de que todas las personas puedan ser incluidas en el espacio urbano de manera equitativa. Para lograr este objetivo se requiere de la participación y de la apropiación del espacio urbano por parte de todos los habitantes para alcanzar el derecho a la ciudad que, de acuerdo con Lefebvre (1968) puede formularse como el derecho a la vida urbana.

En un mundo que pugna por la inclusión como una acción necesaria para alcanzar el derecho a la ciudad, la accesibilidad se vuelve un elemento fundamental al ser extensiva a todos los sectores de la población. La falta de esta característica en el espacio urbano refleja y refuerza las desigualdades, ya que la ciudad es el espacio donde se materializa la exclusión (Solano, 2022), la cual puede evidenciarse en la limitada participación que tienen

ciertos sectores sociales como las infancias, las personas adultas mayores, mujeres, personas de la diversidad sexual, disidencias y personas con discapacidad.

Respecto a este último grupo social, su ausencia en el espacio urbano no implica una inexistencia de este sector, sino una clara exclusión. Al respecto, Solano (2022) señala que la exclusión de las personas con discapacidad en el espacio urbano ha sido instrumentada a través de tres tipos de barreras: físicas, actitudinales e institucionales, las cuales dificultan o impiden su participación, así como la satisfacción de sus necesidades. Dentro de esta clasificación, las barreras físicas son las que se han tratado de atender con mayores esfuerzos a través de la implementación de equipamiento urbano como rampas o banquetas adecuadas para el caso de personas con discapacidad motriz, aun así, se ha dejado de lado el amplio espectro de la discapacidad que incluye otras diversidades funcionales como la visual, intelectual, auditiva, entre otras.

Las personas con discapacidad han tenido poca atención dentro de los estudios de la ciudad, ya que el enfoque hacia este grupo poblacional históricamente ha sido desde una visión médica-rehabilitadora o de asistencia social. Una muestra de ello es el Plan de Desarrollo Municipal de Metepec de 2022 que enuncia como únicas acciones de inclusión de este sector.

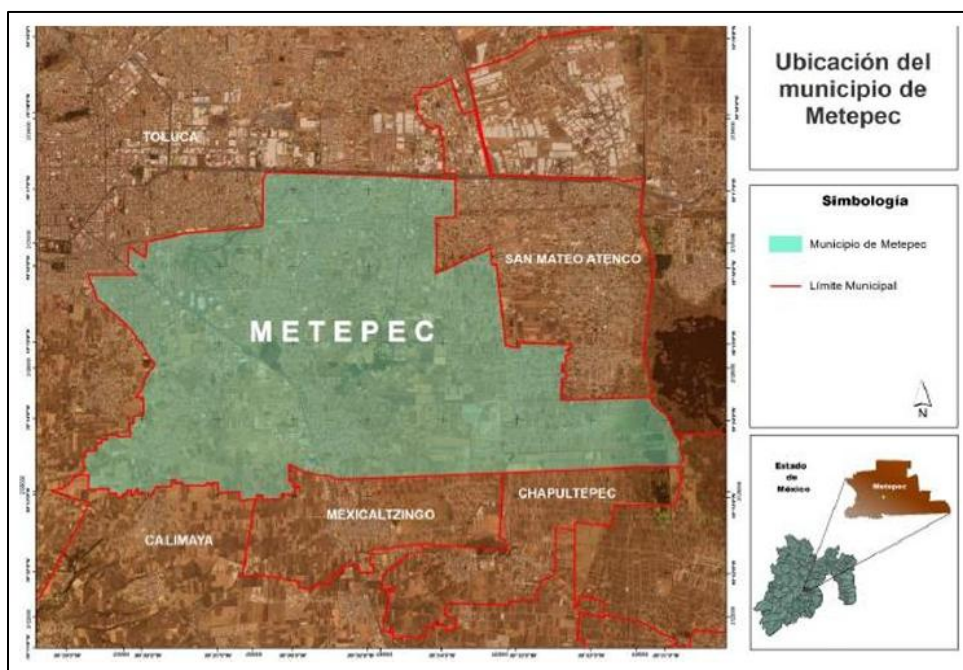
“contar con la Unidad de Rehabilitación e Integración Social (URIS) en la que se brindan servicios de atención que incluyen áreas de terapia ocupacional y de lenguaje [...] para fortalecer las acciones de salud, prevención de discapacidad, tratamiento de padecimiento generadores de discapacidad y la inclusión de las personas con discapacidad” (Ayuntamiento de Metepec, 2022, 118).

Por ello, el beneficio directo de la investigación es para los habitantes del municipio de Metepec, específicamente para aquellos con alguna discapacidad, ya que busca resaltar la necesidad de la vida urbana para este sector poblacional en la actualidad, así como la importancia de su inclusión. Este enfoque está encaminado en mostrar cómo la ciudad puede ser excluyente con las personas con discapacidad a pesar de las intervenciones realizadas para brindar accesibilidad y cómo se genera la interacción de estos habitantes con el espacio urbano construido.

La estructura del espacio urbano no se remite al uso que se le da a este, sino que también implica los significados que le dan las personas y las vivencias que se generan en él. Las prácticas de apropiación, uso y ocupación de las personas con discapacidad permitirán identificar la manera en que este sector vive la ciudad buscando formas de adaptarse a una ciudad construida con las características de Metepec.

El municipio de Metepec es una de las 125 demarcaciones que componen el Estado de México, como se observa en la Figura 2. Se encuentra a seis kilómetros de la capital y forma parte de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca que está conformada por 16 municipios (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2020). Es considerado como un centro residencial y comercial importante con uno de los mejores Índices de Desarrollo Humano en la entidad (Monroy, 2019).

Figura 2
Ubicación del municipio de Metepec



Nota: La imagen presenta la ubicación del municipio de Metepec en el Estado de México. Tomada del *Plan de Desarrollo Municipal 2016-2018 Metepec, Estado de México*.

https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2016-2018/PDM_Metepec2016-2018.pdf

A partir del año 2000 el Índice de Desarrollo Humano de Metepec fue de los 10 más altos de todo el país, incluso superando a la Ciudad de Toluca (Programa de las Naciones

Unidad para el Desarrollo [PNUD], 2014). Esta situación ha atraído comercios y empresas internacionales para invertir en la zona, ya que uno de los grandes ingresos económicos en Metepec son las plazas comerciales, como Galerías Metepec, Plaza las Américas, Plaza Península, Plaza Mayor, Pabellón Metepec y Town Square Metepec.

La transformación urbana del municipio como consecuencia de este desarrollo económico ha desencadenado cambios en la organización y funcionamiento del espacio urbano, lo que ha alterado la vida cotidiana de sus habitantes y adaptando la infraestructura a estos nuevos contextos, pero no a las necesidades de todas las personas como son aquellas con discapacidad. Es así que la urgencia de una ciudad más incluyente y accesible se vuelve uno de los retos más importantes del siglo XXI.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible que integran la Agenda 2030 de la Naciones Unidas, específicamente el número 11, así como los acuerdos de la Nueva Agenda Urbana reconocen la necesidad de que las ciudades sean inclusivas al tomar en consideración las necesidades de los sectores más vulnerables y se refieren a la accesibilidad como un elemento indispensable para alcanzar la igualdad de todas las personas (ONU, 2015).

Para dar atención a estos requerimientos, las políticas públicas deben fomentar un desarrollo urbano incluyente con base en los instrumentos nacionales e internacionales que reconocen la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad. En 2008, México firmó la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, el primer instrumento a nivel internacional enfocado en la protección de este sector social. El artículo 9 de este documento señala que las personas con discapacidad deben acceder en igualdad de condiciones al entorno físico, instalaciones y servicios públicos presentes en la ciudad (ONU, 2006).

Es así que la construcción de una ciudad accesible requiere de un enfoque holístico que integre un enfoque cualitativo para la comprensión profunda y contextualizada de la exclusión de las personas con discapacidad, el cual se centre en las experiencias, percepciones y significados que las personas atribuyen a sus vivencias cotidianas dentro de la ciudad para identificar el nivel de accesibilidad del espacio urbano mediante el análisis de los obstáculos a los que se enfrentan dentro del municipio y constituir este trabajo como un referente para los estudios urbanos.

Este nivel de detalle es crucial para explorar las dinámicas de exclusión que enfrentan las personas con discapacidad en el espacio urbano y que no se reducen únicamente a las barreras físicas, donde el reconocimiento de las experiencias es fundamental para crear espacios que reflejen la equidad y la justicia espacial, al mismo tiempo que se visibiliza a este grupo social y a las problemáticas que enfrentan.

La flexibilidad metodológica de un enfoque cualitativo permite explorar una diversidad de perspectivas y experiencias humanas, que puede revelar las interacciones y los procesos más complejos que impiden la construcción de espacios accesibles. Al centrarse en la subjetividad y las experiencias individuales se puede comprender el espacio urbano desde la perspectiva de las personas con discapacidad, lo que a su vez promueve su participación activa al darles voz y reconociendo su existencia.

Con este enfoque se busca abordar el problema de estudio desde diferentes ángulos y con ello fortalecer los conocimientos del mismo, a fin comprender las demandas de las personas con discapacidad sobre el espacio urbano que permita su desarrollo de actividades con una accesibilidad para todos, sin importar su condición física, psicológica o motriz, logrando así una ciudad incluyente con todas las personas.

A esta investigación le interesa responder la siguiente pregunta: ¿cómo pueden ayudar las experiencias de las personas con discapacidad de Metepec a identificar los diversos tipos de barreras en el espacio urbano que limitan la accesibilidad e inclusión de este grupo en la ciudad?

Para ello, la hipótesis de este trabajo sostiene que: las experiencias de las personas con discapacidad residentes de Metepec pueden dar cuenta de que las barreras de accesibilidad no son únicamente físicas, sino que existe una diversidad de ellas que limita el uso que hacen del entorno urbano y, con ello, la inclusión de este grupo poblacional, toda vez que la ciudad no solo está compuesta por la infraestructura como calles, vivienda, equipamiento o medios de transporte, sino que es un escenario que se construye por las relaciones sociales que mantienen sus habitantes y la diversidad humana.

Esta investigación también persigue el siguiente objetivo general: analizar cuáles son los tipos de barreras que se presentan en el entorno urbano que pueden interferir en el uso de la ciudad por parte de las personas con discapacidad para proponer herramientas que ayuden a transitar hacia una ciudad incluyente. En tanto, los objetivos específicos de este trabajo son los siguientes:

1. Identificar las principales teorías que se relacionan con los conceptos de accesibilidad, discapacidad e inclusión desde una perspectiva urbanística, mediante la revisión documental y bibliográfica para crear una base que sustente la investigación.
2. Revisar casos de estudio, así como recursos normativos y legales sobre discapacidad y accesibilidad para desarrollar un modelo metodológico y un instrumento de investigación, con ayuda de la observación del entorno urbano, que permita analizar los tipos de discapacidad más frecuentes y su relación con la ciudad.
3. Realizar un diagnóstico del caso de estudio, mediante sus características sociodemográficas, e identificar la zona con una mayor población de discapacidad para la aplicación del modelo metodológico.
4. Seleccionar y comparar las experiencias de las personas con discapacidad de la zona de estudio para reconocer las barreras de accesibilidad, mediante entrevistas y observación en campo para generar una cartera de propuestas que ayuden a la inclusión y accesibilidad del espacio urbano para las personas con discapacidad.
5. Mostrar las conclusiones derivadas de la investigación y posibles líneas de estudio a seguir a partir de los hallazgos referidos para continuar con el análisis de la relación entre discapacidad y entorno urbano

Cada uno de los objetivos planteados corresponderá a un capítulo del trabajo de investigación.

Capítulo I. Fundamentos Teóricos y Conceptuales para la Comprensión de la Accesibilidad y la Discapacidad

Este primer capítulo se desarrolla en cuatro subapartados interrelacionados. El primero de ellos se aboca a referir el enfoque desde el cual se abordó la investigación, es decir, las teorías que ayudaron a entender el papel de las personas con discapacidad en el espacio urbano: el *Derecho a la Ciudad* desarrollado por Henry Lefebvre y la *justicia espacial* de Edward Soja, ambos se abordan desde los enfoques clásicos, así como su evolución hasta la actualidad. Posteriormente, se definen los conceptos generales de la investigación que son la ciudad incluyente, espacio urbano, la exclusión social, la accesibilidad y la discapacidad, en este orden, con la finalidad de encontrar relación entre todos ellos, así como su vínculo con los Estudios de la Ciudad.

1.1 Teorías urbanísticas

En este apartado se presenta la base teórica que da sustento a la investigación respecto a cómo la ciudad es una construcción, no solo urbana sino social, por lo que resulta un entorno propicio para la inclusión de las personas con discapacidad. Dentro de las teorías seleccionadas, se presenta “El Derecho a la Ciudad”, idea desarrollada en la década de 1960, pero que continúa vigente durante el siglo XXI, así como la “Justicia Espacial” que aborda aspectos relacionados a la igualdad de oportunidades desde la dimensión del espacio. Ambas teorías resultan cruciales para comprender por qué la accesibilidad resulta un elemento indispensable para garantizar la inclusión de todas las personas en el ámbito urbano, incluyendo aquellos grupos considerados minoritarios como las personas con discapacidad.

1.1.1 Derecho a la ciudad

El Derecho a la Ciudad es resultado de diferentes etapas y procesos tanto sociales como territoriales que se han gestado en las ciudades, espacios donde se concentra la mayor cantidad de población y de actividades económicas. En la actualidad, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y esa proporción seguirá aumentando rápidamente hasta alcanzar el 70 por ciento en 2050 (Banco Mundial, s.f).

Es así que el Derecho a la Ciudad se concibe en la actualidad como “ese derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna” (ONU, 2020, p.3). Ante este enfoque, es necesario tener en cuenta que las ideas clásicas sobre el Derecho a la Ciudad, el contexto en el que se desarrolla, así como las transformaciones a las que se ha sometido y las concepciones contemporáneas.

La concepción del Derecho a la Ciudad se origina con Henri Lefebvre en 1968 como aquella necesidad de poner la ciudad y lo urbano en el centro, por lo que la conceptualización del derecho a la ciudad se refiere al derecho a la vida urbana y a la participación de todos los habitantes para crear ciudades más justas, más equitativas y dignas para ser habitadas (Lefebvre, 1968). Este enfoque nace desde una corriente neomarxista desarrollada a partir de una serie de renovaciones urbanas suscitadas en París durante las décadas de 1960 y 1970 producto del capitalismo. Por ello, Lefebvre fundamentó la apropiación del espacio urbano por parte de los habitantes al tiempo que desarrolló una crítica hacia las decisiones urbanas que omitían la participación de la ciudadanía al estar orientadas a la reproducción de relaciones sociales y dinámicas económicas capitalistas como elementos fundamentales en la configuración del espacio urbano (Ullán de la Rosa, 2014).

En el contexto en el que Lefebvre desarrolla la idea original del Derecho a la Ciudad, las concepciones marxistas del siglo XIX son retomadas para conceptualizar una "revolución urbana" que tenía como finalidad la re-creación y reestructuración del espacio urbano. Para Lefebvre (1968) el espacio urbano es mercantilizado y explotado para favorecer la acumulación de capital, de la misma forma que se hace con los productos originados del trabajo del proletariado, por lo cual es reflejo de las relaciones de poder que generan desigualdad. Como ejemplo se puede nombrar la exclusión de las personas con discapacidad al no contar con un espacio urbano accesible y acorde a su diversidad funcional.

El espacio es un elemento clave en la producción y reproducción de un sistema o ideología hegemónica (Ullán de la Rosa, 2014), es decir, se refleja las desigualdades económicas y sociales en el ámbito espacial. Por ello, el Derecho a la Ciudad se concibe como un derecho

colectivo y comunitario que tiene como objetivo la socialización e igualdad en el espacio urbano al argumentar que:

“el derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: el derecho a la libertad a la individualización en social en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participativa) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad” (Lefebvre, 1968, p.158).

Esta teoría, pese a haber sido desarrollada a finales del siglo XX, es pertinente en la actualidad, ya que reconoce a la ciudad como algo más allá de un entorno funcional para el desarrollo de actividades económicas, donde se generan distintos significados para quienes la habitan. Desde esta concepción del Derecho a la Ciudad se revela como parte importante en la búsqueda de condiciones para una calidad de vida óptima para todos los habitantes de la ciudad y se vuelve una llave que abre la puerta al desarrollo de cambios e intervenciones conforme a las necesidades de las personas.

De acuerdo con Lefebvre (1968) el Derecho a la Ciudad se concibe como el reclamo de una sociedad urbana que “reclama una planificación orientada hacia las necesidades sociales, las de la sociedad urbana. Necesita una ciencia de la ciudad (de las relaciones y de las correlaciones en la vida urbana)” (p. 165). De esta manera el Derecho a la Ciudad pretende dar un enfoque diferente a la forma en cómo se ha concebido y construido el espacio urbano de forma que permita integrar a toda la población a través de adecuaciones necesarias para garantizar el uso de la ciudad sin obstáculos.

Las ciudades de finales del siglo XX generaron una mayor segregación espacial al priorizar el valor de cambio del suelo por el valor de uso (Lefebvre, 1968) con lo que se imposibilitó a las personas de participar en las decisiones sobre la ciudad generando procesos de exclusión espacial. El Derecho a la Ciudad, por lo tanto, trata de reivindicar el acceso a la vida urbana lejos de una concepción discriminatoria y segregativa. Esta idea, en la que se concibe a la ciudad como el espacio público por excelencia al pertenecer a todas las personas (Borja, 2011) implica el acceso equitativo a él, por lo que ha sido retomada en los estudios contemporáneos de la ciudad por diversos autores.

Harvey (2012) desarrolló la línea anticapitalista de Lefebvre respecto al Derecho a la Ciudad durante la primera década del siglo XXI y adjudicó a esta idea la vía para el fin de los procesos productivos urbanos donde el acceso a los beneficios que ofrece la ciudad está determinado por el poder adquisitivo, por lo que propuso una democratización y apropiación del espacio urbano. La idea del Derecho a la Ciudad pone en evidencia la desigualdad y la inaccesibilidad al espacio urbano para las poblaciones con menores ingresos o desventajas sociales como las personas con discapacidad.

Por lo tanto, el derecho a la ciudad contribuye a hacer visibles las dinámicas capitalistas presentes en el espacio urbano y, es así, como se encuentra como centro de debate en los estudios de la ciudad en la actualidad. La ciudad entonces debe ser ese espacio de encuentro para todos los habitantes a través del acceso equitativo a los recursos urbanos y la promoción de su participación activa (Harvey, 2012). En el mismo orden de ideas, Borja (2011) plantea una serie de elementos dentro de la vida urbana que explican con mayor precisión la idea del Derecho a la Ciudad y la importancia del mismo como la vivienda, el espacio público, la movilidad, la centralidad y la accesibilidad, es decir, el derecho a la ciudad supone una igualdad y acceso universal tanto a los bienes y servicios presentes en el espacio urbano.

En las ciudades contemporáneas, las características nombradas por Borja están ausentes conforme los procesos políticos, sociales, económicos y urbanos que desarrollaron entre finales del siglo XX y principios del XXI, que dieron pie a procesos de urbanización difusa, segregadora o marginal que da paso a dinámicas de exclusión (Ziccardi, 2008). En este contexto, el Derecho a la Ciudad se plantea como una respuesta a estas expresiones espaciales que se manifiestan como producto de la aplicación de prácticas capitalistas neoliberales en todo el mundo, pero con consecuencias mayores para las ciudades latinoamericanas. El enfoque clásico del Derecho a la Ciudad tiene por objeto ser un argumento contestatario hacia esos procesos económicos y políticos, por lo que también se plantea como una demanda hacia el Estado para la implementación de políticas que resuelvan dicha desigualdad espacial.

Bajo esta perspectiva, esta teoría ha resurgido en el nuevo milenio producto de diferentes organizaciones mundiales preocupadas por la igualdad y equidad, que han transformado el Derecho a la Ciudad como un derecho que integra derechos políticos y sociales y que,

a su vez, pugna por la inclusión en la ciudad como una forma de igualdad de las minorías, como pasa con las personas con discapacidad, es decir, se concibe como un derecho humano y ciudadano. Esta reaparición se debe a diversos actores, entre ellos a los nuevos movimientos sociales en contra del dominio del capital financiero dentro el espacio urbano. Las agencias de cooperación internacional como la ONU y algunos gobiernos también asumen el Derecho a la Ciudad como referente de una política para reconfigurar cambios en las ciudades contemporáneas.

Este enfoque puede tener aspectos positivos como negativos, ya que por un lado se elimina la abstracción de la dimensión capitalista concebida por Lefebvre en la idea original del Derecho a la Ciudad, pero por otro se inscribe en una dinámica de propaganda política para justificar acciones o estrategias derivada de una gestión despolitizada que deja de lado las dinámicas de exclusión generadas por el capital, lo que a su vez, elimina el sentido revolucionario del concepto como señalan Vergara-Perucich y Boano (2020, p. 1):

“El derecho a la ciudad ha mutado. De ser una aproximación anticapitalista de la ciudad, como espacio humano en disputa entre fuerzas sociales y el capital, ha pasado a convertirse en una agenda de reformas socialdemócratas que no impugnan al capitalismo, sino que buscan humanizarlo”.

Como ejemplo, se puede enunciar Brasil y Colombia que en los años 1988 y 1991 respectivamente otorgaron la categoría de derechos fundamentales a los derechos urbanos en sus constituciones, lo que significa que existe una normatividad que regula la accesibilidad e inclusión en la ciudad (Alvarado-Alegría, 2014). México por su parte no contempla el Derecho a la Ciudad en su Constitución, pero a nivel local existen entidades que han avanzado legislativamente en esta materia como la Ciudad de México.

A pesar de ello, este enfoque institucional requiere ser desglosado para entender la evolución del Derecho a la Ciudad, cómo converge con la visión clásica y hacia dónde se encamina en la actualidad. El enfoque original se centraba fundamentalmente en la construcción de este derecho a través de ideologías anticapitalistas, dado que se percibía que el espacio urbano estaba dominado por los intereses del capital, por lo que el objetivo era que los habitantes se apropiaran del entorno y generaran sentido de pertenencia independientemente de su capital económico, social o territorial. En la actualidad, la

evolución del Derecho a la Ciudad ha adoptado una perspectiva más social, dejando de ser exclusivamente una ideología para convertirse en un derecho legítimo, respaldado jurídica y políticamente, orientado a la construcción de ciudades más humanas y accesibles para todas las personas.

Derivado de esta postura, puede entenderse que el Derecho a la Ciudad promueve un espacio urbano accesible, por lo que está asociado a la equidad de oportunidades. Esta visión actual, e impulsada internacionalmente, se convierte en la posibilidad de que las intervenciones urbanas sean pensadas desde un enfoque más humano tomando en cuenta la inclusión y la participación social. La Organización de las Naciones Unidas ha sido una de las principales promotoras de esta nueva visión del Derecho a la Ciudad al definirlo como “el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna” (ONU, 2020).

Diversos documentos contribuyen a entender el derecho a la ciudad como un elemento estructural para promover políticas encaminadas a construir ciudades justas e incluyentes como la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Habitat International Coalition, 2005) y la Nueva Agenda Urbana (ONU, 2017) impulsada por el Programa Hábitat de Naciones Unidas. Es así que el Derecho a la Ciudad se compone de ocho principios fundamentales donde la accesibilidad y las personas con discapacidad son dimensiones importantes para lograr su objetivo como se presenta en la Figura 3.

Figura 3
Dimensiones del Derecho a la Ciudad



Nota. La imagen presenta los ocho componentes del Derecho a la Ciudad. Adaptado de ONU-Hábitat por Naciones Unidas, 2020.

Resulta claro que el Derecho a la Ciudad se ha consolidado como un tema central para el desarrollo óptimo del espacio urbano. Entre la visión clásica, fundamentada por Lefebvre y la visión contemporánea existen similitudes que sostienen que los habitantes deben ser el elemento central en la construcción de una ciudad. Si bien se pueden notar puntos de deserción, especialmente relacionados al enfoque anticapitalista, ambos enfoques demuestran que el espacio urbano necesita ser reestructurado para los habitantes, especialmente para aquellos que han sido excluidos de la vida urbana.

Las ciudades continúan ejerciendo un papel importante en la dinámica económica, como lo explica el enfoque de Lefebvre y Harvey, pero al mismo tiempo el espacio urbano propicia la necesidad de garantizar el acceso equitativo de todos sus habitantes sin distinción alguna. El Derecho a la Ciudad converge en la actualidad en muchos sentidos a través de la incidencia colectiva de los habitantes, organizaciones sociales y académicas para ofrecer soluciones a los desafíos de nuestro tiempo como la injusticia social, desigualdad, exclusión, segregación espacial, entre otros.

El Derecho a la Ciudad se concibe en la actualidad como una estrategia para el cumplimiento de la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana con un enfoque de derechos humanos, por lo que derivado de este cambio de paradigma se abren distintas posibilidades de ofrecer un espacio urbano accesible para todas las personas. Ambas visiones del Derecho a la Ciudad, han ampliado el panorama respecto a este derecho y han dado pie a diversas iniciativas tanto prácticas como teóricas que buscan construir una ciudad más justa y con la participación de todos los habitantes. El actual retorno de un pensamiento crítico sobre lo urbano, con base en el Derecho a la Ciudad, se desarrolla fundamentalmente en ámbitos académicos desde un enfoque teórico que debe pensar cómo pasar a la realización mediante la participación de los habitantes urbanos, de sus experiencias y percepciones.

El Derecho a la Ciudad es más que una aspiración o una utopía de un espacio urbano más justo e incluyente, se trata de una acción colectiva que debe verse reflejada en cambios sociales y políticos para lograr el acceso espacial de manera equitativa.

1.1.2 Justicia espacial

El concepto de Justicia Espacial es un concepto relativamente nuevo que surgió en la década de 1990. La idea en la que se basa la justicia espacial surge del debate entre la justicia e injusticia, por lo cual tiene sus antecedentes en la Teoría de la Justicia de Rawls (1971) que hace énfasis en la necesidad de distribuir equitativamente los bienes primarios producto de la sociedad. Con base en las ideas de Rawls (1971), la justicia está vinculada a la localización de los servicios, los cuales deben privilegiar a los grupos con menor accesibilidad a los mismos o con mayor necesidad al servicio. Esto puede propiciar una disminución de las desigualdades en la sociedad, problema que se ha mantenido desde tiempos remotos.

Este enfoque teórico también se basa en los ideales igualitarios y la distribución justa de libertad y oportunidad, al tiempo que incorpora una nueva perspectiva histórica y espacial para llevar la justicia hacia todos los ámbitos. La Justicia Espacial también recupera algunas ideas de la justicia territorial donde es necesario tomar en cuenta la dimensión territorial para el reparto de servicios mediante el conocimiento de las necesidades sociales.

Desde los estudios de la ciudad, se ha retomado esta idea para enmarcar la equidad espacial en la distribución de un bien o servicio que promueva mayor igualdad y disminuya las desigualdades sociales y naturales. La Justicia Espacial parte de la idea de que la justicia puede encaminarse a la igualdad para maximizar los beneficios a todos los integrantes de una sociedad. Para algunos autores como Campos (2009) o Moreno et. al. (2011), la justicia abarca los ámbitos de la pobreza, exclusión social, desigualdad y marginación e incluye la dimensión espacial, ya que se contempla variables como la localización, distribución, y magnitud de la oferta de los servicios y las características del territorio como elementos que pueden determinar el acceso a estos y, por ende, afectar o beneficiar su estilo de vida.

Desde la transdisciplina la relación entre justicia y espacio se enmarca en la teoría de Justicia Espacial que busca estudiar la justicia desde el espacio y el espacio desde la justicia, para comprender problemas frecuentes de las sociedades relativos al uso y acceso inequitativos del espacio, sus recursos e infraestructura (Toscana, 2017). Bajo esta premisa, Soja (2010) señala que la Justicia Espacial implica la distribución justa y equitativa en el espacio de los recursos y oportunidades que demanda la población, es decir, está relacionada con la toma de decisiones políticas y cómo impactan en un espacio geográfico. Por lo tanto, las decisiones que toman los entes gubernamentales encargados de la planificación urbana y su materialización son de suma importancia para la población, ya que pueden perjudicarla o beneficiarla. La equidad y el acceso a los derechos son características inherentes a la conceptualización de Soja (2010) respecto a la Justicia Espacial que toma las ideas de Lefebvre (1968) sobre las ventajas y desventajas distribuidas en el espacio urbano de manera desigual y que se evidencian en el funcionamiento cotidiano de la ciudad al generar relaciones de poder.

Estas diferencias en la distribución o acceso a los servicios y recursos son factores que contribuyen a la creación y mantenimiento de desigualdades tanto individuales como sociales que derivan en injusticias sociales y espaciales. Dichas desigualdades pueden generar procesos de exclusión, discriminación y segregación que son evidentes dentro de la espacialidad de la vida humana y, por lo tanto, la espacialidad tiene el potencial de producir el efecto contrario, es decir, de igualdad, inclusión y liberación al modificarse mediante la acción social y política, que permitan reconocer y mejorar los lugares que

ocupan las minorías (Soja, 2010). Para Soja, las políticas relacionadas con la construcción de infraestructuras de conectividad y los sistemas de transporte público, así como los servicios de la ciudad son ejemplos tangibles de la injusticia e inequidad que existe en el mundo, ya que se favorecen de manera desigual a ciertos sectores de la población, priorizando con mayor frecuencia a los grupos dominantes.

Las configuraciones económicas, políticas y sociales contemporáneas que se reflejan en el espacio urbano redireccionan la Justicia Espacial no solo a un ámbito de los estudios urbanos, sino de las ciencias sociales y humanas, ya que enriquece la constitución epistemológica de la ciudad al reivindicar las perspectivas de aquellos grupos sociales que han sido objeto de las manifestaciones espaciales de la justicia e injusticia espacial como las personas con discapacidad. Soja (2010) aborda la Justicia Espacial desde un contexto globalizado en el que múltiples movimientos sociales que tienen lugar en Los Ángeles demandan soluciones para la distribución equitativa del espacio, sus recursos y las oportunidades para acceder a estos, una situación que continúa vigente en las ciudades contemporáneas latinoamericanas.

La concepción de Justicia Espacial no podría ser posible sin el desarrollo teórico de Lefebvre sobre el Derecho a la Ciudad. Este texto presenta una crítica a la urbanización producto del capitalismo, pero desde la dimensión política y participativa. Así, Soja (2010) desarrolla la idea de que el funcionamiento cotidiano de la ciudad genera relaciones de poder propias de la dinámica capitalista y que se proyectan en distribuciones desiguales e injustas de los recursos urbanos.

En este mismo orden de ideas, Harvey analiza cómo se producen las injusticias sociales y concluye que estas pueden contrarrestarse a partir de un diseño de organización espacial que pueda poner en perspectiva a las poblaciones más desfavorecidas, ya que el funcionamiento de las ciudades actuales continúa privilegiando a los grupos dominantes pues son quienes aportan más capital a la construcción de equipamiento y, por lo tanto, se ven más favorecidos respecto a quienes no cuentan con las oportunidades socioeconómicas (Toscana, 2017).

1.2 Conceptos sobre accesibilidad e inclusión en el urbanismo

Este segundo apartado corresponde a los conceptos de ciudad incluyente, espacio urbano, accesibilidad, exclusión social y discapacidad, así como la evolución de algunos de ellos, de tal forma que se vinculen al ámbito urbano, para comprender su relación entre sí, así como con las teorías presentadas y la pertinencia de analizar dichos conceptos como parte de los estudios de la ciudad.

1.2.1 Ciudad incluyente

Las ciudades incluyentes pueden definirse como entornos urbanos que están diseñados y planificados considerando las necesidades de todos los grupos sociales que habitan en ella. La inclusión urbana demanda que todas las personas puedan acceder de manera equitativa a los servicios que ofrece la ciudad y, como consecuencia, disfrutar de una buena calidad de vida (Banco Mundial, s.f).

La falta de una infraestructura accesible es una dificultad cotidiana que enfrentan algunos grupos sociales dentro del espacio urbano, por lo cual una ciudad incluyente debe garantizar igualdad de derechos y participación para todas las personas, sin importar el nivel socioeconómico, etnia, género, edad, orientación sexual o condición física. El Banco Mundial (s.f) señala que las dimensiones espaciales, sociales y económicas de la inclusión urbana están estrechamente vinculadas y cuando estos factores interactúan de una manera negativa pueden generar procesos de marginación; en cambio cuando la interacción es positiva, pueden mejorar la vida de las personas y disminuir la exclusión.

Para dar respuesta a esta situación, en 2015, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas estableció los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El objetivo 11 está encaminado a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos y seguros a través de diferentes acciones, entre las que destaca la planificación y gestión participativa del espacio urbano (ONU, 2023).

Es así, que la ONU (2019, p.1) apunta a que una ciudad incluyente contempla:

“[...] entre otros aspectos cruces seguros y accesibles, señalamientos adecuados, visibilidad en el espacio, reducción de la velocidad en entornos como escuelas o parques, sistemas de orientación intuitivos, señalización con marcas legibles - vertical y horizontal-, lugares de descanso, superficies antiderrapantes, tiempo suficiente de cruce en intersecciones, banquetas o cruces peatonales con rutas continuas sin escalones, pavimento podotáctil, semáforos audibles e información a través de más dos sentidos”.

Las ciudades incluyentes tienen como objetivo eliminar barreras y obstáculos que pueden excluir a ciertos grupos de la población, como las personas con discapacidad, personas adultas mayores, infancias, mujeres, entre otros sectores vulnerables. Al tener en cuenta este objetivo, se disminuyen las desigualdades en el acceso a varios aspectos que componen la vida urbana, por lo cual este enfoque considera como un elemento fundamental de la inclusión, la estructura de una ciudad que sirve como lugar de encuentro, interacción social, recreación y movilidad.

En 2019 se publicó la Estrategia de las Naciones Unidas para la Inclusión de la Discapacidad para reforzar la accesibilidad como una estrategia en el respeto e integración de los derechos de este sector poblacional para el alcance de las metas de la Agenda 2030. La estrategia contempla la incorporación de un enfoque de la discapacidad basado en los derechos humanos que permitirá convertir las preocupaciones y experiencias de las personas con discapacidad en una dimensión esencial para la aplicación y evaluación de políticas públicas programas de inclusión en diferentes esferas, a fin de que las personas con discapacidad se beneficien igual que las demás.

Es así que este instrumento define la inclusión como “el compromiso para que el derecho de las personas con discapacidad sea realidad y no solo se asuma como una cuestión de justicia sino como una inversión para el futuro inmediato de la sociedad” (ONU, 2019, p. 7) A partir de la generación de dicha estrategia, así como de los ODS, se ha hecho más evidente la importancia de la inclusión en el espacio urbano, posicionándose como una estrategia que abona a la dignidad humana sin importar condición social, física o económica. El avance en este tema puede visibilizarse en la generación de leyes y normativas que buscan eliminar prácticas de exclusión social y discriminación a las que se

enfrentan algunas personas en su vida cotidiana al no tener las mismas oportunidades de acceso y participación.

La Comisión Nacional de Derechos Humanos de México define la inclusión como “las medidas o políticas que pueden asegurar de manera progresiva que todas las personas cuenten con igualdad de oportunidades para acceder a los programas, bienes, servicios o productos” (CNDH, 2020, p.15).

Por otra parte, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad promulgada en México en 2011 establece que este instrumento de competencia federal:

“tiene por objeto reglamentar en el ámbito de la Administración Pública Federal, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y orientar el reconocimiento pleno de los derechos de las personas con discapacidad” (2011, p.1).

Aunque en el ámbito legislativo existen avances significativos para reconocer la inclusión de este sector poblacional, los organismos y dependencias en los que se apoya dicha integración corresponden a áreas de asistencia social o cuidado de la salud como la Secretaría de Salud o la Secretaría de Desarrollo Social, dejando de lado otras esferas en las que las personas con discapacidad se desarrollan y, por lo tanto, requieren de medidas de inclusión y accesibilidad.

La accesibilidad entonces se vuelve una herramienta de la que se apoya la inclusión para eliminar conductas o entornos excluyentes. Para posibilitar la inclusión también se requiere de un cambio cultural y actitudinal en el que las personas con discapacidad cuenten con oportunidades y recursos de manera equitativa, que les permitan participar en la vida económica, cultural y social. Las definiciones expuestas permiten entender en un sentido más amplio, el concepto de la inclusión que consta de un enfoque holístico e integral en el que el entorno construido y la sociedad son dos factores fundamentales.

De acuerdo con Sala y Alonso (2006), la inclusión en la ciudad implica el acceso a todas las ofertas urbanas en igualdad de condiciones, es decir, que los espacios públicos o de uso colectivo deben favorecer la de encuentro y relación de todos los habitantes de un

territorio; los servicios públicos urbanos deben estar al alcance de todas las personas, lo que requiere de estructuras y condiciones legales adecuadas a las necesidades de toda la población; el equipamiento urbano deben estar a disposición de toda la ciudadanía, es decir, que se garantice a igualdad de condiciones de toda la ciudadanía en su uso y acceso.

Moya y Bergua (2016) señalan que las ciudades se han planificado primando valores de las “mayorías”, lo que ha derivado en un modelo urbano excluyente cuya tendencia es la de homogeneizar el perfil de sus habitantes. Una ciudad incluyente entonces puede definirse como aquella que piensa en la diversidad de sus habitantes, así como de las prácticas cotidianas que realizan y que considera a las personas con discapacidad como parte de la vida urbana. Este grupo de personas pasan así de ser receptores pasivos de acciones de asistencia a poder exigir el cumplimiento de sus derechos.

1.2.2 *Espacio urbano*

El espacio urbano tiene una función práctica “por estar representado por el espacio público, el equipamiento, las vialidades y la infraestructura” (Solano, 2022, pp.88-89) pero también debe concebirse como un lugar de encuentro y de otredad, por lo que debe tener como eje principal la accesibilidad y con ello, la inclusión de todos los habitantes que hacen uso de la ciudad. Para Bourdieu (1988), el espacio solo existe cuando un agente se localiza ahí u ocupa dicho espacio.

De acuerdo con la Real Academia Española (2001), la ciudad es considerada como el espacio urbano, ya que se refiere “al espacio físico contenido dentro de un suelo urbano”. En el espacio urbano se afirma y se ejerce el poder, se hace efectiva la ideología dominante y, por consecuencia, genera una violencia simbólica, ya que, en él, las estructuras sociales se convierten en estructuras mentales y en sistemas de preferencias, por lo que la estructura del espacio, habitado o apropiado, se configura a partir de la distribución de recursos y oportunidades donde se evidencia una jerarquización social y, por lo tanto, del propio espacio (Filipe y Ramírez, 2016).

El espacio físico tiene una característica material que lo vuelve excluyente a partir del espacio social integrado por las posiciones, ideales o perspectivas que lo constituyen. El enfoque funcionalista del espacio contribuye a invisibilizar estas condiciones desiguales en

cuanto a la apropiación por parte de los habitantes (Bourdieu, 1988). Para contrarrestar esta situación es necesario realizar un análisis de las relaciones entre las estructuras del espacio social y las del espacio físico. Para Moya y Bergua (2016) la ciudad es aquel espacio donde los individuos se vuelven sujetos de derechos.

La ciudad como escenario de asentamientos humanos ha evolucionado por distintos acontecimientos que no solo afectan a los habitantes, sino también a la dinámica social y sus condiciones espaciales. Por lo tanto, los espacios urbanos deben responder a las necesidades que derivan de estas transformaciones. La preocupación sobre la falta de inclusión de estas necesidades se convierte en la actualidad en la principal motivación para explorar alternativas en la conformación del espacio urbano (Hernández-Araque, 2016).

Más allá de considerar la ciudad como un espacio físico conformado por calles, equipamiento, infraestructura, áreas comerciales e industriales, es decir, un entorno funcional, la ciudad es un ente complejo toda vez que es escenario de una mezcla de identidades y diferencias, en el cual convive la diversidad, por lo que el uso de sus servicios debe garantizarse para todos (Moya y Bergua, 2016). Es así que la accesibilidad resulta una característica indispensable para la construcción y diseño del entorno urbano, toda vez que no se pueden separar las necesidades de sus habitantes de la infraestructura, aun cuando sean diversas e impliquen modificaciones que den atención a cada una de ellas, pues la infraestructura urbana es uno de los primeros elementos con los que se relacionan las personas y pueden definir la inclusión o exclusión de un grupo social.

1.2.3 Accesibilidad

El término accesibilidad tiene diferentes definiciones que se han desarrollado conforme a la disciplina desde donde se aborda, así como a los objetivos de estudio que se tengan. Como señalan Iwarsson y Ståhl (2003) la accesibilidad tiene un significado común y cotidiano, pero también muchos significados específicos en diferentes contextos. Se utiliza para nombrar el grado en que las personas pueden alcanzar un bien o servicio (Simián-Fernández, 2014), es decir, cuenta con un enfoque de oportunidades que se orienta, principalmente, a grupos vulnerables como mujeres, personas adultas mayores, infancias o personas con discapacidad.

En disciplinas como la arquitectura y los estudios urbanos, la accesibilidad hace referencia a la cualidad de accesible o de fácil acceso y comprensión para la autonomía personal en edificaciones, transporte, medios de comunicación, independientemente de características individuales como la edad o las condiciones físicas y/o sensoriales de una persona (Simian-Fernández, 2014). En términos generales la accesibilidad se refiere a superar barreras que pueden ir desde costos económicos, energéticos, hasta el tiempo empleado u obstáculos físicos.

Bajo este enfoque, la accesibilidad es aquella condición que deben cumplir los entornos urbanos, así como el mobiliario o infraestructura, como resultado de tomar en consideración la diversidad humana y que, independientemente de ello, todas las personas puedan disfrutar de manera equitativa el entorno en el que se desarrollan. Reconocer la accesibilidad, o la falta de ella, como un aspecto que puede propiciar la exclusión social, permite incrementar las intervenciones urbanas encaminadas a solucionar esta problemática (Jirón y Mansilla, 2013).

El Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018 define la accesibilidad como:

“Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales” (2014, p.59).

Por otro lado, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad promulgada en México en 2011 establece que la accesibilidad se refiere a:

“las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e

instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales” (2011, p.1).

Es así que, la conceptualización de la accesibilidad se aleja cada vez más de la identificación con un problema de una minoría para abarcar a todas las personas y se convierte en un medio para llegar a una equidad espacial (Alonso, 2007). A pesar de ello, es importante tomar en consideración que la accesibilidad es un concepto integral, que puede hacer referencia a distintos aspectos. Uno de ellos corresponde a la accesibilidad física o locacional, que se enfoca en la distribución espacial y la localización de servicios (Camacho et. al. 2011).

Dentro de las distintas ideas que enmarca la accesibilidad, esta se ha utilizado para referirse a la posibilidad de llegar, transitar o permanecer de manera sencilla en un lugar bajo condiciones de seguridad, es decir, se asocia con diversas ayudas técnicas que pueden ser públicas como la calidad y capacidad de las calles o disposición de transporte público, así como interna en edificios o viviendas tales como escaleras, ascensores; aunque esta visión es limitada, especialmente cuando se enfoca a las personas con discapacidad o con movilidad reducida (Alonso, 2007).

En este sentido Olivera (2006, p. 335) apunta a que la inversión de la pirámide poblacional, donde las personas de edad avanzada y con limitaciones en la movilidad cobran mayor relevancia, ha determinado la necesidad de desarrollar estrategias de inclusión y accesibilidad dentro del espacio urbano al señalar que “la eliminación de barreras puede convertirse en un motor clave para la apropiación y renovación urbana que, a su vez, favorecen procesos de integración social”.

Las barreras en el espacio urbano tienen diferentes consecuencias, ya que por un lado impiden el que algunos habitantes usen el equipamiento o infraestructura, pero a su vez también excluyen en ámbitos como el económico, educativo, en la participación ciudadana, el ocio, entre otros, lo que ocasiona que se mantengan recluidos en su propia vivienda o en instituciones de asistencia social (Linares-García et al, 2018).

Sin embargo, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como la Nueva Agenda Urbana se refieren a la accesibilidad en un sentido más amplio que no solo considera los elementos

físicos, sino las actitudes sociales e institucionales como un medio para alcanzar la igualdad protección de los derechos de todas las personas (ONU, 2015). Estos instrumentos buscan integrar a toda la sociedad dentro de los entornos urbanos, por lo cual se retoma la accesibilidad como una variable que puede ayudar a lograr este objetivo.

Es fundamental identificar la dimensión social de la accesibilidad a la que hacen referencia estos documentos ya que propone una ciudad para todos, en cuanto a la igualdad en el uso y el disfrute, además de promover la integración y garantizar que todas las personas puedan gozar de igualdad de derechos y oportunidades (Quilodrán, 2018). La ausencia de un enfoque social y de derechos contribuye a la promoción de un enfoque utilitario del espacio urbano y no como un elemento que puede propiciar una mejor calidad de vida para las personas.

Actualmente se puede identificar un interés cada vez mayor por realizar modificaciones al espacio urbano con la finalidad de mejorar las condiciones de accesibilidad. Si bien la construcción de la ciudad o el espacio urbano tiene siglos de historia en la cual escasas veces se realizaron intervenciones bajo este enfoque, la adecuación para las demandas actuales implica la aplicación de alternativas que garanticen condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad.

Al dejar de lado la visión económica y funcional de la ciudad, la accesibilidad se vuelve una característica necesaria para reconocer y promover el derecho a la ciudad, ya que la accesibilidad constituye una estrategia básica para la inclusión. Un espacio urbano accesible “ha de considerar que existe un amplio espectro de personas, con una gran complejidad, y diferentes tipos de demandas espaciales determinadas por la clase de usuario, su forma de desplazamiento, así como sus requerimientos personales y culturales” (Solano, 2022, p. 90).

Dentro de los estudios de la ciudad, la accesibilidad puede servir para aproximarse a la exclusión social de la que son objeto algunos grupos sociales como las personas con discapacidad. Jirón y Mansilla (2013) desarrollaron un enfoque teórico-metodológico para estudiar la accesibilidad y la multiplicidad de barreras. Esta perspectiva permite evidenciar en los trayectos por la ciudad los distintos obstáculos que se generan en el espacio urbano cuando se desea acceder al transporte.

A través de un análisis de las conceptualizaciones tradicionales de la accesibilidad, los autores proponen métodos etnográficos para comparar esta visión con la vida cotidiana de las personas en la ciudad, lo que permite identificar una “espesura” a la experiencia de tiempo-espacio. El concepto de “espesura” que se desarrolla

“es usado como una metáfora que permite dar cuenta de la densidad de barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana. Cuando las barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas de otras, generan que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver. De esta forma, la experiencia espacio-temporal de la movilidad cotidiana urbana no siempre es fluida, ya que se encuentra condicionada por diversos factores” (Jirón y Mansilla, 2013, p. 54).

Si bien este enfoque se desarrolla para presentar las barreras de accesibilidad de la población chilena respecto a las oportunidades de movilidad y transporte en la ciudad, esta aproximación permite entender también las estrategias que la población emplea para superar tales barreras, lo que ocurre de la misma manera con las personas con discapacidad en todo el espacio urbano.

El trabajo desarrollado por Jirón y Mansilla (2013) propone una definición de accesibilidad más cercana a las conceptualizaciones sociales ya que, al ser un término polisémico, se pueden identificar al menos tres formas conceptuales de entender la discapacidad: física, económica y social (Cerdeña y Marmolejo, 2010 en Jirón y Mansilla, 2013). Este enfoque permite identificar a través de las prácticas de los habitantes urbanos “el modo en que en algunos casos, la combinación de la infraestructura urbana existente y las condiciones socioeconómicas y socioculturales conllevan a la exclusión de un grupo de personas o de un individuo” (Jirón y Mansilla, 2013, p. 55).

Las experiencias cotidianas, y en general en enfoque etnográfico, pueden dar cuenta de elementos que no podrían analizarse sin la participación plena de las personas. Esto implica, acompañar a los participantes en sus desplazamientos cotidianos para identificar las barreras a las que se enfrentan, las cuales no siempre son físicas, sino actitudinales o, incluso, institucionales (Solano, 2022), es decir, la exclusión no se da en un solo ámbito, sino que es estructural. Por ello, conviene acercarse a la experiencia personal para

entender cómo se experimentan estas barreras y de qué manera se vinculan, así como la forma en que influyen en la accesibilidad dentro del espacio urbano. Este enfoque, aunque da una perspectiva más amplia de lo que implica la accesibilidad, también permite visualizar la complejidad de esta conceptualización y su estrecho vínculo con la exclusión, ya que no puede analizarse desde una sola dimensión para entenderla.

1.2.4 Exclusión social

Los procesos de transformación de los que han sido objeto las ciudades se expresan espacialmente. El contexto global actual ha impulsado la expansión de diversas formas de precariedad e informalidad que prevalecen en el mercado de trabajo urbano. Esta situación no solo incrementa la pobreza urbana, sino que se acumulan paulatinamente desventajas tanto económicas como sociales y que se centran principalmente en grupos como las mujeres, juventudes, migrantes, personas adultas mayores y personas con discapacidad, lo que se transforma en procesos complejos de exclusión (Ziccardi, 2018).

Si bien la concepción de la exclusión social es multidimensional y puede ser utilizado con diversos propósitos, un enfoque clásico de este concepto es la crisis de la sociedad salarial originado en los países europeos occidentales derivado de un debilitamiento del Estado de Bienestar, es decir, se trata de una dimensión distribucional (Castel, 1995). En la región de América Latina es necesario enfatizar que esta situación no se concentra únicamente en el ámbito económico, ya que evoluciona hacia distintos procesos que afectan a las personas en una realidad diversa y que se relaciona con otras variables como la marginalidad, la desigualdad y la pobreza (Saraví, 2006).

La exclusión social no se trata solo de un problema relacionado al desempleo o precariedad laboral, sino a una crisis en los mecanismos de integración social como el acceso a la educación, a la vivienda, a los servicios de salud, a la participación social o al espacio urbano. Desde esta perspectiva, la exclusión social puede estar relacionada a la negación de derechos o bien de relaciones con otros (Saraví, 2006).

El espacio urbano es el escenario tangible de las relaciones humanas y, por consecuencia, en el cual se materializan los procesos de exclusión, los cuales “han sido instrumentados a través de barreras que dificultan o impiden la participación, la interacción y la satisfacción

de necesidades de algunos grupos minoritarios que van desde las más básicas hasta las más específicas” (Solano, 2022, p. 91).

Sin embargo, por la diversidad de formas en las que se manifiesta la exclusión en América Latina, las políticas públicas orientadas a incluir a estos sectores sociales se han centrado en aspectos específicos que no se han abordado de manera integral como la reducción de la pobreza económica o alimentaria, brindar educación y asistencia social o de salud (Ziccardi, 2008).

Para el caso de las personas con discapacidad, Solano (2022) identifica tres barreras que promueven la exclusión de las personas con discapacidad: actitudinales, físicas e institucionales, las cuales excluyen a este grupo limitando el acceso a sus derechos. A pesar de que las personas con discapacidad se han adaptado a estas barreras y a las modificaciones en el entorno, su vida cotidiana continúa siendo afectada, de manera que se limita la participación de este grupo en la vida urbana al garantizar que sus demandas y necesidades sean apenas satisfechas.

1.2.5 Discapacidad

Para abordar la discapacidad y su relación con la accesibilidad es necesario mencionar la evolución que ha tenido este concepto que se enmarca en tres modelos que se resumen a continuación.

El modelo tradicional o de prescindencia se caracteriza por considerar a la discapacidad como un símbolo de maldad o desgracia hacia la persona y sus familiares, por lo que bajo esta perspectiva se buscaba la eliminación de las personas con discapacidad de la sociedad (Albarrán, 2015). Este enfoque deja entrever que, en las sociedades de la Edad Media, las personas con discapacidad eran consideradas como seres inválidos o incapaces, por lo cual vivían de la caridad o apoyo eclesiástico, lo que derivó en que fueran aisladas en sus hogares, es decir, las personas con alguna discapacidad no eran dignas de alguna intervención o protección de sus derechos.

Este modelo tuvo vigencia y marcó todo lo referente a la comprensión de la discapacidad hacia los inicios del siglo XX (Albarrán, 2015) cuando los avances científicos y el desarrollo

de otros campos como las ciencias sociales y humanas permitieron la comprensión de las relaciones sociales. En este contexto se originó un cambio de paradigma respecto a la discapacidad en el que se incorporó una visión médica para explicarla y entenderla. Es en este periodo de la historia cuando surge el modelo médico-rehabilitador, el cual permanece vigente hasta la segunda mitad de este siglo.

En 1980, la Organización Mundial de la Salud aprobó la Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías que implicó un mayor reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, pero prevaleció el enfoque médico en dicho instrumento. Bajo el modelo médico, la discapacidad se concibe como un problema propio del paciente causado por una enfermedad, deficiencia o condición de salud y el enfoque es brindar un tratamiento que responda a esta condición, lo que ocasiona que se invisibilicen las dinámicas sociales que pueden agravar la situación de las personas con discapacidad y no atender las barreras que se encuentran en su entorno (Mejía, 2022, Barbosa, et al. 2019).

El modelo médico es fundamental en la prevención y la rehabilitación de aquellas personas que requieren asistencia médica, sin embargo, es también un generador de discapacidad al entenderla como una condición que requiere de una adaptación del sujeto a través de un entorno diferenciado y no al revés, es decir, de la adaptación del entorno al sujeto. Es hasta la segunda mitad del siglo XX, cuando se ve la necesidad de adaptar el espacio físico para las personas con discapacidad con la finalidad de eliminar barreras, generando así materiales o elementos de apoyo técnicos como rampas, sillas de ruedas, el sistema Braille, entre otros.

El concepto de discapacidad ha evolucionado gradualmente, de acuerdo con los cambios de la sociedad. Desde la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en 2006, se ha estructurado un nuevo modelo para encaminar la discapacidad hacia una visión de derechos, es decir, transitar hacia un modelo social de la discapacidad donde las barreras en el entorno se consideran generadoras de discapacidad y la falta de accesibilidad obstaculiza el pleno ejercicio de sus derechos humanos (ONU, 2006).

El desarrollo del modelo social y con un enfoque de derechos se extiende hasta la actualidad y marca una tendencia de asociación de la discapacidad con la integración normalizada y sin discriminación teniendo como fundamento la lucha por el reconocimiento y protección de los derechos humanos de las personas con discapacidad (Alonso, 2007; Albarrán, 2015). Sin embargo, este modelo tiene como antecedentes el movimiento “*Disability Movement*” surgido en Estados Unidos entre las décadas de 1960 y 1970, en el cual las personas con discapacidad exigían el reconocimiento de sus derechos humanos y reivindican la discapacidad como consecuencia directa de limitaciones sociales en accesibilidad e igualdad de oportunidades (Barrera y Hernández 2023).

Este otro modelo de entender la discapacidad ha derivado en que se reconozca la implicación que tiene la accesibilidad como un conjunto de medidas que permitan la equidad en la utilización del medio físico y otras prestaciones y servicios en los espacios urbanos para las personas con discapacidad (ONU, 2006). Es necesario entonces que las ciudades garanticen las condiciones adecuadas para ser utilizadas por todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad (Alcívar et al., 2018). En la Figura 4 se muestra la evolución del concepto de discapacidad y sus distintos significados.

Figura 4
Evolución del concepto de la discapacidad



Nota. La figura representa cómo ha evolucionado el concepto de discapacidad desde el enfoque de prescindencia predominante en la Edad Media, hacia un enfoque de derechos humanos durante los primeros años del siglo XXI. Adaptado de “Evolución del concepto de discapacidad en la sociedad contemporánea: de cuerpos enfermos a sociedades excluyentes”, por R. Conde, 2014, *Praxis sociológica*, (18).

Actualmente, la discapacidad continúa siendo una de las características que incide en la exclusión social, ya que, a pesar de los avances en el reconocimiento de sus derechos, las políticas orientadas a su inclusión se realizan a partir del ámbito médico o de asistencia social. La discapacidad es un término general que abarca las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación, ya que es un concepto que evoluciona pero que resulta de la interacción con otras personas y con el entorno (OMS y Banco Mundial, 2011).

Al definir la discapacidad como una interacción, no es solo un atributo de la persona, sino una condición sujeta a su entorno. Es así que, las personas con discapacidad pueden encontrar barreras físicas, mentales, intelectuales o sensoriales en estas interacciones. A nivel mundial este sector poblacional presenta mayores dificultades que el resto en actividades cotidianas desarrolladas dentro de las ciudades como caminar, subir o bajar usando sus piernas que afecta al 52.7 por ciento; dificultades para ver afectan al 39 por ciento; aprender, recordar o concentrarse al 19.1 por ciento; escuchar al 18.4 por ciento; mover o usar brazos o manos al 17.8 por ciento y hablar o comunicarse al 10.5 por ciento (ONU, 2019).

Respecto al ámbito nacional, se consideran ocho tipos de discapacidad: discapacidad física, intelectual, mental, psicosocial, múltiple, sensorial, auditiva y visual (INEGI, s.f). En 2011, México promulgó la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad que considera la necesidad de establecer las medidas necesarias para incluir a este grupo social en todos los aspectos de la sociedad y reconocer el amplio espectro de la discapacidad.

Capítulo II. Referentes Metodológicos de la Accesibilidad y la Discapacidad

En este capítulo se abordan los casos de estudio que permitieron seleccionar la metodología a implementar en el trabajo de investigación, así como los instrumentos jurídicos y normativos referentes a la discapacidad y a la accesibilidad para la construcción de un instrumento metodológico que permitiera indagar en las experiencias de las personas con discapacidad. Asimismo, se seleccionaron las técnicas más adecuadas para la recolección de la información y los criterios de selección de los participantes para el trabajo de investigación.

2.1 Marco referencial metodológico

En este apartado se muestran los dos casos de estudio analizados que permitieron identificar las dimensiones de la accesibilidad que se relacionan con el entorno urbano y las personas con discapacidad. A través de los casos revisados, se conformó un modelo metodológico que se compone de los elementos más relevantes de dichos estudios.

2.1.1 Casos de estudio

Para la presente investigación se retomaron dos casos de estudio que abordan la discapacidad y su vínculo con el entorno urbano desde una perspectiva cualitativa.

a) Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile (Paola Jirón y Pablo Mansilla, 2013)

Este caso realiza una aproximación a los estudios de accesibilidad desde una perspectiva urbana y social, al vincular directamente la accesibilidad con la exclusión social. El documento presenta un análisis sobre la accesibilidad y sus múltiples implicaciones en distintas disciplinas, pero se centra fundamentalmente en el ámbito espacial y en el de la movilidad cotidiana, mediante el acompañamiento de viaje de actores sociales (Jirón y Mansilla, 2013).

El objetivo de la investigación se centra en analizar la exclusión social desde la movilidad cotidiana tomando en consideración una multiplicidad de barreras de accesibilidad que están presentes en los trayectos de habitantes de Santiago de Chile. La propuesta que se presenta en este trabajo enlaza tales barreras de accesibilidad de modo que le dan una “espesura” a la experiencia tiempo-espacio de los trayectos. Este concepto se utiliza por parte de los autores como una “metáfora que da cuenta de la densidad de barreras de accesibilidad en la movilidad de la vida cotidiana [...] y da cuenta de una combinación de barreras que implica mucho más que su simple sumatoria en un momento dado del viaje” (Jirón y Mansilla, 2013, p.9).

De esta forma, la espesura, trata de representar la fluidez o densidad de los trayectos en términos de accesibilidad, por ello se argumenta que las múltiples barreras referidas por los habitantes implican un desgaste sobre las personas que requieren acceder a los beneficios que otorga la ciudad, lo que se vincula directamente con una experiencia de mayor exclusión social.

Aunque el estudio se centra en barreras relacionadas a los sistemas de transporte, se considera que las limitantes en la accesibilidad tienen impacto en las distintas formas en las que se experimenta la movilidad en los trayectos cotidianos de los habitantes, por lo que la propuesta que plantean los investigadores sirve como un soporte para identificar las barreras presentes en el espacio urbano que impiden una movilidad fluida.

Figura 5
Barreras de accesibilidad

Marco de Accesibilidad desde la movilidad cotidiana

Barreras/ Dimensiones de Accesibilidad Cotidiana	Condiciones socioculturales					
	Financieras	Físicas	Habilidades	Temporales	Organizacionales	Tecnológicas
Actividades (empleo, educación, salud, recreación ...)						
Relaciones Sociales (redes)						
Lugares (móviles, fijos, transientes)						

Nota. La figura muestra las dimensiones de la accesibilidad desde una perspectiva de la movilidad cotidiana. Tomada de “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, (p.61), por P. Jirón y P. Mansilla, 2013, *Revista de Geografía Norte Grande*, (56).

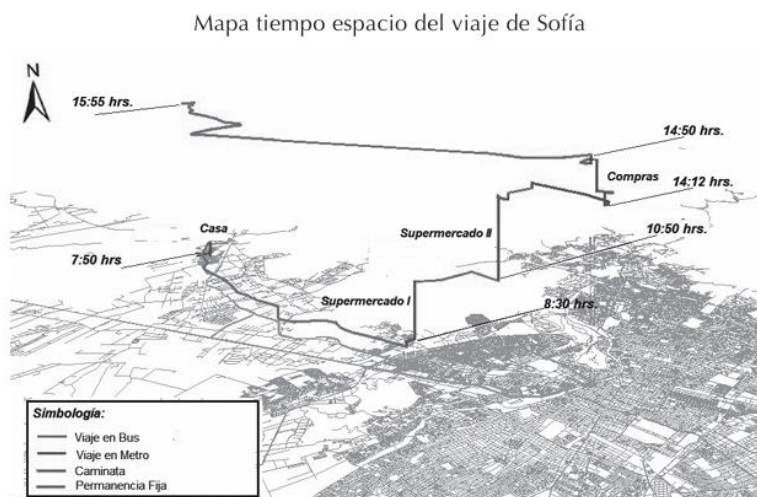
Las barreras de accesibilidad propuestas pueden considerarse para las actividades cotidianas que realizan las personas en la ciudad; sin embargo, es necesario reiterar que, dentro de la investigación analizada, estas barreras se relacionan únicamente con los sistemas de transporte utilizados por las personas, por lo que algunas de las barreras pueden quedar exentas en otros trabajos de investigación donde el objeto de estudio sea distinto al transporte.

Los casos estudiados en esta investigación ponen énfasis en las experiencias de las personas, por lo que se componen de un análisis centrado en la utilización de metodologías cualitativas para el análisis de la accesibilidad, específicamente a través de un enfoque etnográfico que busca entender este concepto mediante la forma en que las personas desarrollan estrategias para superar las barreras de accesibilidad (Jirón y Mansilla, 2013).

El análisis etnográfico realizado en este caso implicó el acompañamiento de las personas durante sus desplazamientos cotidianos, tomando en consideración dos características como el nivel de ingresos y sector de la ciudad donde habitan. Para poner en práctica este acompañamiento de viaje, se utilizó una técnica denominada como “sombreo” (Jirón, 2010 en Jirón y Mansilla, 2013) que se enfoca un acompañamiento individual de cada persona en sus distintas rutinas cotidianas que implican un desplazamiento; la persona investigadora observa las prácticas que llevan a cabo los participantes en un papel de “sombra”, por lo que no existe intervención por parte de la persona investigadora en las rutinas de las personas.

Los acompañamientos de viaje realizados describen con exactitud las acciones que realizan las personas, desde el punto de origen hasta el destino, así como los medios de transporte que utilizan, el gasto económico en cada uno de ellos y el tiempo que les toma realizar los recorridos, con el objetivo de comprender la experiencia completa respecto a una mayor o menor accesibilidad en la movilidad urbana. Para ilustrarlo, los autores realizaron un mapeo de cada uno de estos aspectos como se muestra en la Figura 2, lo que permite una descripción más visual del trabajo de campo.

Figura 6
Mapeo de barreras de accesibilidad



Nota. La figura muestra cómo se entrelazan las barreras de accesibilidad en el trayecto de una persona. Tomada de “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, (p.64), por P. Jirón y P. Mansilla, 2013, *Revista de Geografía Norte Grande*, (56).

Los aportes de esta investigación se vuelven relevantes para el estudio de la accesibilidad toda vez que da cuenta de las diversas limitaciones que enfrentan las personas en su vida cotidiana, lo que permite enriquecer el análisis cuando se trata de grupos vulnerables como personas de la tercera edad o personas con discapacidad como es el objeto de estudio de la presente investigación. Además, el enfoque metodológico propuesto por los autores devela el peso que tiene la accesibilidad en los desplazamientos de las personas, lo que implica una desigualdad entre quienes tienen trayectos más fluidos y continuos respecto a quienes tienen que generar estrategias para superar las barreras de accesibilidad.

b) Accesibilidad y Teoría Crip: La Redención del Espacio (Eska Elena Solano Meneses, 2022)

Este caso se centra, fundamentalmente, en la normalización de los cuerpos que deriva en la exclusión en los entornos físicos de aquellas personas que no tienen características convencionales como las personas con discapacidad, lo que supone la causa principal de la falta de accesibilidad en entornos urbanos. Este argumento se aborda desde la teoría crip, una corriente contemporánea dentro del activismo de las personas con discapacidad

que confronta fundamentos ideológicos respecto a las personas que no poseen un cuerpo estandarizado o normalizado (Solano, 2022).

El objetivo del trabajo busca analizar, desde una perspectiva teórica, la relación entre la exclusión y la diversidad funcional que caracteriza a las personas con discapacidad; respecto a la parte metodológica, se utilizó un enfoque cualitativo en el cual se analizó tal relación y su efecto en el espacio urbano mediante la observación directa y grupos focales con personas con diversidad funcional, en los cuales se plantearon tres tipos de barreras que se considera están presentes en la ciudad, como criterios iniciales, así como subcriterios de estos mismos tipos, los cuales se presentan en las Figuras 3 y 4.

Tabla 1
Tipos de barreras de accesibilidad

Tipo de barreras	Definición
<i>Barreras actitudinales</i>	Identificándolas como aquellas conductas, palabras o estigmas que inhiben el acceso a los espacios y servicios urbanos a las personas con diversidad funcional
<i>Barreras físicas</i>	Conformadas por los obstáculos materiales que impiden el acceso a los servicios urbanos
<i>Barreras institucionales</i>	Constituidas por la legislación: reglamentos y normas que no reconocen ni hacen reconocer los derechos de las personas con diversidad funcional

Nota. Esta tabla muestra la definición de cada una de las barreras de accesibilidad mencionadas en el artículo “*Accesibilidad y Teoría Crip: La Redención del Espacio*” de 2022

Tabla 2
Subcriterios de las barreras de accesibilidad

Tipo de barreras	Subcriterios
<i>Actitudinales</i>	Participación e inclusión
<i>Físicas</i>	Barreras estructurales y de comunicación
<i>Institucionales</i>	Políticas públicas y legislación

Nota. La Tabla 2 muestra los subcriterios que representan a cada una de las barreras de accesibilidad mencionadas en el artículo “*Accesibilidad y Teoría Crip: La Redención del Espacio*” de 2022

Para el diseño del grupo focal implementado en este caso se eligieron únicamente a personas con diversidad funcional que cubrieran distintos tipos de discapacidad y que la discusión se enfocara en la percepción sobre las barreras de accesibilidad en el entorno urbano, con la finalidad de conocer cómo este sector poblacional se relaciona con el espacio urbano, la infraestructura y el equipamiento de la ciudad (Solano, 2022).

Para el análisis teórico, se parte de la idea de que la accesibilidad si bien es un concepto que abarca a todas las personas, es esencial para los grupos considerados como vulnerables, por ejemplo, las personas con discapacidad, ya que posee un sentido de igualdad y derechos (ONU, 2015 en Solano, 2022). La falta de accesibilidad, de acuerdo con la autora, deriva en barreras en el entorno que pueden ser de diversa índole como espacios mal diseñados o llenos de obstáculos hasta la ausencia de rampas, guías podotáctiles, semáforos sonoros o señalización en braille, elementos que son extensivos a distintas discapacidades, por lo que la accesibilidad se vincula, en este caso, con la calidad de vida.

En esta investigación, también se analiza cómo ha evolucionado el concepto de “discapacidad” hasta llegar a la “teoría crip” que convierte a este concepto en parte de la diversidad que caracteriza a la sociedad, es decir, que esta condición no se trata de una enfermedad o deficiencia, sino que mediante ella se abre un espectro amplio de funciones del cuerpo humano que no les otorga más o menos valor a las personas (Solano, 2022). Para la teoría crip, el espacio urbano está construido a partir de paradigmas culturales, donde la discapacidad continúa siendo rechazada o excluida, por lo que no se materializan prácticas de accesibilidad que beneficien a este grupo.

Por ello, como parte de las conclusiones de esta investigación se expone que, desde la observación, el diseño de los espacios urbanos no atiende a los requerimientos de las personas con discapacidad, es decir, que las barreras que se perciben son de índole física, ya que imposibilitan el uso de la infraestructura urbana por parte de las personas con diversidad funcional sin importar el tipo de discapacidad que presente. Con respecto al grupo focal, los resultados varían, ya que los tres tipos de barreras fueron referidos en las distintas preguntas realizadas, lo que da cuenta de que la accesibilidad se extiende a distintos ámbitos.

Estos resultados fueron relevantes para la construcción metodológica del trabajo de investigación, así como para la perspectiva de accesibilidad en los espacios urbanos que permitió la selección de la técnica de investigación más adecuada para indagar en las experiencias de las personas con discapacidad.

2.2 Construcción del modelo metodológico de la investigación

En este apartado se presentan los elementos que permitieron desarrollar el modelo metodológico para la aplicación de las técnicas de investigación, a partir de lo revisado en los casos de estudio presentados anteriormente, con lo que se eligieron tres dimensiones que pueden evidenciar el nivel de accesibilidad: la urbana, social y política. Se eligió el método cualitativo con enfoque etnográfico, además como herramientas que apoyen este método, se seleccionaron la entrevista semiestructurada y la observación en campo para comprender las experiencias de las personas participantes. Al ser una investigación cualitativa, se buscó indagar en el relato de las personas participantes, más que llegar a datos generales, por lo que la selección de la muestra no se hizo con base en aspectos estadísticos.

2.2.1 Método de investigación

La presente investigación se desarrollará desde el enfoque cualitativo puesto que el objetivo de dicho trabajo se centra en las experiencias y percepciones de un grupo particular. Como señala Hernández-Sampieri (2014) las investigaciones cualitativas están sujetas a las condiciones de cada contexto en particular, por lo tanto, requieren de un enfoque distinto al de las investigaciones de corte cuantitativo. Dentro del enfoque cualitativo se desarrollan cinco actividades fundamentales (Hernández-Sampieri, 2014) que se detallan en la Figura 7.

Figura 7
Proceso de investigación cualitativo



Nota. La imagen muestra, en orden, las etapas que conforman el proceso de una investigación cualitativa. Adaptada de *Metodología de la investigación*, por R. Hernández-Sampieri, R., C. Fernández-Collado, C. y M.P. Baptista, M.P., 2014, McGraw-Hill.

Los estudios cualitativos consisten en la recolección y evaluación de datos no estandarizados “para obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos subjetivos)” (Hernández-Sampieri, 2014, p.9) con la finalidad de obtener una comprensión más profunda del tema. Por otro lado, Mejía (2003) argumenta que la investigación cualitativa en las ciencias sociales proporciona una comprensión de las razones y motivaciones de las personas respecto a un fenómeno.

Los trabajos de investigación cualitativos, dentro de los estudios de la ciudad, buscan obtener significados más puntuales relacionados con la forma en cómo las personas construyen e identifican elementos en un espacio urbano (García, 2006). Al considerar estos elementos, el espacio urbano no se comprende de manera aislada sino como parte de una interacción de sus habitantes donde los sujetos juegan un papel importante.

El manejo de la información se realiza a una escala local (García, 2006), donde la perspectiva de análisis se enfoca en “lo cercano” que conforma al espacio urbano, con una

fuerte base empírica. El aporte central de los estudios cualitativos consiste en rescatar el aspecto humano de la realidad social donde se destaca la realidad subjetiva del individuo (Mejía, 2003).

Al respecto, Mejía (2003, p. 225) señala que:

“La investigación cualitativa descubre el ángulo fenomenológico de la realidad social, cómo los individuos interpretan sus propias vidas y el mundo que los rodea, ya no se trata de la visión esquemática y simplista de la sociedad enfocada en las estructuras y procesos. [...] La única manera de aproximarse a la subjetividad de los actores y la intersubjetividad que sus interrelaciones implican es desde la propia comprensión que tienen los sujetos de su mundo. [...] La realidad no puede nunca ser totalmente separada de las personas que la experimentan”.

Para lograr este objetivo, varios autores definen diversas tipologías de los diseños cualitativos, algunos de ellos son la teoría fundamentada, los diseños etnográficos, diseños narrativos, diseños fenomenológicos, investigación-acción y estudios de caso cualitativos (Hernández-Sampieri, 2014). Para los fines de esta investigación se realizará un diseño etnográfico que coloca al trabajo en un nivel de observación y descripción (Delgado, 2003).

El propósito del diseño etnográfico es describir y analizar lo que las personas de un lugar o contexto determinado hacen usualmente, así como los significados que le dan a dicho comportamiento, el cual se realiza en circunstancias comunes (Caines, 2010 y Álvarez-Gayou, 2003 en Hernández-Sampieri, 2014). Algunas de las técnicas que se consideran dentro del diseño etnográfico son: la observación participante, el diario de campo, el informante, la entrevista etnográfica y la historia de vida (Restrepo, 2018).

Para los fines de este trabajo de investigación se utilizará la entrevista etnográfica (entrevista a profundidad) y la observación participante. La primera técnica consiste en un diálogo formal orientado por el problema de investigación (Restrepo, 2018), es decir, se requiere del diseño previo del instrumento que permitirá la recolección de los datos para la comprensión de la vida social o el fenómeno que se desea estudiar. Por otro lado, la observación participante apela a la experiencia directa de la persona investigadora para la generación de información relevante dentro del trabajo de campo (Restrepo, 2018).

Una vez seleccionado el diseño y las técnicas de la presente investigación, se detalla el desarrollo del trabajo metodológico en las etapas descritas en la Figura 8.

Figura 8
Etapas del desarrollo metodológico



Nota. La figura representa las etapas que se deben seguir en el desarrollo metodológico de la investigación cualitativa para llegar a los resultados esperados. Adaptado de *Metodología de la investigación*, por R. Hernández-Sampieri, R., C. Fernández-Collado, C. y M.P. Baptista, M.P., 2014, McGraw-Hill

2.2.2 Selección de las técnicas de investigación

Para los fines de este trabajo de investigación, se utilizó la entrevista etnográfica (entrevista semi-estructurada) con las personas con discapacidad, así como la observación participante a través la visita a campo con las personas seleccionadas.

La entrevista semi-estructurada es una técnica que demanda preparación y cuidado, ya que consiste en un diálogo formal con las personas seleccionadas, es decir, supone el diseño de los términos, contenidos y formas de registro del diálogo (Restrepo, 2018). Se seleccionó esta técnica ya que es un diálogo orientado entre la persona investigadora y las personas entrevistadas. De acuerdo con Restrepo (2018) esta técnica es una herramienta que permite acceder a percepciones y valoraciones, así como a temores, deseos y aspiraciones.

Por otro lado, Mejía (2003) señala que la entrevista a profundidad es personal, directa y no estructurada, la cual tiene la finalidad de que las personas entrevistadas hablen de manera libre y expresen motivaciones, creencias o sentimientos sobre un tema en particular. Para ello, se requiere de una guía o esquema de cuestiones en el cual las preguntas no son estandarizadas como ocurre con el cuestionario. De acuerdo con Mejía (2003) existen tres tipos de entrevista a profundidad: entrevista no directiva, entrevista semidirectiva y entrevista directiva.

La entrevista no directiva plantea únicamente la estructura de dicho instrumento de manera general con una lista de las áreas a cubrir; por su parte, la entrevista semidirectiva se centra en la estructura y los contenidos de la entrevista donde hay una secuencia de categorías a seguir, aunque las preguntas no están elaboradas sino que hay flexibilidad respecto a ellas; mientras que la entrevista directiva se caracteriza por un conjunto de preguntas abiertas ordenadas de acuerdo a las temáticas que se desea abordar (Mejía, 2003). Para los fines de esta investigación, se realizará una entrevista a profundidad directiva.

Como señala García (2006), la entrevista a profundidad, para los estudios de la ciudad, puede dividirse en tres partes. La primera debe caracterizar al sujeto, la segunda los elementos físicos y la tercera las actividades que realizan en torno a dichos elementos, así como los significados que le atribuyen a estos.

Por otro lado, la observación participante apela a la experiencia directa de la persona investigadora para la generación de información relevante dentro del trabajo de campo (Restrepo, 2018). La observación participante se caracteriza por dos actividades específicas: la observación sistemática y controlada de todo lo que acontece en torno al objeto de investigación, así como participar en una o varias actividades de la población (Guber, 2001 en Restrepo, 2018).

Esta técnica permite obtener informaciones sobre la realidad de los actores sociales en sus propios contextos, lo que permite acceder a un tipo de comprensión y de datos que con otras técnicas de investigación se vuelve difícil de alcanzar (Cruz en Restrepo, 2018). Para la recolección de datos durante la observación participante se realizará una matriz de observación donde se detallan las prioridades de la investigación. El diseño de la matriz

que contiene las dimensiones o variables a observar se detalla en el subapartado *Diseño del instrumento*.

2.3 Identificación de dimensiones, variables e indicadores para el objeto de estudio

Como se mencionó en los subapartados anteriores, para cumplir con el objetivo del presente trabajo de investigación, se hace uso de metodologías cualitativas para el análisis de la accesibilidad, específicamente mediante un enfoque etnográfico. Bajo este enfoque, se busca entender la accesibilidad desde las perspectivas y experiencias de las personas con discapacidad, analizando estos datos con la infraestructura existente de accesibilidad.

Para el diseño de los instrumentos se tomaron en consideración dimensiones referidas en la literatura sobre barreras de accesibilidad. Solano (2022) refiere que existen tres tipos de barreras en cuanto a la accesibilidad para las personas con discapacidad: barreras de actitud, físicas e institucionales. A su vez, estas barreras se relacionan con el espacio urbano mediante los siguientes subcriterios:

- *Barreras actitudinales*: conductas, palabras o estigmas que inhiben el acceso a los espacios y servicios urbanos (se dividen en barreras de participación y de inclusión)
- *Barreras físicas*: obstáculos materiales que impiden el acceso a los espacios urbanos (se dividen en barreras estructurales y de comunicación)
- *Barreras institucionales*: legislación (se dividen en políticas públicas y leyes) (Solano, 2022)

Por otra parte, Jirón y Mansilla (2013) determinan que las barreras de accesibilidad en las prácticas cotidianas se concentran en seis esferas:

- *Financieras*: se relacionan con el costo para pagar distintos medios de transporte o estacionamiento
- *Físicas*: relacionadas con la distancia recorrida, aspecto físico o condición de la infraestructura, así como la orientación que ofrece el espacio
- *Organizacionales*: son las actividades múltiples que las personas llevan a cabo en su vida cotidiana

- *Temporales*: involucran la forma en que el día y la noche, los horarios y duración de los viajes afectan la movilidad
- *De habilidades*: hacen referencia a las capacidades que tienen las personas para desplazarse
- *Tecnológicas*: involucran la posibilidad y capacidad de utilizar dispositivos tecnológicos como el uso de internet, teléfonos móviles, entre otros, así como la disponibilidad de esta (p. 60).

De esta manera, se tomarán en cuenta únicamente cuatro dimensiones para el diseño de los instrumentos que se utilizarán en esta investigación, al considerar que son las más representativas y que se pueden extender a cualquier tipo de discapacidad. Estas dimensiones basadas en las propuestas de Solano (2022) y Jirón y Mansilla (2013), las cuales se muestran en la Tabla 3.

Tabla 3.
Dimensiones de la accesibilidad

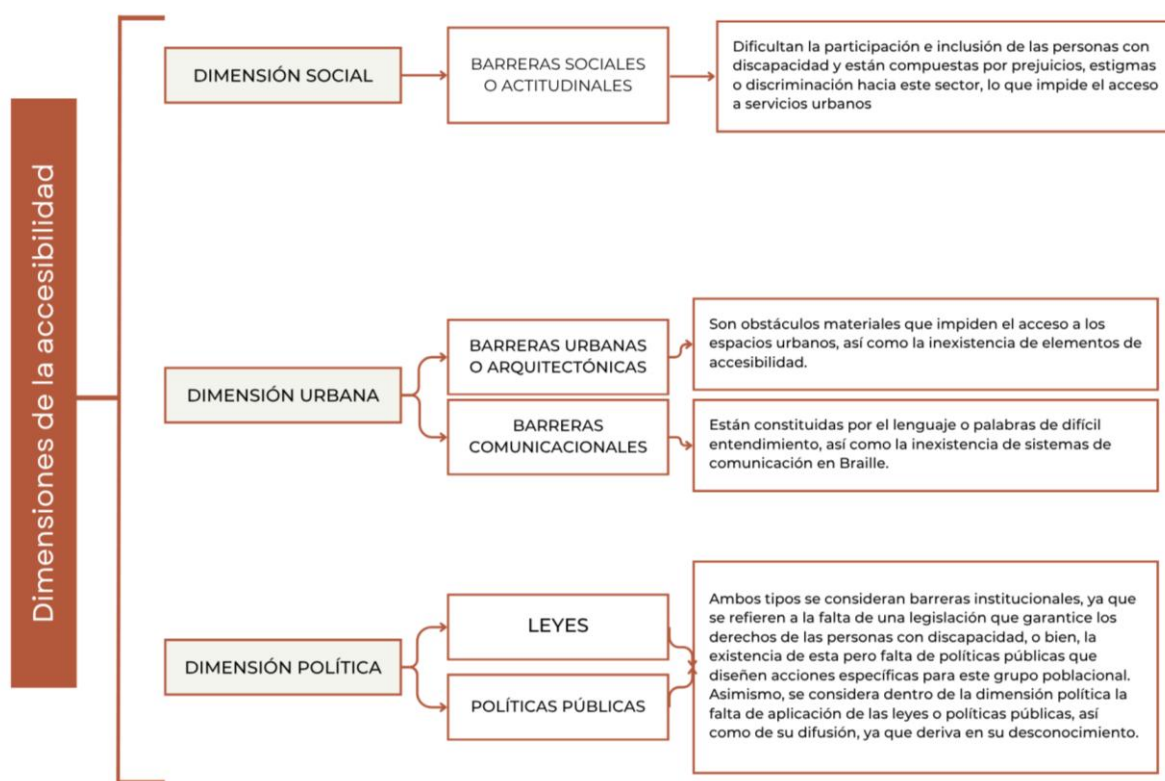
Tipo de barreras	Definición	Ejemplos
Urbana o arquitectónica	Conformadas por los obstáculos materiales que impiden el acceso a los espacios urbanos	- Banquetas estrechas o con obstáculos que impiden el tránsito fluido Inclinación inadecuada de rampas o falta de ellas - Coladeras con rejillas o abiertas Guía podotáctil
Actitudinales o sociales	Aquellas conductas, palabras o estigmas que inhiben el acceso a los espacios y servicios urbanos para las personas con discapacidad	- Insultos - Palabras ofensivas - Falta de empatía o condescendencia
Institucionales	Constituidas por la legislación: reglamentos y normas que no reconocen ni hacen reconocer los derechos de las personas con discapacidad	- Inexistencia de legislación - Falta de aplicación de la ley o reglamento - Desconocimiento sobre lugares de atención a personas con discapacidad
Comunicacionales	Aquellas que utilizan lenguaje técnico y las palabras de difícil entendimiento	- Uso de letra pequeña o falta de versiones del material con letra grande - No disponibilidad de Braille - Comunicaciones orales que no estén

		acompañadas de interpretación manual
--	--	--------------------------------------

Nota. La tabla muestra los tipos de barreras seleccionados para la aplicación de la metodología de la investigación.

Ya que la accesibilidad es una característica necesaria para que todas las personas puedan moverse en el entorno urbano, independientemente de sus capacidades, es fundamental referir que derivado de los tipos de barreras identificados para lograr la accesibilidad en la ciudad, este concepto se puede abordar desde tres dimensiones: la urbana, social y política, las cuales se resumen en la Figura 9 y se amplía su definición posteriormente.

Figura 9
Dimensiones y tipos de barreras de la accesibilidad



Nota. La figura muestra las dimensiones de la accesibilidad y los tipos de barreras que derivan de cada una de ellas, así como ejemplos que pueden ser observados en campo. Adaptada de “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, por P. Jirón y P. Mansilla, 2013, *Revista de Geografía*

Norte Grande, (56) y “Accesibilidad y Teoría Crip: La Redención del Espacio” por E. Solano, 2022, LIMAQ. *Revista de la Carrera de Arquitectura de la Universidad de Lima*, (10)

2.3.1 Dimensión urbana

Las barreras urbanas o arquitectónicas, por su naturaleza, componen esta dimensión, ya que son identificables en el espacio urbano al ser obstáculos materiales que impiden de manera visible el acceso para todas las personas. Por otra parte, las barreras comunicacionales están directamente con la señalética o el uso del sistema Braille, ambas necesarias para que la población pueda interpretarlas, independientemente de sus capacidades, por lo que están vinculadas al diseño de la ciudad.

Dentro de esta dimensión se pueden analizar los elementos existentes o ausentes en la estructura urbana, toda vez que el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Ciudad de México (Gobierno de la Ciudad de México, 2016) refiere que en los espacios públicos, las obras o cualquier tipo de ocupación deben permitir el libre desplazamiento de todas las personas, para lo cual es necesaria la ejecución de acciones necesarias para el desplazamiento seguro de peatones mediante la instalación de señalamientos y distintas ayudas técnicas. Para lograr este objetivo, se puede optar por la accesibilidad con diseño universal o las calles completas referidas en el Manual de Calles para Ciudades Mexicanas (2020).

Dentro de la dimensión urbana se pueden ubicar los siguientes elementos referidos en la Tabla 4 que se basa en el Manual de Calles para Ciudades Mexicanas (SEDATU, 2020):

Tabla 4
Elementos de accesibilidad y su función

Elemento de accesibilidad	Función /Objetivo
<i>Señalética informativa</i>	Indica espacios, adaptaciones o ayudas técnicas para personas con discapacidad y/o movilidad limitada.
<i>Pavimento podo-táctil</i>	Facilitar el desplazamiento y orientación a personas con discapacidad visual, ya que puede ser detectado al ser pisado o al usar el bastón.
<i>Franja de advertencia táctil</i>	Indica el límite de la banqueta y el inicio del arroyo vehicular para el cruce peatonal.
<i>Ruta táctil</i>	Diseñada para personas con discapacidad visual ya que se utiliza pavimento de

	advertencia en combinación con las guías de dirección.
<i>Señalización tacto-visual</i>	Sirve para identificar información específica y mapas de localización mediante el uso de relieve y que se puede combinar con sistema braille.
<i>Semáforo con altavoz</i>	Emite señales audibles para guiar a los peatones con discapacidad visual durante el cruce de una intersección.
<i>Banquetas</i>	Construidas entre las edificaciones y las calles o avenidas, con rutas continuas sin escalones.
<i>Cruces a nivel de calle</i>	Excluyendo los puentes peatonales que dificultan el desplazamiento continuo y fácil.
<i>Rampas</i>	Ayudan a librar el desnivel entre la banqueta y el arroyo vehicular con una pendiente suave de máximo 6 por ciento.
<i>Cebraz peatonales</i>	Visibilizan las zonas por donde pueden cruzar los peatones, y estén ubicadas en trayectorias libres de obstáculos.
<i>Estacionamientos</i>	Reservados para vehículos de personas con discapacidad con una dimensión mínima de 5 x 2.20 m con una banda de separación libre de obstáculos entre cajones de al menos 1.20 m de anchura.
<i>Islas peatonales o de descanso</i>	De dos metros como mínimo, para dividir los cruces en tramos más cortos y facilitar el cruce para las personas con movilidad limitada.

Nota. La tabla muestra algunos elementos de accesibilidad que pueden implementarse en las calles para mejorar el entorno urbano

2.3.2 Dimensión social

Las barreras actitudinales al referirse a conductas como falta de empatía o discriminación pueden relacionarse con la dimensión social, ya que están controladas por integrantes de la sociedad, es decir, son modificables para brindar la accesibilidad necesaria. Asimismo, la Consejo Nacional Para Prevenir la Discriminación (2023) señala que la transmisión de mensajes o ideas, e incluso en el trato cotidiano son parte de esta dimensión, pues coadyuvan a la generación y prevalencia de prejuicios y estereotipos contra este sector de la población, que lejos de aportar a la plena inclusión social de las personas con discapacidad, impiden tomar conciencia de la discapacidad como parte de la diversidad humana, así como de la capacidad que tienen para tomar sus propias decisiones, sin la intervención de una tercera persona. Esta situación deriva en la exclusión y falta de participación de este sector poblacional, por lo que es discriminada en ámbitos como la educación, la salud y el acceso al empleo, entre otros.

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional sobre Discriminación del 2022, una de cada cuatro personas de 18 años o más considera que las personas con discapacidad “son de poca ayuda en el trabajo”, además casi la mitad de las personas de 12 años y más con discapacidad considera que sus derechos se respetan poco o nada y, el 30 por ciento de las personas con discapacidad afirmaron que en los últimos cinco años se les negó algún derecho sin justificación. De la misma manera, las prácticas de discriminación que experimenta este sector social se relacionan con la falta de acceso a la información, lo puede impedir el acceso y disfrute de sus derechos, ya que la misma encuesta señala que el 64 por ciento de las personas con discapacidad declaró experimentó esta situación.

2.3.3 Dimensión política

Las barreras institucionales, al estar constituidas por la legislación y normatividad vigente, está relacionada con la dimensión política, ya que son los instrumentos necesarios para que la accesibilidad sea implementada en los espacios urbanos, así como las implicaciones que tiene no cumplir con estos documentos para quienes se vuelve indispensable, como las personas con discapacidad. Dentro de esta dimensión se encuentran todos los instrumentos a nivel nacional, estatal y municipal que pueden incidir en que sean garantizados o vulnerados los derechos de las personas con discapacidad.

Para ello, el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (2023) establece la necesidad de armonizar las leyes, reglamentos y políticas públicas basándose en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, un instrumento de carácter internacional que, si bien no es vinculante, contiene las directrices para la inclusión de las personas con discapacidad desde el ámbito jurídico, las cuales están basadas en la transición de un modelo de atención médico-asistencial a un enfoque social y de derechos humanos respecto a las acciones dirigidas a este sector poblacional. El reconocimiento de la personalidad y capacidad jurídicas de las personas con discapacidad tiene el objetivo de que puedan tomar decisiones sin intermediación de terceros (CONAPRED, 2023).

En México, el principal instrumento que rige la forma en que se diseñan las políticas públicas enfocadas a las personas con discapacidad es la Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad promulgada en 2011, cuyo objetivo es:

“promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades. De manera enunciativa y no limitativa, esta Ley reconoce a las personas con discapacidad sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio” (2011, p.1).

En aras de atender a estas disposiciones, dicha ley pone la responsabilidad de su cumplimiento a las dependencias, entidades paraestatales y órganos desconcentrados de la Administración Pública Federal, organismos constitucionales autónomos, Poder Legislativo, Poder Judicial, el Consejo, a los Gobiernos de las Entidades Federativas y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, por lo que cualquier instrumento emanado de estos organismos y dirigido a las personas con discapacidad deberá atender las disposiciones mencionadas anteriormente para garantizar los derechos de este sector social.

No obstante, resulta imprescindible realizar una revisión de los instrumentos jurídicos y legales que, dentro de la dimensión política, pueden ser referidos para atender la accesibilidad y la discapacidad, el cual se presenta a continuación, toda vez que la ciudad, más allá de sus límites político-administrativos y de su función práctica dada por la conjunción de equipamiento, vialidades e infraestructura, puede entenderse como un lugar de encuentro y otredad, en el que reproducen las relaciones sociales y de poder (Moya y Bergua, 2016, Solano, 2022), por lo tanto, todas las personas son parte de la constitución de una ciudad, independientemente de aspectos individuales como la etnia, sexo, edad o discapacidad.

Las personas con discapacidad, al ser parte de la conformación de una sociedad, son sujetos de derechos para su plena inclusión y participación en diversos aspectos de la vida social, tal como la ciudad. Si bien, esta participación había estado limitada por el predominio de un modelo médico-rehabilitador que concebía a la discapacidad como una enfermedad, desde finales del siglo XX se ha modificado este paradigma dando paso a la creación de instrumentos a nivel internacional para reconocer los derechos de este sector de la población.

El primer esfuerzo se registró en 1966, cuando la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas promulgó el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, un documento de carácter universal en el que los Estados Partes se comprometen a garantizar la igualdad de todas las personas y garantizar los derechos de libertad, igualdad y la no discriminación. México se adhirió a este documento en 1981 (Barrena, 2015).

Aunque el documento no hace mención explícita sobre la protección de personas con discapacidad, se considera el primer antecedente de los instrumentos en favor de los derechos humanos y de grupos minoritarios, ya que el artículo 26 establece que:

“Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la ley. A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva contra cualquier discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social” (ONU, 1966, p.9)

Desde el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Político, pasaron más de tres décadas para que se promulgara un documento específico sobre el reconocimiento y protección de los derechos de las personas con discapacidad bajo el título de Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad, que fue expedida en 1999 por la Organización de los Estados Americanos (OEA). El objetivo de este instrumento es garantizar la inclusión de las personas con discapacidad eliminando cualquier forma de discriminación hacia ellas y con ello hacer efectivo el derecho a la salud, educación, trabajo, vivienda, movilidad, entre otros (OEA, 1999). México se adhirió a esta Convención en 2001.

Con la creación del primer instrumento enfocado a las personas con discapacidad, en los años posteriores surgieron otros documentos a nivel internacional que se enfocaron en este sector poblacional. En 2006, la ONU presentó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, un instrumento de carácter jurídico para cambiar el paradigma del trato asistencialista a las personas con discapacidad y obliga a los Estados que lo ratifiquen a adoptar políticas de no discriminación y medidas de acción en favor de

este grupo (CNDH, 2020). México adoptó este instrumento en 2007, con lo que se comprometió a promover los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad.

Al año siguiente, en 2008, se expidieron las Reglas de Brasilia sobre el Acceso a la Justicia de las Personas en Condición de Vulnerabilidad, el cual aunque no es un documento enfocado en su totalidad a las personas con discapacidad, reconoce a este grupo de personas como en “condición de vulnerabilidad”, por lo que se establece la necesidad de garantizar la accesibilidad al sistema de justicia y todos los recursos vinculados a ello como la seguridad, movilidad, comunicación, entre otros (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2008).

En 2013, la OEA expidió la Convención Interamericana contra toda Forma de Discriminación e Intolerancia, la cual reafirma el compromiso de los Estados miembros con la erradicación total de cualquier forma de discriminación e intolerancia y reconoce que las personas con discapacidad son objeto de múltiples formas de discriminación (OEA, 2013).

Dos años después, en 2015 la ONU lanzó la Agenda 2030 que consta de 17 objetivos. En este documento, se reconoce de manera explícita a las personas con discapacidad como un grupo vulnerable y se determina que la discapacidad es consecuencia de distintas circunstancias (ONU, 2015), contrario a la visión de los documentos previos en los que prevalece el modelo “médico rehabilitador”. Los objetivos 10 y 11 de la Agenda 2030 versan sobre la reducción de las desigualdades para las personas con discapacidad, así como la eliminación de barreras físicas, sociales y de comunicación para que este grupo pueda tener acceso a servicios, espacios públicos y tecnologías, respectivamente.

El último documento de corte internacional enfocado a las personas con discapacidad fue expedido en 2017 titulado “Carta sobre la Inclusión de las Personas con Discapacidad en la Acción Humanitaria”, la cual fue publicada por la Organización Internacional para las Migraciones de la ONU y en la que los Estados firmantes se comprometen a garantizar asistencia humanitaria para las personas con discapacidad que viven en desplazamiento o mientras migran. Aunque este documento no se centra exclusivamente en los entornos urbanos, se trata de un documento que aboga por la inclusión de la discapacidad y la aplicación de políticas de integración, así como de acceso igualitario en uno de los fenómenos que modifican la estructura social y física de las ciudades como la migración.

a) Instrumentos sobre la accesibilidad

Ya que la accesibilidad es un elemento indispensable para la inclusión de las personas con discapacidad, la legislación nacional ha tenido avances para incluir esta característica en diversas normativas que rigen el diseño y la planificación arquitectónica como urbana.

Aunque los esfuerzos legislativos se han concentrado en la Ciudad de México, funcionan como una guía para establecer acciones concretas a llevar a cabo en las ciudades mexicanas que garanticen la inclusión de las personas con discapacidad. El último instrumento en retomar esta perspectiva para el diseño urbano es el “Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas” elaborado en 2019 por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo con el objetivo de pasar de un diseño enfocado en el tránsito de automóviles a un diseño que prioriza la eficiencia para transportar personas y mercancías (SEDATU, 2019).

La Tabla 5, así como las tablas subsecuentes, muestran una síntesis de la evolución de los avances en materia de accesibilidad como una dimensión física para contrarrestar las desigualdades que experimentan las personas con discapacidad dentro del ámbito urbano. Esta evolución da cuenta de cómo el concepto de accesibilidad en México se ha ampliado desde su incorporación a la normativa mexicana a principios de los años 2006, para dejar de ser exclusivo a las personas con discapacidad, sino que se ha extendido a otros grupos sociales que requieren espacios urbanos donde los desplazamientos sean más fáciles y no requieran de esfuerzos adicionales toda vez que la ciudad es el entorno donde la mayoría de la población desarrolla sus actividades cotidianas.

De igual manera, la transformación de la normatividad mexicana evidencia cómo la accesibilidad se ha vinculado al diseño universal, el cual, como su nombre lo indica, pretende abarcar a todas y todos los habitantes urbanos sin distinción por género, edad, condición física o socioeconómica, lo que representa un avance significativo para la construcción de políticas públicas más incluyentes.

Tabla 5
Normatividad nacional sobre accesibilidad para personas con discapacidad

Instrumento	Año	Definición
Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006	2006	“Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio público-especificaciones de seguridad” define como accesibilidad a la “combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo” (CNDH, 2018, pág. 29)
Guía básica de accesibilidad del Estado de México	2016	“Conjunto de elementos construidos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos en mobiliario y equipo, en transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información; y otras instalaciones o servicios abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales” (Gobierno del Estado de México, p10).
Ley de Accesibilidad para la Ciudad de México	2017	Refiere que “La accesibilidad, entendida como la combinación de elementos constructivos y operativos que permiten de forma segura el desplazamiento y la comunicación de todas las personas, versa en encontrar la manera de que todas ellas, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar del medio que nos rodea, de la manera más sencilla posible y sin ningún tipo de impedimento” (Buenfil Garza, 2018)
Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas	2019	Establece lineamientos técnicos y parámetros de diseño que facilitan el desarrollo de proyectos viales seguros, inclusivos y sostenibles; que impulsen la accesibilidad de todas las personas usuarias de las calles. A la vez considerar un enfoque de diseño universal para facilitar la movilidad y accesibilidad de toda la población, y no segregativo o exclusivo para las personas con discapacidad. (SEDATU, 2019).

Nota. Esta tabla muestra los instrumentos que a nivel nacional se consideran para implementar acciones de accesibilidad en las calles de ciudades mexicanas

Asimismo, el Derecho a la Ciudad se ha reconocido desde algunos organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas como un derecho humano de todas las personas. Si bien en México no existe un documento oficial que constituya

este derecho como tal, a nivel internacional se ha integrado en algunas constituciones nacionales, por lo que es relevante mencionar estos esfuerzos en aras de visibilizar los avances de los derechos urbanos como parte importante de la ciudadanía.

b) Instrumentos sobre el Derecho a la Ciudad

En la Tabla 6 se enlistan los instrumentos que se han generado a nivel internacional y que han tomado como base el Derecho a la Ciudad como un derecho humano para su aplicación dentro de los gobiernos, con la finalidad de crear ciudades donde los habitantes puedan disfrutar del entorno urbano en igualdad de condiciones. Si bien no son instrumentos vinculantes, cuentan como un referente respecto a cómo, a nivel mundial, el Derecho a la Ciudad cobra cada vez mayor relevancia e importancia dentro de las políticas públicas urbanas.

Los instrumentos que se presentan a continuación dan cuenta de cómo el Derecho a la Ciudad ha dejado de ser un concepto abstracto para integrarse como un eje articulador de la planificación urbana, aunque de manera enunciativa. No obstante, se pone en la discusión pública su pertinencia y vigencia ante instrumentos de carácter internacional como la Agenda 2030 que dentro de sus objetivos se encuentra la creación de ciudades más resilientes y sostenibles, para lo cual se requiere que todas las personas puedan tener acceso en igualdad de condiciones a los bienes y servicios urbanos.

Tabla 6
Instrumentos internacionales sobre el derecho a la ciudad

Instrumento	Definición
Tratado por ciudades, villas, poblados justos, democráticos y sustentables	Pugnar por una transformación urbana basada en una mayor participación ciudadana en los procesos decisorios y políticos a nivel local, nacional e internacional y un cambio de los valores políticos y culturales. Ello, marcó el inicio del proceso del derecho a la ciudad, a nivel internacional
Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad	Proclama las libertades públicas y los derechos fundamentales reconocidos a los habitantes de los pueblos y ciudades, a todas y cada una de las personas que habitan en un municipio, para promover la dignidad y el respeto de los derechos humanos dentro de las ciudades.
Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes	Establece el derecho a la ciudad como un derecho a la democracia participativa, por lo que la sociedad civil desempeña un papel fundamental

Carta-Agenda Mundial de Derechos Humanos en la Ciudad	Estipula el derecho a la ciudad de todas las personas que habitan en la ciudad, constituida como comunidad política municipal para asegurar condiciones adecuadas de vida y convivencia entre sus habitantes, y entre éstos y la autoridad municipal. Así, las ciudades son los gobiernos locales de todos los tamaños: regiones, aglomeraciones urbanas, áreas metropolitanas, municipios y otras autoridades locales dotadas de un gobierno propio.
Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad	Constituye una red internacional de organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de promover el derecho a la ciudad a nivel local e internacional, y definir un nuevo paradigma de desarrollo urbano más inclusivo y democrático; para lo cual, estableció un plan de acción.
Nueva Agenda Urbana	Reafirma el compromiso con el desarrollo urbano sostenible, para su realización de manera integral y coordinada a nivel global, regional, nacional, subnacional y local, con la participación de los actores relevantes. Conjuntamente, contribuye a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el logro de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible y sus metas.
Carta mundial del derecho a la ciudad	Dirigida a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad.

Nota. La tabla muestra los principales convenios a nivel internacional que reconocen el Derecho a la Ciudad

c) Instrumentos sobre la discapacidad

Respecto a la discapacidad, también se han desarrollado instrumentos a nivel internacional que buscan garantizar los derechos de las personas con discapacidad en distintos ámbitos, incluyendo el urbano. Estos instrumentos también dan cuenta de cómo ha evolucionado la conceptualización sobre la discapacidad, desde la década de 1960, hasta transitar hacia un enfoque social e incluyente que prevalece en la actualidad, pasando de ver a las personas con discapacidad como sujetos pasivos a actores participativos con los mismos derechos de toda la población.

Los instrumentos, aunque son de carácter internacional, han servido de base para la conformación de legislaciones nacionales y locales en distintas partes del mundo, incluyendo México, por lo que representan una base en la cual se fundamenta la

participación de este sector de la población en la vida pública, incluyendo la ciudad, como se muestra en la Tabla 7.

Tabla 7
Instrumentos internacionales sobre la discapacidad

Instrumento	Año	Definición
Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos	1966	Cada uno de los Estados Parte en el presente Pacto se compromete a respetar y a garantizar a todos los individuos que se encuentren en su territorio y estén sujetos a su jurisdicción los derechos reconocidos en el presente Pacto, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.
Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad	1999	Los objetivos de la presente Convención son la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad.
La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (CRPD)	2006	Ofrece suficientes normas para la protección de los derechos civiles, culturales, económicos, políticos y sociales de las personas con discapacidad, sobre la base de la integración, la igualdad y la no discriminación. El documento deja claro que las personas con discapacidad tienen derecho a vivir en sus comunidades de manera independiente, tomar sus propias decisiones y desempeñar una función activa en la sociedad. México la firmó en 2008.
El Protocolo Facultativo de la Convención	2006	Otorga capacidades adicionales al Comité de Expertos, que en virtud del protocolo puede aceptar y examinar denuncias planteadas por particulares y, cuando haya pruebas de vulneraciones graves y sistemáticas de derechos humanos, puede emprender investigaciones. Tanto la Convención como su Protocolo Facultativo recibieron de inmediato un amplio apoyo de la comunidad internacional.
Reglas de Brasilia sobre el Acceso a la Justicia de las Personas en Condición de Vulnerabilidad	2008	Tiene como objetivo garantizar las condiciones de acceso efectivo a la justicia de las personas en condición de vulnerabilidad, sin discriminación alguna, englobando el conjunto de políticas, medidas, facilidades y apoyos que permitan a dichas personas el pleno goce de los servicios del sistema judicial.
Convención Interamericana Contra Toda Forma de Discriminación e Intolerancia	2013	Determina el compromiso de los Estados de prohibir y eliminar la discriminación en todas sus formas, y garantizar el derecho de toda persona a circular libremente, elegir su residencia, a ser propietario, al trabajo, la vivienda, la salud pública,

		la educación y la formación profesional, a participar en actividades culturales, y tener acceso a lugares y servicios de uso público, como medios de transporte, hoteles, restaurantes, cafés, espectáculos y parques.
La Agenda 2030	2015	Se basa en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en los tratados internacionales en la materia, estipula claramente que los ODS no podrán alcanzarse sin el respeto estricto de los derechos humanos. Cinco objetivos y siete metas de los ODS hacen referencia explícita a las personas con discapacidad (ODS 4: Educación de calidad, ODS 8-Trabajo decente, ODS 10: Reducción de las desigualdades, ODS 11: Ciudades sostenibles y ODS 17:Alianzas para lograr los objetivos), pero todos los objetivos son aplicables también a las personas con discapacidad. El compromiso de los ODS de no dejar a nadie rezagado implica que las personas con discapacidad deben tenerse en cuenta en todas las medidas y recibir prioridad.
La Carta sobre la Inclusión de las Personas con Discapacidad en la Acción Humanitaria	2017	Representa el compromiso de incluir a las personas con discapacidad en la acción humanitaria sobre la base de cinco principios: no discriminación, participación, políticas integradoras, respuestas y servicios inclusivos, y cooperación y coordinación. La Carta fue redactada en la Cumbre Humanitaria Mundial de 2016 y recibió la adhesión de más de 70 entidades interesadas, en representación de Estados, organismos de las Naciones Unidas, instituciones de la sociedad civil y asociaciones de personas con discapacidad de ámbito internacional, regional y nacional.

Nota. La tabla presenta los principales convenios, a nivel internacional, en los que México tiene participación para garantizar los derechos de las personas con discapacidad.

Tomando como base los instrumentos previamente mencionados, respecto al marco jurídico nacional, las legislaciones y políticas públicas orientadas a la atención e inclusión de las personas con discapacidad han estado supeditadas a los convenios y acuerdos internacionales, por lo que conforme se transforma la conceptualización de la discapacidad a nivel mundial, se refleja en el ámbito nacional.

Como ejemplo está la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la cual fue suscrita por México en 2008. Este documento propone un cambio de paradigma de los sistemas que sustituyen la voluntad y preferencias de las personas con discapacidad al paradigma de pleno reconocimiento de la capacidad jurídica, que se acompaña de

brindar acceso a los apoyos que se soliciten para la toma de decisiones (Suprema Corte de Justicia de la Nación [SCJN], 2023). Desde la entrada en vigor de este instrumento, el marco jurídico nacional ha buscado homologarse. En la actualidad existen diversos instrumentos que se encuentran vigentes en el sistema jurídico mexicano que buscan proteger los derechos de este sector de la población, así como propiciar su plena participación en la vida pública.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, máximo documento jurídico a nivel nacional, el artículo 1 establece que “en México, todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte” (SCJN, 2011, p. 1); asimismo, con el párrafo modificado en 2006, el artículo determina que:

“queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.” (SCJN, 2011, p.2).

Por otra parte, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad fue promulgada por el Congreso de la Unión en 2003, la cual establece que el Estado debe garantizar la entrega de un apoyo económico a las personas con discapacidad permanente, y también determina medidas de acción afirmativas para apoyar a las personas con discapacidad en su incorporación y participación plena en la vida política, económica, social y cultural; además el artículo 4 de esta misma ley establece que la discriminación es cualquier conducta que impida o anule el reconocimiento o ejercicio de los derechos de una persona debido a su discapacidad (DOF, 2024).

También en 2003, se expidió la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación como complemento a los términos del Artículo 1 constitucional, con la finalidad de promover la igualdad de oportunidades y de trato, incluyendo a las personas con discapacidad, para lo cual, el artículo 13 de este documento establece que los órganos públicos y autoridades federales llevar a cabo:

“I. Promover un entorno que permita el libre acceso y desplazamiento; II. Procurar su incorporación, permanencia y participación en las actividades educativas regulares en todos los niveles; III. Promover el otorgamiento, en los niveles de educación obligatoria, de las ayudas técnicas necesarias para cada discapacidad; IV. Crear programas permanentes de capacitación para el empleo y fomento a la integración laboral; V. Crear espacios de recreación adecuados; VI. Procurar la accesibilidad en los medios de transporte público de uso general; VII. Promover que todos los espacios e inmuebles públicos o que presten servicios al público, tengan las adecuaciones físicas y de señalización para su acceso, libre desplazamiento y uso; VIII. Procurar que las vías generales de comunicación cuenten con señalamientos adecuados para permitirles el libre tránsito; IX. Informar y asesorar a los profesionales de la construcción acerca de los requisitos para facilitar el acceso y uso de inmuebles, y X. Promover que en las unidades del sistema nacional de salud y de seguridad social reciban regularmente el tratamiento y medicamentos necesarios para mantener y aumentar su capacidad funcional y su calidad de vida” (DOF, 2003, p.4).

Al año siguiente, en 2004, fue promulgada la Ley de Asistencia Social que busca mejorar las circunstancias de carácter social que impiden el desarrollo integral de las personas en desventaja física y mental para lograr una vida plena y productiva (DOF, 2004). Las acciones referidas en dicha ley, aunque son de carácter médico, promueven la coordinación de los tres niveles de gobierno.

A manera de resumen, la Tabla 8 detalla los avances en materia legislativa y jurídica que dan cuenta de este proceso, aunque se aprecia una legislación aún débil respecto al reconocimiento y protección de las personas con discapacidad desde el ámbito nacional. No obstante, la existencia de una legislación nacional en materia de derechos de las personas con discapacidad representa un avance para alcanzar la igualdad de oportunidades y reducir la exclusión social a la que se ha enfrentado este grupo social, aunque al indagar sobre el contenido de las leyes, son pocas las acciones que se determinan en materia de planificación urbana, pues como se ha señalado en el Capítulo I. Fundamentos Teóricos y Conceptuales para la Comprensión de la Accesibilidad y la Discapacidad, las políticas públicas orientadas hacia este sector se definen desde una

perspectiva médica-rehabilitadora que excluye el entorno urbano como un escenario fundamental para el desarrollo de la población con discapacidad.

Tabla 8
Instrumentos nacionales sobre la discapacidad

Instrumento	Definición
Art. 1° de la Constitución	Prohíbe la discriminación motivada por alguna discapacidad en las personas
Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad	Establece las condiciones mínimas en las que el Estado debe promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades
Ley de Asistencia Social	Tiene por objeto sentar las bases para la promoción de un Sistema Nacional de Asistencia Social que fomente y coordine la prestación de servicios de asistencia social pública y privada e impulse la participación de la sociedad en la materia.
Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación	Establece las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas en la infraestructura y los servicios, que al realizarlas no impongan una carga desproporcionada o afecten derechos de terceros, que se aplican cuando se requieran en un caso particular, para garantizar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones con las demás.

Nota. La tabla detalla la legislación vigente en México que protege los derechos de las personas con discapacidad.

Al mismo tiempo que se modifica el marco legislativo nacional, en el ámbito local también se realizan esfuerzos para adecuar los instrumentos jurídicos a los avances sociales como el reconocimiento e inclusión de las personas con discapacidad.

En lo que corresponde al Estado de México, la Ley de Asistencia Social del Estado de México y Municipios fue el primer instrumento que consideró a las personas con discapacidad como sujetos de protección a nivel estatal. El documento fue expedido en 2010 y la perspectiva que adopta dicha legislación es rehabilitadora, aunque busca favorecer la integración social de las personas con discapacidad.

La Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad fue promulgada en 2021 con el objetivo de garantizar el ejercicio de los derechos y libertades de las personas con discapacidad y, con ello, avanzar a su inclusión en todos los aspectos de la vida (2024). Este documento estuvo vigente hasta el 2024 cuando la ley fue abrogada debido a la creación de la Ley Estatal para las Personas con Discapacidad.

Con esta nueva legislación se mantiene la promoción de los derechos y libertades de las personas con discapacidad y se considera la obligación de los entes públicos estatales de integrar medidas para el cumplimiento de este documento (2024). Además, las modificaciones en esta ley evidencian una transición de la visión médica-rehabilitadora de las acciones enfocadas a este grupo de personas hacia una perspectiva social, considerar acciones en materias como la movilidad, el tránsito y el transporte, facilidades arquitectónicas y urbanísticas, turismo accesible, entre otras.

El Estado de México cuenta con el Instituto Mexiquense para la Discapacidad, que depende de la Secretaría de Salud. Su creación deriva de la publicación de la otrora Ley para la Protección, Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Estado de México, expedida en 2016 y antecedente de la Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del Estado de México, aunque el instituto continúa en operaciones. Por sus atribuciones, las acciones que dependen de este instituto están enfocadas al ámbito médico y de rehabilitación, aunque entre sus objetivos se encuentran “formular políticas, estrategias y programas en materia de discapacidad que coadyuven a promover y garantizar la igualdad de oportunidades” (2024). Dicho instituto cuenta con un Manual General de Organización, en el cual se establecen las atribuciones de esta dependencia.

En lo que corresponde al ámbito municipal, el Plan de Desarrollo Municipal de Metepec contiene los ejes transversales de la política pública a dicho nivel. Para establecer las acciones específicas a realizar con base en el Plan, el Bando Municipal del Ayuntamiento es el instrumento legal que regula la organización política y administrativa, además de establecer los derechos y obligaciones de los habitantes.

De acuerdo con este documento,

“La inclusión y accesibilidad de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, el entorno físico, información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y a otros servicios e instalaciones abiertas al público o de uso público” (Ayuntamiento de Metepec, 2022, p. 23)

Otras acciones que detalla el Bando Municipal de Metepec en materia urbanística son el respeto a los lugares asignados para personas con discapacidad en la vía pública, estacionamientos de centros y plazas comerciales, y en el transporte público; que toda construcción deberá garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad para personas con discapacidad, que los proyectos de obra pública contemplen infraestructura para este grupo, la promoción de los derechos de las personas con discapacidad al libre acceso y fácil desplazamiento en los espacios públicos y privados, así como la prioridad a personas de este sector o con movilidad limitada en los diferentes modos de desplazamiento en el espacio público.

En relación con la accesibilidad, esta se promueve en aras de asegurar la inclusión de este grupo; incluso se menciona como infracción en materia de protección civil el no contar con rampas, accesos, pasillos y demás equipamiento necesario para el paso seguro de personas con discapacidad (Ayuntamiento de Metepec, 2024) como se muestra en la Tabla 9.

Tabla 9
Instrumentos locales sobre la discapacidad

Instrumento	Definición
Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del Estado de México	Las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos que establece el orden jurídico mexicano, en términos de lo previsto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y la Convención. Las medidas contra la discriminación consisten en la prohibición de conductas que tengan como objetivo o consecuencia atentar contra la dignidad de una persona, crear un entorno intimidatorio, hostil, degradante u ofensivo, debido a una discapacidad.
Reglamento de la Ley General para la	El Programa y los demás programas de la

Inclusión de las Personas con Discapacidad	Administración Pública Federal en materia de discapacidad deberán alinearse al Plan Nacional de Desarrollo y atender a las obligaciones contraídas en los tratados internacionales en los que el Estado mexicano es parte en dicha materia, a efecto de favorecer a la plena inclusión de las personas con discapacidad, con base en los principios que deben observar las políticas públicas señalados en el artículo 5 de la Ley.
Ley de Asistencia Social del Estado de México.	El Estado y los municipios desarrollarán programas, ejecutarán acciones y proporcionarán servicios asistenciales encaminados a la protección y desarrollo integral de la persona y de la familia, proveyendo los elementos que requieren en las diversas etapas de su desarrollo, apoyándolos en su formación y subsistencia, así como a aquellos grupos vulnerables con carencias familiares esenciales no superables en forma autónoma.
Manual General de Organización del Instituto Mexiquense para la Protección e Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad	Asegurar la aplicación, ejecución y cumplimiento de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; así como, el funcionamiento del Sistema para la Protección e Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad, así como formular políticas, acciones, estrategias y programas en materia de discapacidad que coadyuven a promover y garantizar la igualdad de oportunidades en el Estado de México.
Bando Municipal de Metepec	Especifica la necesidad de realizar proyectos de obra pública, los cuales tengan entre sus prioridades infraestructura para personas con discapacidad, nomenclatura y señalética vial, como elementos básicos de la misma, así como la ejecución de construcciones para uso habitacional, comercial, industrial o de servicios con las condiciones mínimas de accesibilidad para las personas con discapacidad.

Nota. La tabla enlista los principales instrumentos a nivel estatal y municipal enfocados a garantizar los derechos de las personas con discapacidad.

Estos instrumentos, en conjunto con los ODS de la Agenda 2030 establecen una guía de mejoramiento en las ciudades contemporáneas, lo que es importante para la inclusión, equidad y participación ciudadana. A pesar de los esfuerzos legislativos y normativos en sus diversos niveles, la accesibilidad para las personas con discapacidad continúa

representando un objetivo inalcanzable debido a la falta de operatividad del propio marco jurídico y legal.

En los documentos revisados se constatan acciones precisas para garantizar los derechos de las personas con discapacidad, más en la infraestructura urbana de Metepec son escasas las intervenciones dirigidas a este grupo de personas. Otro aspecto importante para destacar de la revisión del marco legal es la transición de una perspectiva médica hacia una social y con enfoque de derechos humanos; esto se puede evidenciar con los documentos de más reciente creación en los que las acciones de inclusión no están enfocados únicamente a la creación de clínicas de rehabilitación o de asistencia social, sino que se reconoce la necesidad de garantizar el acceso y movilidad de las personas con discapacidad a los espacios públicos.

Si bien existen avances en la materia, solo la Ley Estatal para las Personas con Discapacidad del Estado de México, promulgada en 2024, contó con la participación de personas de este grupo para vigilar sus disposiciones, recabando las necesidades y opiniones de personas con discapacidad respecto a sus derechos y acciones encaminadas a respetarlos, lo que representa un precedente, así como un pendiente en cuanto a la forma en que se determinan las estrategias de accesibilidad idóneas para garantizar la inclusión de las personas con discapacidad.

2.4 Delimitación de las localidades

La determinación de la zona de estudio y selección de las personas participantes se realizó con base en la información censal de 2020 del INEGI sobre la población con discapacidad, con lo cual se elaborarán mapas para ubicar la presencia de este sector de la población a nivel manzana y con ello seleccionar a los actores a quienes se les aplicará las entrevistas semi-estructuradas.

Adicional a ubicar la presencia de personas con discapacidad, se realizará un mapa específico por cada una de las discapacidades seleccionadas para conocer si existe coincidencia entre ambas dimensiones y con ello realizar la observación de campo de acuerdo con cada una de las discapacidades y su ubicación.

2.5 Diseño del instrumento

Con base en las dimensiones expuestas anteriormente se diseñó el instrumento acorde a las técnicas presentadas en el apartado *Selección de las técnicas de investigación*.

El instrumento que se diseñó es un guion de entrevista semi-estructurada. De acuerdo con Mejía (2003) para el desarrollo de este tipo de entrevista se debe partir de un conocimiento detallado del contenido del objeto de estudio además de ejecutarla en tres etapas que incluye la entrada, la indagación o formulación de preguntas y la terminación de la entrevista. Para la parte que incluye la formulación de las preguntas se deben tomar en cuenta tres tipos: preguntas decididas previamente y que tienen opciones de respuestas, preguntas abiertas y preguntas que pueden surgir de forma espontánea a raíz de las respuestas anteriores y que no fueron elaboradas con anterioridad (Schwarz y Jacobs, 1984 en Mejía, 2003). Asimismo, una de las características fundamentales de este tipo de entrevista, así como de la investigación cualitativa es ahondar en el “¿por qué”, especialmente en las preguntas abiertas o donde las personas entrevistadas tienen mayor libertad de expresarse.

Con base en lo anterior, el guion formulado para realizar las entrevistas con la población de estudio se compone de seis apartados que incluyen desde los datos personales de la persona entrevistada hasta el cierre y agradecimientos de la entrevista. La guía de preguntas busca tener como resultado una narración espontánea y libre sobre la percepción y experiencia de accesibilidad de las personas seleccionadas. Al ser una entrevista semi-estructurada cuenta con preguntas cerradas, principalmente dirigidas a escalas de evaluación de la infraestructura y de algunos elementos de accesibilidad, pero también incluye preguntas abiertas que dan la posibilidad de lograr el objetivo de que las personas se expresen sin limitaciones para conocer a profundidad sus experiencias.

La estructura de la entrevista semi-estructurada se presenta en la Figura 10 ubicada en los Anexos de este documento. No obstante, se presenta a continuación una síntesis de los temas que permitirán analizar las experiencias de las personas con discapacidad.

- I. Observación y barreras de la accesibilidad
 - Nivel de accesibilidad

- Tipos de barreras más frecuentes
- II. Desplazamientos
 - Posibles retos en los trayectos
 - Destinos
 - Motivos de viaje
 - Seguridad y confort
- III. Evaluación de la infraestructura urbana
 - Infraestructura peatonal
 - Infraestructura para personas con discapacidad
 - Calidad y eficiencia de la infraestructura
 - Utilidad de la infraestructura
- IV. Inclusión de las personas con discapacidad
 - Autonomía en la ciudad
 - Promoción de la igualdad de oportunidades
 - Participación en el ámbito público
 - Sugerencias de mejora

Aunque el formato de la entrevista es hablado, para garantizar la inclusión de todas las personas participantes, es importante apuntar que debido a que la investigación involucra a personas con discapacidad visual y auditiva, es necesario el diseño de otros instrumentos con accesibilidad comunicacional, para lo cual se requiere del uso del sistema Braille para las personas con discapacidad visual, así como recurrir a alguna persona intérprete de Lengua de Señas Mexicana (LSM) para las personas con discapacidad auditiva.

Respecto a la observación participante, la visita a los lugares referidos por las personas con discapacidad durante la entrevista es indispensable para contar con una visión más amplia respecto a sus respuestas y experiencias, así como para recabar evidencia. Esta observación puede ser fotografiada o grabada para dar cuenta las barreras que se presentan en el trayecto, así como un mapeado de las zonas específicas del espacio urbano hacia donde se desplazan las personas entrevistadas y los lugares donde se identificaron las barreras de accesibilidad.

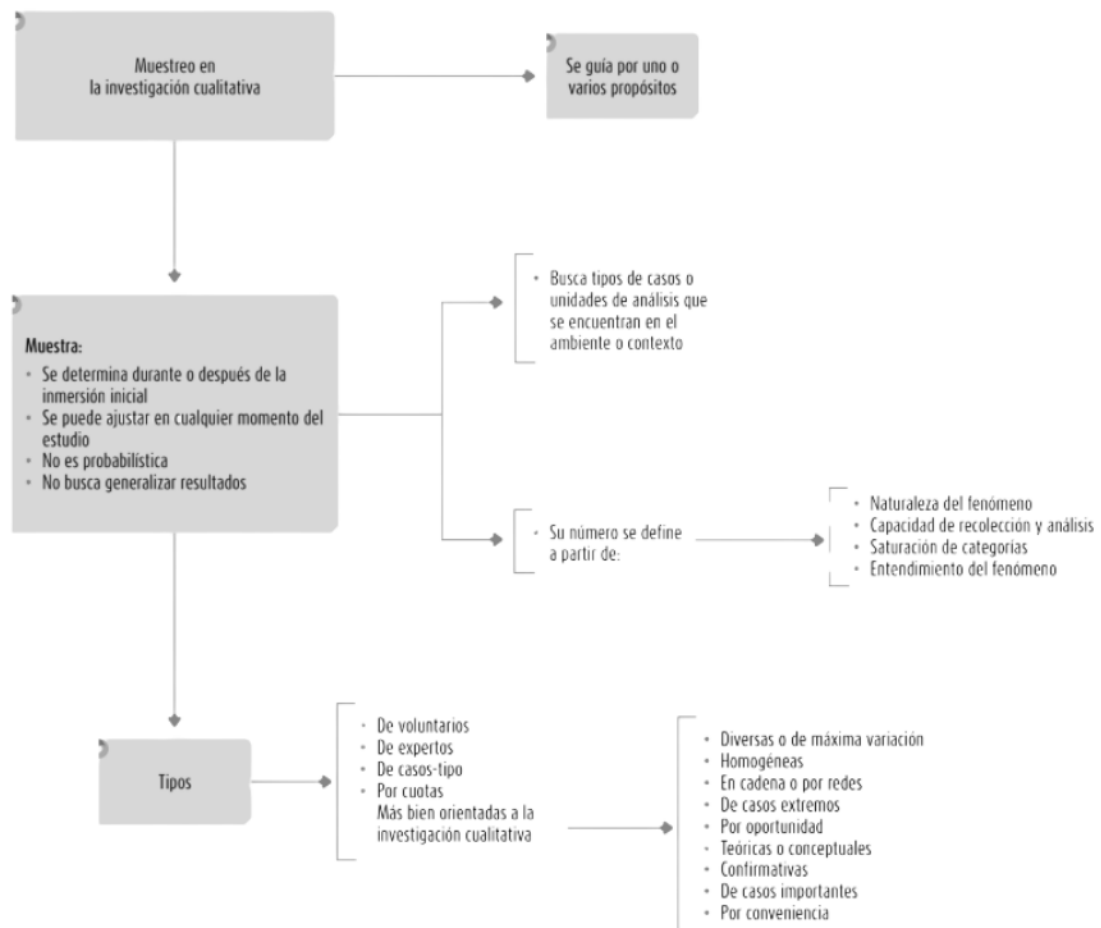
La guía de observación se ubica en los Anexos como Figura 11 donde se da cuenta de los elementos a referir durante la visita de campo a las localidades o colonias donde las personas participantes realicen sus desplazamientos.

2.6 Diseño de la muestra

Para la selección de las personas participantes, se tomarán en cuenta tres tipos de discapacidad: motriz, auditiva y visual, por ser las más prevalentes a nivel nacional (INEGI, 2024), además de que por las características de cada una de ellas, existen elementos de infraestructura capaces de atender a estas diversidades, los cuales son referidos en el Manual de Normas Técnicas de accesibilidad de Ciudad de México (Gobierno de la Ciudad de México, 2016), así como en el Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas (SEDATU, 2019).

Debido a que se trata de una investigación de corte cualitativo, el proceso de selección de participantes es más abierto y no puede realizarse mediante un muestreo estadístico, ya que se busca indagar en la cualidad del dato, en este caso las experiencias de las personas con discapacidad. De acuerdo con Hernández-Sampieri (2014) en los estudios cualitativos el tamaño de muestra no es importante desde una perspectiva probabilística, ya que el interés no está puesto en la generalización de los resultados, por lo que se puede seleccionar una técnica más flexible como las que se muestran en la Figura 12.

Figura 12
Muestreo en la investigación cualitativa



Nota. La figura representa cómo se selecciona la muestra en la investigación cualitativa. Tomada de *Metodología de la investigación* (p. 383), por R. Hernández-Sampieri, C. Fernández-Collado y M.P. Baptista, 2010, McGraw-Hill.

Aunado a estas técnicas, es importante mencionar que el número de participantes no es relevante, ya que se busca profundidad en la información obtenida y no cantidad, por lo que los casos seleccionados deberán ayudar a entender el fenómeno de estudio, así como a responder las preguntas de investigación; por este motivo, los factores que determinan la selección de las personas participantes son:

- Calidad operativa, es decir, un número de casos que puedan analizarse de manera realista
- Entendimiento del fenómeno que hace referencia a casos que permitan responder a las preguntas de investigación mediante la “saturación de categorías”

- Naturaleza del fenómeno, es decir, si los casos son accesibles o frecuentes (Hernández-Sampieri, 2014, p. 417).

Con base en esta información, cabe mencionar que el tamaño de la muestra no es fijo *a priori*, sino que puede ajustarse conforme avance la investigación y la muestra final se determina una vez que los casos cumplen con la “saturación de categorías”, es decir, que ya no aportan información o datos novedosos, por lo que agregar más casos no modificaría los resultados.

Por este motivo se realizó primero una investigación inicial con asociaciones, colectivos o grupos de personas con discapacidad para conocer dónde se ubican y de qué manera era adecuado hacer el acercamiento con las personas para las entrevistas. De este modo, se optó por el muestreo por bola de nieve, una técnica no probabilística donde los participantes iniciales recomiendan a otros participantes potenciales dentro de sus redes (Academia Lab, 2025). Esta forma de selección de las personas participantes permite que a medida que se va acumulando la muestra, se recopilan datos suficientes y útiles para la investigación.

Para ello los participantes referidos por los participantes iniciales deberán cumplir con los criterios de elegibilidad que en este caso deberán tener alguna de las discapacidades seleccionadas. Asimismo, las personas participantes además deberán contar con características distintas para abarcar la mayor diversidad de población en cuanto a edad, género, escolaridad y ocupación.

La tarea de recuperar las experiencias subjetivas se realizó mediante entrevistas semiestructuradas, con preguntas amplias y generales, así como preguntas cerradas que consistieron en escalas de evaluación. Los principales temas que se exploraron fueron: causas y origen de la discapacidad, ocupación, trayectos realizados diariamente, ubicación del lugar de trabajo, evaluación de la infraestructura y equipamiento urbano, obstáculos y barreras en los trayectos y sugerencias de mejora.

Consideraciones éticas

Dentro de la investigación se debe mantener en todo momento las consideraciones éticas indispensables para respetar la vida de las personas con discapacidad y no vulnerar su

identidad y/o derechos. Por lo tanto, en cada entrevista es necesario preguntar por la autorización y el consentimiento informado, que explicita la voluntad de participar en el estudio, incluyendo una breve descripción de éste y sus objetivos, así como el compromiso de confidencialidad y la autorización para grabar únicamente el audio de las entrevistas, con el fin de no perder ningún detalle de las experiencias referidas. En todos los casos, las personas participantes deben aceptar ser grabadas con el fin de usar la información únicamente para la investigación.

Capítulo III. Caracterización del Caso de Estudio

En este capítulo se exponen las características generales del caso de estudio que es el municipio de Metepec, desde su localización hasta la estructura urbana que compone a la demarcación, así como las políticas públicas que se han implementado para la población con discapacidad. Asimismo, se realizó un diagnóstico de la zona de estudio para identificar las características principales de este sector poblacional como edad, género y origen de la discapacidad; de igual manera la ubicación de este sector en las distintas localidades de Metepec y los elementos de accesibilidad que están presentes para el desplazamiento de este sector poblacional.

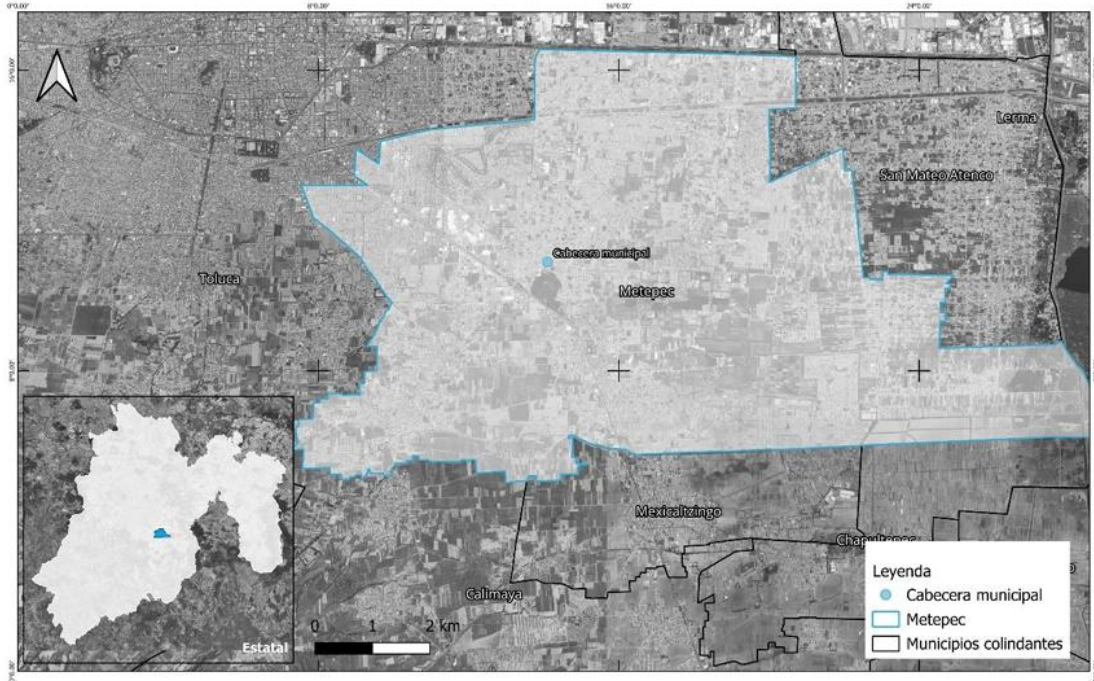
3.1 Caracterización de la zona de estudio

La caracterización de la zona de estudio es relevante para comprender por qué se eligió dicho territorio y cómo se transformó para ser escenario de una problemática como la accesibilidad para personas con discapacidad, así como las relaciones funcionales que tiene con otras regiones que vuelven importante al municipio de Metepec desde la perspectiva urbana.

3.1.1 Localización

El municipio de Metepec es una de las 125 demarcaciones que componen el Estado de México y su cabecera municipal es la Ciudad Típica de Metepec. Se localiza sobre las coordenadas geográficas 19° 15' de latitud norte y 99° 36' 10" longitud oeste, se encuentra a una altitud de 2,670 metros sobre el nivel del mar y cuenta con una superficie territorial de 6,969.59 hectáreas (Ayuntamiento de Metepec, 2025). Metepec se encuentra a seis kilómetros de la capital del Estado de México y forma parte de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca que está conformada por 16 municipios: Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Rayón, Temoaya, Tenango del Valle, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2020).

Figura 13
Ubicación geográfica de Metepec

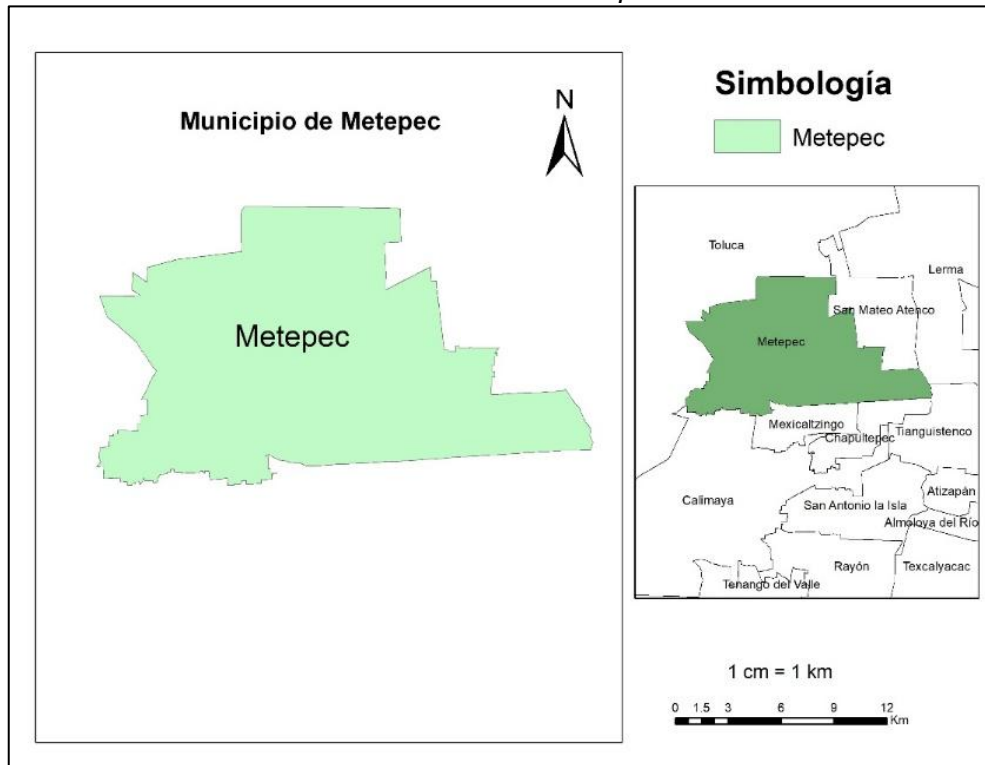


Nota. La figura muestra la ubicación geográfica del municipio de Metepec y su delimitación. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025 https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

3.1.2 Delimitación

Colinda al norte con los municipios de Toluca y San Mateo Atenco; al este con los municipios de San Mateo Atenco y Chapultepec; al sur con los municipios de Chapultepec, Mexicaltzingo y Calimaya; al oeste con los municipios de Calimaya y Toluca como se observa en la Figura 14.

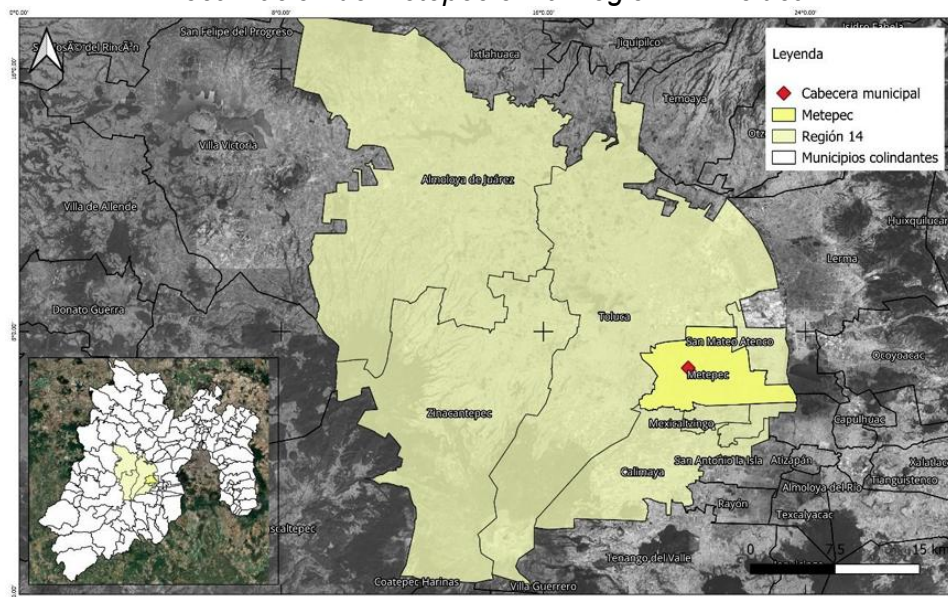
Figura 14
Colindancias de Metepec



Nota. La imagen muestra los municipios que colindan con Metepec. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025
https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

La división territorial del Estado de México se compone de siete zonas, en la cuales se distribuyen 20 regiones (Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México [COPLADEM], 2024). El municipio de Metepec forma parte de la Zona V. Valle de Toluca, la cual comprende las regiones: 10. Nicolás Romero, 16. Lerma y la Región 14. Toluca; esta última es a la que pertenece Metepec. La demarcación a la que pertenece la zona de estudio cuenta con una superficie de 67.52 km², lo que equivale al 4.6 por ciento de la superficie de la Región 14. Toluca (Plan de Desarrollo Municipal, 2025), la cual se localiza en el centro del Estado de México como puede observarse en la Figura 15.

Figura 15
Localización de Metepec en la Región 14. Toluca



Nota. La figura representa la localización del municipio de Metepec con la regionalización más reciente realizada por el Gobierno del Estado de México. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025

https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

3.1.3 Conformación

El Ayuntamiento de Metepec se administra en 52 delegaciones (Ayuntamiento de Metepec, 2022) y, a su vez, la organización territorial del municipio está integrada por:

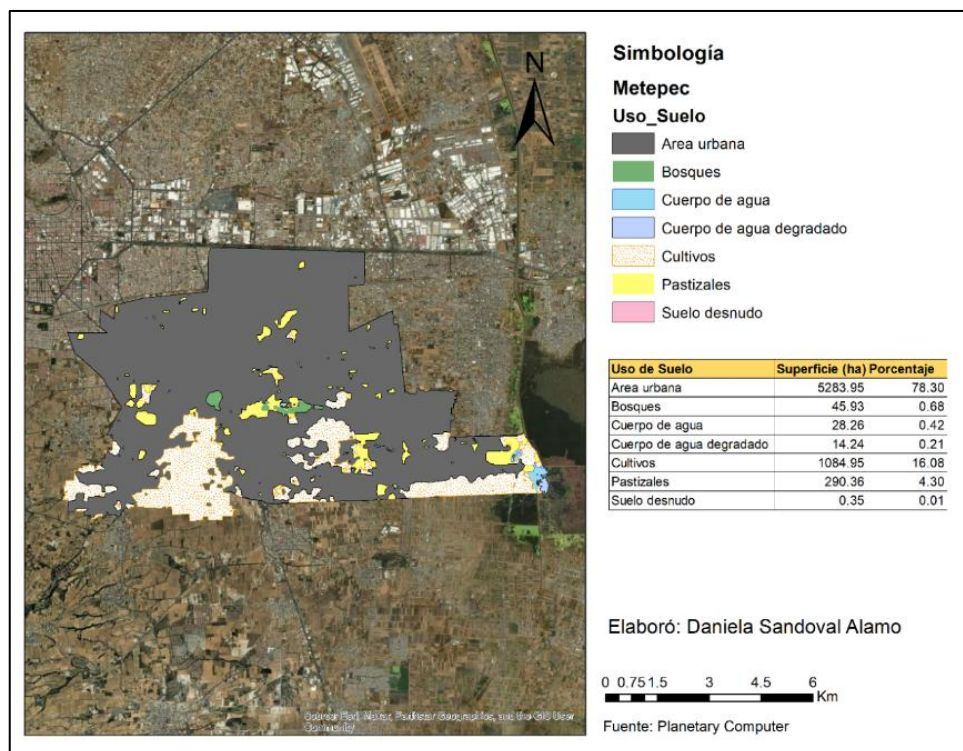
- 1 cabecera municipal denominada como “Ciudad Típica de Metepec”
- 6 barrios: Coaxustenco, San Mateo, San Miguel, Santa Cruz, Santiaguito y del Espíritu Santo
- 11 pueblos: San Bartolomé Tlaltelulco, San Francisco Coaxusco, San Gaspar Tlahuelilpan, San Jerónimo Chicahualco, San Jorge Pueblo Nuevo, San Lorenzo Coacalco, San Lucas Tunco, San Miguel Totocuitlapilco, San Salvador Tizatlalli, San Sebastián y Santa María Magdalena Ocotitlán
- 4 colonias agrícolas: Álvaro Obregón, Bellavista, Francisco I. Madero, Lázaro Cárdenas
- 13 colonias urbanas: Doctor Jorge Jiménez Cantú, El Hípico, La Campesina, La Michoacana, La Providencia, La Purísima, La Unión, Las Jaras, Llano Grande,

Luisa Isabel Campos de Jiménez Cantú, Moderna San Sebastián, Colonia Municipal, Colonia Nueva Rancho San Luis

- 27 fraccionamientos: Campestre del Virrey, Casa Blanca, Esperanza López Mateos, Fuentes de San Gabriel, Izcalli Cuauhtémoc I, Izcalli Cuauhtémoc II, Izcalli Cuauhtémoc III, Izcalli Cuauhtémoc IV, Izcalli Cuauhtémoc V, Izcalli Cuauhtémoc VI, Jesús Jiménez Gallardo, La Virgen, Las Haciendas, Las Margaritas, Las Marinas, Licenciado Juan Fernández Albarrán, Los Pilares, San José La Pilita, Rancho San Francisco, Rancho San Lucas, Residencial La Asunción, Residencial Campestre San Carlos Miravalle, Residencial La Providencia, Residencial Rincón de las Fuentes, San Javier, Xinantecátl, Los Sauces
- 387 condominios
- 9 conjuntos urbanos
- 8 unidades habitacionales

En Metepec el uso de suelo predominante es el urbano con el 83.48 por ciento, principalmente de carácter habitacional, así como comercial y de servicios: el uso de suelo agrícola representa el 14 por ciento, mientras que los usos de suelo forestal, pecuario e industrial en conjunto apenas alcanzan el 0.43 por ciento de todo el territorio municipal (Ayuntamiento de Metepec, 2025) como se muestra en la Figura 16.

Figura 16
Uso de suelo en Metepec



Nota. La imagen muestra los diferentes usos de suelo que se presentan en el municipio de Metepec y su ubicación. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025

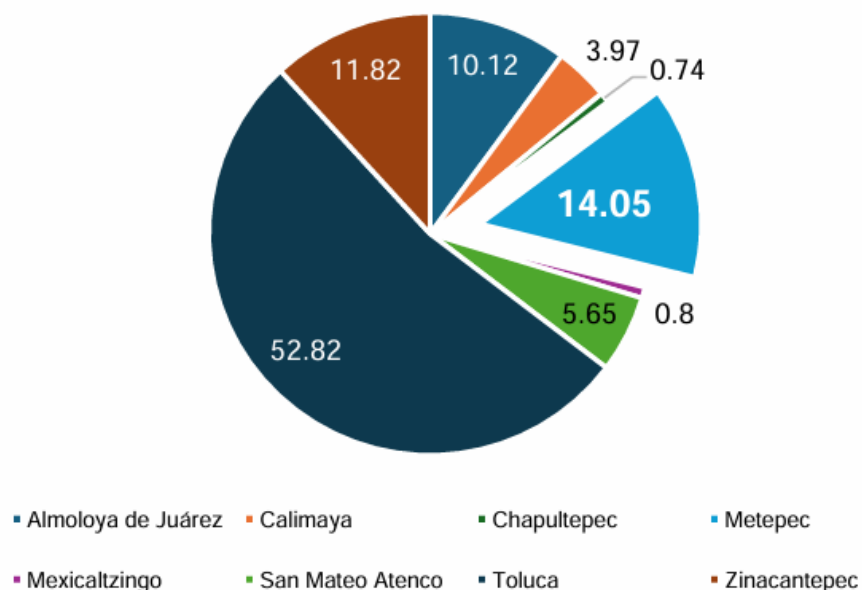
https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

3.2 Población y dinámica sociodemográfica

En 2020, la población en Metepec fue de 242,307 habitantes, de los cuales 47.9 por ciento son hombres y 52.1 por ciento, mujeres. En comparación con la década anterior, la población en Metepec creció un 13.1 por ciento. Respecto a los rangos de edad que concentraron mayor población en 2020, fueron 15 a 19 años (19,520 habitantes), 20 a 24 años (18,914 habitantes) y 25 a 29 años (18,658 habitantes). Entre ellos concentraron el 23.6 por ciento de la población total del municipio (INEGI, 2020).

La Región 14, a la que pertenece el municipio, cuenta con una población total de 1,723, 860 habitantes, lo que representa el 10.14 por ciento de la población total del Estado de México. Metepec es el segundo municipio de dicha Región en términos poblacionales, al representar el 14.05 por ciento del total de la población regional como se muestra en la Figura 17.

Figura 17.
Población de la Región 14. Toluca



Nota. La imagen presenta la división poblacional de los municipios que componen la Región 14 donde se incluye el municipio de Metepec. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025

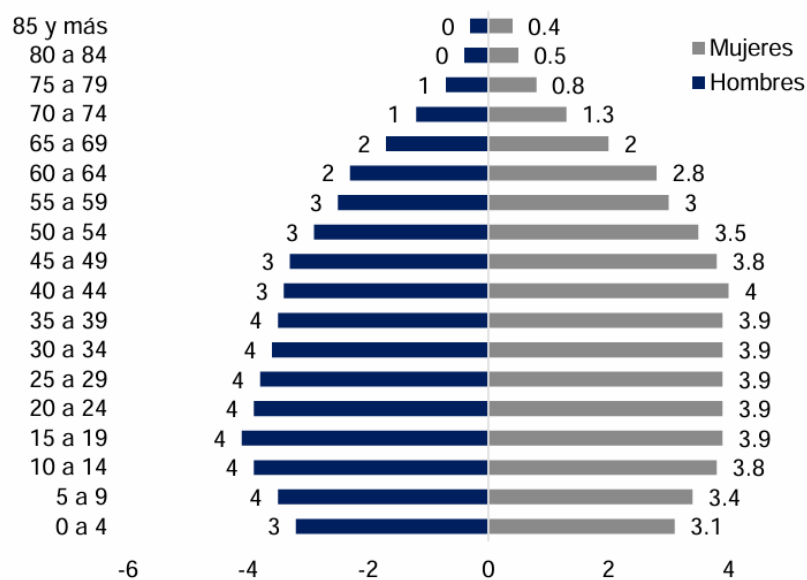
https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

En cuanto a la densidad poblacional, a partir del año 1980 se incrementó el número de habitantes por kilómetro cuadrado, ya que para ese año se contabilizaron 1,230 hab/km², mientras que para 2020 este número incrementó hasta llegar a los 3,588 hab/km², incluso el municipio presenta una concentración de habitantes mayor que el promedio regional que es de mil 175 (Ayuntamiento de Metepec, 2025). Por otra parte, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda del INEGI, en 2010 había un total de 214,162 habitantes; mientras que para el año 2020 se registró una población total de 242,307 habitantes, lo que representa un incremento poblacional del 13.4 por ciento.

Respecto a la división poblacional por sexo, en 2020 Metepec registró un total de 126,310 mujeres, lo que representa el 52.1 por ciento de la población total; mientras que la población masculina representa el 47.9 por ciento, con un total de 115,997 habitantes (INEGI, 2020). En términos de edad, la población de 0 a 19 años presenta un aumento constante, mientras que la población adulta joven de 20 a 39 años presenta una dinámica similar, pero en menor

medida; no obstante, conforme va incrementando la edad, la población va disminuyendo (Ayuntamiento de Metepec, 2025), como se observa en la Figura 18.

Figura 18
Distribución poblacional por sexo y edad en Metepec



Nota. La figura muestra cómo se distribuye la población total de Metepec con base en el sexo y la edad. Tomada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* [Gráfica] por Ayuntamiento de Metepec, 2025

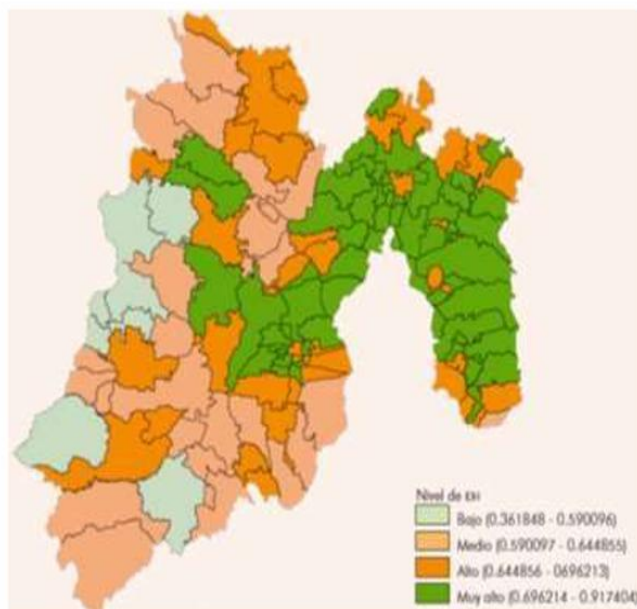
https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

3.3 Marco contextual urbano

La actividad económica de origen del municipio es artesanal con un registro de más de 300 artesanos y 270 familias dedicadas a la alfarería (Ayuntamiento de Metepec, 2022), debido a la actividad alfarera, el municipio adquirió la denominación de Pueblo Mágico en 2012; sin embargo, desde finales del siglo XX se fomentó una terciarización de la economía, lo cual se convirtió en su principal actividad económica. Esta situación fue posible debido al cambio en la legislación nacional para permitir compraventa de suelo ejidal que predominaba en gran parte de la demarcación, lo que favoreció la urbanización que ya estaba en auge desde la construcción de Paseo Tollocan y Avenida Pino Suárez en la década de 1970 como los principales ejes viales de acceso al municipio (Monroy, 2019).

En 2010 Metepec fue el municipio del Estado de México con mayor desarrollo humano con un IDH de 0.825 en una escala de 0 a 1, como se muestra en la Figura 19, el cual es un indicador, elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Figura 19
Índice de Desarrollo Humano en los municipios del Estado de México



Nota. La figura muestra el nivel de Desarrollo Humano que se presenta en cada municipio del Estado de México, incluyendo a Metepec. Tomada de *Índice de Desarrollo Humano 2022* por Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2022 <https://pad.undp.org.mx/indice-de-desarrollo-humano>

La importancia del acceso al suelo urbano ha sido un elemento fundamental en el crecimiento del municipio, ya que ha sido la principal causa de la transformación de las formas colectivas del régimen agrario ejidal y comunal para el autoconsumo, para cambiar a formas de propiedad privada incorporándose así al proceso de urbanización, lo cual ha acelerado la expansión del municipio.

En las dos últimas décadas Metepec ha sido objeto de transformaciones socioespaciales, derivado de flujos migratorios, principalmente, de población de estratos medio alto y alto; así como la llegada de inversiones nacionales y transnacionales que han modificado el espacio urbano con la construcción de grandes centros comerciales, plazas comerciales, clubes privados; y, para el caso de la vivienda, de la oferta de urbanizaciones cerradas (Rodríguez en Becerril-Sánchez, 2013).

Para la década de 1960 el municipio todavía se consideraba como rural. Metepec se integró a la ZMVT en 1973 a partir de la construcción de la Avenida Paseo Tollocan que conecta funcionalmente a esa demarcación con la capital Mexiquense por el corredor industrial (Monroy, 2019). Originalmente el municipio era un asentamiento de grupos de población de ingresos bajos, dedicados primordialmente a la agricultura en pequeña propiedad o propiedad ejidal.

El desarrollo urbano inició en la década siguiente, con la construcción de las primeras urbanizaciones a partir de Paseo Tollocan y Avenida Pino Suárez como los principales ejes viales. La consecuencia de lo anterior fue que el crecimiento poblacional se elevó en localidades urbanas al mismo tiempo que el área urbana aumentó al pasar de 462 hectáreas a 1,053, es decir, que 591 hectáreas eran de suelo agrícola que cambiaron su uso del suelo a urbano, principalmente en zonas cercanas a la cabecera municipal (Monroy, 2019).

En la década de 1990, producto del cambio en la legislación nacional para permitir compraventa de suelo ejidal, se propició la construcción de urbanizaciones cerradas para grupos de población de ingresos medio alto y alto; las actividades comerciales y de servicios también fueron producto de las grandes extensiones de suelo urbano adquiridas por los desarrolladores inmobiliarios (Becerril-Sánchez, Méndez y Garrocho, 2013).

En 1993 el municipio se elevó a categoría de pueblo urbano, por el crecimiento de su población. Aunque en un inicio estaba fuera de la mancha urbana de la Ciudad de Toluca, debido al crecimiento de esta, en la zona noroeste y norte del municipio, durante finales del siglo XX se instalaron numerosos centros comerciales y varias zonas residenciales hicieron de Metepec una zona, principalmente residencial. Uno de los grandes ingresos económicos en Metepec son las plazas comerciales, como Galerías Metepec, Plaza las Américas, Plaza Península, Plaza Mayor, Pabellón Metepec y Town Square Metepec.

La transformación urbana del municipio como consecuencia de este desarrollo económico ha desencadenado cambios en la organización y funcionamiento del espacio urbano, lo que ha alterado la vida cotidiana de sus habitantes y adaptando la infraestructura a estos nuevos contextos. De acuerdo con el Plan de Desarrollo Municipal (2022) Metepec se encuentra dentro de los 305 municipios que forman parte del Índice de Ciudades Prósperas

de ONU-Hábitat que evalúa seis dimensiones: productividad, desarrollo de infraestructura urbana, calidad de vida, equidad e inclusión social, sostenibilidad ambiental y gobernanza y legislación.

La estructura urbana que compone al municipio es de tipo difuso u horizontal, de acuerdo con García (2018). El rápido crecimiento urbano de Metepec, influenciado por la construcción de vías principales como el Paseo Tollocan y la Avenida Pino Suárez, ha transformado el municipio en un centro residencial y financiero de alto nivel, con un notable índice de desarrollo humano. De acuerdo con el Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024, la proliferación de zonas habitacionales en respuesta al fenómeno migratorio de diversas regiones del país, ha generado problemas de fondo y la evolución de problemas sociales tangibles que han rebasado la capacidad de respuesta de planes de gobierno tales como la hiperurbanización, la segregación geográfica ecológica y el crecimiento habitacional de las principales zonas urbanas y suburbanas.

Metepec ha evolucionado de una zona rural a una zona residencial y comercial exclusiva; el Plan de Desarrollo Municipal reconoce que se ha acelerado la expansión de la ciudad, lo que ha debilitado los procesos de planeación para el desarrollo urbano en todas sus perspectivas, incluyendo la accesibilidad (Ayuntamiento de Metepec, 2022). La planificación urbana ha priorizado la movilidad basada en el transporte motorizado privado debido a la expansión urbana que ha sido detonada por la creación de más vías de conectividad para este medio de transporte. De acuerdo con el INEGI (2022) del total de vehículos registrados en Metepec, el 79 por ciento son automóviles. En relación con la población del municipio, existe un auto por cada dos habitantes.

No obstante, respecto a la infraestructura mínima indispensable para garantizar accesibilidad, en Metepec el 93 por ciento de las vialidades cuenta con banquetas, pero el 66 por ciento no cuenta con rampas para sillas de ruedas y cerca del 40 por ciento tampoco cuenta con pasos peatonales (INEGI, 2020). De acuerdo con el Inventario Nacional de Viviendas (INEGI, 2020), el municipio de Metepec está conformado por mil 824 manzanas, donde las vialidades perimetrales no cuentan con suficiente infraestructura que priorice la accesibilidad en el entorno urbano, como se muestra en la Figura 20.

Figura 20

Elementos de accesibilidad en Metepec

Manzanas con	Vialidades				
	Todas	Alguna	Ninguna	No especificado	No aplica
 Recubrimiento de calle	1,159	410	8	4	14
 Rampa para silla de ruedas	40	481	1,056	4	14
 Paso peatonal	351	598	628	4	14
 Banqueta	774	716	87	4	14
 Guarnición	799	727	51	4	14

Nota. La imagen presenta los elementos de accesibilidad presentes en las vialidades del municipio de Metepec. Tomada de *Inventario Nacional de Viviendas* por Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020 <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>

3.4 Marco contextual político

Metepec al estar constituido como un municipio, se rige por el Bando Municipal, instrumento que se reforma anualmente. En el documento correspondiente a la administración 2022-2024, se especifica la necesidad de realizar proyectos de obra pública, los cuales tengan entre sus prioridades infraestructura para personas con discapacidad, nomenclatura y señalética vial, como elementos básicos de la misma, así como la ejecución de construcciones para uso habitacional, comercial, industrial o de servicios con las condiciones mínimas de accesibilidad para las personas con discapacidad.

Asimismo, considera como parte de la política pública de planeación de los asentamientos humanos y el ordenamiento territorial seguir los principios de derecho a la ciudad, equidad e inclusión, accesibilidad universal y movilidad. En cuanto a las acciones de inclusión de este sector, el documento señala como elemento fundamental “contar con la Unidad de Rehabilitación e Integración Social (URIS) en la que se brindan servicios de atención que incluyen áreas de terapia ocupacional y de lenguaje [...] para fortalecer las acciones de salud, prevención de discapacidad, tratamiento de padecimiento generadores de discapacidad y la inclusión de las personas con discapacidad” (Ayuntamiento de Metepec, 2022, p.118).

El último Plan de Desarrollo Municipal, para la administración 2025-2027, reconoce en sus artículos 4° y 23° el derecho a la ciudad y a la accesibilidad como derechos fundamentales de la población, además de referir, como parte de estos derechos, que la inclusión y accesibilidad de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, se impulsará el entorno físico y en otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público (Ayuntamiento de Metepec, 2025).

Otro instrumento que rige el actuar de las políticas públicas a nivel municipal en materia urbana es el Plan de Desarrollo Urbano, el cual no ha sido actualizado desde 2018, aunque ya desde entonces señalaba que la administración municipal contemplaba aspectos de la nueva Agenda Urbana Hábitat III, entre los que destaca consagrar el Derecho a la Ciudad y la accesibilidad universal en los reglamentos locales que inciden en el diseño de las vialidades para impulsar la inclusión (Ayuntamiento de Metepec 2018).

Este mismo documento cuenta con lineamientos para mejorar la movilidad urbana, entre los que se encuentran:

“Definir estrategias para el incremento de áreas peatonales con accesibilidad universal y proponer las características y criterios básicos para el desarrollo de la movilidad peatonal y de personas con capacidades diferentes; consolidar la oferta de movilidad no motorizada como parte integral del sistema de transporte en el municipio: accesibilidad peatonal y ciclista; diseño de accesibilidad universal a los diferentes modos de transportes, con el objetivo de facilitar la intermodalidad de la red de transporte público” (Ayuntamiento de Metepec, 2018, p. 190).

Por otro lado, respecto a la seguridad vial y accesibilidad para grupos vulnerables, el Plan contempla las siguientes acciones:

“Creación de una manual de accesibilidad universal para las personas con discapacidad y en estado de vulnerabilidad conformado por autoridades municipales y por grupos de ONGs; promoción de la accesibilidad de transporte público adaptado a la discapacidad; curso de sensibilización a la discapacidad a usuarios, choferes y público en general del sistema de transporte; ubicación de cajones de estacionamiento preferenciales para personas con discapacidad;

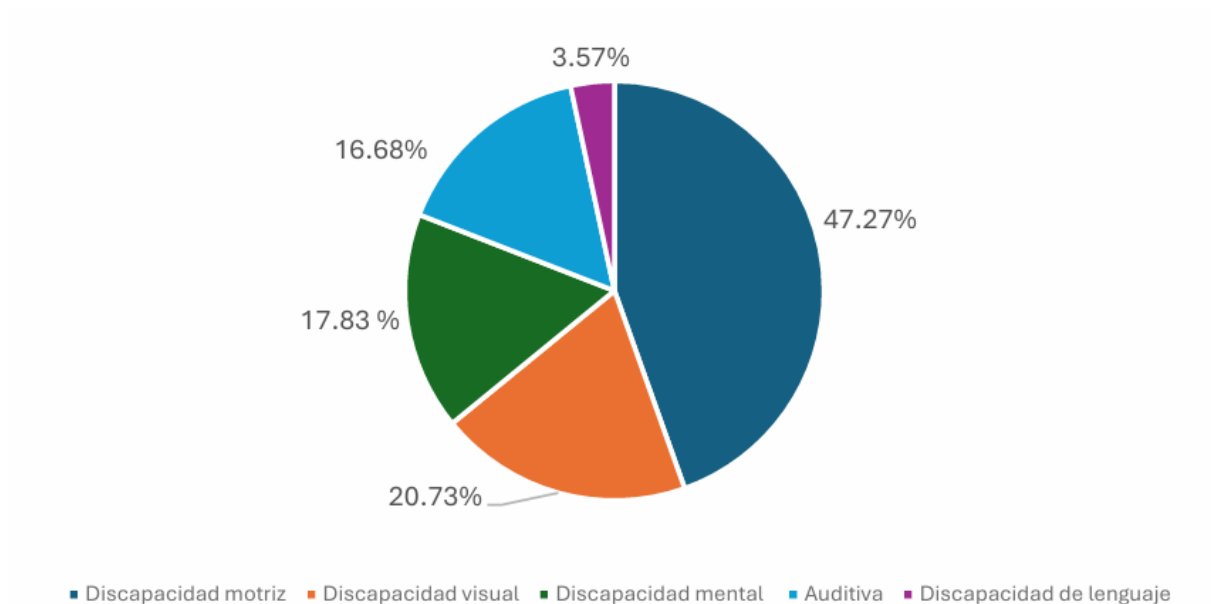
programa de accesibilidad en paradas de transporte público (diseño de banquetas, mobiliario, etc.)” (Ayuntamiento de Metepec, 2018, p. 230).

3.5 Población con discapacidad

Los resultados del último Censo de Población y Vivienda muestran que en México existen seis millones 179 mil 890 personas con algún tipo de discapacidad, lo que representa el 4.9 por ciento de la población total del país. De acuerdo con este documento, en 2020 Metepec contaba con 242,307 habitantes, de los cuales 32,498 presentaban limitación en la movilidad, es decir, el 13.4 por ciento de la población total; sin embargo, la población con discapacidad, entendiendo este concepto como la dificultad para realizar actividades básicas, representó para ese mismo año un total de 2,272 personas, de las cuales el 52 por ciento son hombres y el 48 por ciento son mujeres (INEGI, 2020).

La principal discapacidad que se presenta en el municipio es la motriz, con un 47.27 por ciento del total, seguida de la discapacidad visual con el 20.73 por ciento; mientras que la discapacidad mental representó el 17.83 por ciento y la auditiva con el 16.68 por ciento, aunque el número de discapacidades con las que cuenta una persona puede variar, ya que para el año 2020, el 88.29 por ciento de este sector poblacional presentó una sola discapacidad; el 9.29 por ciento, dos tipos de discapacidad y el 1.14 por ciento de esta población registró 3 tipos de discapacidad. De igual manera, de este total, el mayor número de casos se da en los hombres (Ayuntamiento de Metepec, 2025) como se presenta en las Figuras 21 y 22.

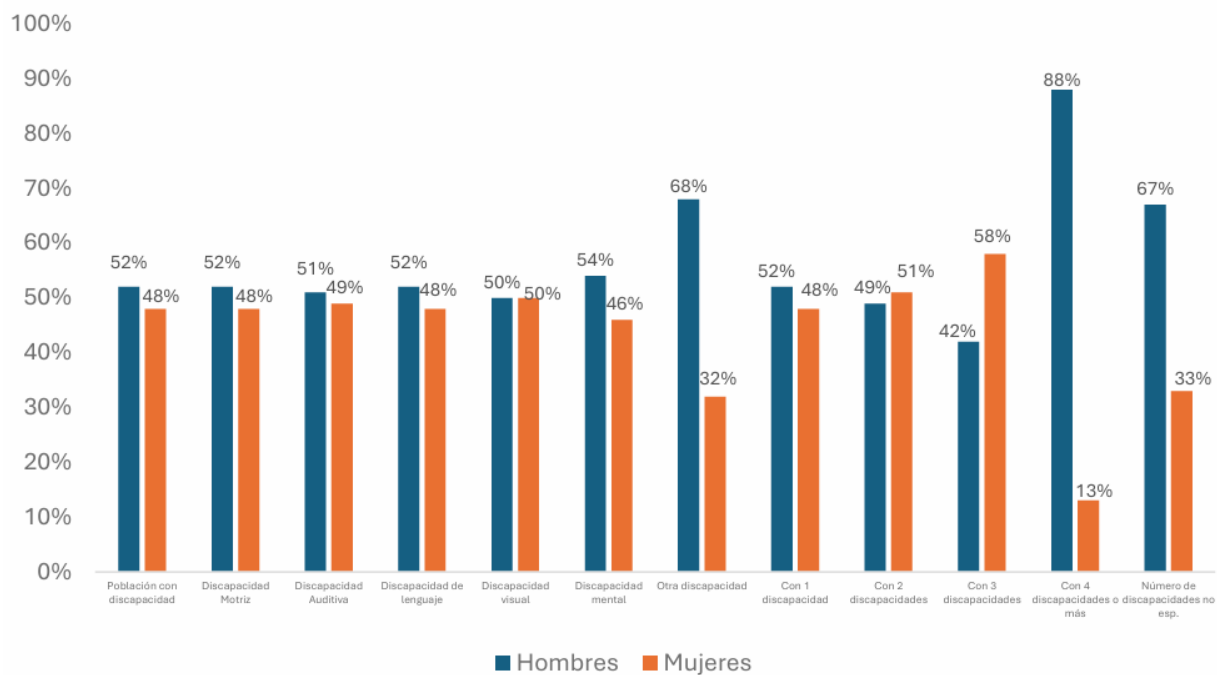
Figura 21
Población con discapacidad en Metepec



Nota. La figura presenta en términos porcentuales la distribución de los distintos tipos de discapacidad en la población de Metepec. Adaptada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* por Ayuntamiento de Metepec, 2025

https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf

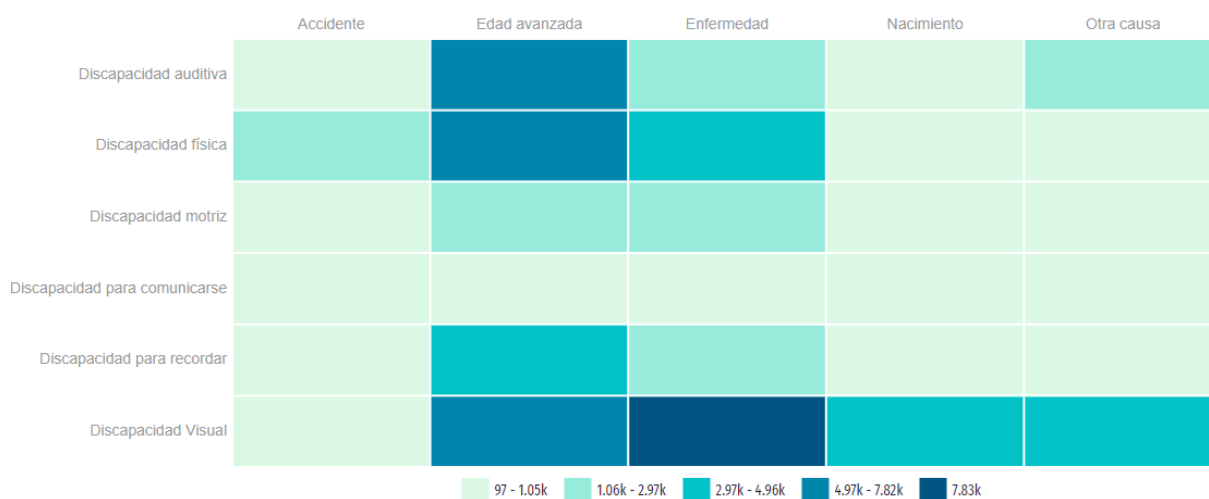
Figura 22
Población con discapacidad en Metepec por sexo



Nota. La figura presenta cómo se distribuyen los distintos tipos de discapacidad en hombres y mujeres de Metepec. Tomada de *Plan de Desarrollo Municipal 2025-2027* [Gráfica] por Ayuntamiento de Metepec, 2025

En cuanto a la distribución por edad, la discapacidad visual tiene una mayor prevalencia entre el rango de edad de 60 a 64 años, tanto en hombres como en mujeres, mientras que la discapacidad física, se presenta en ambos sexos con mayor prevalencia en el grupo de edad de 85 años y más, así como el caso de la discapacidad auditiva que se concentra principalmente en este grupo etario (INEGI, 2020). La prevalencia de dos de los tres tipos de discapacidad más frecuente en Metepec, en población adulta mayor de 85 años y más es reflejo de una de las causas de esta condición que es la edad, como lo muestra la Figura 23.

Figura 23
Causas u orígenes de la discapacidad

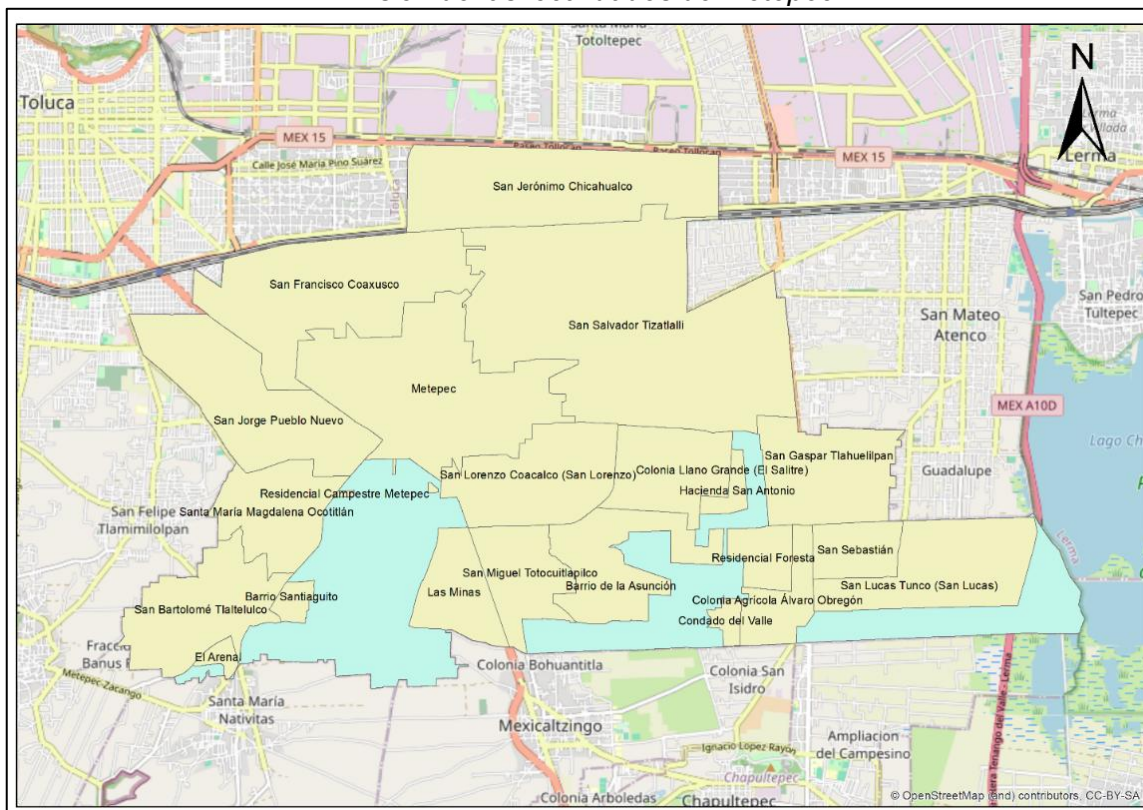


Nota. La imagen representa las principales causas que originan los distintos tipos de discapacidad en la población de Metepec. Tomado de *Data México* [Gráfica], por Secretaría de Economía, 2020
<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/metepec-15054>

De acuerdo con información del INEGI (2020) el mayor número de personas con discapacidad en Metepec, se ubica en la cabecera municipal conocida como “Ciudad Típica de Metepec”. A partir del análisis basado en la información censal de ese año sobre la población con discapacidad residente en el municipio de Metepec, se identificaron las localidades y manzanas donde se detectó presencia de personas con discapacidad en toda la demarcación y, con ello, seleccionar a las personas clave para la aplicación de la metodología.

Para la identificación de las localidades se tomó como base la Figura 24 tomada del Plan de Desarrollo Urbano correspondiente al año 2018, toda vez que fue la última actualización de este instrumento.

Figura 24
División de las localidades de Metepec



Nota. La figura muestra la división de las localidades de Metepec con el nombre de cada una de ellas. Adaptada de *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Metepec* por Ayuntamiento de Metepec, 2018

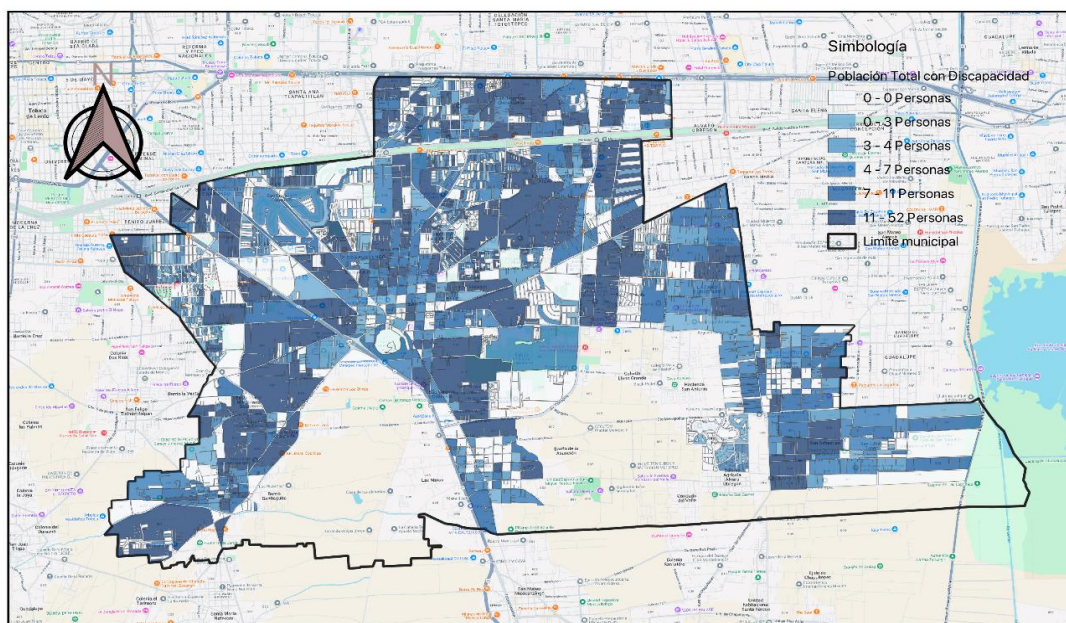
https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Metepec/PMDUMet.pdf

Con base en esta información, se elaboró la Figura 25 que corresponde a la ubicación de la población con discapacidad en todo el municipio de Metepec para el año 2020, en el cual el color más oscuro representa la concentración de una mayor cantidad de personas con discapacidad, mientras que el azul más claro indica una presencia menor. En este primer mapa se no se divide la población por tipo de discapacidad.

De acuerdo con los datos, existe presencia de personas con algún tipo de discapacidad en todo el territorio municipal, aunque en las localidades donde se concentra una mayor

proporción por manzana son la cabecera municipal, San Bartolomé Tlatelulco, Santa María Magdalena Ocotitlán, San Jorge Pueblo Nuevo, San Jerónimo Chicahualco, San Salvador Tizatlalli y San Lorenzo Coacalco.

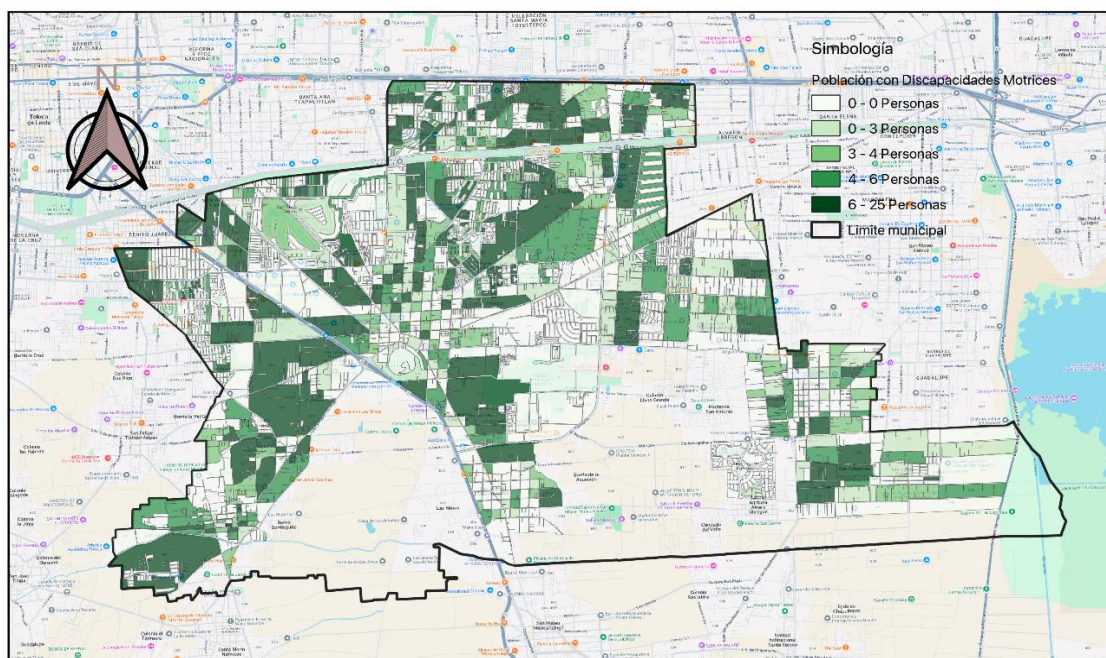
Figura 25
Población con discapacidad en Metepec



Nota. La figura muestra la distribución de la población con discapacidad a nivel manzana en el municipio de Metepec. Adaptada de *Censo de Población y Vivienda 2020* por Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020 <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>

De acuerdo con lo señalado en el *Capítulo II. Referentes metodológicos*, los tres tipos de discapacidad que se seleccionaron para la realización de la investigación son la discapacidad motriz o física, visual y auditiva por ser aquellos que más prevalecen a nivel nacional. A raíz de estas consideraciones, se ubicó también la presencia de cada una de estas discapacidades a nivel municipal para conocer en qué localidades se presenta cada una de ellas, por lo que la Figura 26 muestra la presencia de personas con discapacidad motriz donde el color verde más oscuro representa una mayor concentración de este tipo de discapacidad en manzanas de las mismas localidades referidas en el mapa anterior, lo que refleja una concordancia respecto a la presencia de personas con alguna discapacidad y con el tipo motriz.

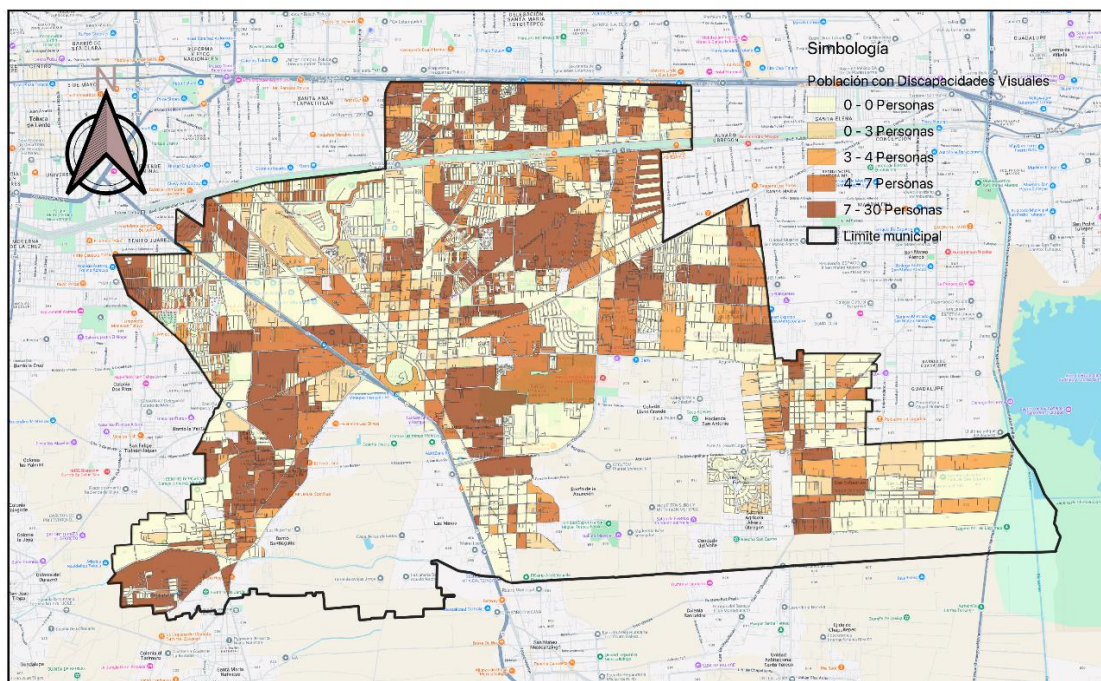
Figura 26
Población con discapacidad motriz en Metepec



Nota. La figura muestra la distribución de la población con discapacidad motriz a nivel manzana en las localidades del municipio de Metepec. Adaptada de *Censo de Población y Vivienda 2020* por Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>

La segunda discapacidad referida es la discapacidad visual, cuya concentración en el municipio de Metepec se muestra en la Figura 27 donde se evidencia una concentración mayor de este tipo de discapacidad en localidades como la cabecera municipal, San Bartolomé Tlatelulco, Santa María Magdalena Ocotitlán, San Salvador Tizatlalli y San Lorenzo Coacalco, mientras que en San Jerónimo Chicahualco se presenta con mayor dispersión y en San Jorge Pueblo Nuevo se detecta una menor prevalencia de la discapacidad referida, aunque de manera general se identifica un patrón que encaja con el mapa 6 respecto a la ubicación de personas con algún tipo de discapacidad.

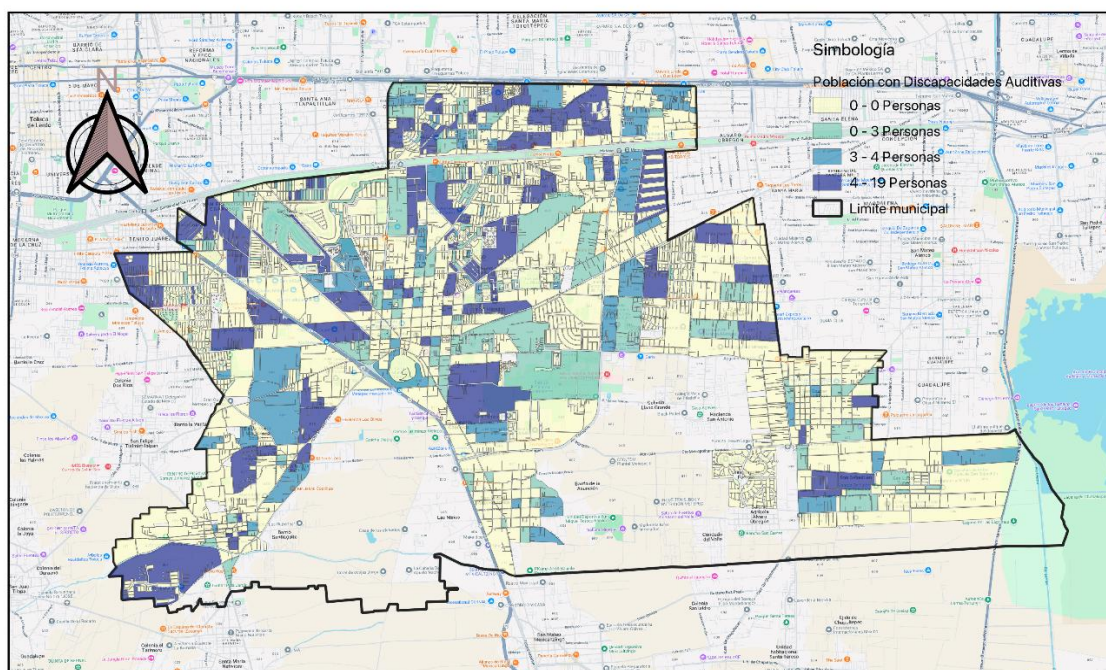
Figura 27
Población con discapacidad visual en Metepec



Nota. La figura muestra la distribución de la población con discapacidad visual a nivel manzana en las localidades del municipio de Metepec. Adaptada de *Censo de Población y Vivienda 2020* por Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>

Con respecto a la población con discapacidad auditiva, se trata de un tipo de discapacidad menos prevalente que los dos anteriores; sin embargo, también es común entre la población de Metepec, especialmente entre la población adulta mayor. La ubicación de personas con este tipo de discapacidad es más dispersa que la discapacidad motriz y visual, aunque se presenta en las mismas localidades antes referidas, especialmente en San Bartolomé Tlatelulco, San Jerónimo Chicahualco y San Lorenzo Coacalco, como se muestra en la Figura 28.

Figura 28
Población con discapacidad auditiva en Metepec



Nota. La figura muestra la distribución de la población con discapacidad auditiva a nivel manzana en las localidades del municipio de Metepec. Adaptada de *Censo de Población y Vivienda 2020* por Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>

En los cuatro mapas referidos se observa que la mayor concentración de personas con alguna discapacidad, así como de manera particular con discapacidad motriz, visual y auditiva se concentra en la localidad de San Bartolomé Tlatelulco; no obstante el Plan de Desarrollo Urbano de Metepec (2018) refiere que las características de esta localidad se identifican con una estructura e rururbana, lo que puede no ser concordante con el estudio de accesibilidad debido a la falta de infraestructura básica urbana como pavimentación

Tras estas consideraciones, se determinó que el resto de localidades donde se concentra la mayor proporción de las personas con discapacidad coincide con las características urbanas necesarias para el estudio de barreras de accesibilidad, además de contar con una mayor densidad de habitantes, por lo que se escogieron como las zonas en las que se buscarían las personas clave para las entrevistas. Como ejemplos, se puede mencionar la localidad de San Salvador Tizatlalli, donde las manzanas que concentraron la mayor población con discapacidad se ubican en la colonia Infonavit San Francisco, mientras que en la localidad de San Lorenzo Coacalco, las manzanas que abarcan el barrio de San Miguel son donde se concentró una mayor prevalencia de discapacidad.

Capítulo IV: Resultados de la Investigación: Accesibilidad e Inclusión en el Espacio Urbano

En este capítulo se presentan los principales hallazgos de las entrevistas realizadas a las personas con discapacidad seleccionadas del municipio de Metepec, bajo los criterios especificados en el Capítulo II. Metodología, los cuales evidencian que la inclusión de este sector social está más allá de la infraestructura urbana, sino que está directamente relacionada con los constructos sociales respecto a la discapacidad y la sensibilización de las necesidades que tiene este grupo poblacional, así como la falta de aplicación de la legislación y normatividad vigente que garantice los derechos de las personas con discapacidad dentro del entorno urbano.

4.1 Recolección de información

La tarea de recuperar las experiencias subjetivas se realizó mediante entrevistas semiestructuradas, con preguntas amplias y generales, así como preguntas cerradas que consistieron en escalas de evaluación. Los principales temas que se exploraron fueron: causas y origen de la discapacidad, ocupación, trayectos realizados diariamente, ubicación del lugar de trabajo, evaluación de la infraestructura y equipamiento urbano, obstáculos y barreras en los trayectos y sugerencias de mejora.

Tras el diagnóstico realizado en la zona de estudio y la posible ubicación de las personas con discapacidad, se determinó inicialmente que las localidades en las que se buscarían a los actores serían: San Jerónimo Chicahualco, San Salvador Tizatlalli y San Lorenzo Coacalco. A su vez, de estas localidades se tomarán colonias con una mayor densidad de habitantes que, al mismo tiempo, representa la mayor concentración por manzana de personas con discapacidad.

Para ello se estableció como primer contacto a informantes claves como vecinos de las localidades que pudieran identificar a personas con alguna de las tres discapacidades seleccionadas dentro de la localidad. El inconveniente que se tuvo con esta técnica fue la percepción de la discapacidad, ya que el contacto realizado fue con personas adultas mayores que tenían problemas en la movilidad de su cuerpo y se asistían con bastones o andadera sin que ello representara una discapacidad, por lo que se descartó este primer

contacto. Como segundo informante clave se seleccionó a una instancia municipal como el DIF, que es la encargada de dar seguimiento a la rehabilitación de esta población. Para ello se acudió al URIS de Metepec ubicado en la localidad de San Jerónimo Chicahualco donde los funcionarios rechazaron el contacto al considerar una vulnerabilidad a los datos personales de los habitantes con quienes se deseaba tener el contacto.

Debido al retraso con las primeras técnicas de recolección de datos, las entrevistas se realizaron entre los meses de junio y agosto optando por el muestreo por bola de nieve, una técnica no probabilística donde los participantes iniciales recomiendan a otros participantes potenciales dentro de sus redes, a través de un contacto inicial con la asociación civil “Rodamos con el Corazón” que trabaja con personas con discapacidad visual en el municipio de Toluca. Sus fundadores hicieron el primer contacto y, posteriormente, dentro de las entrevistas se buscó contactar a otras personas en común con las personas entrevistadas.

Para el caso de personas con discapacidad motriz y auditiva se realizó observación en campo durante varias semanas a fin de identificar si había trayectos cotidianos de personas con discapacidad motriz. A través de ello se logró contactar a las cuatro personas entrevistadas, así como mediante publicaciones de redes sociales (Facebook e Instagram). Para poder analizar las experiencias de las personas con discapacidad en relación con la accesibilidad de las calles de Metepec, se recurrió a una metodología cualitativa de corte etnográfico.

4.2 Participantes

En la investigación participaron 5 mujeres y 2 hombres, todas y todos con discapacidad, residentes de distintas localidades de Metepec. Los criterios de selección fueron los siguientes: ser persona con discapacidad motriz, auditiva y/o visual; ser residente de Metepec y desplazarse cotidianamente por el municipio y/o otros municipios de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con punto de origen Metepec.

En la tabla 10 se sintetizan los aspectos sociodemográficos de las personas participantes:

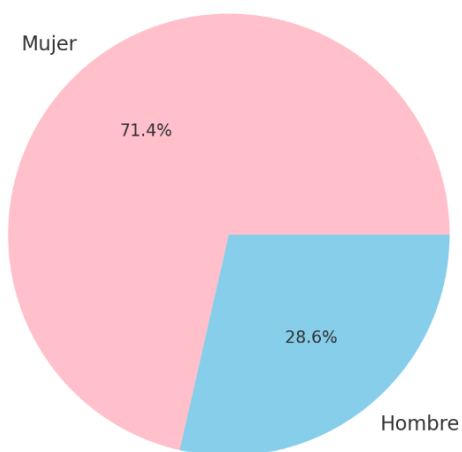
Tabla 10
Características de las y los participantes de la investigación

Nombre	Edad	Tipo de Discapacidad	Origen de la discapacidad	Ocupación	Localidad de residencia
Ninfa	74	Motriz	Enfermedad (poliomielitis)	Jubilada	San Jerónimo Chicahualco
Juan	39	Motriz	Enfermedad (amputación por diabetes)	Comerciante	Infonavit San Francisco (San Salvador Tizatlalli)
Mariano	29	Motriz	Nacimiento	Empleado	Barrio de San Miguel (Cabecera Municipal)
María de Jesús	63	Motriz	Enfermedad (Coxartrosis de cadera)	Jubilada	Izcalli Cuauhtémoc V (San Salvador Tizatlalli)
Mónica	45	Visual	Enfermedad (Glaucoma)	Estudiante	Barrio de San Mateo (Cabecera Municipal)
Iris	24	Visual	Nacimiento	Empleada	Barrio de Santa Cruz (Cabecera Municipal)
Miriam	10	Auditiva	Nacimiento	Estudiante / deportista	Barrio de San Mateo (Cabecera Municipal)

Nota. Se elaboró la tabla anterior con los aspectos sociodemográficos más representativos de cada persona participante en la investigación para comprobar la diversidad de la muestra

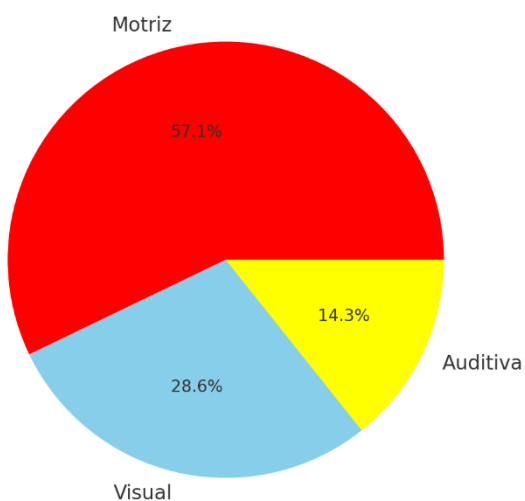
Aunque la investigación se centra en analizar las experiencias referidas por las personas participantes, es decir, la cualidad del dato, a continuación, se presentan las Figuras 29, 30 y 31 que resumen las características sociodemográficas de las personas entrevistadas por sexo, tipo de discapacidad y grupo etario al que pertenecen para mostrar la diversidad de perfiles a los que se recurrieron.

Figura 29
Sexo de las personas participantes



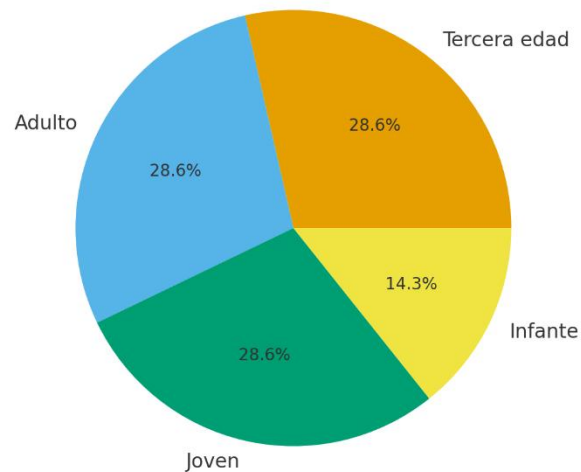
Nota. La figura muestra en términos porcentuales la participación de hombres y mujeres que participaron en la investigación. Adaptada de la *Tabla 10. Características de las y los participantes de la investigación*

Figura 30
Tipo de discapacidad de las personas participantes



Nota. La figura muestra en términos porcentuales el tipo de discapacidad que prevaleció en las personas participantes de la investigación. Adaptada de la *Tabla 10. Características de las y los participantes de la investigación*

Figura 31
Grupo etario al que pertenecen las personas participantes



Nota. La figura muestra en términos porcentuales los grupos de edad que participaron en la investigación. Adaptada de la *Tabla 10. Características de las y los participantes de la investigación*

4.3 Procedimiento

Las etapas que se llevaron a cabo para cumplir con el objetivo del estudio fueron:

- 1) Identificación y contacto con los participantes, mediante la creación de un directorio de asociaciones que trabajan con personas con discapacidad en Toluca y/o Metepec y su posterior invitación por medio de integrantes de dichas asociaciones. También se realizó el contacto mediante redes sociales (facebook e instagram) y con quienes aceptaron la invitación, se determinó el día y hora para su entrevista.
- 2) La recolección de información por medio de entrevistas, las cuales fueron transcritas en lo inmediato para su retroalimentación y vigilar el cumplimiento del criterio de saturación. Las entrevistas que se realizaron de manera presencial, se hicieron en puntos estratégicos que no representaran dificultad en la llegada para las personas con discapacidad. En algunos casos se recurrió a lugares públicos como parques o plazas y en otros se acudió a los domicilios para realizar la entrevista. Solo en dos ocasiones se utilizaron los medios virtuales como videollamada para realizar las entrevistas. Cada una de las entrevistas tuvo una

duración de entre 50 a 90 minutos para indagar en las experiencias de las personas con discapacidad respecto a sus trayectos cotidianos, lugares que frecuenta, dificultades y obstáculos que identifica, entre otros temas.

- 3) Dentro de la investigación se buscó mantener en todo momento las consideraciones éticas indispensables para respetar la vida de las personas con discapacidad y no vulnerar su identidad y/o derechos. Por lo tanto, en cada entrevista se preguntó por la autorización y el consentimiento informado, que explicita la voluntad de participar en el estudio, incluyendo una breve descripción de éste y sus objetivos, así como el compromiso de confidencialidad y la autorización para grabar únicamente el audio de las entrevistas. En todos los casos, las personas participantes aceptaron ser grabadas con el fin de usar la información únicamente para fines de investigación.

4.4 Análisis de la información

Esta investigación se desarrolló desde una aproximación cualitativa y de corte etnográfico, un enfoque que permitió describir las realidades y experiencias subjetivas de las personas con discapacidad y su relación con el espacio urbano, así como con otros fenómenos sociales como la exclusión, la discriminación o la capacidad de movilidad y movimiento dentro de la ciudad. En este sentido, entre los métodos principales para la recolección de datos estuvieron la observación en campo y las entrevistas semi estructuradas, técnicas metodológicas que ayudaron a conocer el trasfondo social en el cual se inscriben las barreras urbanas en los trayectos de las personas con discapacidad.

A partir de las entrevistas realizadas, se realizó la visita a lugares específicos del municipio que fueron referidos como los menos accesibles por las personas con discapacidad, una aproximación que posibilitó el análisis sobre las formas en que interactúan las barreras sociales, urbanas, institucionales y comunicacionales y su influencia en la accesibilidad el entorno urbano con el derecho a la ciudad. Esta estrategia metodológica estuvo acompañada del levantamiento de fotografías y un proceso de mapeo espacial con el objetivo de georreferenciar los puntos adonde se desplazaban las personas.

A través de esta ruta metodológica se logró entrevistar a siete personas, tanto hombres como mujeres, de distintos grupos etarios y de tres discapacidades: motriz, visual y auditiva que, al ser plural, resulta representativa para comprender las experiencias espaciales de las personas con discapacidad. A lo largo de la investigación se encontró que la mayoría de las personas entrevistadas realizan sus trayectos cotidianos dentro del municipio, debido a la oferta de servicios urbanos como empleo, educación, ocio, salud, entre otros, por lo que no es común que se desplacen hacia otras demarcaciones de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, lo que incide directamente en la utilización de las calles de Metepec.

A continuación, se presentan cada una de las experiencias sobre accesibilidad de los sujetos seleccionados.

4.4.1 Experiencias de accesibilidad e inclusión en Metepec

Ninfa

La experiencia de accesibilidad es con Ninfa Quiroz Ayala, una mujer jubilada de 74 años. Su discapacidad es física derivada de la poliomielitis que padeció desde la infancia, a partir de los dos años, lo que llevó a que una de sus piernas no se pudiera mover desde entonces, por lo que fue usuaria de muletas y desde 2020, durante la pandemia de COVID-19 utiliza silla de ruedas para movilizarse, debido a una caída, de la cual no se recuperó. Aunque es oriunda del municipio de Tenancingo, es residente del pueblo de San Jerónimo Chicahualco, ubicado en Metepec, desde hace más de cinco décadas.

a) Observación y barreras de accesibilidad

Ninfa refiere que las calles de Metepec, específicamente de San Jerónimo, son “poco accesibles”, lo que corresponde al número 2 en la escala de evaluación debido a que las banquetas no son continuas o el concreto no se encuentra en buenas condiciones, además de que con frecuencia están invadidas por obstáculos que impiden el paso y un traslado seguro.

“Me da miedo salir porque he observado que las banquetas están como rotas, raíces de árboles salidos, cosas así y no podría desplazarme bien con la silla de ruedas”

Otro de los aspectos que Ninfa identifica como obstáculo para la accesibilidad es la utilización de cajones de estacionamiento destinados para personas con discapacidad por personas que no pertenecen a este sector. Asimismo, señala que, en algunos lugares, aunque existen rampas para personas en silla de ruedas, estas no están diseñadas o construidas de tal manera que permitan el uso autónomo, pues identifica que tienen una pendiente muy alta y ha llegado, incluso, a caerse por usar la rampa, por lo que considera que debe desplazarse de manera más lenta que el resto de las personas debido a estas condiciones.

“Ir más lento, por ejemplo, si hay una banqueta muy alta, o cuando son subidas o bajadas muy empinadas, pues sí, en realidad yo pido ayuda a todo lo que realmente necesite”

Respecto a las barreras de accesibilidad refiere que las que mayor presencia tienen son las urbanas o arquitectónicas, como las banquetas o el mal diseño de las rampas, seguidas de las actitudinales o sociales debido a que, a pesar de que es usuaria de silla de ruedas, durante el tiempo que utilizó muletas como elementos de asistencia, utilizaba el transporte público, cuyas unidades no son accesibles para personas con discapacidad y los operadores no solían esperar a que subiera o bajara aunque se percataran de su condición.

“Cuando usaba muletas los choferes no tenían consideraciones, no nos hacían una parada, no tenían consciencia de la ayuda”

“Tenía un carrito para ya no depender de los camiones, pero usando el automóvil veía que no respetaban los lugares destinados para personas como yo porque llegan y, aunque no requieran ese lugar, está vacío, y dicen ‘ahí me meto’ y pues es una lucha constante porque la gente la mayoría pues no comprende que hay gente que la necesitamos hasta que se ven en la misma situación”

b) Desplazamientos en el municipio

Ninfa se desplaza tanto dentro del municipio como fuera, específicamente hacia Toluca. En Metepec suele acudir a centros comerciales o al centro, especialmente los fines de semana, aunque puede llegar a salir tres veces a la semana si lo requiere, ya que refiere que es una persona sociable y le gusta salir con amigas a desayunar.

Para desplazarse, sus hijas la llevan en auto a los lugares que requiere para comer o “dar la vuelta” donde se ha percatado que no se respetan los estacionamientos destinados a las personas con discapacidad. En el centro de Metepec, suele desplazarse de manera autónoma por las calles, ya que la silla de ruedas con la que cuenta es automática y puede dirigirla fácilmente, así como regular la velocidad, en qué lugares pararse, entre otras acciones; pero aunque la silla de ruedas ayuda, refiere que movilizarse en las calles es un reto, pues las banquetas suelen estar ocupadas por vendedores, lo que ocasiona que no se puedan utilizar, además de que distrae a quienes van caminando y suelen chocar con ella, ya que al usar silla de ruedas, no se visibiliza a la misma altura que el resto de las personas.

“Cuando se ponen las artesanías y todo eso, como que la gente es muy común que vaya viendo otras cosas y no me ve muchas veces, se topa de frente”

Cerca de su domicilio, en San Jerónimo Chicahualco, suele salir a compras pequeñas o cercanas a las tiendas que están más próximas a su casa, pero no utiliza las banquetas sino el arroyo vehicular debido a la misma situación: que suelen estar ocupadas las banquetas o, bien, son muy estrechas para que pase la silla de ruedas.

“Como es una calle con bastante comercio sí salgo en la vía pública, o sea no por las banquetas obviamente, pero sí como tengo el apoyo de los vecinos que me ubican, entonces no corro peligro”

Figuras 32, 33, 34
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Banquetas ubicadas en la calle 16 de septiembre, cerca del domicilio de Ninfa en la localidad de San Jerónimo Chicahualco

Cuando se desplaza a Toluca, también la llevan sus hijas en automóvil. En este caso de desplaza por motivos de ocio para ir a conciertos u obras de teatro en el Conservatorio de Música o en el Teatro Morelos, aunque no son trayectos tan frecuentes.

Respecto a la comodidad y seguridad al transitar por las calles de Metepec, Ninfa señala el número 1 en la escala de evaluación que corresponde a la categoría “nada cómodo”.

“Si no salgo, no pasa nada, pero pues hay gente que de desplaza en una silla que ni automática es y además es diario. Yo afortunadamente pues no dependo de nadie, pero sí, no me atrevería a andar sola en la ciudad, me daría miedo, porque pues la ciudad no está adaptada para nosotros”

c) Evaluación de la infraestructura urbana

Para Ninfa, la mayoría de la infraestructura urbana de Metepec no es suficiente para que las personas en silla de ruedas puedan desplazarse con seguridad. En la escala de evaluación, Ninfa considera que la infraestructura de Metepec es “muy deficiente”, que corresponde al número 1.

Aunque refiere la existencia de banquetas, señala que no todas son aptas para la silla de ruedas, además de que no todas están pavimentadas en la colonia donde reside, aunado al deterioro del pavimento en las calles donde sí está presente.

“No están en buenas condiciones porque las calles están como rotas, como no parejas, los árboles que no les dan el mantenimiento adecuado y luego están como las raíces de fuera, entonces sí es difícil”

“Hay baches y algunas calles tiene adoquín que es bueno ambientalmente, pero para las personas con discapacidad física no siempre es apto”

Figuras 35 y 36
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Calles de adoquín en las calles diferentes de la localidad de San Jerónimo Chicahualco

En cuanto a los cruces peatonales, considera que sí están presentes, pero no en todas las intersecciones o en algunas, la pintura ya no se ve, mientras que las rampas, aunque están instaladas en algunas esquinas de las calles, no se encuentran en las condiciones necesarias para que una persona en silla de ruedas pueda utilizarla de manera adecuada. Considera que más que diseñarlas para el uso óptimo de las personas con discapacidad, se colocan para cumplir con una disposición sin verificar si son de utilidad.

“Muchas veces está la rampa porque es un requisito, pero no están bien diseñadas, están empinadas o no adecuadas”

Figuras 37 y 38
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Rampas en calles Miguel Hidalgo y Reforma ubicadas en la localidad de San Jerónimo Chicahualco, cerca del domicilio de Ninfa

d) Inclusión en Metepec

Ninfa reconoce que el Ayuntamiento municipal ha intentado dar atención a las personas con discapacidad con centros de rehabilitación, por lo que considera que “promueve la inclusión”, lo que corresponde al número 4 en la escala de evaluación respecto a la inclusión e igualdad de oportunidades para este sector social, aunque señala que respecto a las personas que utilizan silla de ruedas, no son consideradas en el diseño de las calles de Metepec, ya que no existen las condiciones para que pueda desplazarse de manera autónoma o segura.

“Sí me gustaría salir más a la calle, pero hay muchos obstáculos en las calles, las banquetas, la gente que no respeta los espacios, en fin, hay una serie bastante grande que no nos permite movilizarnos como debiéramos”

En su caso, no ha participado en alguna consulta para mejorar el entorno urbano de su localidad o el municipio, aunque señala que “son poco escuchadas” las necesidades de las personas con discapacidad, lo que se refleja en las calles, ya que la población en general percibe deficiencias como la falta de mantenimiento, pero no consideran que para la población con movilidad limitada estas condiciones se agravan aún más.

“Pues yo creo que la mayoría de la gente dice ‘¿por qué hay hoyos?, ¿Por qué las banquetas están rotas?, ¿Por qué esto?’, pero pues le da uno la vuelta y se va por otro lado, pero cuando la situación cambia pues uno se da aún mayor cuenta de que las cosas deberían cambiar y de que las ciudades deberían estar en mejores condiciones para habitantes como yo”

Para Ninfa, el principal cambio que debería haber en el entorno urbano es por parte de la ciudadanía en cuanto al respeto por los lugares destinados a las personas con discapacidad como los estacionamientos señalizados o las rampas y por parte de las autoridades, tomar las medidas adecuadas como el desnivel con el que deben construirse, así como aplicar el reglamento porque la presencia de una rampa no garantiza que sea incluyente para las personas que utilizan silla de ruedas.

“En cuanto el tiempo va pasando, uno es más precavido porque las limitaciones pues van aumentando, entonces tiene uno que cuidarse lo que uno puede y en la calle, pues cuidarse de los carros, cuidarse de las personas, cuidarse de cualquier banqueta que esté rota porque nos caemos”

Otra modificación que considera podría aplicarse es la instalación de ciclovías o carriles confinados a los usuarios de bicicletas, ya que refiere que cuando se desplaza en el municipio de Toluca, utiliza esta infraestructura para movilizarse con más seguridad pues señala que los obstáculos para la movilización de personas en silla de ruedas no es una problemática exclusiva del municipio de Metepec.

“A veces cuando hemos tenido que salir, lo que usamos es el espacio donde van lo que son ciclistas, pues yo la uso para desplazarme porque es más segura que la banqueta”

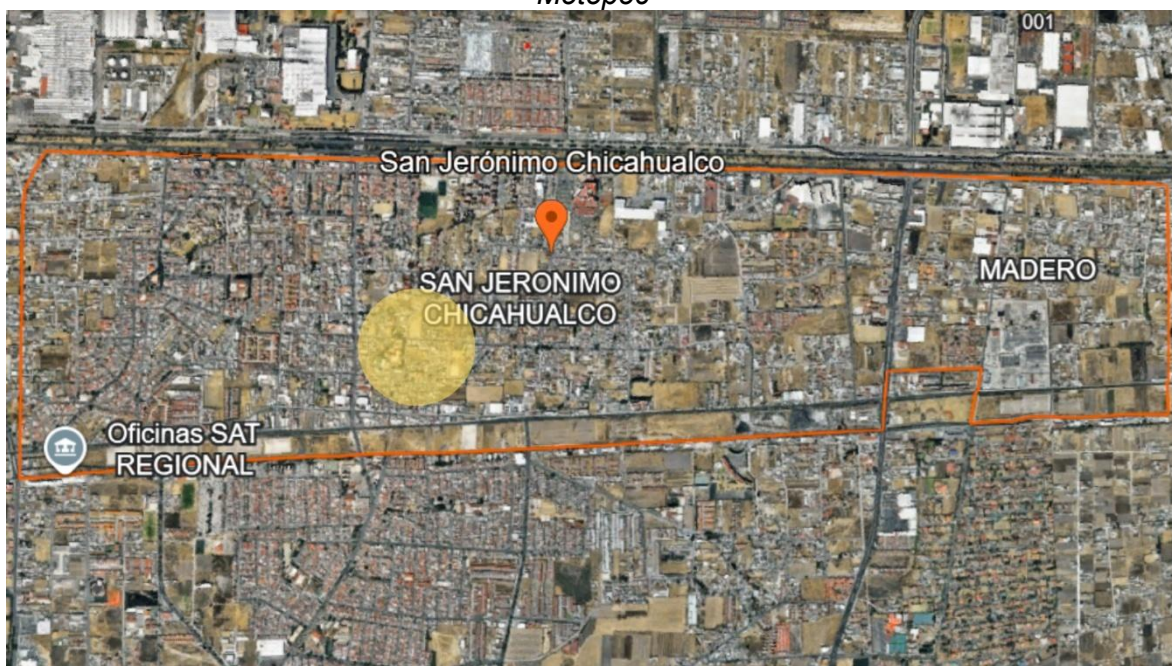
Figura 39
Desplazamientos de Ninfa



Nota. La figura refleja los puntos hacia los que se desplaza Ninfa dentro del municipio de Metepec.
Adaptada de la entrevista realizada.

Figura 40

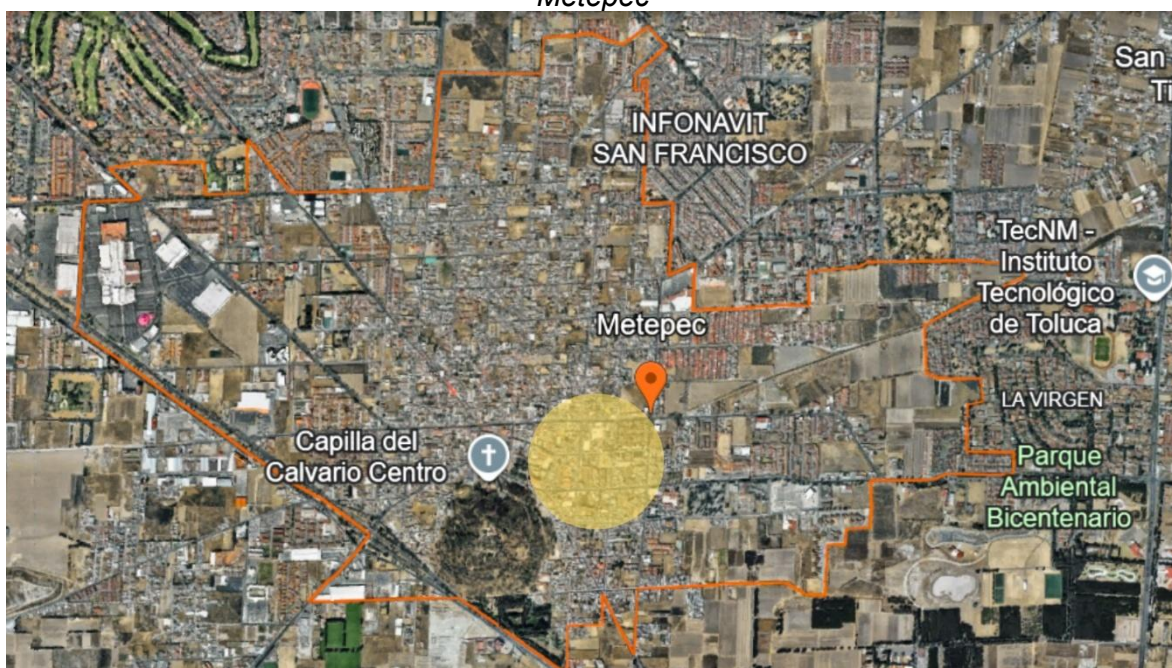
Delimitación y polígono para observación de campo en San Jerónimo Chicahualco, Metepec



Nota. La imagen muestra la visión satelital de la localidad de San Jerónimo Chicahualco, donde habita Ninfa, y el polígono de estudio referido por la entrevistada para realizar sus desplazamientos. Adaptada de la entrevista y trabajo en campo.

Figura 41

Delimitación y polígono para observación de campo en la Cabecera Municipal de Metepec



Nota. La imagen muestra la visión satelital de la Cabecera Municipal de Metepec, hacia donde Ninfa realiza algunos desplazamientos, y el polígono de estudio referido por la entrevistada donde se ubican los puntos que visita. Adaptada de la entrevista y trabajo en campo.

Juan

La experiencia de accesibilidad es con Luis Juan García García de 39 años, residente de la colonia Infonavit San Francisco; se dedica a la venta de postres dentro de la colonia y su discapacidad es motriz como consecuencia de la amputación de la pierna izquierda por diabetes, por lo que es una persona usuaria en silla de ruedas y se moviliza a través de este elemento de asistencia.

a) Observación y barreras de accesibilidad

La percepción de accesibilidad del municipio, en general, se sitúa en el número 2 en una escala del 1 al 5, lo que equivale a “poco accesible”. Esto se debe a que Juan refiere que, si bien existen rampas para personas en silla de ruedas en gran parte del municipio, la ubicación de las mismas, así como el diseño no son los adecuados para su utilización, lo que vuelve inaccesibles las calles donde se encuentran las rampas.

Entre las principales causas por las cuales considera que son inaccesibles las rampas de las calles de Metepec está la falta de mantenimiento que origina que las rampas o las banquetas estén “rotas” y ello limita su utilización; también refirió la inclinación de las rampas, ya que tienen una pendiente que no permite que se puedan utilizar en condiciones de seguridad.

“Sí las hay porque sí las han puesto, pero no sirven. O sea, no cumplen, digamos, con la función, ¿no? porque nada más están ahí presentes”

“En el espacio que yo uso del municipio, porque el municipio es muy grande, y realmente ahorita no ando por todos lados [...] del 100 por ciento de rampas que hay, yo creo que accesibles está el 20 e inaccesible es el 80, te digo, ya sea por el estado [de las rampas] o realmente por otras situaciones, que están muy inclinadas. Entonces si voy acompañado las puedo subir con la silla de ruedas, pero si voy solo no puedo”.

Figura 42

Fotografía tomada por la autora



Nota. Rampa ubicada en el Centro Social de Infonavit San Francisco, lugar de trabajo de Juan

Las barreras que Juan identificó en primera instancia como las que más están presentes en las calles de Metepec se encuentran dentro de la primera categoría denominada como “barreras urbanas o arquitectónicas”, aunque precisó que también las barreras institucionales están presentes, ya que ha observado que las rampas para personas en sillas de ruedas se encuentran constantemente tapadas por automóviles que se estacionan frente a ellas, lo que ocasiona que no puedan ser utilizadas y no existe una autoridad que vigile dicha situación.

De acuerdo a su experiencia, esta situación la vive con frecuencia en su lugar de trabajo. Juan vende postres frente al Centro Social de Infonavit San Francisco, la misma colonia donde vive. De miércoles a domingo se instala un tianguis de comida nocturno, por lo que es común que las personas lleguen en vehículo particular. Juan relató que esto ocasiona que en el horario en el que trabaja ha sido testigo de que los vehículos se estacionan frente a las rampas destinadas para personas en silla de ruedas, a pesar de que existe la señalización que indica la presencia de la rampa y la prohibición para estacionarse.

“Y entonces bueno, lo de urbana y arquitectónica, decía por la falta de inclinación de rampas y las institucionales, básicamente sería porque no hay sanciones para quienes instruyen las rampas, en este caso con los lugares para funcionar”

“Sí están señalizadas, hay dos rampas, digamos una de cada lado de la esquina, pero pues luego las dos están tapadas. Y en alguna ocasión ha tratado como de decirles, por ejemplo, a esas personas que sí se pueden mover, es que es bien difícil encontrarlos porque como es un área común de cenas y todo, pues es como difícil pero cuando llego a ver si la gente está, sí soy de oye, estás en la rampa. Muchas veces ‘ay una disculpa’ y se mueven; otras, ni siquiera te hacen caso”.

b) Desplazamientos en el municipio

En cuanto a seguridad y comodidad para realizar el trayecto de su domicilio al lugar donde desempeña su trabajo, Juan evaluó esta característica con un 3 en una escala del 1 al 5. En este sentido, mencionó que, aunque a veces tiene que desplazarse por debajo de la banqueta, en el arroyo vehicular, no percibe la sensación de poder ser afectado por algún vehículo, ya que la distancia que recorre no es larga, además de que conoce la zona. Este trayecto lo realiza sobre Avenida Gobernadores, que es la calle principal de Infonavit San Francisco que conecta su domicilio con el Centro Social de la colonia.

Al respecto también refirió que durante este desplazamiento los conductores de automóviles se han detenido para cederle el paso cuando ven que va a cruzar la calle, por lo que su experiencia ha sido favorable, ya que también se desplaza por motivos de consumo a dos tiendas de autoservicio que se ubican dentro de la misma zona como Bodega Aurrerá en la calle Manuel J. Clouthier, en la colonia San Francisco Coaxusco y a Soriana, dentro de Plaza La Pilita.

Figura 43

Fotografía tomada por la autora



Nota. Desplazamiento de Juan frente a un automóvil en la calle Hacienda Bogorrón, a unos metros de su domicilio

Juan también señaló que como parte de los trayectos frecuentes que realiza dentro del municipio se desplaza al Hospital General Regional 251 del IMSS que se ubica en la colonia Llano Grande de Metepec, lo que implica un trayecto más largo que tiene que hacer en vehículo privado, el cual maneja algún familiar; de lo contrario hace uso de servicios de transporte de aplicación como Didi donde apuntó que si bien no ha recibido tratos diferenciados por parte de los conductores, los vehículos que comúnmente le tocan son pequeños y no puede subir la silla de ruedas.

En la mayoría de los trayectos que realiza, Juan va acompañado por sus papás, ya que considera que facilita su desplazamiento tener ayuda de otra persona para poder movilizarse por si encuentra obstáculos dentro de sus trayectos.

Figura 44
Fotografía tomada por la autora



Nota. Desplazamiento de Juan a su domicilio utilizando el arroyo vehicular

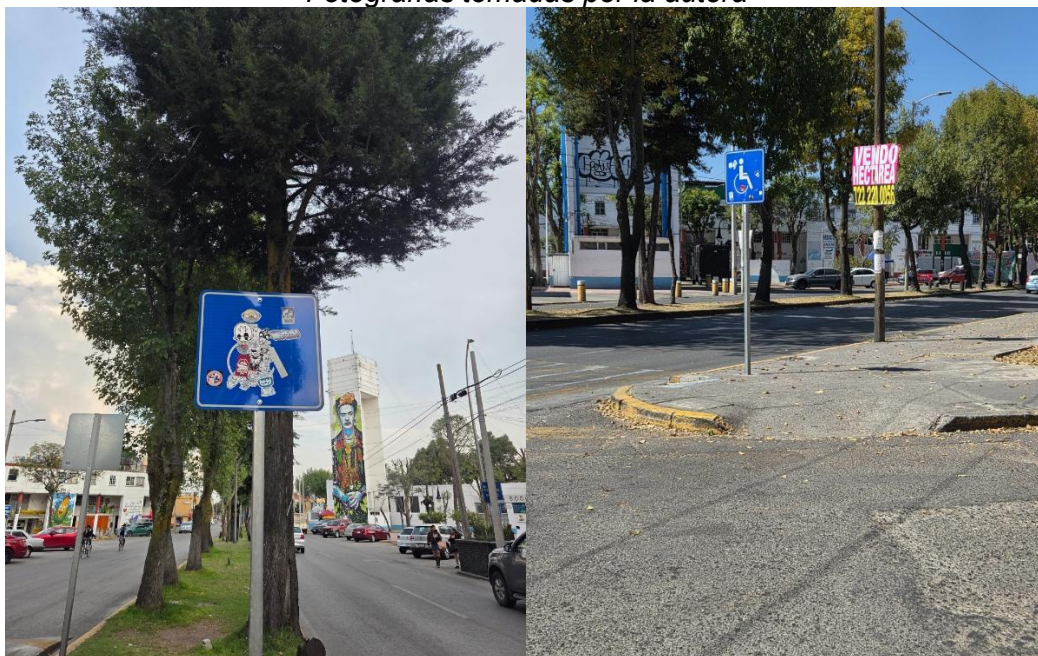
c) Evaluación de la infraestructura urbana

Juan describió que la mayoría de las banquetas por las cuales transita están en mal estado, él las describió como “rotas” cuando estas tienen fisuras en el pavimento que ocasionan desniveles o una ruptura con el trayecto al tener que bajarse de la banqueta sin que sea un cruce de valle. Respecto a esta característica, también apuntó la falta de tapas en el alcantarillado, lo que genera huecos en la banqueta.

Con base en estas experiencias, Juan evaluó la infraestructura urbana con un 2, que es equivalente a “deficiente” en la escala del 1 al 5 utilizada en la entrevista. Esta respuesta se debe principalmente a que, aunque existen elementos como rampas, banquetas, señalética, cruces peatonales marcados y calles pavimentadas, las condiciones en las que se encuentran no siempre son las óptimas para un desplazamiento seguro. Como parte de la evaluación, Juan refirió que la señalética también está invisibilizada por “stickers” que impiden la legibilidad de la misma, por lo que consideró que esto también puede influir en que las personas obstruyan las rampas para personas en silla de ruedas, lo que a su vez puede propiciar otras conductas negativas hacia las personas que caminan por las calles.

“Hay muchos chicos que se la pasan pegándoles stickers y ya no sabes, por ejemplo, yo que manejé por mucho tiempo, conozco muy o sea los tipos de señalizaciones que hay, ¿no? y a lo mejor con verla digo, ah, esa es de esto, pero muchísima gente no lo sabe, entonces no son claras. Y también creo que pueden generar accidentes tanto para un peatón como para una persona que vaya manejando y no conocen la señalización”.

Figuras 45 y 46
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Señalética en Av. Gobernadores, Infonavit San Francisco

d) Inclusión en Metepec

En cuanto a la percepción de inclusión del municipio con personas con discapacidad, Juan refirió que, en una escala del 1 al 5, Metepec “promueve poco la inclusión” con este sector de la población debido a que ha percibido que la señalización para personas con discapacidad se limita a una imagen genérica de una persona en silla de ruedas con fondo azul, la cual ha visto en distintos lugares públicos como privados, pero no garantiza que exista accesibilidad en dicho espacio o inclusión. Esto, a su vez, consideró que no le permite desplazarse de manera autónoma, ya que siempre debe estar acompañado por si los lugares no están adaptados para que él pueda permanecer o hacer uso de las instalaciones.

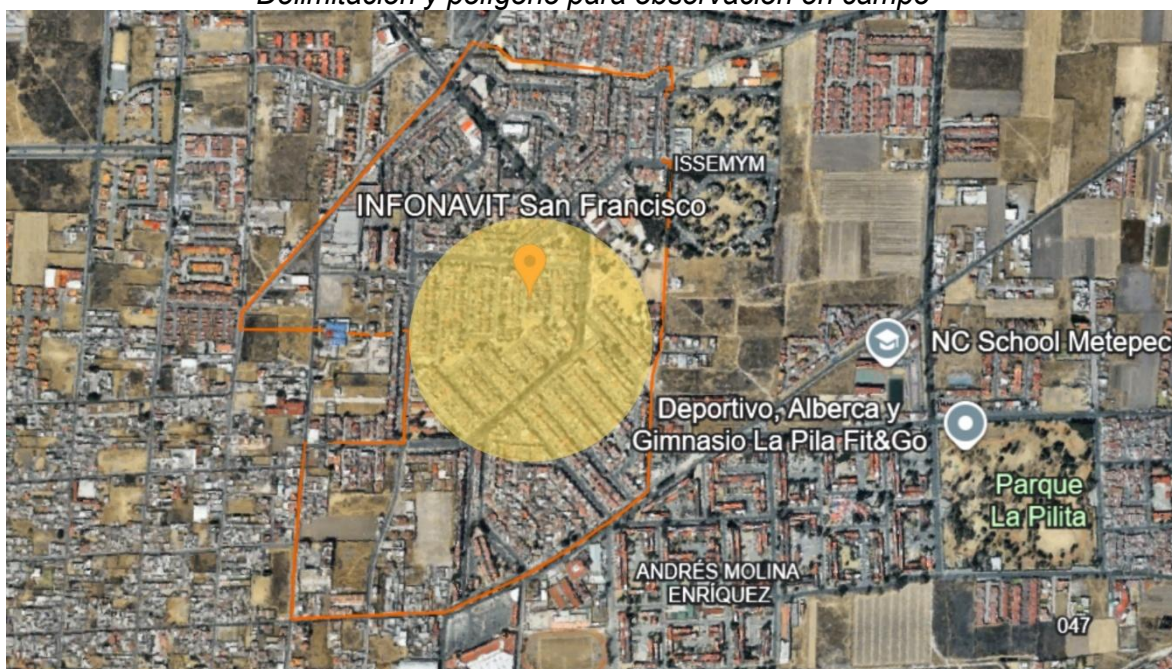
Juan señaló que las necesidades de las personas con discapacidad son escuchadas por el gobierno municipal, ya que de acuerdo a su experiencia ha tenido acercamiento con las autoridades mediante el DIF de Metepec para exponer las dificultades a las que se enfrentan las personas con discapacidad motriz y se ha sentido escuchado; sin embargo, refirió también que no se ha materializado en el espacio. Por este motivo, apuntó que para fomentar la inclusión pueden construirse parques donde existan elementos que puedan hacer uso las personas con discapacidad tales como aparatos para hacer actividad física o áreas verdes, baños públicos para personas con discapacidad y espacios para el esparcimiento.

Figura 47
Desplazamientos de Juan en el municipio de Metepec



Nota. La figura muestra los principales puntos de desplazamiento de Juan en el municipio de Metepec. Adaptada de la información referida en la entrevista

Figura 48
Delimitación y polígono para observación en campo



Nota. La imagen muestra la visión satelital de la localidad de Infonavit San Francisco, donde habita y se desplaza Juan, así como el polígono de estudio referido por el entrevistado. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Mariano

La experiencia de accesibilidad es con Mariano Alejandro Ramírez Robles de 29 años, usuario de silla de ruedas por su discapacidad motriz como consecuencia del mielomeningocele con el que nació, que causa un hueco en la espalda con parte de la médula, por lo que requiere de este dispositivo para moverse. Es asistente de producción en radio y reside en el Barrio de San Miguel que pertenece a la Cabecera Municipal de Metepec.

a) Observación y barreras de accesibilidad

En la escala de evaluación, Mariano considera la accesibilidad general del municipio en un 3 que se traduce en que no es “ni accesible ni inaccesible”, ya que para él hay calles en las que puede transitar mejor que en otras y las que representan dificultad es porque tienen hoyos o los postes de luz están atravesados, lo que complica su trayecto al momento de

pasar con la silla de ruedas, debido a que es insuficiente el espacio para que quepa la silla, lo que ocasiona que deba bajarse de la banqueta.

“Muchas calles están diseñadas para el peatón sin discapacidad. La gente que diseña estas calles dice ‘ah, pues puede pasar una persona caminando, no pasa nada’ [...] pero no piensan en una persona con una silla de ruedas, en una persona con discapacidad visual, en una persona que con movimiento ilimitado.”

“Siempre se me ha llamado la atención muchas personas con discapacidad, sobre todo los que estamos en silla de ruedas, preferimos ir pegados a la banqueta, pero abajo en la calle”

Mariano vive cerca de una avenida principal, por donde transitan muchos automóviles y autobuses de transporte público, por lo que al utilizar el arroyo vehicular para desplazarse ha tenido que enfrentar que los autobuses pasen cerca de él, lo que representa un peligro. Por ello es que en cuanto a las barreras que identifica en el entorno, considera que las principales son las urbanas o arquitectónicas, ya que además ve las rampas, que se construyen en las viviendas para meter el automóvil a la cochera, como un obstáculo que impide el tránsito continuo sobre la banqueta y que, a pesar de ser rampas, no benefician el trayecto de una silla de ruedas debido a que solo funcionan para domicilios particulares.

En este rubro, también señala las rejillas de las coladeras porque comúnmente le ha tocado ver que están chuecas o mal cerradas y se atorán las llantas de la silla de ruedas; también refiere la falta de rampas en las esquinas de las banquetas y la falta de accesibilidad en el transporte público, por lo que tiene que optar por utilizar el automóvil de su familia o servicios de aplicación.

En segundo lugar, Mariano menciona las barreras actitudinales al referir que cuando tiene que desplazarse largas distancias o hacia su trabajo, en ocasiones solicita automóviles de aplicación donde los conductores suelen tener actitudes de condescendencia o infantilización hacia él, a pesar de ser una persona adulta, además de que no siempre están dispuestos a ofrecer el servicio sabiendo que tienen que meter la silla de ruedas al auto.

“La principal siempre ha sido esa barrera de estructuras arquitectónicas, porque para muchos gobiernos es más fácil hacer una banqueta que cubra lo más básico que es el peatón sin discapacidad”

“La que más ha afectado mi movilidad es el tamaño de las de las banquetas. Esa es la principal, porque te digo, si una banqueta fuera suficientemente grande, no habría problema de, por ejemplo, si tuviera alguna raíz de algún árbol, no hay tanto problema porque se rodea”

Figura 49 y 50
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Banquetas cercanas al domicilio de Mariano en Av. Estado de México

b) Desplazamientos en el municipio

Mariano se desplaza principalmente a su trabajo en automóvil, pero frecuentemente sale a un supermercado que está a unos metros, adonde se moviliza por la banqueta en su silla de ruedas. No identifica mayores dificultades con excepción de algunos tramos en los que la banqueta tiene imperfecciones, pero en ocasiones va acompañado de sus compañeros de trabajo quienes le ayudan a superar alguna situación que se presente. Otro punto que visita con frecuencia es una cafetería ubicada en la Avenida Manuel J. Clouthier, adonde también se desplaza en automóvil, pero cuando visita este lugar suele transitar por las banquetas de esta avenida, donde ha identificado que son estrechas y no cabe con su silla de ruedas.

Figura 51

Fotografía tomada por la autora



Nota. Banqueta en Av. Manuel J. Clouthier, uno de los destinos más frecuentes de Mariano

En la escala de evaluación sobre seguridad y comodidad en los trayectos, Mariano califica este aspecto con un 3, que representa “ni cómodo ni incómodo”.

“Una persona con discapacidad tiene que ver por su independencia y en el momento en el que surgen estas barreras, una parte de tu independencia se retrae como que sí se va, ya no puedes salir a la calle, ya no puedes ir por ahí, tienes que buscar esa solución. Y restar independencia en la persona con discapacidad es muy feo”

c) Evaluación de la infraestructura urbana

Para Mariano, la mayoría de pasos peatonales están bien marcados, sobre todo en las calles principales del municipio y en el centro, así como también donde se concentran las plazas comerciales de Metepec, situación que se repite con las rampas para personas en silla de ruedas y la señalética, elementos que considera como insuficientes para desplazarse. Respecto a la pavimentación de las calles, refiere que son pocas las que no

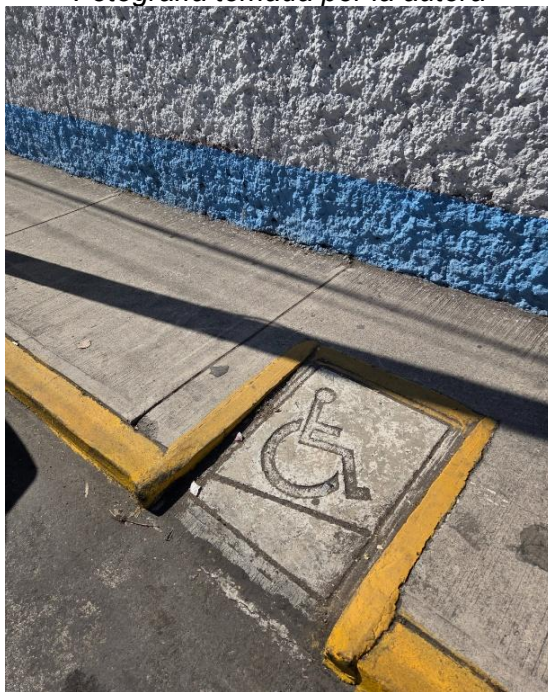
cuentan con recubrimiento, pero podría mejorar el mantenimiento de ellas, por lo que califica la infraestructura urbana con un 3 que equivale a “ni eficiente ni deficiente”, aunque reconoce que podrían mejorar estos elementos si se toman en cuenta las necesidades de la población con diferentes tipos de discapacidades.

“El conocer cómo se desplaza una persona de las personas con discapacidad ayudará a mejorar mucho la seguridad vial en el momento del traslado. Si sabes cómo se traslada una persona con silla de ruedas, si sabes cómo se traslada una persona con discapacidad visual, si sabes cómo se traslada una persona con discapacidad auditiva, yo creo que ayudaría mucho a entender, a mejorar nuestras calles [...] porque la calle debería ser usado por todos, todas. La calle debería ser usada por cualquiera”

Mariano también refiere que una gran parte de las rampas que están sobre las banquetas no cumplen los criterios necesarios para el desplazamiento sencillo en silla de ruedas, ya que no permiten el trayecto continuo porque se topan con pared o, bien, no tienen el radio de giro adecuado para que el desplazamiento sea fluido.

Figura 52

Fotografía tomada por la autora



Nota. Rampa en Av. Manuel J. Clouthier

d) Inclusión en Metepec

Respecto a la experiencia de inclusión en el municipio, Mariano considera que “no sabe si se promueve” la inclusión de las personas con discapacidad, lo que equivale a un 3 en la escala de evaluación, ya que ha identificado que la mayor parte de infraestructura destinada a este sector se encuentra en espacios privados como farmacias, hospitales o centros comerciales, pero en los espacios públicos aún no se ven las mismas intervenciones, especialmente en los lugares de esparcimiento como parques donde hay caminos de grava que son de difícil acceso para personas con silla de ruedas y si es que hay presencia de rampas, se encuentran en mal estado, lo que dificulta su uso adecuado. Por otro lado, señala que la población cada vez es más sensible respecto a la inclusión de las personas con discapacidad.

“Que no se nos viera como una enfermedad, tenemos una discapacidad porque la discapacidad no es una cuestión de cuerpos sino una cuestión de entorno”

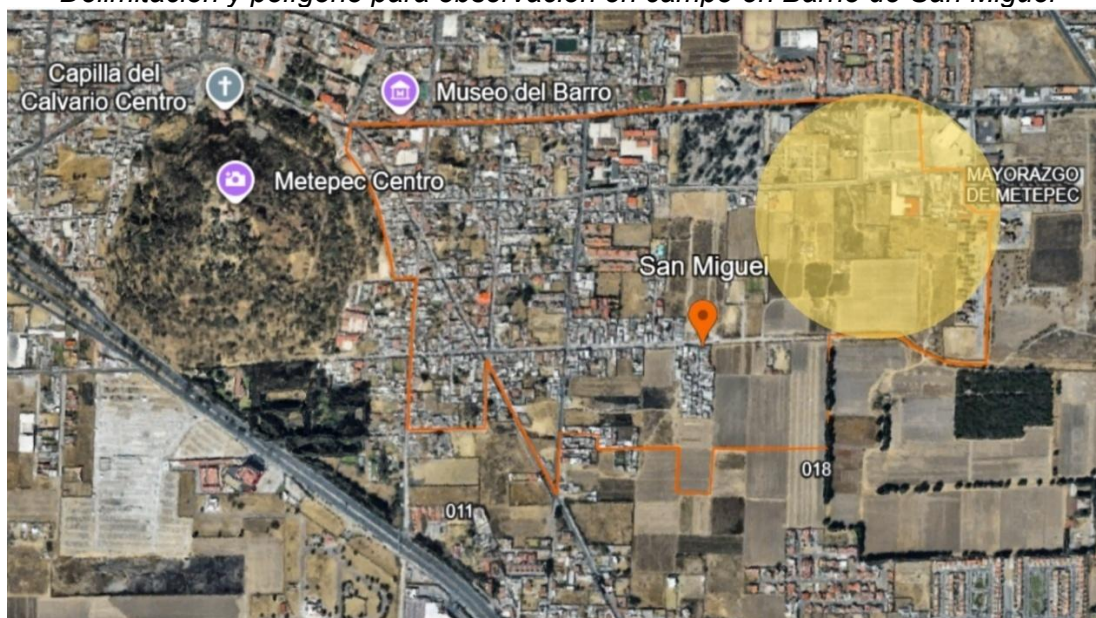
“Pues precisamente romper esta idea hegemónica de discapacidad y a través de ello ya podemos empezar a este a cambiar nuestra idea de cómo desarrollar las calles. En el momento en el que empezamos a ver los diferentes tipos de discapacidades y los diferentes tipos de requerimientos que se tienen al momento”

Figura 53
Desplazamientos de Mariano en el municipio de Metepec



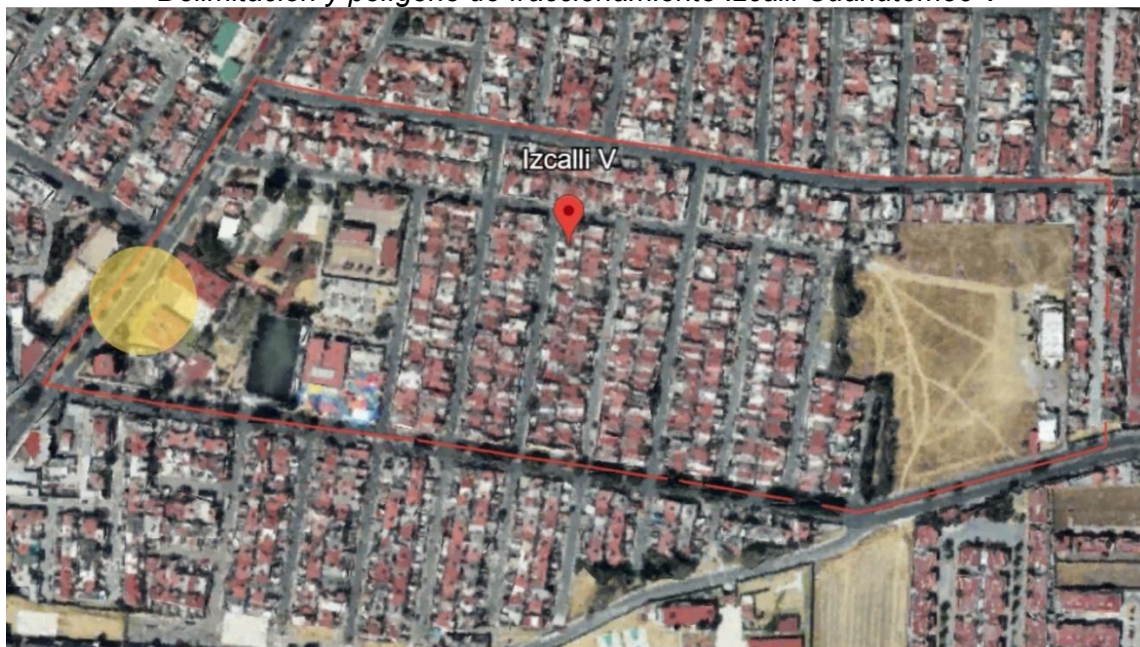
Nota. La figura muestra los principales puntos de desplazamiento de Mariano y el lugar de origen desde donde los realiza. Adaptada de la información brindada en la entrevista

Figura 54
Delimitación y polígono para observación en campo en Barrio de San Miguel



Nota. La imagen muestra la visión satelital del Barrio de San Miguel, adonde pertenece la vivienda de Mariano, así como el polígono de estudio referido por el entrevistado. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 55
Delimitación y polígono de fraccionamiento Izcalli Cuauhtémoc V



Nota. La imagen muestra la visión satelital del fraccionamiento Izcalli Cuauhtémoc V, uno de los lugares hacia donde Mariano realiza desplazamientos dentro del municipio de Metepec, así como el polígono de estudio referido por el entrevistado. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Chuy

La experiencia sobre accesibilidad fue con María de Jesús Hernández Sánchez, conocida por sus vecinos como “Chuy”, una mujer de la tercera edad, de 63 años, usuaria de silla de ruedas motorizada a causa de coxartrosis, una afección degenerativa de la cadera que le ocasionó discapacidad motriz. Es residente de la colonia Izcalli Cuauhtémoc V y está jubilada.

a) Observación y barreras de accesibilidad

En este caso, la percepción de accesibilidad también se sitúa en el número 2 en una escala del 1 al 5, equivalente a “poco accesible”, ya que “Chuy” señala que no en todas las calles de la colonia en la que reside hay rampas para silla de ruedas, lo que le implica mayor tiempo cuando sale, ya que su trayecto se vuelve más largo debido a que se sigue hasta

encontrar una rampa o una banqueta más baja para poder cruzar, por lo que la mayor parte de las veces que sale tiende a utilizar el arroyo vehicular para poder realizar su trayecto de manera continua, lo cual hace más riesgoso su desplazamiento pues además de los automóviles debe pasar con la silla de ruedas los topes instalados en el pavimento.

“De hecho, hasta mi hija me dice, que te digo que va cuidándome, ‘no mamá aquí bájate, desde aquí porque ya no hay rampa’ y entonces la mayor parte tengo que irme a media calle, que está hecha para coches, no para sillas de ruedas”

“Chuy” fue delegada de la colonia entre 2019 y 2021. En ese periodo, por su enfermedad, ya requería de elementos de asistencia como andadera o silla de ruedas convencional, por lo que gestionó la instalación de algunas rampas cercanas a su domicilio y en la colonia Izcalli Cuauhtémoc V, pero considera que son insuficientes y están distribuidas de manera que no se puede realizar un trayecto continuo. Además, refiere que en las colonias cercanas son casi inexistentes estos elementos, lo que también la limita a desplazarse únicamente dentro de su colonia. Por otro lado, al ser ingeniera de profesión, identifica que las rampas no tienen la inclinación adecuada para su uso, además de que no cuentan con el espacio suficiente para dar el giro en la banqueta, es decir, hay un mal diseño de las rampas.

Figuras 56 y 57
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Rampas las calles Manuel J. Clouthier y Durazno cercanas del domicilio de Chuy en Izcalli Cuauhtémoc V

Respecto a las barreras de accesibilidad, las que percibe como más frecuentes son las urbanas debido a que no hay señalética ni balizamiento o pintura que indique la presencia de las rampas. En segundo lugar, refiere las barreras actitudinales al expresar que cuando hace uso del arroyo vehicular percibe molestia por parte de los conductores e incluso ha sido agredida por ocupar dicho espacio, por lo que considera que no hay conciencia sobre las necesidades de las personas que utilizan silla de ruedas.

“Se enojan conmigo, o sea, cuando de repente alguien pasa porque te tienes que hacer a un lado. De hecho, antes de que me empiezan a agredir, empiezo ‘disculpe, disculpe, es que no paso, disculpe’ y no entendía por qué disculparme, pero lo prefiero a que pase y me empujen, que me agredan”

Otro obstáculo que identifica como parte de las barreras actitudinales es que algunos vecinos dejan bolsas de basura en medio de la banqueta, lo que impide el paso, así como vehículos atravesados en medio de la banqueta.

“A mí esta parte de los autos que luego atraviesan la banqueta, pues como bien comentaba al inicio, a veces uno como que no es consciente de ciertas cosas hasta que le pasa, pero yo pienso que no debería ser así”

Figuras 58 y 59
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Vehículos estacionados en banqueta y frente a rampa en calles Melón y Durazno, cerca del domicilio de Chuy

Dentro de esta categoría también refiere la falta de respeto por los semáforos cuando están en rojo para poder cruzar la calle, específicamente del que se encuentra en la Avenida Manuel J. Clouthier esquina con la Calle Durazno, donde pasan distintas rutas de transporte público que no toman en cuenta el alto. Respecto a este elemento, señala que hace unos años también era un semáforo auditivo, que servía para las personas con discapacidad visual, pero cree que por falta de mantenimiento ya no funciona y solo sirve como semáforo peatonal, aunque se encuentra ubicado a una cuadra del DIF municipal donde también acuden personas con discapacidad y considera que no existen los elementos necesarios para que puedan llegar a esta dependencia sin complicaciones.

Figura 60
Fotografía tomada por la autora



Nota. Semáforo peatonal en Av. Manuel J. Clouthier, referido por Chuy, sin elementos sonoros

b) Desplazamientos en el municipio

“Chuy” se desplaza principalmente dentro de la colonia. Es jubilada y solo sale de casa cuando tiene que hacer compras, junto con sus hijas, o cuando tiene visitas al médico. De manera autónoma, con su silla de ruedas, visita a algunos vecinos que viven en la misma manzana y sale hasta la tienda de autoservicio “Bodega Aurrerá” que se ubica en la Avenida Manuel J. Clouthier, a unas cuatro cuerdas de su domicilio, para lo cual utiliza la calle Durazno, refiere que son escasas las rampas para silla de ruedas, por lo que regularmente utiliza el arroyo vehicular.

“Me da mucho miedo, a lo mejor hasta ir aquí a la farmacia Guadalajara que está aquí a la vuelta, o sea, solo salgo para algo que me sea muy necesario”

“Por ejemplo, aquí que enfrente está la cremería y no puedo pedir, o sea, desde debajo de ‘hey, oiga’, y si hay alguien, pues es como pido que me que me vendan crema, queso, lo que necesite, sino no hay forma”

Su desplazamiento más largo lo realiza a la Unidad de Medicina Familiar 231 del IMSS que se ubica en los límites de las colonias Infonavit San Francisco y San José la Pila, adonde la lleva una de sus hijas en automóvil y deben dejar el vehículo en un estacionamiento cercano, ya que no hay lugares de prioridad para personas con discapacidad. Del estacionamiento a la clínica, el desplazamiento es peatonal por las banquetas, pero “Chuy” apunta que, aunque el trayecto es corto, no hay rampas hasta la que se ubica en la entrada de la clínica, además de que en medio de la banqueta se ubican postes u obstáculos en el pavimento que dificultan aún más el desplazamiento e, incluso, considera que se vuelve peligroso. Por ello, describe la comodidad y seguridad en sus trayectos como “poco cómodo”, equivalente al número 2 en la escala de evaluación.

Figura 61

Fotografía tomada por la autora



Nota. Obstáculo en el pavimento de rampa cercana a la UMF 231 del IMSS en calle 1° de Mayo de la colonia Infonavit San Francisco

Por otro lado, señala que cuando hay presencia de policías en los trayectos que realiza, estos le ayudan a cruzar la calle o a detener el flujo vehicular, aunque no es común que haya elementos de seguridad todo el tiempo. La mayoría de los trayectos que realiza los hace en compañía de sus hijas, ya que tiene temor de caerse y tener una lesión grave

como parte de la enfermedad que padece, lo que la ha llevado a perder la confianza en sí misma.

“Entonces ahorita yo tengo mucho miedo de moverme porque siento que me voy a caer [...] o sea, se vuelve un reto moverte”

c) Evaluación de la infraestructura urbana

Respecto a los elementos presentes en el entorno urbano, “Chuy” refiere que tanto banquetas como pasos peatonales marcados están presentes en casi la totalidad de las calles, ya que es una zona de alta movilización de personas porque hay escuelas y equipamiento urbano que permite el flujo constante de habitantes. Sin embargo, para el caso de semáforos auditivos y guías podotáctiles señala una inexistencia total, mientras que para las rampas hay una escasa presencia de ellas y aunque las calles de la colonia están pavimentadas, apunta que hay una falta de mantenimiento general y ha aumentado la presencia de baches, lo que también se vuelve un obstáculo cuando debe utilizar el arroyo vehicular para transitar.

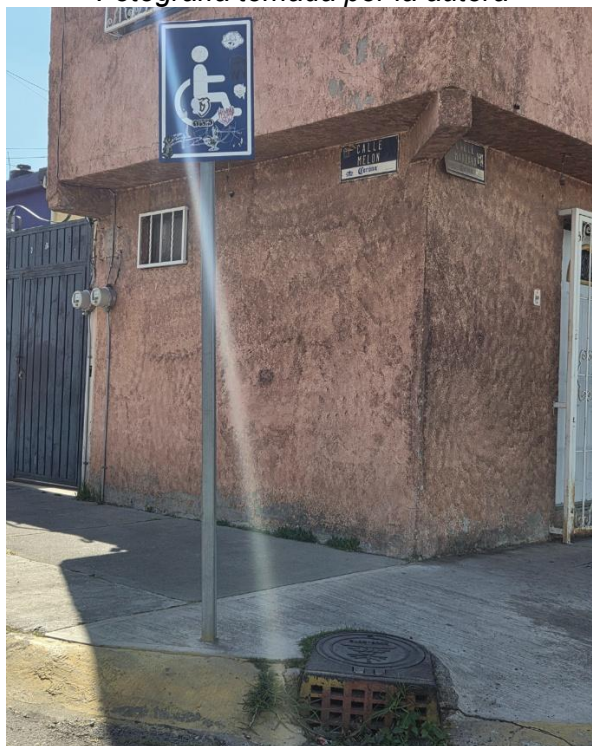
En la escala de evaluación, le da un 3 a la infraestructura presente en el entorno urbano, que representa que nos es “ni eficiente ni deficiente”; además expresa que, aunque existan estos elementos, no se garantiza que se respeten, por lo que refiere que, aunque sean eficientes, si no están libres de obstáculos, no sirven para las personas en silla de ruedas. Como ejemplo mencionó las banquetas que, cuando están afuera de una cochera se utilizan para dejar el vehículo estacionado afuera, lo que impide el uso de la banqueta y en el caso de las rampas, además de no contar con el diseño adecuado, en ocasiones están instaladas cerca de coladeras, lo que desfavorece su utilización.

“Por ejemplo, en el arroyo vehicular, pues decía que los baches que eran los principales obstáculos porque además, una de estas llantitas cae en un bache, ahí se queda. Tengo que esquivarlo a como dé lugar”

“Pues yo creo que las banquetas si estuvieran hechas con para peatones, no para los para coches, están bien. Y las rampas, pues nada más que estén bien señalizadas y [...] a la hora que ponen la rampa, que se haga con pavimento donde hacen esa unión [porque]

como no es cemento, el con pavimento se llega a agrietar y entonces aquí se vuelve hoyo e igual estas llantas se atorán ahí”.

Figura 62
Fotografía tomada por la autora



Nota. Rampa y coladera en calle cercana al domicilio de Chuy en calle Melón del fraccionamiento Izcalli Cuahutémoc V

d) Inclusión en Metepec

“Chuy” considera que la forma en que están diseñadas la mayoría de calles de Metepec no propician los desplazamientos autónomos de las personas en silla de ruedas. Refiere que uno de los lugares más inaccesibles en el municipio es el centro, ya que ahí, aunque hay presencia de rampas, están en lugares que no se utilizan o terminan junto a una pared o muro que no permite desplazarse, además de que la mayoría de las calles tienen adoquín, lo que también dificulta la movilidad en silla de ruedas. Además, señaló que el acceso al Teatro Quimera, que se encuentra en el centro del municipio, no es accesible para personas en silla de ruedas, ya que se encuentra al final de una pendiente y se dificulta la llegada, lo que limita no solo la movilidad, sino el acceso a este espacio cultural.

En la escala de evaluación, refiere un 1 que es igual a que el municipio no promueve la inclusión e igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, ya que incluso los edificios administrativos para el pago de servicios como agua y predial no son accesibles para el ingreso a personas en silla de ruedas. En cuanto a la participación para mejorar la accesibilidad, menciona que únicamente durante su gestión como delegada pudo gestionar las rampas, posterior a eso ha intentado reportar la falta de infraestructura o deficiencias, pero las autoridades municipales no han atendido las solicitudes, por lo que considera que las necesidades de la población con discapacidad no son escuchadas, lo que equivale al rango 1 de la escala de evaluación para esa pregunta.

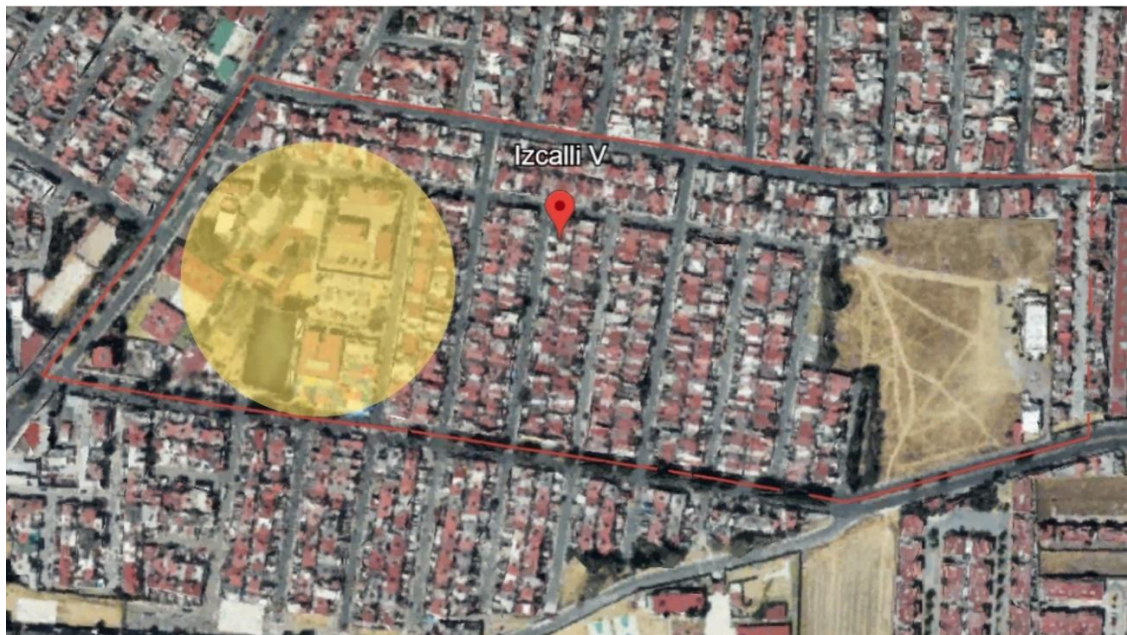
Respecto a las sugerencias de mejora, “Chuy” menciona que la administración municipal podría adquirir rampas retráctiles que sirven para ponerlas en alguna superficie cuando una persona en silla de ruedas necesite utilizarla, lo que podría ser una alternativa si no se pueden construir rampas en algunas zonas del municipio, además de instalar más señalética que indique los lugares reservados para personas con discapacidad. Por otro lado, también considera que podrían aplicarse multas a las personas que no respeten los lugares designados para personas con discapacidad y a quienes infrinjan los reglamentos o leyes que priorizan a esta población. También considera como necesario la capacitación de las personas servidoras públicas para sensibilizarlas sobre las necesidades de las personas con discapacidad y que sepan cómo brindar la atención.

Figura 63
Desplazamiento de Chuy en el municipio de Metepec



Nota. La figura representa los puntos hacia donde se desplaza Chuy dentro del municipio de Metepec, así como el punto de origen. Adaptada de la información proporcionada en la entrevista

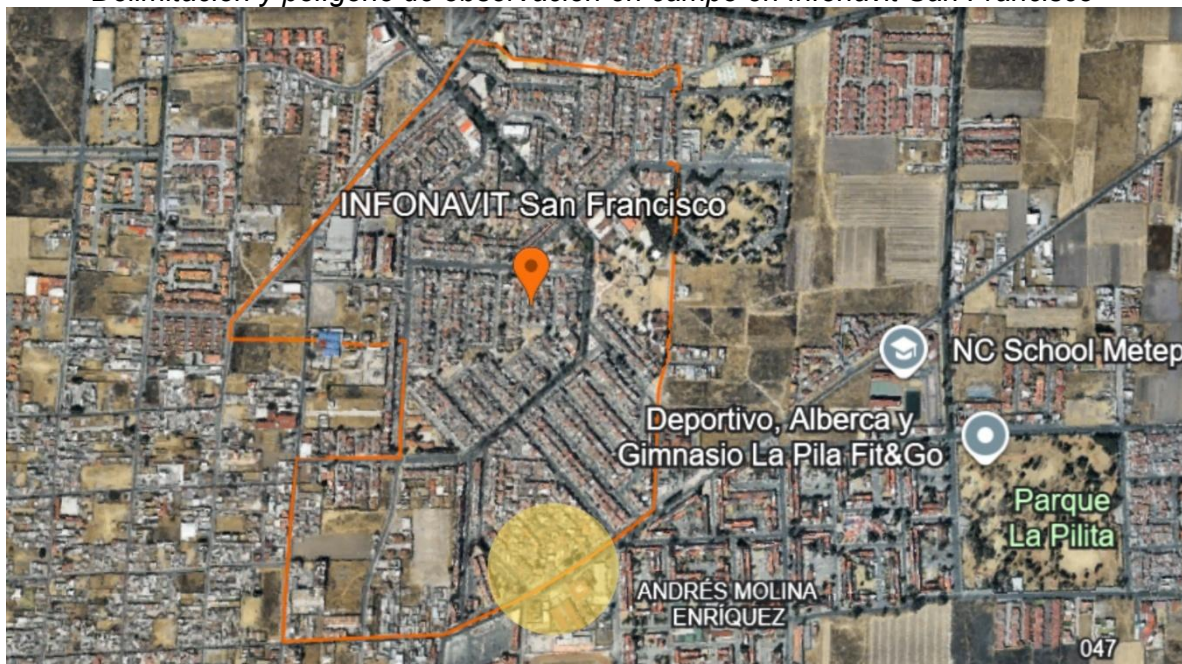
Figura 64
Delimitación y polígono de observación en campo en el fraccionamiento Izcalli Cuahutémoc V



Nota. La imagen muestra la visión satelital del fraccionamiento Izcalli Cuauhtémoc V, uno de los lugares hacia donde Mariano realiza desplazamientos dentro del municipio de Metepec, así como el polígono de estudio referido por el entrevistado. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 65

Delimitación y polígono de observación en campo en Infonavit San Francisco



Nota. La imagen muestra la visión satelital de la colonia Infonavit San Francisco, uno de los lugares hacia donde Chuy realiza frecuentemente desplazamientos dentro del municipio de Metepec, así como el polígono de estudio referido por la entrevistada. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Mónica

La experiencia de accesibilidad fue con Mónica Peña Medina, una mujer de 45 años que estudia la preparatoria y tiene discapacidad visual producto de glaucoma, una enfermedad del ojo caracterizada por el aumento en la presión intraocular que ocasiona ceguera, y que ha padecido desde los 20 años de manera progresiva, por lo que solo percibe la luz pero no puede ver más allá de eso. Debido a su discapacidad, utiliza un bastón para guiarse en sus trayectos. Es residente del Barrio de San Mateo, que pertenece a la cabecera municipal de Metepec.

a) Observación y barreras de accesibilidad

La percepción de Mónica respecto a la accesibilidad en el municipio la califica con el número 1 en la escala de evaluación, que representa “inaccesible”; considera que el principal motivo se debe a que hay una inexistencia de semáforos parlantes o elementos auditivos en las calles que den indicaciones y que son de gran relevancia para ella por el tipo de discapacidad que tiene, además de que no hay suficientes espacios que estén adecuados para su lectura en formato braille.

“Porque también, por ejemplo, de repente llegamos a salir entre compañeros que tienen la misma discapacidad, y yo creo que sí es importante los semáforos parlantes porque hay ocasiones en las que sí encontramos a alguien que nos pueda ayudar a cruzar, ¿y si no? ¿Cómo te das cuenta qué luz del semáforo ya cambió y qué tiempo tienes para cruzar?”

Las barreras de accesibilidad que Mónica identifica principalmente son las de tipo urbanas o arquitectónicas, pues las asocia con banquetas estrechas o la instalación de elementos físicos de gran tamaño que ocupan una gran proporción de la banqueta como medidores o los gabinetes donde se guardan los cables de teléfono o internet, así como bardas o muros salidos de edificios o casas que ocupan parte de la banqueta. Dentro de esta clasificación, ella considera los vehículos estacionados en las banquetas porque la obligan a bajarse de la banqueta y utilizar el arroyo vehicular para caminar. También refiere elementos como banners de negocios o anuncios que instalan en las banquetas.

“No estamos todas las personas considerando eso que es como un obstáculo [...] cuando voy a las tiendas y sacan, así como sus anuncios, sus espectaculares o luego ponen banquitos o que para que no se estacionen y tú dices ‘ay, ya me estoy llevando no sé qué o con qué choqué’ y así de repente sí es complicado”

Figuras 66 y 67
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Obstáculos en banquetas del Barrio de San Mateo, Metepec

b) Desplazamientos en el municipio

Los principales desplazamientos que realiza Mónica son dentro del mismo municipio, pero no los realiza por ella misma, ya que percibe una gran cantidad de obstáculos en las calles y son sus padres, sus hermanas o sus sobrinos quienes suelen acompañarla. Acude al centro de Metepec a realizar compras, así como a algunas tiendas departamentales cercanas al centro. Cursa la preparatoria en una escuela ubicada en Avenida Tecnológico, lo que representa un trayecto de aproximadamente tres kilómetros desde su domicilio, el cual realiza en transporte privado de plataforma como Uber o Didi, donde identifica falta de sensibilización y empatía por parte de los conductores.

En cuanto a la comodidad y seguridad transitando por las calles del municipio, Mónica evalúa este ámbito con un 2 que representa “poco cómoda”, debido a que cuando camina por la banqueta escucha que las motocicletas también ya transitan por ahí, lo que le genera inseguridad.

“Yo digo que hay un espacio para peatones y ya como que están rebasando esa parte”

Figuras 68, 69 y 70
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Banquetas en Av. Tecnológico, cerca del lugar donde estudia Mónica

Aunque utiliza frecuentemente servicios de traslado particulares para facilitar su trayecto, refiere que no siempre se respetan los lugares destinados para estacionar vehículos de personas con discapacidad, menciona que comúnmente ponen elementos como conos de tránsito para impedir que alguna persona utilice esos espacios, lo que también le afecta cuando es ella quien requiere utilizarlos.

c) Evaluación de la infraestructura urbana

Entre los elementos que Mónica identifica como inexistentes en las calles del municipio son los semáforos auditivos, las guías podotáctiles y la señalética en braille; en cuanto a la pavimentación de las calles refiere que no todas están en buenas condiciones y los únicos elementos que considera adecuados son las banquetas y los cruces peatonales, ya que tampoco considera que haya suficientes rampas en las banquetas que le ayuden a cruzar con mayor facilidad, por lo cual califica la infraestructura urbana para personas con discapacidad como “muy deficiente” que equivale al número 1 en la escala de evaluación.

“Siento que no se ha trabajado como tal en la discapacidad visual, o sea yo camino por las calles de Metepec y a lo mejor sí me encuentro con banquetas amplias, pero son muy pocos los espacios que encuentro así”

Figuras 71 y 72
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Pavimento podotáctil en el centro de Metepec y obstáculos en la continuidad

Mónica considera que la instalación de guías o pavimentos podotáctiles facilitarían sus desplazamientos, ya que mediante ciertas texturas puede percibir si se acerca o aleja de un sitio, con lo que se genera un trayecto más continuo.

“Ayuda a que no te pierdas y esas [las guías podotáctiles] me gustan mucho porque, por ejemplo, están en Toluca y ya te van ubicando de que ya te vas acercando a la calle o a la esquina y sí, justamente eso está muy bien”

En el centro de Metepec, Mónica considera que puede desplazarse de manera autónoma, pero no en los alrededores, ya que el pavimento que predomina en estas zonas es adoquín, donde se atora el bastón que utiliza como guía, además de identificar rejillas o coladeras donde el bastón puede caer, aunque refiere que cuando ha vivido estas situaciones ha habido una respuesta positiva por parte de la población para ayudarla o avisarle si hay algún obstáculo que no pueda identificar con el bastón.

Figuras 73 y 74
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Coladeras y banqueta cercanas al domicilio de Mónica en las calles 1° de mayo y Mariano Matamoros

d) Inclusión en Metepec

En la escala de evaluación respecto a la percepción sobre la promoción de la inclusión de las personas con discapacidad en Metepec, Mónica refirió el número 5 que corresponde a sentir que “se promueve mucho”, pues considera que existen esfuerzos para que las personas con discapacidad puedan estar en igualdad de condiciones. No obstante, respecto a la participación de este sector y en cuanto a considerar las necesidades de la población con discapacidad por parte de las autoridades municipales, Mónica califica este ámbito con un 1 que corresponde a que “no son escuchadas”, ya que se ha acercado al presidente municipal para mejorar el acceso a la lectura en formato Braille pero la oferta sigue siendo limitada en el municipio, pues únicamente existen estos materiales en la biblioteca ubicada en el Parque Ambiental Bicentenario que se ubica en la Avenida Estado de México, lugar que considera alejado de su domicilio y que representa un trayecto más largo como poco accesible para ella.

Dentro de este mismo rubro, señala que no existen compromisos por parte del gobierno municipal para garantizar la inclusión tanto urbana como en otros aspectos como el laboral y en las mismas acciones para personas con discapacidad, ya que considera que se priorizan otras discapacidades como la motriz o intelectual, pero hay pocas acciones enfocadas a la discapacidad visual, incluso dentro de la misma Unidad de Rehabilitación e Integración Social (URIS) que se ubica en el municipio. Esta situación también la refiere en el espacio urbano pues señala que la mayoría de infraestructura para personas con discapacidad se orienta a las rampas, pero no existe señalética en Braille para que pueda ubicarse entre calles.

“Como que poner esas plaquitas para ser ya más como autosuficientes, más independientes, siento que eso ayudaría mucho para poder desplazarnos y sí, creo que esa es la palabra, ser independientes”

Figura 75

Fotografía tomada por la autora



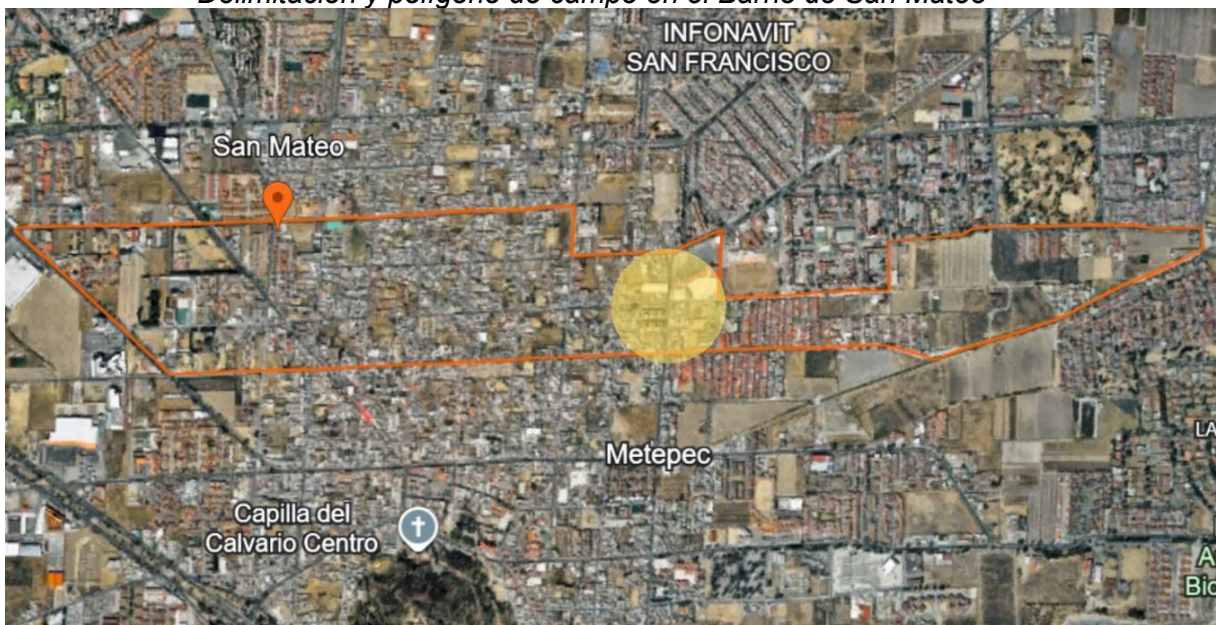
Nota. Entrada a la Unidad de Rehabilitación e Integración Social (URIS) de Metepec

Figura 76
Desplazamientos de Mónica en el municipio de Metepec



Nota. La figura representa los principales puntos de desplazamiento de Mónica dentro del municipio de Metepec. Adaptada de la información aportada en la entrevista

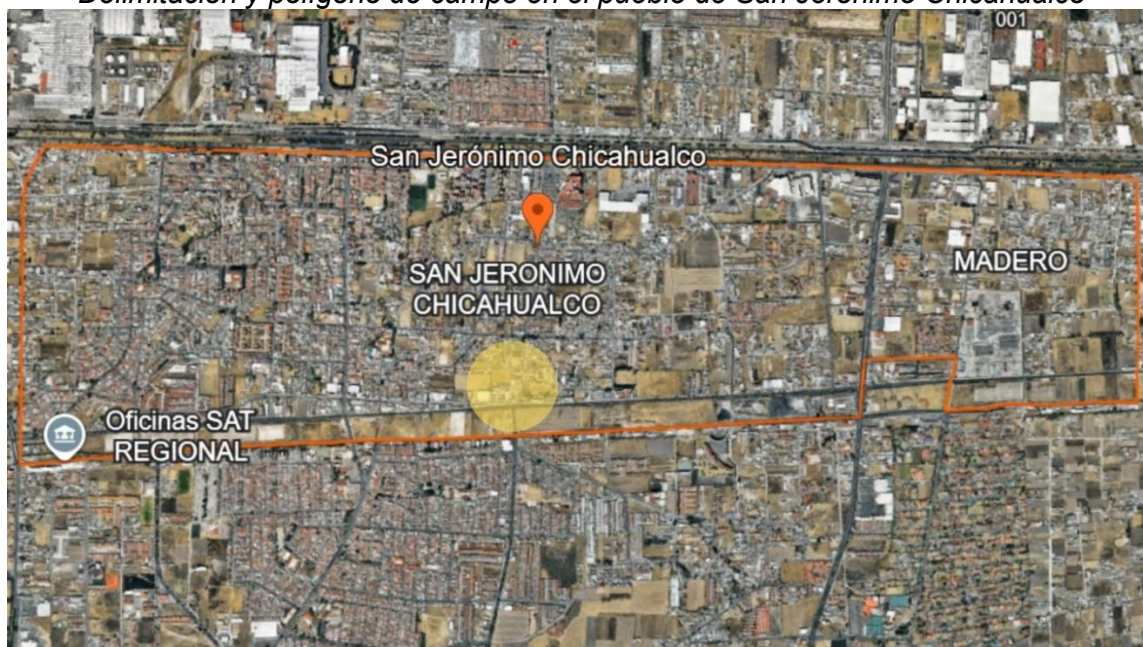
Figura 77
Delimitación y polígono de campo en el Barrio de San Mateo



Nota. La imagen muestra la visión satelital del Barrio de San Mateo en Metepec, donde reside Mónica, así como el polígono donde realiza sus desplazamientos. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 78

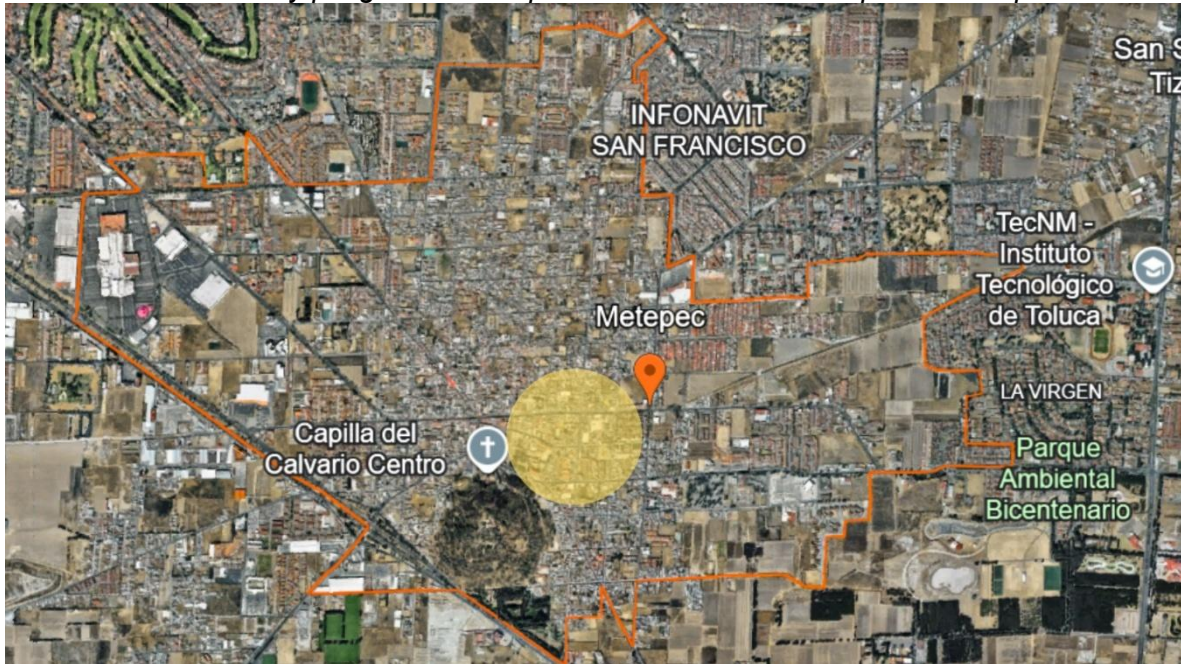
Delimitación y polígono de campo en el pueblo de San Jerónimo Chicahualco



Nota. La imagen muestra la visión satelital del pueblo de San Jerónimo Chicahualco, hacia donde Mónica se desplaza cuando tiene que acudir a la Unidad de Rehabilitación e Integración Social de Metepec, así como el polígono donde se ubica. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 79

Delimitación y polígono de campo en la Cabecera Municipal de Metepec



Nota. La imagen muestra la visión satelital del pueblo de la Cabecera Municipal de Metepec, uno de los puntos hacia donde Mónica realiza algunos desplazamientos, así como el polígono adonde acude. Adaptada de la entrevista y visita en campo

Iris

La experiencia de accesibilidad es con Iris López Martínez, quien trabaja en un call center ubicado en la colonia La Michoacana, Metepec. Tiene 24 años y tiene discapacidad visual desde su nacimiento; no percibe absolutamente nada con la vista, por lo que tiene que guiarse con un bastón cuando sale a la calle. Reside en el Barrio de Santa Cruz que pertenece a la Cabecera Municipal de Metepec.

a) Observación y barreras de accesibilidad

La percepción de Iris sobre la accesibilidad en el municipio de Metepec la califica con 1 en la escala de evaluación, que es equivalente a “inaccesible”; menciona que esto se debe a que la infraestructura no es idónea para las personas con discapacidad visual al percibir que las banquetas no tienen el ancho suficiente para caminar con seguridad, además de que las rampas con las que cuentan algunas banquetas, a menudo están obstruidas por automóviles o puestos ambulantes, lo que impide su uso adecuado.

Figuras 80, 81 y 82
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Banquetas cercanas al domicilio y lugar de trabajo de Iris en calles Pedro Ascencio e Ignacio Zaragoza

En cuanto a las barreras de accesibilidad, las más referidas por Iris fueron las arquitectónicas o urbanas debido a que al usar bastón todo el tiempo, existen más probabilidades de que pueda atorarse en alguna coladera cuando la rejilla es muy abierta o, incluso, cuando carecen de tapa. En segundo lugar, refiere las barreras actitudinales al considerar que no existe empatía por parte de la población en dos vertientes: por un lado, para brindar ayuda cuando es evidente que la persona pasa por una dificultad como cruzar una calle o no prever obstáculos y por el otro, cuando se infantiliza a las personas con discapacidad o se piensa que no tienen la autonomía suficiente para salir a la calle solas.

“Luego el bastón como se mete, o bien, tengo un compañero que la otra vez se cayó una coladera y aunque la gente veía, pues no hizo nada, seguía avanzado el aspecto de que la gente, pues muchas veces no sé si sea por no poder apoyar o si sea por simplemente cada quien, con su vida, les dejan que pasen las cosas, pudiendo prevenir un accidente”

Respecto a la empatía, también apunta que a pesar de la falta de infraestructura, en general, las personas no conocen las necesidades de la población con discapacidad y que, en ocasiones no se tienen los recursos suficientes para contar con un elemento de asistencia como el bastón, por lo que se tienen que desplazar de la manera que puedan y esto genera que las personas en el entorno, que no perciben una discapacidad en el otro, les griten o insulten cuando utilizan el arroyo vehicular o cuando no tienen cuidado al cruzar la calle, lo que se da principalmente por desconocimiento, de acuerdo con Iris.

“Pues ahí hasta te gritan cosas ‘oye, ¿que no viste?’ y te gritan insultos, cuando realmente pues tú no tienes la culpa, ¿no? O muchas veces la discapacidad puede ser como la mía, que los ojos se te van como un poquito de lado, pero si tú me ves de lejos no hay como ese conocimiento [...] Bueno, me parece que mucho desconocimiento y mucha falta de empatía también”

b) Desplazamientos en el municipio

Iris se desplaza, principalmente, a su trabajo que se ubica en la zona comercial de Metepec. Para llegar utiliza automóvil, el cual conducen sus padres para llevarla; no obstante, en ocasiones tiene que caminar en la calle frente a su trabajo, la cual refiere que no tiene banquetas continuas, por lo que tiene que caminar por el arroyo vehicular y aunque ya tiene la noción de por dónde irse, a veces se topa con automóviles estacionados o con vehículos que pasan a lado de ella pero algunos de ellos ya no hacen ruido, como los eléctricos, con lo que se vuelve más difícil anticipar alguno de estos obstáculos.

“A mí una vez me pasó que iba caminando y de dónde venía, quedé literal entre dos automóviles, me pude como quitar, yo creo que, porque se dieron cuenta, ¿no? Obvio, pero pues sí, fue una situación que sí me dio mucho miedo. Entonces le dije a mi mamá ‘estuve a nada de ser atropellada’”

Dentro de Metepec, también se desplaza a realizar compras de suministros o para algunas actividades de ocio como acudir a clubes nocturnos. Cuando ya conoce el trayecto y es cercano, no requiere de acompañantes, pero si debe desplazarse más lejos o a un lugar al que va por primera vez, acude acompañada, tanto por la discapacidad que tiene como por los riesgos que implica transitar sola como mujer, es decir, reconoce que existe una doble vulnerabilidad en su caso, por lo que en ese tipo de situaciones se apoya de sus padres.

Por estos motivos, Iris identifica la comodidad y seguridad del entorno urbano con un 2, que en la escala de evaluación es equivalente a “poco seguro o cómodo”, ya que además tiene que salir con anticipación por su surge algún imprevisto como una caída en su trayecto, lo que representa para ella tiempo invertido que no le pasa con frecuencia a la población que tiene alguna limitación en la movilidad.

Figuras 83, 84 y 85
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Banquetas en el Barrio de Santa Cruz de Metepec en las avenidas Pino Suárez y Paseo San Isidro

Aunque se desplaza con mucha frecuencia cerca de la zona comercial de Metepec, refiere que, en cuanto al uso de los puentes peatonales, no le representan tanta dificultad como la ausencia de banquetas, ya que desde su infancia estuvo en rehabilitación, lo que le ayudó a contemplar este tipo de infraestructura que no solo se encuentra en el ámbito urbano, sino también en casa o en otros espacios como centros comerciales u hospitales. No obstante, considera que, para facilitar su desplazamiento en la ciudad, se debería tomar en consideración la instalación de pavimento podotáctil, el cual está diseñado específicamente para las personas con discapacidad visual.

“Yo siempre diría unas líneas podotáctiles, por lo menos en los cruces principales de las avenidas de Metepec, o por ejemplo, donde están los puentes, son los únicos en los que sí sugeriría esta parte”

c) Evaluación de la infraestructura urbana

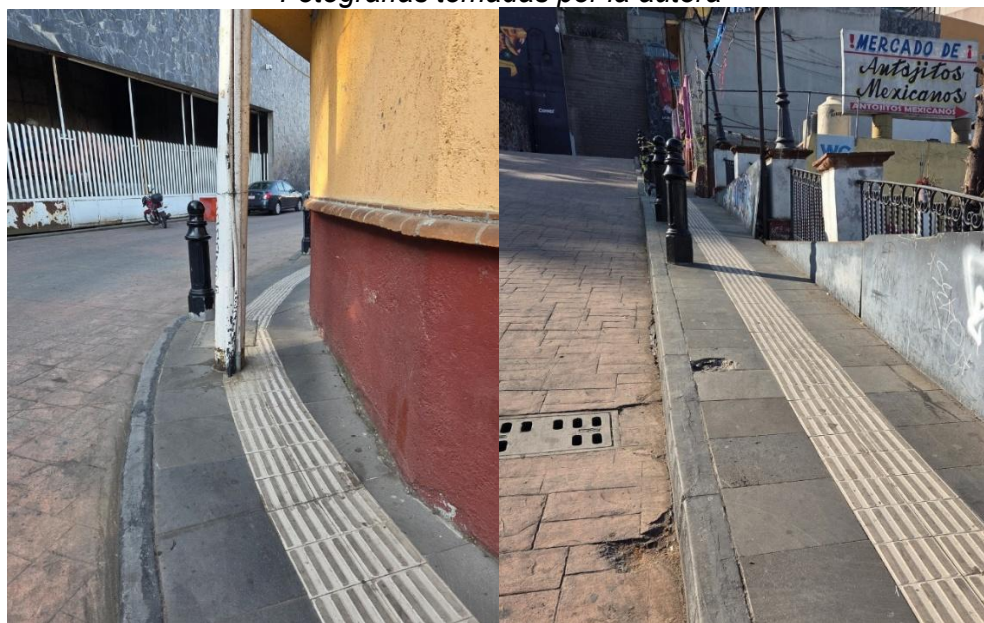
Respecto a la infraestructura urbana, Iris refiere que dos elementos que son inexistentes en el municipio, y que son fundamentales para los desplazamientos de las personas con discapacidad, son las guías podotáctiles, los semáforos auditivos y la señalética en braille. En cuanto a las rampas, considera que hay presencia únicamente en la parte más turística que es el centro del municipio; los únicos elementos que refiere tienen una mayor presencia

son las banquetas y los cruces peatonales, aunque al calificar la eficiencia de estos elementos apunta el número 2 que equivale a “deficiente”, debido a que la mayoría de las banquetas que utiliza son muy estrechas y, cuando tienen rampas, estas tienen una inclinación muy empinada.

Aun así, refiere que cuando necesita salir, lo hace, a pesar de la deficiencia de la infraestructura, ya que considera que no puede limitar su vida cotidiana por esa situación y busca la manera de resolverlo.

“Entiendo que, si no se puede líneas podotáctiles, porque pues también comprendo que es caro, que también todo implica un esfuerzo, pero ya por lo menos hacer un camino de cemento o como un como una ligera abertura en la que puedas pasar el bastón. O sea, es cuestión de ingeniárnosla, ¿no? Y que el presidente o la gente que está a cargo de todo eso tuvieran como un poquito de sensibilidad. Se podrían poner en los zapatos, yo creo que de alguna persona con alguna discapacidad”

Figuras 86 y 87
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Guía podotáctil en el centro de Metepec

d) *Inclusión en Metepec*

En la escala de evaluación de inclusión para las personas con discapacidad, Iris, refiere un 2 que equivale a que el municipio “la promueve poco”, aunque reconoce que, durante diciembre, que se conmemora el Día de la Discapacidad, se incrementan algunas acciones de promoción de la inclusión, pero fuera de dicha conmemoración, no percibe estrategias concretas para incluir a las personas con discapacidad en el ámbito urbano y otros.

“Porque es el mes de la de la discapacidad, pero digamos que deberían hacerse todo el año, concientizar a la gente, el aplicarlo ¿no? Qué pues, no sé, por lo menos tener como las calles limpias, porque pues también te encuentras con cada cosa, que dices ‘ay, Dios mío’ y por lo menos siento que con eso nos ayudaría un poco”

Las zonas del municipio que percibe más accesibles se encuentran en el centro de Metepec, que es una zona turística, mientras que las zonas más alejadas incluso tienen calles sin pavimentar o sin rampas, lo que representa mayor dificultad para ella. Por ello, en la escala de evaluación respecto a la atención de las necesidades de las personas con discapacidad, Iris refiere un 3 equivalente a que “no sabe si son escuchadas o no”.

“Podría decir que no, podría decir que sí, porque muchas veces pueden ser escuchadas, pero también comprendo, y como te lo decía, sé que se necesita, no nada más la escucha, se necesita cuestión económica, cuestión de planeación, cuestión de tiempo, cuestión de muchas cosas que a veces pues no pueden ser cumplidas”

Como sugerencias de mejora en el entorno urbano, Iris señala la instalación de letreros con el nombre de las calles en Braille o mapas con relieves para ubicarse, ya que para las personas con discapacidad visual, el tacto les ayuda a experimentar un entorno más seguro, por lo que también considera la instalación de guías podotáctiles en los cruces peatonales e informar a la población sobre su funcionamiento, pues señala que en calles del municipio de Toluca hay zonas donde están instaladas, así como en las estaciones del Tren Interurbano “El Insurgente”, pero las personas invaden esa línea y no siempre permite su utilización por parte de las personas con discapacidad.

De igual manera, refiere que la instalación de semáforos sonoros también es un elemento que requieren las calles de Metepec para incluir a las personas que no pueden ver, pero también se necesita que estén sincronizados con los semáforos para vehículos con la

finalidad de no poner en riesgo a la persona, ya que, en su experiencia, en el municipio de Toluca ha podido identificar dos semáforos con estas características.

“Lo que me ha dado cuenta es que funcionan fuera de tiempo. ¿A qué me refiero con esto? Que el semáforo ya se puso en verde y esa cosa reacciona como a los tres segundos, entonces son tres segundos, cinco segundos en los que pues tú no sabes qué pueda pasar. Está la intención, pero mal ejecutada, ¿no?”

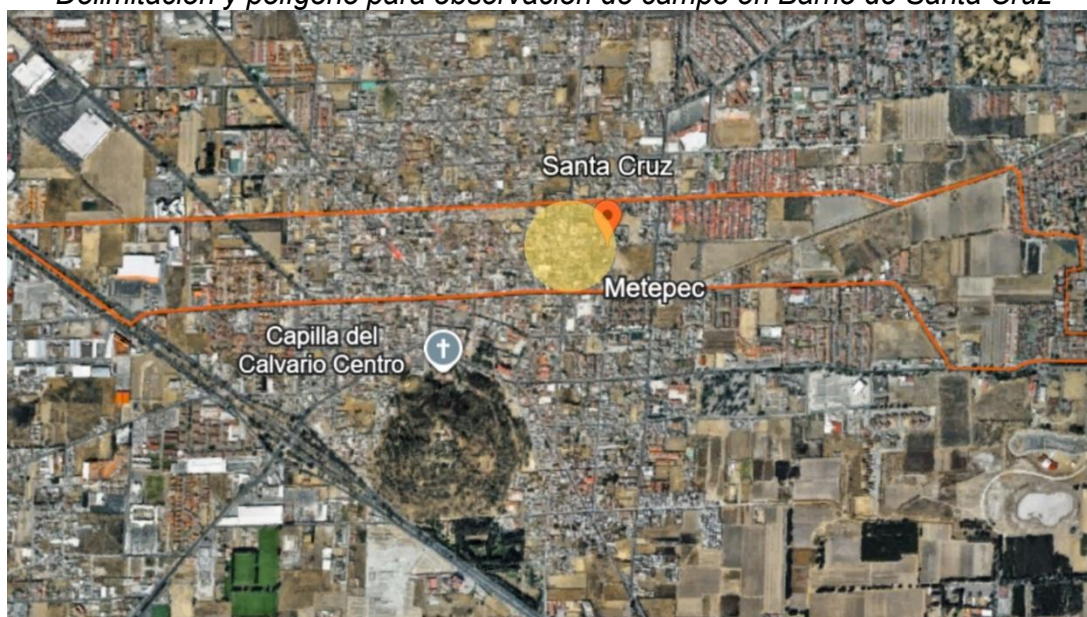
Figura 88
Desplazamientos de Iris en el municipio de Metepec



Nota. La figura muestra los desplazamientos que realiza Iris en el municipio y el punto de origen desde donde los realiza. Adaptada de la información de la entrevista

Figura 89

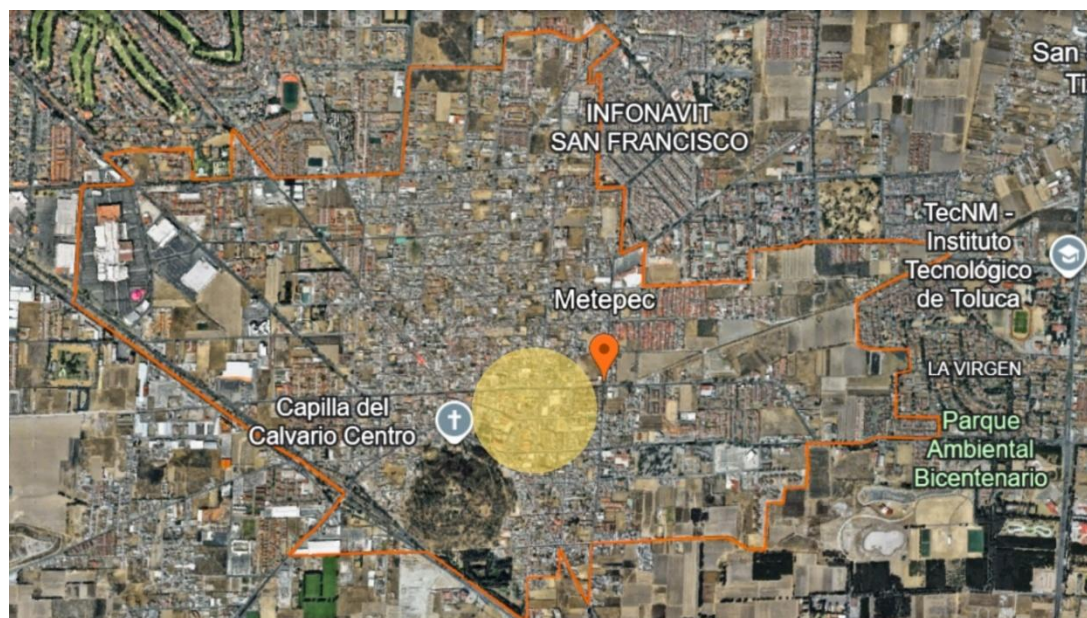
Delimitación y polígono para observación de campo en Barrio de Santa Cruz



Nota. La imagen muestra la visión satelital del Barrio de Santa Cruz en Metepec, donde reside Iris y donde realiza desplazamientos cortos, así como el polígono donde se ubica. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 90

Delimitación y polígono para observación de campo en la Cabecera Municipal de Metepec



Nota. La imagen muestra la visión satelital de la Cabecera Municipal de Metepec, hacia donde Iris realiza algunos desplazamientos, así como el polígono referido. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Miriam

La experiencia de accesibilidad es con Miriam Sánchez Chan, una estudiante de nivel básico de 10 años que, además se dedica al atletismo. Su discapacidad es auditiva de nacimiento y al ser una menor de edad, quien viaja todo el tiempo con sus padres, las respuestas fueron referidas por ellos, Lorenzo y Leonor, quienes residen en el Barrio de San Mateo, perteneciente a la cabecera municipal de Metepec. Lorenzo es artesano del municipio y Leonor es ama de casa.

a) Observación y barreras de accesibilidad

Lorenzo y Leonor consideran que el municipio es “muy accesible”, que representa el número 5 en la escala de evaluación sobre accesibilidad, esto se debe a que todos los desplazamientos que realiza Miriam son dentro del municipio y, al vivir en la cabecera municipal, le es cercano todo lo indispensable como la escuela, ir de compras, acudir al médico e incluso para sus entrenamientos de atletismo.

“Nuestra situación, pues podemos decir que está excelente porque de donde vivimos hacia la escuela son como unas tres o cuatro cuabras donde no tenemos obstáculos, banquetas anchas, tráfico, o sea, afortunadamente nos tocó esta zona donde está cerquita y no consideramos ningún tipo de problema, todo es accesible de igual manera”

Figuras 91, 92 y 93
Fotografías tomadas por la autora

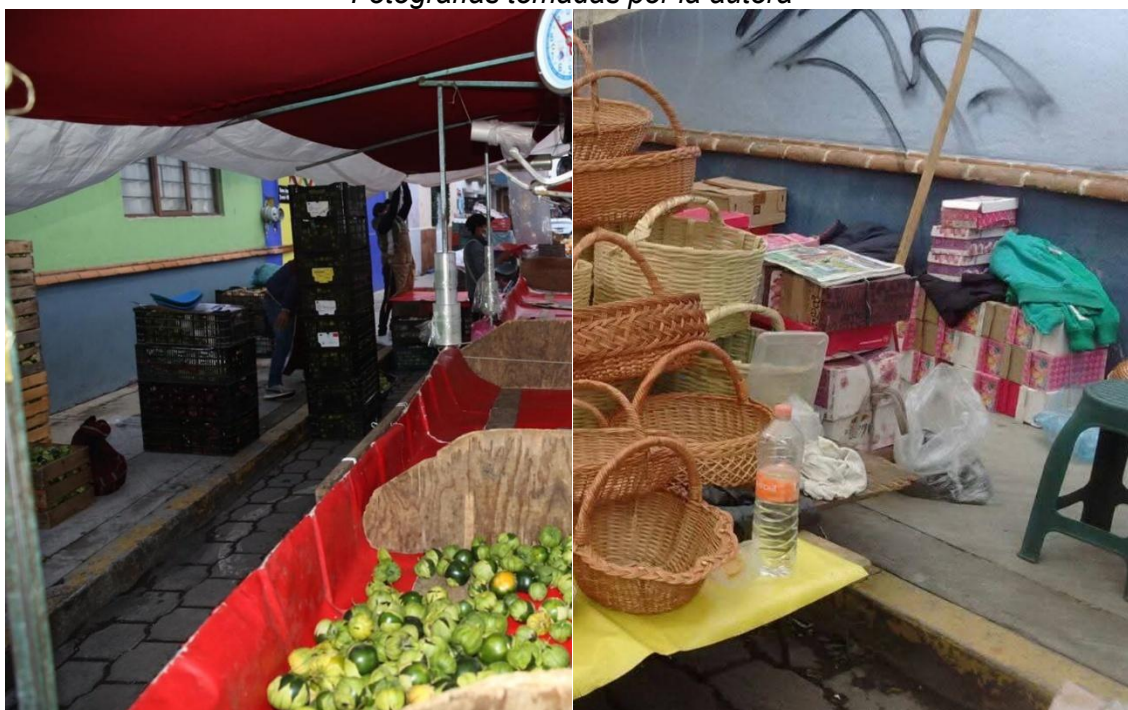


Nota. Banquetas cercanas al domicilio de Miriam en el Barrio de San Mateo en calles 1° de mayo y Pedro Ascencio

Respecto a las barreras de accesibilidad, no identifican ninguna de las cuatro clasificaciones para los desplazamientos de Miriam, con excepción de los días que se instala el tianguis local de Metepec que son los lunes, cuando se cierran distintas calles y las banquetas están ocupadas tanto por los comerciantes como por sus vehículos.

“Uno siente peligro nada más en eso, los días lunes, de que por lo mismo, como están ocupados por los mismos coches arriba de las banquetas, uno tiene que bajarse y hay veces que hay imprevistos que se llegan a ver, pero nada más sería la dificultad, nosotros tendríamos nada más, esa observación los días lunes”

Figuras 94 y 95
Fotografías tomadas por la autora



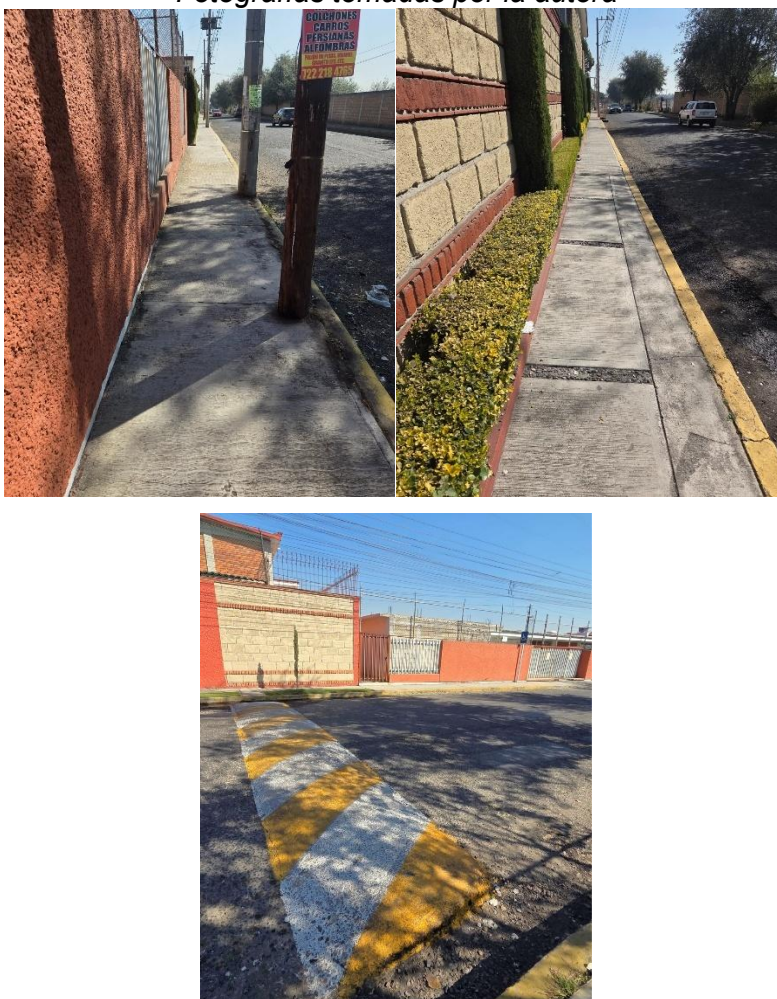
Nota. Vendedores en tianguis de los días lunes en el centro de Metepec

b) Desplazamientos en el municipio

Miriam estudia la primaria en un Centro de Atención Múltiple No. 43 (CAM) ubicado en Metepec, una instancia de educación básica para niños y jóvenes con discapacidad que perteneciente al sector público. La escuela se ubica a pocas cuerdas de su domicilio, por

lo que Leonor y Lorenzo la llevan caminando entre semana. Se abastecen los días lunes en el tianguis local de Metepec, por lo que también acuden caminando o, en otros días de la semana, recurren al centro de autoservicio que se ubica en Plaza la Pilita, que queda a una cuadra de su domicilio.

Figuras 96, 97 y 98
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Calles y banquetas aledañas al CAM No. 43 ubicado en Metepec

Los desplazamientos más largos que realizan con Miriam son a la Unidad de Rehabilitación e Integración Social (URIS) ubicada en el pueblo de San Jerónimo Chicahualco, y también cuando la llevan a sus entrenamientos de atletismo en la Unidad Deportiva “Martín Alarcón Hisojo”, conocida como La Hortaliza, en el Barrio de San Francisco Coaxusco, ambos pertenecientes al municipio de Metepec. Para realizar estos desplazamientos, Leonor, Lorenzo y Miriam, usan el transporte público, el cual refieren es accesible para Miriam, ya

que además hay distintas rutas que pueden utilizar y únicamente caminan una cuadra y media para llegar al destino, por lo que, en cuanto a la comodidad y seguridad en los trayectos, los papás de Miriam refieren un 5 que equivale a “muy cómodo” en la escala de evaluación sobre este aspecto.

“Afortunadamente cuando son traslados de ella, pues es entre semana por lo regular, siempre hay transporte disponible, o sea en cuestiones de camión, raro la vez se usa el transporte privado”

“En este caso tenemos la fortuna de que también para cuando vamos al URIS, pues hay varias líneas de camión, no se nos dificulta hasta el que sea nada más una sola, ¿verdad? Son varias líneas en lo cual se nos facilita, si no pasa uno, pasa el otro”

Figuras 99 y 100
Fotografías tomadas por la autora



Nota. Autobús y calle en las cercanías de en la Unidad Deportiva “Martín Alarcón Hisojo”

c) Evaluación de la infraestructura urbana

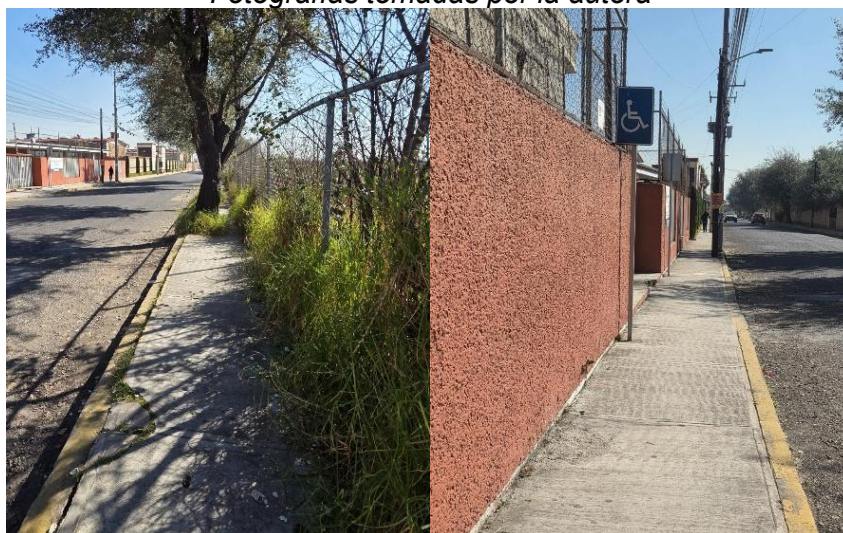
Al no percibir dificultades en sus trayectos, Lorenzo y Leonor refirieron que las banquetas y los cruces peatonales están presentes en los desplazamientos que realizan con Miriam

y que todas las calles que utilizan están pavimentadas, así como con señalética para poder ubicarse; sin embargo, en cuanto a la presencia de rampas refirieron que únicamente en algunas calles las hay, mientras que pavimento podotáctil o semáforos auditivos son inexistentes. A pesar de esta situación, Lorenzo señala que debido a que Miriam no se desplaza tan lejos, no considera que sea necesaria la instalación de algunos de estos elementos; por ello, considera que la infraestructura en sus desplazamientos es “muy eficiente” que corresponde al número 5 en la escala de evaluación.

“Pero pues no nos ha sido, digamos que necesario en este caso, o sea, como tenemos el trayecto, realmente son unas cuantas, unas tres, cuatro cuadritas, no las hay, pero sentimos que no es necesario”

“Es que realmente como también tenemos esa situación de que estamos muy cerca, pues no le vemos ahorita falla alguna, tal vez si viviéramos más retirados podría ser, pero en nuestro caso no, todo está en condiciones [...] no hay obstáculos así que requieran una gran mejora”

Figuras 101 y 102
Fotografías tomadas por la autora



Notas. Calles de distintas cuadras cercanas al domicilio de Miriam en el Barrio de San Mateo

d) Inclusión en Metepec

Leonor refiere que la infraestructura que compone al municipio no le impediría a Miriam desplazarse de manera autónoma, en caso de requerirlo, a pesar de su discapacidad, ya que considera que los elementos que más la ayudan son los señalamientos, los cuales considera que son adecuados y suficientes para que Miriam pueda ubicarse en las calles. También señala los semáforos como un elemento de gran ayuda para las personas con discapacidad auditiva debido a que se guían por los colores, sin la necesidad de hacer otra adaptación. Considera que, a diferencia de otras discapacidades, la auditiva permite estar más pendiente del entorno mediante otros sentidos y con ello se reduce la dificultad para moverse en las calles.

“Pues en ella sería nada más de la sordera, ¿verdad? Porque sí, sí alcanza a distinguir exactamente todo, por ejemplo, la señalización, pues sí, puede identificar muy bien la señal, los pasos peatonales, todo. Y en este caso, bueno sí, que pueda desplazarse autónomamente, ¿no?”

“E incluso ella, pues hay veces que cuando vamos a lo que es el centro de Metepec, [señala] ‘vámonos por acá’, o sea, ahí se siente un poco segura de los semáforos que hay, o sea, se maneja también porque hay semáforos”

Con estas referencias, Leonor y Lorenzo consideran que el municipio “promueve mucho la inclusión” para las personas con discapacidad, pues refieren que en el caso de Miriam, a pesar de que acude a una escuela especializada para esta población, no encontraron dificultades o impedimentos para que se integre a centros escolares convencionales, pero prefirieron inscribirla al CAM debido a que perciben que algunas personas todavía discriminan a las personas con discapacidad y en el caso de la población infantil, se presenta con frecuencia el bullying.

“Nosotros quisimos que fuera mejor en el CAM, hay mayor entendimiento, pero sí Metepec incluye a todos, o sea no hay discriminación de personas. En este caso, por ejemplo el bullying es más un aspecto individual de cada persona”

En lo que concierne a la atención de las necesidades de las personas con discapacidad, tanto Leonor como Lorenzo refieren que “son demasiado escuchadas” las demandas, lo que equivale a un 5 en la escala de evaluación. Esta situación se debe a que han sido

testigos y acudido a reuniones con las autoridades municipales para expresar algunas necesidades.

“Hay momentos que son tardadas las respuestas, pero sí hemos tenido respuestas positivas por parte de nuestro presidente”

No obstante, Leonor y Lorenzo reconocen que la atención de necesidades de otras discapacidades no siempre es atendida, pues no habían considerado que la instalación de semáforos inclusivos podría ayudar tanto a personas con discapacidad visual como auditiva. Como ejemplo refirieron los semáforos inteligentes instalados en el municipio de Toluca que cuentan con sonidos para alertar a las personas que no ven, así como luces y letreros que son funcionales para las personas que no escuchan, con lo que se vuelve más visible la infraestructura. Además, consideran que este tipo de elementos pueden ayudar también a la población adulta mayor que es quienes suelen presentar con mayor frecuencia la pérdida de la vista y del oído.

“Tendríamos que apoyarnos entre nosotros, porque algunos, de por si hay dificultades en la vista, algunos otros auditivos, y es algo que yo realmente pues veo como transitable, en este caso de Metepec, pero yo estoy perdiendo la vista y pues hay cosas que se ponen a pensar, ¿no? O sea, que uno ya no se siente seguro [...] si se puede, apoyarnos unos a otros”

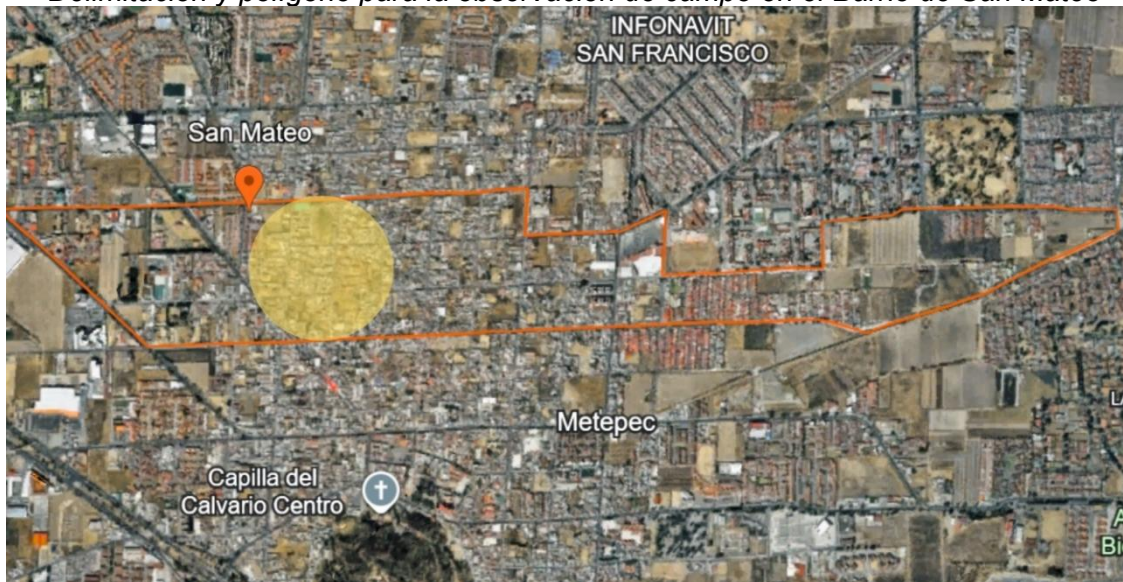
“Yo siento que en este caso hay gente, niños que también tienen este tipo de problemas, que tienen ese esa problemática de distancias, por ejemplo, con la silla de ruedas. Muchas veces no sé si se haya percatado que no quieren hacer ese trayecto porque tienen que cargar que la silla de ruedas, que bajarla, que subirla”

Figura 103
Desplazamientos de Miriam en el municipio de Metepec



Nota. La figura muestra los principales puntos hacia donde se desplaza Miriam en el municipio de Metepec, así como el punto de origen. Adaptada de la información referida en la entrevista

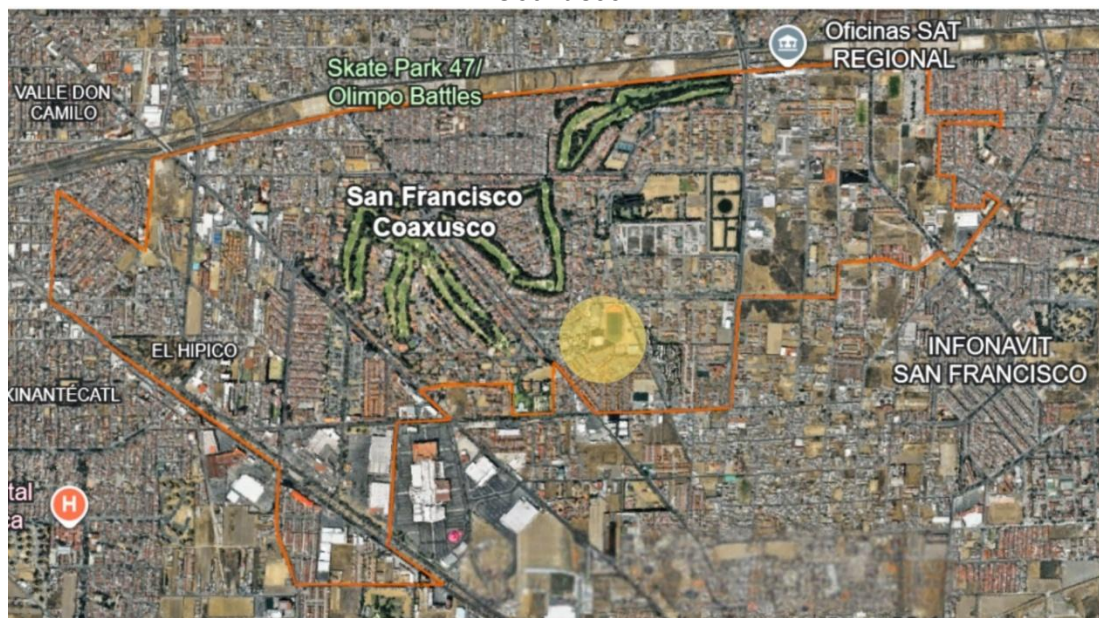
Figura 104
Delimitación y polígono para la observación de campo en el Barrio de San Mateo



Nota. La imagen muestra la visión satelital del Barrio de San Mateo en Metepec, donde reside Miriam, así como el polígono donde se ubica. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

Figura 105

Delimitación y polígono para la observación de campo en el Barrio de San Francisco Coaxusco



Nota. La imagen muestra la visión satelital del Barrio de San Francisco Coaxusco, hacia donde se desplaza Miriam, así como el polígono donde se realizan estos desplazamientos. Adaptada de la entrevista y visita en campo.

4.4.2 Accesibilidad y discapacidad en Metepec

Entre los hallazgos más significativos de las experiencias relatadas se encontró que las personas que refirieron una percepción mayor de inaccesibilidad son aquellas con discapacidad visual, debido a que hay una inexistencia casi total, en todo el municipio, de infraestructura destinada a atender las necesidades de movilidad y desplazamiento de las personas con esta diversidad funcional como el pavimento podotáctil, señalética en braille o semáforos auditivos. Aunque no fue referido por las participantes, a través de la observación en campo se dio cuenta que únicamente en la calle Miguel Hidalgo del centro de Metepec existe pavimento podotáctil; sin embargo, este no es continuo y los establecimientos que se encuentran en esa calle suelen colocar mesas y sillas que invaden la guía con relieve, lo que puede sugerir el desconocimiento por parte de las personas sobre la utilidad que tiene, un aspecto que fue referido en las entrevistas con Mónica e Iris como parte de las barreras actitudinales o sociales.

Las personas con discapacidad motriz también refirieron dificultades para desplazarse de manera autónoma en el municipio, aunque en menor medida que las personas con

discapacidad visual. La percepción de accesibilidad en estos casos fue poca, pero no inexistente debido, principalmente, a que los elementos de la infraestructura urbana destinados a favorecer los trayectos de las personas con discapacidad motriz no están correctamente diseñados; como ejemplo se mencionó con frecuencia la anchura de las banquetas, que es insuficiente para que una silla de ruedas transite ocasionando que se tenga que utilizar el arroyo vehicular, así como la inclinación adecuada de las rampas o su colocación en lugares de difícil acceso como encima de coladeras o frente a postes o muros que impiden la continuidad del desplazamiento.

Es importante mencionar que para que las personas participantes refirieran el nivel de accesibilidad percibido de la infraestructura urbana, se explicó, durante la entrevista que el principal criterio a tomar en cuenta sería la característica de fácil acceso o entendimiento, de acuerdo a la conceptualización presentada en el Capítulo I. Fundamentos Teóricos y Conceptuales para la Comprensión de la Accesibilidad y la Discapacidad, así como la identificación de una menor cantidad de las barreras presentadas en el instrumento de investigación, con lo que se presentan los siguientes resultados.

Tabla 11
Tabla cruzada Accesibilidad y Discapacidad
Tabla cruzada Accesibilidad*Discapacidad

		Discapacidad			Total
		Motriz	Visual	Auditiva	
Accesibilidad	Inaccesible	0	2	0	2
	Poco accesible	3	0	0	3
	Ni accesible ni inaccesible	1	0	0	1
	Muy accesible	0	0	1	1
Total		4	2	1	7

Nota. Esta tabla muestra el nivel de accesibilidad que perciben las personas participantes en la investigación de acuerdo al tipo de discapacidad que tienen

Estas respuestas sugieren que si bien existen los elementos de accesibilidad que indica la normativa nacional y local sobre accesibilidad, su funcionalidad no está comprobada para el uso de las personas usuarias de silla de ruedas, por lo que puede inferirse que se

construye esta infraestructura para cumplir con un requisito institucional, pero no para propiciar una verdadera inclusión. Es así que las cuatro personas entrevistadas con discapacidad motriz refirieron que las barreras principales que encuentran en el entorno son las urbanas o arquitectónicas. Como parte de la visita a campo se verificó la falta de mantenimiento de banquetas e, incluso, de señalética o balizamiento que indica la presencia de rampas, así como la falta de una homogeneización en el diseño de las mismas, es decir, algunas eran más o menos anchas que otras, su inclinación era mayor o menor, la superficie no era lisa o continua y, con frecuencia, las personas en silla de ruedas transitaban por el arroyo vehicular.

Respecto a la experiencia relatada con discapacidad auditiva, la entrevista, con los padres de Miriam, dio cuenta que para este caso el entorno urbano de Metepec es accesible, ya que la infraestructura urbana no representa dificultades en los desplazamientos de una persona que no puede escuchar debido a que existen las condiciones mínimas de infraestructura urbana como presencia de señalética, cruces peatonales marcados, semáforos en funcionamiento en las principales intersecciones del municipio y banquetas, lo que ayuda a guiarse con la vista. No obstante, vale la pena mencionar que, en el caso de Miriam, la accesibilidad referida puede estar sujeta a la edad y el equipamiento urbano de la localidad donde residen, ya que se trata de una menor de 10 años que siempre se desplaza en compañía de sus padres y los trayectos que realizan son, en su mayoría caminando por la presencia cercana de su escuela, supermercados, hospitales, farmacias, entre otros.

En la visita a campo se dio cuenta de que la infraestructura urbana era accesible, ya que se registró, a través de la medición, banquetas con el ancho mínimo sugerido por el Manual de Calles para Ciudades Mexicanas de la SEDATU que considera 1.5 metros, además se identificó balizamiento de cruces peatonales y del límite de la banqueta con el arroyo vehicular, semáforos en las intersecciones principales y señalética para personas con discapacidad. No obstante, también se registró, mediante fotografías, que algunas de las cuadras de la localidad cuentan con banquetas en mal estado o con suficiente maleza para limitar su uso, lo que podría representar dificultad para personas con otras discapacidades.

Respecto a los desplazamientos, las siete personas entrevistadas realizan todos sus trayectos dentro del municipio, principalmente dentro de sus colonias o localidades, así

como al centro de Metepec por motivos de consumo u ocio; el desplazamiento más lejano lo hacen al municipio de Toluca, en casos específicos, para lo cual utilizan automóvil particular, ya sea propio o de plataforma, con excepción del caso de Miriam, quien se desplaza en transporte público.

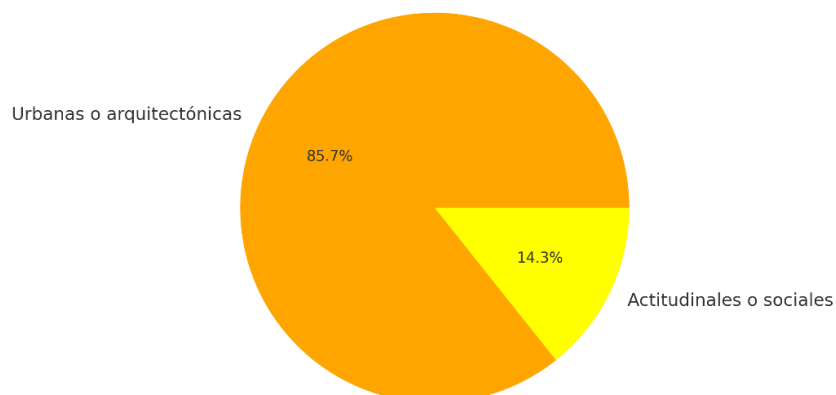
Cuando las personas se desplazan en automóvil se reduce la dificultad para trasladarse, ya que no tienen que estar sujetas a la infraestructura, aunque tampoco dejan de existir en su totalidad las barreras debido a que se enfrentan constantemente al uso de espacios exclusivos para vehículos de personas con discapacidad por parte de usuarios que no tienen esta necesidad, lo que identifican seis de las siete personas entrevistadas como barreras actitudinales o sociales, al igual que la falta de empatía por parte de conductores de vehículos de aplicación, cuando recurren a ellos, ya que no siempre tienen paciencia para esperar a que aborden o no permiten subir la silla de ruedas.

Las barreras más referidas por seis de las siete personas participantes fueron las urbanas o arquitectónicas al señalar que la infraestructura no está diseñada para las personas con discapacidad, incluso mencionaron que para personas convencionales es difícil transitar por donde no hay banquetas o el espacio mínimo para caminar, pero cuando se tiene una discapacidad esa dificultad se multiplica, lo que no se toma en consideración cuando se planifica la construcción de la ciudad. Esto conlleva a las barreras actitudinales o sociales, las cuales fueron las siguientes en ser mencionadas, principalmente, porque las personas entrevistadas refirieron que no hay una sensibilidad por parte de la población sobre los requerimientos de las personas con discapacidad o, por otra parte, existe condescendencia en su trato, por lo que esta relación de barreras puede sugerir que el diseño de la ciudad se origina partiendo de la idea de que todos los habitantes tienen las mismas necesidades, es decir, que son habitantes homogéneos como señalan Moya y Bergua (2016) y no se contempla la diversidad humana en la planificación urbana.

Además de la falta de empatía, dentro de las barreras actitudinales o sociales más referidas por las personas participantes están la colocación de obstáculos en las banquetas como automóviles estacionados, sillas, mesas, banners de publicidad u otros elementos que son puestos de manera temporal por parte de vecinos, lo que evidencia una falta de consideración por el uso que tiene la infraestructura urbana para otras personas. Estas acciones también dan cuenta de que el entorno urbano no es solo la construcción del medio

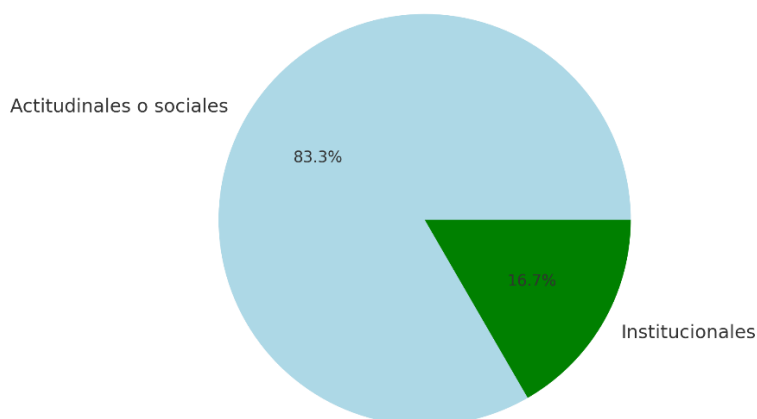
físico, sino también el producto de las relaciones sociales y cómo se entiende la otredad, como señala Solano (2022), lo que moldea relaciones de poder y violencia hacia aquellas personas que no “encajan” en un perfil homogéneo en términos de corporalidad, como es el caso de las personas con discapacidad.

Figura 106
Principales barreras referidas en las entrevistas



Nota. La figura muestra, en terminos porcentuales, las barreras referidas como las más frecuentes por parte de las personas entrevistadas

Figura 107
Barreras de accesibilidad referidas en segundo lugar



Nota. La figura muestra las barreras de accesibilidad referidas en segundo lugar por las personas participantes de la investigación

A partir de estas experiencias, se puede inferir que, pese a los avances legislativos y de promoción de la igualdad de oportunidades e inclusión, la discapacidad continúa siendo materia del ámbito de la salud, ya que se pone una gran parte de los esfuerzos institucionales en la rehabilitación y en el acceso a servicios de este tipo antes que garantizar el uso del espacio urbano como llave para acceder a otros servicios tales como la salud, la educación o el empleo. La discapacidad en Metepec, como en otras ciudades, no representa una prioridad a atender dentro del ámbito espacial, pues se asumen las necesidades de este sector poblacional con base en instrumentos normativos, mas no se recurre directamente a lo que experimentan en sus desplazamientos cotidianos para identificar dificultades y mejoras del entorno e infraestructura urbana, la cual fue percibida entre las categorías de “muy deficiente” y “ni eficiente ni deficiente” por seis de las siete personas entrevistadas, con excepción de Miriam. Estas cualidades ocasionan que las personas con discapacidad motriz y visual perciban poca seguridad y comodidad en sus desplazamientos, mientras que, para el caso de Miriam, quien tiene discapacidad auditiva, la seguridad y comodidad se encuentra en el rango más alto.

Tabla 12

Tabla cruzada entre la calidad de la infraestructura urbana y el tipo de discapacidad

Tabla cruzada Calidad*Discapacidad					
		Discapacidad			Total
		Motriz	Visual	Auditiva	
Calidad	Muy deficiente	1	1	0	2
	Deficiente	1	1	0	2
	Ni eficiente ni deficiente	2	0	0	2
	Muy eficiente	0	0	1	1
Total		4	2	1	7

Nota. La tabla presenta la percepción que tuvieron las personas entrevistadas sobre la calidad de la infraestructura urbana en Metepec y su relación con el tipo de discapacidad de las personas

Estas condiciones también limitan la movilidad autónoma de las personas con discapacidad, que fueron entrevistadas, dentro del entorno urbano al tener que desplazarse siempre con acompañantes, con excepción de Juan, quien en ocasiones tiene que hacerlo

solo en distancias cortas. Este aspecto se relaciona directamente con el nivel de seguridad y confort que refirieron las personas entrevistadas perciben durante su tránsito por las calles del municipio, ya que, con excepción de Miriam, estas dos características se encuentran entre las tres primeras escalas que van desde “poca comodidad y seguridad” hasta “ni cómodo ni incómodo”. Con estas referencias se puede inferir que tanto la calidad de la infraestructura está relacionada con la comodidad y el confort, ya que solo en el caso de Miriam la eficiencia del entorno urbano permite que se sienta cómoda y segura en los desplazamientos, lo que no se replica con las seis personas restantes, debido también a la percepción de una mayor presencia de barreras.

Tabla 13
Tabla cruzada percepción de la comodidad al desplazarse en Metepec

Tabla cruzada Confort*Discapacidad					
		Discapacidad			Total
		Motriz	Visual	Auditiva	
Confort y seguridad	Nada cómodo	1	0	0	1
	Poco cómodo	1	2	0	3
	Ni cómodo ni incómodo	2	0	0	2
	Muy cómodo	0	0	1	1
Total		4	2	1	7

Nota. Esta tabla muestra cómo se percibe la comodidad en los desplazamientos del municipio de Metepec de acuerdo al tipo de discapacidad que presentan las y los participantes

Los elementos de la infraestructura urbana analizados mediante las entrevistas y en la observación de campo fueron las banquetas, cruces peatonales, semáforos auditivos, rampas, guías podotáctiles, pavimentación, señalética y señalética en braille, respecto a los cuales se preguntó inicialmente por su presencia en las calles por donde transitan en sus desplazamientos cotidianos, donde los elementos que deberían satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad visual fueron los únicos ausentes, como se presenta en las tablas siguientes.

Respecto a las banquetas, se observa la respuesta por discapacidad, donde todas refirieron que sí existe este tipo de infraestructura dentro de sus trayectos cotidianos,

aunque el nivel de accesibilidad no es percibido de la misma manera por todas las personas, lo que depende del tipo de discapacidad que tienen las personas. En este sentido, Ninfa y Juan, ambos usuarios de silla de ruedas y residentes del pueblo de San Jerónimo Chicahualco y de la colonia Infonavit San Francisco, respectivamente, fueron quienes refirieron que las banquetas son inaccesibles a pesar de su presencia. El caso de Miriam, quien tiene discapacidad auditiva, fue el único que refirió un entorno muy accesible relacionado a la presencia de banquetas.

Tabla 14

Tabla cruzada sobre la existencia de las banquetas en el municipio de Metepec

Tabla cruzada Discapacidad*Banquetas			
		Banquetas	Total
		Sí	
Discapacidad	Motriz	4	4
	Visual	2	2
	Auditiva	1	1
Total		7	7

Nota. Esta tabla muestra la existencia de banquetas en el municipio y su relación con la percepción de las personas participantes de acuerdo con su discapacidad

Tabla 15

Nivel de accesibilidad de las banquetas referido por las personas participantes

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Banquetas	Sí	2	3	1	1	7
Total		2	3	1	1	7

Nota. Esta tabla muestra la evaluación que dieron las personas entrevistadas a las banquetas y su nivel de accesibilidad

En cuanto a la presencia de cruces peatonales, se puede observar que solo una de las cuatro personas con discapacidad motriz refirió que no existen cruces suficientes en el entorno urbano que usa, se trata del caso de Chuy, usuaria de silla de ruedas y quien reside en la colonia Izcalli Cuauhtémoc V. Aunque el resto de las personas entrevistadas refirió una presencia suficiente de cruces peatonales, el nivel de accesibilidad varía dependiendo el tipo de discapacidad; Mónica e Iris, quienes tienen discapacidad visual, fueron quienes respondieron que la insuficiencia de estos elementos hace el entorno urbano inaccesible.

La experiencia de Miriam fue la única que refirió que la presencia de cruces peatonales en sus trayectos hace el entorno urbano muy accesible, es decir, el nivel más alto de la escala desarrollada para la entrevista.

Tabla 16

Tabla cruzada sobre el tipo de discapacidad y la existencia de cruces peatonales

		Cruces peatonales		Total
		Sí	No	
Discapacidad	Motriz	3	1	4
	Visual	2	0	2
	Auditiva	1	0	1
Total		6	1	7

Nota. La tabla muestra la percepción de las personas participantes sobre la existencia de cruces peatonales en el municipio de Metepec

Tabla 17

Nivel de accesibilidad de los cruces peatonales en Metepec

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Cruces peatonales	Sí	2	2	1	1	6
	No	0	1	0	0	1
Total		2	3	1	1	7

Nota. Esta tabla muestra el nivel de accesibilidad que refirieron las personas participantes sobre los cruces peatonales del municipio

Para el caso de los semáforos auditivos, todas las personas entrevistadas respondieron que no ubican ninguno en los trayectos que realizan, pero el nivel de accesibilidad del entorno urbano por la falta de presencia de estos elementos varía según el tipo de discapacidad, donde las dos personas entrevistadas con discapacidad visual, es decir, Mónica e Iris, quienes residen en dos barrios distintos de la cabecera municipal de Metepec, son quienes refirieron inaccesibilidad. A pesar de la falta de estos elementos, para Miriam el entorno urbano es muy accesible.

Tabla 18*Tabla cruzada tipo de discapacidad y existencia de semáforos auditivos*

Tabla cruzada Discapacidad*Semáforos auditivos			
		Semáforos auditivos	Total
		No	
Discapacidad	Motriz	4	4
	Visual	2	2
	Auditiva	1	1
Total		7	7

Nota. Esta tabla muestra la referencia que hicieron las personas participantes sobre la existencia de semáforos auditivos de acuerdo a su tipo de discapacidad

Tabla 19*Nivel de accesibilidad de los semáforos auditivos*

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Semáforos auditivos	No	2	3	1	1	7
Total		2	3	1	1	7

Nota. Esta tabla hace referencia al nivel de accesibilidad referido por las personas participantes sobre los semáforos auditivos

En cuanto a la presencia de rampas en las calles de Metepec, todas las personas, con excepción de Mónica, mencionaron que hay presencia de estos elementos en sus trayectos o calles aledañas a sus lugares de trabajo o domicilios; sin embargo, la percepción de accesibilidad sobre las rampas es distinta, ya que por la falta de presencia, Mónica refirió que el entorno urbano es inaccesible, mientras que Iris, también señaló inaccesibilidad del entorno urbano a pesar de identificar rampas en sus desplazamientos, lo cual puede estar relacionado a la calidad y/o diseño de este tipo de infraestructura, como se relató en las entrevistas. Únicamente Miriam, quien tiene discapacidad auditiva, refirió que el entorno urbano que utiliza en sus desplazamientos es muy accesible en relación con la presencia de rampas.

Tabla 20

Tabla cruzada existencia de rampas de acuerdo a la percepción de cada tipo de discapacidad

Tabla cruzada Discapacidad*Rampas				
		Rampas		Total
		Sí	No	
Discapacidad	Motriz	4	0	4
	Visual	1	1	2
	Auditiva	1	0	1
Total		6	1	7

Nota. Esta tabla hace referencia a la existencia de rampas en el municipio de Metepec que refirieron las personas participantes en relación a su discapacidad

Tabla 21

Nivel de accesibilidad de las rampas para silla de ruedas

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Rampas	Sí	1	3	1	1	6
	No	1	0	0	0	1
Total		2	3	1	1	7

Nota. La tabla hace referencia al nivel de accesibilidad que percibieron las personas participantes sobre las rampas para silla de ruedas presentes en el municipio de Metepec

Las guías podotáctiles, que fueron referidas como inexistentes por todas las personas entrevistadas, en las calles de Metepec, son elementos que dificultan el trayecto de Mónica e Iris, por lo que la falta de esta infraestructura se relaciona con su percepción inaccesible del entorno urbano, mientras que, en el caso de Miriam, la inexistencia de pavimento podotáctil no representa ninguna dificultad, lo que influye en su percepción del entorno como muy accesible.

Tabla 22*Tabla cruzada existencia de guía podotáctil referida por tipo de discapacidad*

Tabla cruzada Discapacidad*Guía podotáctil			
		Guía podotáctil	Total
		No	
Discapacidad	Motriz	4	4
	Visual	2	2
	Auditiva	1	1
Total		7	7

Nota. La tabla muestra la percepción de la existencia de guías podotáctiles en el municipio de Metepec de acuerdo al tipo de discapacidad de cada participante

Tabla 23*Nivel de accesibilidad de las guías podotáctiles*

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Guía podotáctil	No	2	3	2	0	7
Total		2	3	2	0	7

Nota. La tabla muestra el nivel de accesibilidad percibido por las personas participantes en referencia a la presencia de guías podotáctiles

En cuanto a la pavimentación de la calle, solo Ninfa, quien tiene discapacidad motriz, refirió que no todo el pueblo donde reside tiene esta característica, lo que influye en su percepción sobre la accesibilidad del entorno urbano, ubicando este atributo en una categoría de poco accesible, mientras quienes percibieron inaccesibilidad, a pesar de que hay presencia de calles pavimentadas, fueron las dos personas con discapacidad visual entrevistadas. Miriam, la única persona entrevistada con discapacidad auditiva percibe el entorno urbano como muy accesible, lo que se relaciona con una presencia de pavimentación en las calles que utiliza.

Tabla 24*Tabla cruzada percepción de la pavimentación por tipo de discapacidad*

Tabla cruzada Discapacidad*Pavimentación				
		Pavimentación		Total
		Sí	No	
Discapacidad	Motriz	3	1	4
	Visual	2	0	2
	Auditiva	1	0	1
Total		6	1	7

Nota. Esta tabla muestra la percepción de la pavimentación de las calles del municipio de Metepec por el tipo de discapacidad de cada participante

Tabla 25*Nivel de accesibilidad de la pavimentación de las calles del municipio de Metepec*

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Pavimentación	Sí	2	2	1	1	6
	No	0	1	0	0	1
Total		2	3	1	1	7

Nota. Esta tabla muestra el nivel de accesibilidad que percibieron las personas participantes respecto a la pavimentación de las calles del municipio

Con respecto a la señalética, ya sea la diseñada para ubicar espacios para personas con discapacidad como aquella con la que se puede ubicar la población en general en el municipio, solo Chuy, refirió que no existe señalética suficiente en sus desplazamientos, lo que hace poco accesible el entorno urbano. No obstante, Mónica e Iris son quienes percibieron inaccesibilidad; en contraste, Miriam percibió como muy accesible el entorno, ya que la señalética es uno de los elementos que refirió, son de utilidad para los desplazamientos que realiza una persona con su tipo de discapacidad.

Tabla 26*Tabla cruzada percepción de existencia de señalética por tipo de discapacidad*

Tabla cruzada Discapacidad*Señalética				
		Señalética		Total
		Sí	No	
Discapacidad	Motriz	3	1	4
	Visual	2	0	2
	Auditiva	1	0	1
Total		6	1	7

Nota. La tabla muestra la percepción referida por las y los participantes sobre la existencia de señalética en el municipio de Metepec

Tabla 27*Nivel de accesibilidad de la señalética del municipio de Metepec*

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Señalética	Sí	2	2	1	1	6
	No	0	1	0	0	1
Total		2	3	1	1	7

Nota. La tabla muestra el nivel de accesibilidad percibido por parte de las personas participantes sobre la señalética presente en el municipio de Metepec

Aunque la señalética en braille está enfocada, fundamentalmente, para personas con discapacidad visual, todas refirieron que no existe este tipo de elementos en el municipio de Metepec, pero en cuanto al nivel de accesibilidad del entorno urbano, son las dos personas con este tipo de discapacidad quienes refieren que la inexistencia de este tipo de señalética hace inaccesible el entorno urbano. Para el caso de Miriam, la falta de este elemento no afecta su percepción sobre el nivel más alto de accesibilidad del municipio de Metepec.

Tabla 28*Tabla cruzada tipo de discapacidad y existencia de señalética en Braille*

Tabla cruzada Discapacidad*Señalética en braille			
		Señalética en braille	Total
		No	
Discapacidad	Motriz	4	4
	Visual	2	2
	Auditiva	1	1
Total		7	7

Nota. La tabla muestra la referencia que hicieron las personas participantes de la presencia de señalética en Braille en las calles del municipio de Metepec

Tabla 29*Nivel de accesibilidad de la señalética en Braille*

		Nivel de accesibilidad				Total
		Inaccesible	Poco accesible	Ni accesible ni inaccesible	Muy accesible	
Señalética en braille	No	2	3	2	0	7
Total		2	3	2	0	7

Nota. La tabla muestra la percepción de accesibilidad que refirieron las personas participantes sobre la señalética en Braille del municipio de Metepec

Otro aspecto que se indagó dentro de las entrevistas fue la promoción de la inclusión en el municipio, es decir, si las personas participantes en la investigación percibían que las autoridades locales fomentaban un entorno incluyente, donde, Mónica y Miriam consideraron que se promueve mucho la inclusión en Metepec. En el caso de Mónica, contrasta esta respuesta con la percepción sobre accesibilidad y la calidad de la infraestructura urbana, mientras que el caso de Chuy fue el que refirió que no existe una promoción de la inclusión en la demarcación.

Tabla 30*Tabla cruzada tipo de discapacidad y percepción de inclusión en Metepec*

Tabla cruzada Discapacidad*Inclusión							
		Promoción de la inclusión					Total
		No la promueve	La promueve poco	No sé si la promueve	Promueve la inclusión	Promueve mucho la inclusión	
Discapacidad	Motriz	1	1	1	1	0	4
	Visual	0	1	0	0	1	2
	Auditiva	0	0	0	0	1	1
Total		1	2	1	1	2	7

Nota. Esta tabla representa la percepción de inclusión referida por las personas participantes de acuerdo a su tipo de discapacidad

En relación a la participación de las personas con discapacidad para el diseño de políticas públicas dirigidas a este sector poblacional, cuatro de las siete personas entrevistadas refirieron haber participado en alguna consulta ciudadana o acercado a la administración municipal para manifestar sus necesidades, lo que puede sugerir que existe apertura por parte de las autoridades para atender a este grupo social, ya que los instrumentos que rigen la política local consideran a las personas con discapacidad como un grupo de atención prioritaria en distintos ámbitos, incluyendo el urbano.

Tabla 31*Tabla cruzada tipo de discapacidad y percepción de la participación ciudadana*

Tabla cruzada Discapacidad*Participación				
		Participación ciudadana		Total
		Sí	No	
Discapacidad	Motriz	3	1	4
	Visual	0	2	2
	Auditiva	1	0	1
Total		4	3	7

Nota. La tabla muestra la percepción de las personas participantes sobre la participación ciudadana de las personas con discapacidad

No obstante, otro aspecto que fue abordado durante las entrevistas fue la escucha y atención de las necesidades de las personas con discapacidad por parte del gobierno municipal, donde tres de las siete personas entrevistadas refirieron que no se atienden o

escuchan, fueron los casos de Mariano, Chuy y Mónica; en tanto que, para Miriam, la atención y escucha hacia este sector está presente en Metepec.

Tabla 32

Tabla cruzada tipo de discapacidad y percepción de la atención a las necesidades de las personas con discapacidad

Tabla cruzada Discapacidad*Atención						
		Atención y escucha				Total
		No se atienden o escuchan	Son poco atendidas o escuchadas	No sé si son atendidas o escuchadas	Son muy atendidas o escuchadas	
Discapacidad	Motriz	2	2	0	0	4
	Visual	1	0	1	0	2
	Auditiva	0	0	0	1	1
Total		3	2	1	1	7

Nota. La tabla muestra la percepción de las personas participantes, de acuerdo a su tipo de discapacidad, sobre la escucha y atención de las necesidades de las personas con discapacidad en el municipio de Metepec

4.4.3 Propuestas de mejora para la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad en Metepec

De acuerdo con lo expresado en los testimonios y lo observado en el entorno urbano, la accesibilidad en las colonias y localidades que se estudiaron en el municipio de Metepec es un elemento que está presente, pero puede potenciarse, principalmente, reconociendo que las personas con discapacidad son también parte de los usuarios de las calles, es decir, que no se mantienen aisladas en sus hogares como se entendía en el modelo de presidencia y el médico-rehabilitador, sino que son sujetos sociales participativos y con necesidades que deben ser escuchadas y atendidas. Más allá de dar mantenimiento o mejorar la infraestructura ya construida, la administración municipal, como autoridad y gestora de los recursos públicos, tiene la obligación de no solo enunciar la accesibilidad como un elemento clave para la inclusión, sino materializarlo en el espacio público.

El Manual de Calles para Ciudades Mexicanas de la SEDATU (2019) establece los criterios para garantizar un entorno accesible, por lo que, a partir de este instrumento, en conjunto con las experiencias provistas por las personas participantes, se proponen las siguientes estrategias que se presentan en la Tabla 33, toda vez que se identificó que las colonias y

localidades con problemas de accesibilidad son urbanas y cuentan con el equipamiento mínimo para realizar las mejoras.

Tabla 33
Estrategias de accesibilidad para el mejoramiento del entorno urbano

Referencia testimonial	Discapacidad a la que afecta	Tipo de barrera	Propuesta a corto plazo	Propuesta a largo plazo
Banquetas discontinuas y/o fracturadas	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Georreferencia de las banquetas en mal estado y dar mantenimiento	Utilizar pavimento con mayor durabilidad y realizar verificaciones constantes sobre el estado de las banquetas
Obstáculos en las banquetas como sillas, mesas, cubetas, bolsas de basura, banners, entre otros	Motriz Visual	Actitudinal o social	Retirar los obstáculos presentes en las banquetas por parte de las autoridades	Vigilar la no obstaculización de la infraestructura peatonal y sensibilizar a la población sobre la dificultad que pueden representar estos elementos para las personas con discapacidad
Invasión de cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad	Motriz Visual Auditiva	Actitudinal o social	Vigilar que los vehículos estacionados en los lugares exclusivos cuenten con placa de discapacidad	Desplegar elementos de tránsito que amonesten o sancionen a quienes utilicen estos espacios sin pertenecer al sector de personas con discapacidad
Vehículos estacionados sobre las banquetas (automóvil o motocicleta)	Motriz Visual	Actitudinal o social	Vigilar y retirar los vehículos que invadan la infraestructura peatonal y/o para personas con discapacidad	Multar y/o sancionar económicamente o con trabajo voluntario a quienes incurran en estas acciones
Banquetas estrechas	Motriz Visual Auditiva	Urbana o arquitectónica	Despejar las banquetas de cualquier obstáculo y sensibilizar a la población para cuando las personas con discapacidad utilicen el arroyo vehicular	Vigilar que todas las banquetas del municipio cumplan con el ancho mínimo establecido en la normatividad de 1.5 metros
Diseño inadecuado en las rampas (pendiente, ancho, radio de giro)	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar las rampas del municipio e identificar las que no cumplen con las características señaladas por la normatividad	Verificar que giro de rampa tenga un ancho libre mínimo de 1.20 metros para permitir el giro de una silla de ruedas y tener una pendiente máxima de 6%
Falta de balizamiento en las rampas	Motriz	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar las rampas del municipio e identificar las que no están balizadas o	Realizar inspecciones constantes para vigilar la durabilidad de la pintura y, en su

			identificadas con la señalética universal de discapacidad	defecto, realizar el mantenimiento adecuado
Insuficiencia de rampas en las esquinas y/o cruces peatonales	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Georreferencias las intersecciones donde no existen rampas para silla de ruedas	Identificar las zonas de mayor tránsito peatonal para la instalación de nuevas rampas con las características señaladas en la normatividad
Falta de pavimentación y/o presencia de baches	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Verificar el mantenimiento del pavimento	Sustituir el pavimento o la técnica de recubrimiento para evitar reencarpetar de manera frecuente
Calles con adoquín	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Verificar que las calles con adoquín tengan mantenimiento y no estén discontinuas o con fracturas	Sustituir el adoquín por pavimento sustentable, pero que no implique dificultades para que personas usuarias de silla de ruedas o que utilizan bastón como elemento de asistencia puedan desplazarse con seguridad
Poca visibilidad de la señalética	Motriz Visual Auditiva	Urbana o arquitectónica	Verificar mantenimiento y legibilidad de la señalética	Reemplazar la señalética obsoleta o que no pueda recuperarse por elementos con mayor visibilidad, incluyendo material reflectante
Obstrucción de señalética	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Vigilar la instalación y/o posibles defectos que tenga la señalética que puedan dificultar su presencia	Sancionar con multas y/o trabajo voluntario a quien obstruya la legibilidad o visualización de la señalética para personas con discapacidad
Automóviles estacionados frente a las rampas	Motriz Visual	Social o actitudinal	Retirar los vehículos estacionados a cargo de elementos de tránsito municipales	Sancionar o multar a quienes incurran en esta práctica y generar materiales de sensibilización sobre accesibilidad
Falta de inspección o sanciones para retirar obstáculos en las banquetas o autos estacionados en lugares destinados a personas con discapacidad	Motriz Visual	Institucional	Vigilar que los lugares destinados para personas con discapacidad sean de uso exclusivo y sensibilizar a la población sobre el respeto y aplicabilidad de la ley	Aplicación de la ley o reglamentos sobre el libre tránsito y la movilidad en condiciones de seguridad para sancionar y/o multar a quienes no cumplan con las disposiciones
Falta de empatía por parte de conductores y peatones	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Sensibilizar a conductores y peatones sobre las dificultades que puede presentar una persona con discapacidad al	Generar talleres de sensibilización para la población en general sobre las dificultades que enfrentan las personas con

			desplazarse en la ciudad	discapacidad en la ciudad
Falta de tapas en las coladeras	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Revisar que la infraestructura hidráulica se encuentre en buenas condiciones	Mantener una vigilancia constante mediante el uso de tecnologías para identificar cualquier falta de mantenimiento y atenderla de manera inmediata
Rejillas del alcantarillado muy abiertas	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar la infraestructura hidráulica del municipio y realizar su caracterización, así como verificar que su presencia no represente peligro para la población	Sustituir las coladeras por otras con ranuras más estrechas o adaptaciones que permitan el flujo del agua sin representar un riesgo a la población
Falta de balizamiento en cebras peatonales	Motriz Visual Auditiva	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar los pasos peatonales e identificar los que no estén correctamente legibles de acuerdo a la normatividad para su balizamiento	Realizar inspecciones frecuentes para dar mantenimiento con pintura resistente al agua y optar por cruces a nivel de calle
Postes o árboles en medio de las banquetas	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar los postes y/o árboles que representen un obstáculo en la banqueta	Reubicar los postes y/o árboles que limiten el paso en la banqueta
Rampas de cocheras en la continuidad de las banquetas	Motriz Visual	Urbana o arquitectónica	Verificar que las viviendas estén construidas conforme a la norma y respetando los límites entre la propiedad privada y la calle	Realizar inspecciones a las viviendas que no cumplan con los límites y modificar la morfología de la vivienda que represente un obstáculo
Falta de respeto por el semáforo en rojo	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Realizar campañas de sensibilización sobre el peligro de no detenerse en un alto para dar el paso a peatones	Aplicar las multas y sanciones estipuladas en el Reglamento de Tránsito sobre estas faltas
Semáforos que no funcionan	Motriz Visual Auditiva	Urbana o arquitectónica	Georreferenciar los semáforos del municipio que se encuentran funcionando y los que tienen alguna deficiencia como poca visibilidad de la luz, estar apagado o desconectado, no estar sincronizado, entre otros	Sustituir los semáforos que no puedan repararse e instalar semáforos peatonales sincronizados con los semáforos vehiculares que incluyan simbología de peatones y personas con discapacidad
Inexistencia de semáforos sonoros	Visual	Urbana o arquitectónica	Localizar las localidades con mayor presencia de personas con discapacidad visual e identificar las intersecciones más transitadas para proyectar la	Instalar semáforos inteligentes que cuenten con elementos sonoros, así como con luces y palabras legibles para personas con discapacidad auditiva

			instalación de semáforos sonoros	
Falta de pavimento o guías podotáctiles	Visual	Urbana o arquitectónica	Instalar guías podotáctiles en las principales calles del municipio conforme lo enuncia la normatividad y con todos los elementos que permitan un desplazamiento continuo para las personas con discapacidad visual	Ampliar la cobertura del pavimento podotáctil a las zonas donde exista más concentración de personas con discapacidad visual y garantizar su continuidad hasta llegar a lugares específicos donde las personas puedan desplazarse con seguridad
Falta de señalética en braille	Visual	Urbana o arquitectónica	Instalar placas en sistema braille de las principales calles del municipio a una altura de 95 cm para que las personas con discapacidad visual puedan tener al alcance la señalética	Ampliar la cobertura de las placas en sistema braille a todas las calles del municipio e instalar mapas con el mismo sistema para la ubicación de personas con discapacidad visual
Insultos o discriminación	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Realizar campañas permanentes de sensibilización sobre la discriminación y la inclusión de personas con discapacidad	Aplicar las leyes vigentes en materia de discriminación para erradicar estos actos
Falta de ayuda y/o condescendencia	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Realizar campañas permanentes de sensibilización sobre las necesidades, independencia y autonomía de las personas con discapacidad	Desplegar elementos de tránsito o de una brigada especial en las zonas de más tránsito peatonal para brindar ayuda a las personas con discapacidad que así lo requieran
Desconocimiento sobre la utilidad de infraestructura accesible	Motriz Visual Auditiva	Social o actitudinal	Realizar campañas de difusión e información sobre los elementos de accesibilidad del entorno urbano	Capacitar a funcionarios municipales para explicar a la población sobre el funcionamiento de los elementos de accesibilidad y evitar su obstrucción

Nota. La tabla presenta algunas estrategias sugeridas para mejorar el entorno urbano a partir de los testimonios recabados en el trabajo en campo y con base en los instrumentos revisados anteriormente que cuentan con el sustento técnico para su implementación

Conclusiones

Las experiencias a las que logró tener acceso esta investigación, así como la observación en las localidades donde residen las personas participantes dan cuenta del entorno urbano en Metepec no está pensado ni diseñado para que las personas con discapacidad puedan ser incluidas. Los testimonios recabados ayudaron a entender cuáles son las principales barreras a las que se enfrentan personas con discapacidad motriz, visual y auditiva, tres de las más prevalentes tanto a nivel nacional como local, cuando se desplazan por la ciudad, con lo cual se logró comprobar la hipótesis planeada en este trabajo, así como cumplir el objetivo general de la investigación al ser las subjetividades de cada participante, el punto de partida para analizar la accesibilidad del entorno urbano y posibles mejoras para su inclusión en la ciudad. Si bien las barreras urbanas o arquitectónicas fueron referidas en casi todas las experiencias, las barreras actitudinales o sociales conforman también un aspecto importante para las personas entrevistadas, al limitar de forma significativa el uso que hacen del espacio urbano.

Las vivencias y experiencias de las personas con discapacidad permiten comprender con mayor profundidad su relación con la ciudad y cómo esta influye de manera significativa en las actividades que realizan y la forma en que lo hacen; las subjetividades dan acceso a información que no puede ser medible en términos numéricos, pero que enriquece el trabajo de las y los profesionales del diseño y planificación urbana, pues al conocer estos puntos de vista, se complementa la normatividad y la legislación que rige la construcción de los entornos urbanos con lo que se pueden crear ciudades más incluyentes para todos los sectores sociales, tomando en cuenta la diversidad de características de sus habitantes y, por consecuencia, de las necesidades que tienen. Los testimonios ofrecen información de primera mano que pueden ser de utilidad para transitar hacia nuevos entornos urbanos donde todas las personas tengan cabida, respondiendo así al Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de la Agenda 2030 de la ONU.

Las personas con discapacidad encuentran mayores dificultades que el resto de la población para realizar actividades cotidianas dentro de la ciudad a causa de su diversidad funcional. La accesibilidad en Metepec, entonces, no es un elemento que tome en cuenta el amplio espectro que compone la diversidad humana, ya que tiende a nombrarse y enunciarse como parte de una política “inclusiva”, pero deja de lado la funcionalidad que

las medidas de accesibilidad representan para las personas con discapacidad. Esta situación demuestra que en el ámbito de las políticas públicas, la discapacidad se continúa abordando desde un enfoque médico, cuyas acciones se materializan en la creación de centros de salud o rehabilitación, los cuales son imprescindibles para atender a esta población, al igual que a otros grupos poblacionales; sin embargo, en el ámbito urbano no existen las medidas suficientes que puedan propiciar la inclusión e igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, ya que a partir del uso de la ciudad, se puede tener acceso a una serie de derechos civiles y servicios que resultan fundamentales para el desarrollo humano, como el acceso a la salud, al trabajo, a la participación política, entre otros.

Implementar políticas públicas, especialmente desde el ámbito local, con un enfoque de inclusión deben ir más allá de nombrar las acciones en los instrumentos que norman el actuar de las autoridades, sino que deben materializarse para que tengan una incidencia directa en la población. Con los testimonios recabados se da cuenta de que el cumplimiento de medidas de accesibilidad como la implementación de rampas o cajones de estacionamiento para las personas con discapacidad no son funcionales si no se vigila que tanto ayude a la población usuaria, es decir, no basta con acatar la ley, sino darle seguimiento y verificar que la población sea realmente beneficiada con estas acciones. De lo contrario, se corre el riesgo de que se dé por hecho que la mera descripción de las acciones de accesibilidad sea suficiente para incluir a las personas con discapacidad.

Este grupo social, históricamente, se ha enfrentado a la exclusión que se amplía al ámbito espacial, que también contribuye a que no exista un reconocimiento pleno de sus necesidades y que estas sean atendidas pues, aunque la concepción que se tiene sobre la discapacidad ha evolucionado en las últimas décadas a nivel internacional, hacia una perspectiva vinculada a los derechos humanos, a nivel local se reproducen todavía ideas obsoletas sobre la discapacidad. Una de ellas es que la discapacidad recae en el individuo y, por lo tanto, es una deficiencia, una excepción que, en la planificación urbana, no se había tomado en consideración hasta la promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como a los instrumentos que la acompañan, donde se hace énfasis en la necesidad de crear entornos urbanos incluyentes con las distintas formas de desplazarse y usar la ciudad.

Por tanto, la discapacidad se vuelve una deficiencia a partir del entorno que no se diseña ni se construye para la diversidad funcional, sino que se crea para personas con características convencionales; sin embargo, la tendencia demográfica indica que en las próximas tres décadas, la población con discapacidad podría incrementarse debido a factores como el envejecimiento y la asociación de esta etapa de la vida con enfermedades crónico degenerativas que, a menudo, provocan una limitación en la movilidad corporal. De ahí la importancia y la urgencia de que las políticas públicas urbanas a nivel municipal puedan transitar hacia una visión más incluyente, no solo de forma enunciativa en los instrumentos que rigen en actuar del funcionariado público, sino que se refleje en el entorno, partiendo de la participación de las personas con discapacidad para conocer desde sus experiencias lo que puede ayudar a que la ciudad sea más accesible para la diversidad corporal y funcional de sus habitantes.

Las experiencias, a las cuales se pudo tener acceso durante la investigación, muestran que para garantizar que las medidas de accesibilidad beneficien a las personas con discapacidad, no basta con aplicar la normatividad, sino escuchar las voces de este sector poblacional que conoce desde sus propias vivencias las fallas o deficiencias que la planificación y el diseño urbano no toman en cuenta, toda vez que las decisiones que se toman en estos ámbitos buscan beneficiar a una “mayoría”, con características homogéneas, que no presenta limitaciones en lo corporal, por lo que se descuida la implementación, supervisión o comprobación de que la infraestructura accesible realmente atienda su cometido. Por ello, es necesario también incentivar la participación ciudadana para que sea la propia población la que se vigile que las personas tomadoras de decisiones lo hagan tomando en cuenta las necesidades reales de la población.

Al indagar en cómo perciben la ciudad las personas con discapacidad, no solo se tiene acceso a información que puede ayudar a mejorar el entorno urbano, sino que existe un acercamiento que puede desdibujar la exclusión a la que ha estado expuesta este sector; conocer cómo viven, se desplazan y hacen uso de la ciudad puede ayudar a entender que no todas las personas se encuentran en las mismas condiciones y con el mismo acceso a las oportunidades que representa el espacio urbano. Con estos elementos es posible reducir las desigualdades espaciales, es decir, distribuir el espacio urbano, sus recursos e infraestructura para que atienda las necesidades de todos sus habitantes, lo que conllevaría a que la ciudad se convirtiera en un escenario imparcial, es decir, que se

construya priorizando las condiciones sociales, físicas o económicas de algún sector social, sino que pudiera garantizar un tratamiento equitativo al no estar sujeto el entorno urbano a factores sociales o naturales.

A través de las experiencias recabadas, a lo largo de esta investigación, se puede avanzar hacia una justicia espacial, primero, desde un ámbito local, donde las personas desempeñan sus actividades cotidianas, con lo que se mejoraría la equidad y el acceso a los derechos urbanos, pero no solo en el reparto de servicios, sino en atender las necesidades sociales de los grupos históricamente excluidos como las personas con discapacidad; al replicarse este cambio de paradigma en escenarios más grandes como a nivel nacional, incluso el ámbito espacial podría ser un elemento que ayude a reducir las brechas de desigualdad y vulnerabilidad entre distintos sectores de la población.

Por ello, es importante puntualizar que la justicia tiene también una dimensión espacial que puede alcanzarse mediante la acción social y política, es decir, mediante la participación de los habitantes en la toma de decisiones sobre la construcción y planificación de la ciudad que ha sido producida por imposiciones de un poder jerárquico y de sistemas de opresión que ha derivado en la exclusión y discriminación, no solo en el ámbito social, sino territorial. Por tanto, a partir del reconocimiento de las necesidades de la población con discapacidad, como se realizó en la presente investigación, la planeación urbana puede mejorar los lugares que ocupa este sector, así como otros grupos considerados como "minorías", en términos de cantidad de población, pero que forman parte de la sociedad urbana.

Con la información recabada se puede concluir que la inclusión de las personas con discapacidad en el entorno urbano, y el uso de la ciudad en igualdad de condiciones, está limitado por dos tipos principales de barreras: las urbanas o arquitectónicas, relacionadas directamente a la construcción de la ciudad; y por otro lado, las sociales o actitudinales, las cuales están determinadas por las conductas de las personas hacia la población con discapacidad. Esta categoría está asociada con la discriminación, exclusión, condescendencia y falta de empatía por las dificultades que experimentan las personas con discapacidad en el entorno urbano.

Si bien en menor medida aparecieron las barreras institucionales, especialmente vinculadas a la falta de aplicación de la legislación que protege los derechos de las

personas con discapacidad, esta clasificación podría estar también directamente relacionada con las barreras arquitectónicas referidas por las personas participantes, ya que una de las respuestas más frecuentes fue que la infraestructura no estaba diseñada de acuerdo a lo dispuesto en la normatividad vigente. Por otro lado, las barreras sociales o actitudinales, si bien no constituyen elementos materiales que puedan ser modificados en cuanto a su diseño o construcción, representan la forma en que se dan las interacciones sociales dentro del espacio urbano, toda vez que la ciudad no está conformada únicamente por la infraestructura como calles y banquetas o por el equipamiento ni por los servicios de transporte, sino también por la forma en que se relacionan sus habitantes.

Al referir que las barreras sociales son las segundas en interferir con la inclusión y accesibilidad, se da cuenta de que la ciudad es un escenario que se construye también como por las relaciones humanas, y de poder, ejercido en este caso a las personas con discapacidad, y que pueden derivar en procesos de exclusión en un entorno donde interactúan distintos grupos sociales.

Aunque gran parte de los estudios urbanos sobre accesibilidad se han centrado en características físico-materiales, las vivencias de las personas que participaron en esta investigación evidencian que no puede separarse el espacio físico del espacio social, ya que el medio construido puede influir en las relaciones que tienen las personas entre sí, así como con la propia ciudad. Los aspectos que no son físicos ni materiales también pueden restringir e impedir que las personas con discapacidad puedan ser incluidas plenamente en la ciudad porque ejemplos como la discriminación o falta de empatía pretenden que los habitantes deben ajustarse a estándares de “normalidad” para el uso de la infraestructura que impone la ciudad.

Los resultados de la investigación dan cuenta que, aunque las respuestas de las personas entrevistadas demuestran una separación categórica de las barreras de accesibilidad, existe una relación entre ellas, pues no se puede separar el ámbito arquitectónico del social o del institucional. Por tanto, las personas con discapacidad al quedar excluidas del entorno urbano, también lo hacen en otras dimensiones, lo que limita, no solo el acceso a oportunidades en igualdad de condiciones, sino su pleno desarrollo como parte de la ciudadanía y como sujetos de derecho.

El desarrollo de una metodología cualitativa, a través de entrevistas, permitió profundizar en las cualidades que cada persona percibía sobre la accesibilidad y cómo era su perspectiva sobre la ciudad. Aunque no es conveniente que los resultados se generalicen para toda la población con discapacidad de Metepec, los hallazgos muestran que hay una tendencia similar respecto a la percepción de accesibilidad, al menos, entre dos de los tres tipos de discapacidad abordados en este trabajo. Las personas que refirieron una percepción mayor de inaccesibilidad en el municipio son aquellas con discapacidad visual, debido a que hay una inexistencia casi total de infraestructura destinada a atender sus necesidades de movilidad, además de percibir un desconocimiento sobre el tipo de elementos que pueden ayudar a las personas con este tipo de discapacidad a facilitar sus desplazamientos, es decir, que la accesibilidad se ve limitada para estas personas, primero, por la ignorancia de la sociedad sobre sus necesidades y posibles soluciones y, como consecuencia, por la falta de infraestructura urbana diseñada específicamente para la discapacidad visual.

Por otra parte, las experiencias relatadas por las personas con discapacidad motriz muestran respuestas similares, aunque son más reconocidas las necesidades de estas personas en comparación con el grupo antes mencionado, ya que la infraestructura urbana cuenta con los elementos mínimos que permiten el desplazamiento de personas usuarias de silla de ruedas, aunque su funcionalidad no está comprobada, por lo que puede inferirse que se instalan estos elementos para cumplir con un requisito institucional, pero no para propiciar una verdadera inclusión.

El testimonio de Miriam, la única persona con discapacidad auditiva entrevistada, refirió una percepción menor de inaccesibilidad en comparación con los otros tipos de discapacidad debido a que la infraestructura favorece sus desplazamientos a pesar de su discapacidad. En este caso es importante relacionar la edad de la participante con la percepción de accesibilidad, ya que se trata de una menor de edad que utiliza la ciudad en compañía de sus padres, quienes ejercen el rol de cuidadores y, por lo tanto, ayudan a superar cualquier barrera que pudiera presentarse en el trayecto. Debido a estas características, es pertinente apuntar que se requiere de otras experiencias de personas con discapacidad auditiva, de distintas edades, para conocer si las respuestas referidas en esta investigación se replican en otras vivencias.

En esta investigación se trabajó con tres tipos de discapacidades: visual, auditiva y motriz, y aunque existen coincidencias en los testimonios recabados, cada discapacidad tiene sus propias necesidades, ya que no todas se viven de la misma manera. Uno de los resultados más destacados es que, de acuerdo a los propios relatos, la infraestructura de Metepec está diseñada en gran medida para las personas usuarias de silla de ruedas, pues es una de las discapacidades más frecuentes y visibles, pero este diseño deja de lado a una gran parte de la población con discapacidad que tiene otros requerimientos para que el entorno sea accesible. Como se ha referido en los capítulos previos, en México existen, al menos, cinco tipos de discapacidad que tienen limitaciones distintas para el desempeño de actividades cotidianas dentro de la ciudad, como consecuencia de las deficiencias que presenta el entorno.

El amplio espectro de la discapacidad ha originado que este concepto evolucione hacia el término “diversidad funcional”, el cual da cuenta de las distintas necesidades que tienen las personas con alguna limitación en la movilidad de su cuerpo, ya que incluso dentro de la discapacidad, se tiene a homogeneizar dichas necesidades y funcionalidades, y el entorno urbano replica estas mismas concepciones al priorizar a aquellas personas que hacen uso de silla de ruedas. Como ejemplo, basta mencionar la señalética utilizada en las calles para designar un espacio exclusivo para la población con discapacidad. Por este motivo, se requiere de encontrar distintas formas de accesibilidad que garanticen la plena inclusión de todas las personas, sin importar su condición; se requiere diseñar desde la diversidad corporal y funcional y no desde el promedio o lo convencional.

Por ello, también se concluye que el estudio realizado puede complementarse con técnicas cuantitativas para abarcar una muestra más grande que permita recabar la suficiente información para determinar si la población con discapacidad, en general, percibe las mismas condiciones en el entorno urbano o posibles diferencias en sus respuestas debido a otros factores como el nivel socioeconómico, la edad o el género. Sin embargo, las técnicas aplicadas en este trabajo fueron adecuadas para lograr el objetivo de la investigación que era indagar en las experiencias de las personas con discapacidad mediante una estructura de entrevista que ayudó a que las y los participantes pudieran expresarse de manera libre y abierta sobre la accesibilidad e inclusión en Metepec.

Con base en lo revisado en los estudios de caso y la literatura consultada, los resultados de la investigación eran previsibles, ya que Metepec no es la única ciudad de México que presenta niveles bajos de accesibilidad y las personas con discapacidad, al ser un grupo excluido socialmente en distintas áreas, tampoco son una población prioritaria para las políticas públicas urbanas, lo que se demuestra en las respuestas dadas por las personas entrevistadas sobre la participación y atención a sus necesidades, las cuales fueron semejantes en términos de limitantes y restricciones, ya que no existen mecanismos que incentiven que las personas con discapacidad se involucren en la toma de decisiones para mejorar las condiciones del entorno urbano, por lo cual se deben realizar ajustes en la forma en que se configura el espacio para que esta población pueda desarrollarse sin restricciones desde el elemento más básico que conforma la ciudad que es la calle.

Lograr este objetivo requiere de un cambio de paradigma en el que el entorno urbano se asuma como deficiente y se adapte a cada uno de los requerimientos de las personas con discapacidad, quienes se ven obligadas a ajustarse a lo que la ciudad ofrece porque la discapacidad continúa viéndose desde una perspectiva individual, que recae en el sujeto como un “defecto”, mas no se cuestiona si es el entorno el que se ha diseñado y construido de manera errónea y que genera dificultades a la población.

Es así, que este trabajo puede concluir que las personas con discapacidad no son las que tienen deficiencias por su condición, sino que son los espacios los deficientes en razón a su producción. Esto, a su vez, da lugar a que la población con discapacidad no pueda desarrollarse en condiciones de seguridad, independencia y autonomía, ya que los testimonios referidos reflejaron que todas las personas participantes requieren de, al menos, un acompañante para realizar sus actividades y desplazamientos dentro de la ciudad, pues la falta de infraestructura accesible les obliga a la dependencia.

Si bien se tuvo acceso a siete testimonios y vivencias de personas con discapacidad residentes en Metepec, una de las principales dificultades para la realización de esta investigación fue la localización de personas con discapacidad que realizaran desplazamientos cotidianos por la demarcación. Como se muestra en los resultados, casi la totalidad de las personas participantes cuentan con vehículo propio o utilizan servicios de traslado por automóvil, debido a la falta de elementos accesibles, lo que limita el uso que hacen de las calles y, por consecuencia, una falta de experiencia en el entorno urbano,

situación que se presentó durante la búsqueda inicial de participantes para este trabajo. No obstante, en los testimonios alcanzados se visibilizan también situaciones vivenciales en la ciudad, por lo que se eligieron a dichas personas para ser entrevistadas una vez comprobado el criterio de desplazarse por la ciudad.

Aunque en los testimonios se detallan los puntos hacia donde se desplazan las personas, así como los sitios donde perciben una falta de accesibilidad, realizar un acompañamiento de viaje habría sido una técnica que permitiera descubrir las estrategias que las personas con discapacidad desarrollan para superar las barreras referidas, con lo cual se habrían ampliado los hallazgos sobre la relación entre las barreras y cómo impactan en el acceso a los servicios urbanos, así como a la igualdad de oportunidades respecto a otros sectores poblacionales que pueden superar con mayor facilidad las barreras presentadas en el entorno.

La problemática analizada en este trabajo evidenció puntos específicos de Metepec que requieren ser intervenidos, pero es importante señalar que la falta de accesibilidad es un problema que caracteriza a todo el municipio, por lo que se considera que las medidas propuestas en la *Tabla 33. Estrategias de accesibilidad para el mejoramiento del entorno urbano* pueden replicarse en todo el territorio municipal, ya que la falta de accesibilidad en el entorno urbano no es un problema específico de las zonas estudiadas, aunque existen algunos puntos con condiciones más críticas, una política municipal de accesibilidad debe abarcar toda la demarcación para garantizar el Derecho a la Ciudad, no solo de la población con discapacidad, sino de la población en general, con lo que se garantizaría una verdadera justicia espacial e inclusión urbana.

Tomar en cuenta estos aspectos dentro de las políticas públicas urbanas es imprescindible ante los cambios sociodemográficos que se prevén tanto a nivel estatal como nacional, donde la población experimentará un incremento de personas adultas mayores y, con ello, posibles limitaciones en la movilidad o condiciones de discapacidad a causa de las enfermedades inherentes a esta etapa de la vida, un reto que requiere de propuestas que puedan traducirse en acciones tangibles dentro en el espacio urbano que impacten en la vida cotidiana de la población, así como generar políticas públicas centradas en las personas.

Por este motivo, se proponen como futuras líneas de investigación relacionadas a este trabajo:

1. La interrelación entre las barreras de accesibilidad y su efecto en la movilidad de las personas con discapacidad.
2. Las estrategias que implementa esta población cuando requiere usar el espacio urbano para sus actividades cotidianas.
3. Cómo atender a otras discapacidades como las neurodivergencias, la discapacidad intelectual y psicosocial en el espacio urbano.
4. El impacto de una planificación urbana basada en la movilidad motorizada para las personas con discapacidad.
5. El diseño universal como una estrategia de accesibilidad para grupos minoritarios como personas de la tercera edad, infantes, mujeres y personas con discapacidad.
6. El impacto cultura de la infraestructura urbana y su relación con la percepción colectiva sobre la discapacidad.
7. La vulnerabilidad de la población con discapacidad como consecuencia del diseño y planificación urbana.

Referencias bibliográficas

- Academia Lab. (2025). *Muestreo de bola de nieve*. Enciclopedia. <https://academia-lab.com/enciclopedia/muestreo-de-bola-de-nieve/>
- Albarrán, A. (2015). Algunas perspectivas y modelos de comprensión de la discapacidad. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, 21(2), 127-165.
- Alcívar, D. y Arteaga, H. (2018). Discapacidad: Un reto para la inclusión participativa y la igualdad. *Dominio de las Ciencias*, 4(1), 25-43
- Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *TRANS: Revista de traductología*, (11), 15-30
- Alvarado-Alegría, N. (2014). El derecho a la ciudad como derecho humano emergente. *Digital Ciencia@UAQRO*, (1), 1-12.
- Ayuntamiento de Metepec (2018). *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Metepec*. https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/planes_municipales/Metepec/PMDUMet.pdf
- Ayuntamiento de Metepec (2022). *Plan de Desarrollo Municipal Metepec 2022-2024*. https://metepec.gob.mx/pagina/documentos/mejora_regulatoria/plan_desarrollo_municipal/pdm_metepec_2022_2024.pdf
- Ayuntamiento de Metepec (2024). *Bando Municipal de Metepec*. <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/bdo/bdo2024/bdo057.pdf>
- Ayuntamiento de Metepec (2025). *Plan de Desarrollo Municipal Metepec 2025-2027*. https://copladem.edomex.gob.mx/sites/copladem.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Planes%20y%20programas/Mpales-2025-2027/PDM_2025-2027_METEPEC.pdf
- Ayuntamiento de Metepec (2025). *Bando Municipal de Metepec*. https://metepec.gob.mx/pagina/documentos/bando_municipal/BANDO%20MUNICIPAL%202025.pdf
- Banco Mundial (2021). *La inclusión de las personas con discapacidad, clave para el desarrollo sostenible de América Latina y el Caribe*. [Comunicado de prensa] <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2021/12/02/la-inclusion-de-las-personas-con-discapacidad-clave-para-el-desarrollo-sostenible-de-america-latina-y-el-caribe>

Banco Mundial (s.f). *Desarrollo urbano. Panorama General*. [Publicación]

<https://bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview>

Barbosa, S. D., Villegas-Salazar, F., y Beltrán, J. (2019). El modelo médico como generador de discapacidad. *Revista Latinoamericana de Bioética*, 19(2), 111-122. DOI: <https://doi.org/10.18359/rlbi.4303>

Barrena, G. (2015). *El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (Fascículo 3)*. CNDH México. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4890/13.pdf>

Barrera, M.L. y Hernández, J. (2023). La accesibilidad universal en espacios artístico-culturales para personas con discapacidad motriz en la ciudad de Querétaro. *Revista de Estudios Interdisciplinarios del Arte, Diseño y la Cultura*, (Número Especial). 215-243

Becerril-Sánchez, T., Méndez, J. y Garrocho, C. (2013). Urbanizaciones cerradas y transformaciones socioespaciales en Metepec, Estado de México. *EURE*, 39(117), 191-213

Bourdieu, P. (1988). Espacio social y poder simbólico. *Revista de Occidente*, 81, 97-119.

Borja, J. (2011). Crisis urbana y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, (116), 39-49.

Campos, J. (2009). *La geografía de la marginación: enfoque conceptual y metodológico alternativo para el caso de México*. [Tesis de Doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México]

Castel, R. (1995). *Les métamorphoses de la question sociale*. Gallimard.

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2019). *Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad*. CNDH México.

<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf>

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2020). *Política de igualdad de género, no discriminación, inclusión, diversidad y acceso a una vida libre de violencia 2020-2024*.

CNDH México. https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2020-11/Politica_Igualdad_Genero_2020-2024.pdf

Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2020). *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo*. CNDH México.

<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf>

Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México (2016). *Plan de desarrollo municipal 2016-2018 de Metepec, Estado de México*. Gaceta Municipal

Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México (2024). *Dictamen de la División Regional*. Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

Conde, R. (2014). Evolución del concepto de discapacidad en la sociedad contemporánea: de cuerpos enfermos a sociedades excluyentes. *Praxis Sociológica*, (18), 155-175

Corte Interamericana de Derechos Humanos (2008). *Reglas de Brasilia sobre Acceso a la Justicia de las Personas en Condición de Vulnerabilidad*.
<https://corteidh.or.cr/tablas/r30061.pdf>

Consejo de Investigación y Evaluación de la Política Social (2019). *Discapacidad y pobreza en el Estado de México*. [Boletín] Gobierno del Estado de México
<https://cieps.edomex.go.mx/sites/cieps.edomex.gob.mx/files/files/5%20MAYO%20DISCAPACIDAD.pdf>

Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (2023). *Discriminación en contra de las Personas con discapacidad*. [Ficha temática] https://www.conapred.org.mx/wp-content/uploads/2023/11/FT_PDDiscapacidad_2023.pdf

Delgado, M. (2003). Naturalismo y realismo en etnografía urbana. Cuestiones metodológicas para una antropología de las calles. *Revista Colombiana de Antropología*, 39, 7-39

Filipe, C.A. y Ramírez, B.R. (2016). Discursos, política y poder: el espacio público en cuestión. *Territorios*, 35, 37-57

García, J. (2006). Métodos y técnicas cualitativas en la investigación de la ciudad. *Mundo Siglo XXI*, (6), 79-85. Instituto Politécnico Nacional.

García, S. (2018). La marginación en tres localidades urbanas del municipio de Metepec, Estado de México, México. *Tecnogestión* 15(1), 27-41.

Gobierno de la Ciudad de México (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*.
<https://centrico.mx/docs/CdMx-manualnormastecnicas-accesibilidad-2016.pdf>

Gobierno del Estado de México (2018). *Guía Básica de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Edificios y Áreas de Atención Ciudadana de la Secretaría de Finanzas*. Consejo Editorial de la Administración Pública Estatal.
<https://finanzas.edomex.gob.mx/sites/finanzas.edomex.gob.mx/files/files/GU%C3%8DA%20BA%C3%8DSICA%20DE%20ACCESIBILIDAD.pdf>

Habitat International Coalition (2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. *Revista Paz y Conflictos*, (5), 184-196

- Hall, S. (2011). *A identidade cultural na pós-modernidade*. Lamparina Editor.
- Harms, E. (2016). Urban space and exclusion in Asia. *Annual Review of Anthropology*, 45(1), 45-61. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-102215-100208>
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal
- Hernández-Araque, M.J. (2016). Urbanismo participativo. Construcción social del espacio urbano. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 6-17. DOI: <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2016.18.1.2>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C. y Baptista, M.P. (2010). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). *Encuesta Nacional sobre Discriminación*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/enadis/2022/#documentacion>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Censo de Población y Vivienda*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/default.html>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Inventario Nacional de Viviendas*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). *Estadísticas a propósito del día internacional de las personas con discapacidad*. [Comunicado de prensa] https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2024/EAP_PCD24.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (s.f). *Clasificación de Tipo de Discapacidad – Histórica*. [Catálogo]. INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/clasificadoresycatalogos/doc/clasificacion_de_tipo_de_discapacidad.pdf
- Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (2021). *Hablemos de Discapacidad*. [Publicación] Gobierno de México <https://www.gob.mx/issste/es/articulos/hablemos-de-discapacidad?idiom=es>
- Iwarsson, S. y Stahl, A. (2003) Accessibility, Usability and Universal Design—Positioning and Definition of Concepts Describing Person-Environment Relationships. *Disability and Rehabilitation*, 25, 57-66. DOI: 10.1080/dre.25.2.57.66
- Jaramillo, P.J. (2022). Discapacidad y derecho a la ciudad en la producción social del espacio público. *Revista INVI*, 37(104), 152-168. DOI: <https://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65643>

Jirón, P. (2010). On becoming 'la sombra/the shadow' en M, Buscher, J. Urry y K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods*, 36-53

Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>

Lefebvre, H. (1968). *El Derecho a la Ciudad*. Capitan Swing

Ley de Asistencia Social [LASoc]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación*. 2 de septiembre de 2004 (México) <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LASoc.pdf>

Ley para la Inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del Estado De México. Abrogada, *Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno"*. 14 de abril de 2021 (México) <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/abr/leyabr145.pdf>

Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado De México. *Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno"*. 17 de abril de 2024 (México) <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig189.pdf>

Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación [LFPED]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación*. 11 de junio de 2003 (México) <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPED.pdf>

Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad [LGIPD]. Reformada, *Diario Oficial de la Federación*. 30 de mayo de 2011 (México) <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>

Linares-García, J., Hernández-Quirama, A. y Rojas-Betancur, H. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica. *Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas*, 18(35), 115-128. DOI: <http://dx.doi.org/10.22518/usergioa/jour/ccsh/2018.2/a09>

López, J.L. (2019). La conceptualización de la discapacidad a través de la historia: una mirada a través de la evolución normativa. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 69(273), 835-855. DOI: <http://dx.doi.org/10.22201/fder.24488933e.2019.273-2.68632>

Mejía, J. (2003). Técnicas cualitativas de investigación en las Ciencias Sociales. *Investigaciones Sociales*, 3(3), 223-256. DOI: 10.15381/is.v3i3.6659

- Mejía, M.R. (2022). Accesibilidad e inclusión: derecho a una ciudad para todas las personas en situación de discapacidad. *Revista Doctrinal Distrital*, 2(2). 98-117
- Monroy, A.Y. (2019). *Crecimiento urbano y su impacto sobre la movilidad ciclista en el municipio de Metepec, Estado de México: el caso de la Avenida Ignacio Comonfort del 2000 a 2018*. [Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Área de Sociología Urbana]
- Moreno, A., Pérez, M.Y., Delgadillo, A.M. y Villasís, R. (2011). Justicia espacial y calidad de vida en las ciudades mexicanas. Conceptos olvidados en la enseñanza universitaria del diseño urbano y el paisaje. *DEBATE*, 8(23), 56-62
- Moya, L., y Bergua, J. Á. (2016). Espacios multicorporales: La ciudad inclusiva a partir de la experiencia crip. *Respuestas transdisciplinarias en una sociedad global: aportaciones desde el Trabajo Social*. Universidad de La Rioja, 1-14
- Olivera, A. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 61-62, 326-343.
- Organización de los Estados Americanos (1999). *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 de los Estados Americanos (2013). *Convención interamericana contra toda forma de discriminación e intolerancia*. <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/documentos-basicos/convencion-interamericana-toda-discriminacion-intolerancia.pdf>
- Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial (2011). *Informe mundial sobre la discapacidad*. Ediciones de la OMS. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241564182>
- Organización Mundial de la Salud (2023). *Discapacidad*. [Nota descriptiva]. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>
- Organización de las Naciones Unidas (1966). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*. Naciones Unidas. https://www.ohchr.org/sites/default/files/ccpr_SP.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Naciones Unidas. <https://www.un.org/>
- Organización de las Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Naciones Unidas. <https://docs.un.org/es/A/RES/70/1>

Organización de las Naciones Unidas (2015). *World Population Prospects: the 2015 revision*. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales División de Población. <https://un.org/es/desa/world-population-prospects-2015-revision>

Organización de las Naciones Unidad (2015). *La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. [Comunicado de prensa] Centro de noticias de la ONU. [https://un.org/sustainabledevelopment/es/2015\(09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/](https://un.org/sustainabledevelopment/es/2015(09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/)

Organización de las Naciones Unidas (2017). *Nueva Agenda Urbana*. ONU-Hábitat

Organización de las Naciones Unidas (2019). *Ciudades incluyentes para personas con discapacidad*. ONU-Hábitat. <https://onu-habitat.org/index.php/ciudades-incluyentes-para-personas-con-discapacidad#:~:text=ONU%2DHabitat%20%2D%20Ciudades%20incluyentes%20para%20personas%20con%20discapacidad>

Organización de las Naciones Unidas (2020). *Componentes del Derecho a la Ciudad*. [Boletín] ONU-Hábitat <https://mail.onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>

Organización de las Naciones Unidas (2023). Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2023: Edición Especial. *Por un plan de rescate para las personas y el planeta*. https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2023_Spanish.pdf

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Informe sobre Desarrollo Humano 2014*. <https://undp.org/es/publicaciones/informe-sobre-desarrollo-humano-2014>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2022). *Índice de Desarrollo Humano 2022*. <https://pad.undp.org.mx/indice-de-desarrollo-humano>

Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018 (2018). *Diario Oficial de la Federación*. 30 de abril de 2014. (México). https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/23604/Programa_Nacional_Desarrollo_Inclusi_n_PD_2014-2018.pdf

Quilodrán, G. (2018). *Las ciudades que queremos. El valor de planificar mejor*. Konrad Adenauer Stiftung.

Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Harvard University Press

Restrepo, E. (2018). *Trabajo de campo en Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Fondo Editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Sala, E. y Alonso, F. (2006). *La accesibilidad universal en los municipios. Guía para una política integral de promoción y gestión*. Instituto de Estudios Europeos

Saraví, G. (2006). *De la pobreza a la exclusión: continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2019). *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*. Gobierno de México.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población e Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). *Metrópolis de México 2020*.

Gobierno de México. https://www.gob.mx/cms/uploads/sedatu/MM2020_06022024.pdf

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2024). *NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU-2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN*. Gobierno de México.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/944945/NOM-004-SEDATU-2023_Estructura_y_diseño_para_vías_urbanas_Especificaciones_y_aplicación.pdf

Secretaría de Economía (2020). *Data México: Metepec*. Gobierno de México

<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/metepec-15054?populationType=totalPopulation>

Simian-Fernández, M.P. (2014). Estudio de accesibilidad de espacios público-privado en la ciudad de Temuco-Chile. *Revista de la Universidad Industrial de Santander: Salud*, 46(3), 267-276

Solano, E. (2022). Accesibilidad y Teoría Crip: La Redención Del Esp La Redención Del Espacio. *LIMAQ. Revista de la Carrera de Arquitectura de la Universidad de Lima*, (10), 85-106. DOI: <https://doi.org/10.26439/limaq2022.n010.5249>

Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press

Suprema Corte de Justicia de la Nación (2011). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 5 de febrero de 1857*.

<https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/cpeum/documento/2020-05/CPEUM-001.pdf>

Suprema Corte de Justicia de la Nación (2023). *Apuntes sobre derechos de las personas con discapacidad*. Sistema Bibliotecario de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

<https://www.scjn.gob.mx/derechos->

[humanos/sites/default/files/Publicaciones/archivos/2024-02/apuntes-Capacidad-Juridica.pdf](#)

Toscana, A. (2017). En busca de la justicia espacial. *Política y Cultura*, (48), 209-213

Ullán de la Rosa, F.J. (2014) *Sociología Urbana: de Marx y Engels a las Escuelas Posmodernas*. Centro de Investigaciones Sociológicas

Vega, P. (2023). Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos. Apuntes para las ciudades de América Latina. *Documentos de Proyectos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe*.

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/2fa71ac4-296d-447e-a2ee-14725e2fd8ec/content>

Vergara-Perucich, J.F. y Boano, C. (2020). El derecho a la ciudad financierizada. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(3). 123-135 DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.82437>

Ziccardi, A. (2008). Pobreza y exclusión social en las ciudades del siglo XXI. *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social: Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*, 9-33

Anexos

Figura 10. Instrumento de la metodología de la investigación

	Universidad Autónoma del Estado de México Facultad de Planeación Urbana y Regional Maestría en Estudios de la Ciudad	
Fecha de aplicación: DD/MM/AAAA		
Presentación de la investigadora: Mi nombre es Daniela Sandoval Alamo, soy estudiante de la Maestría en Estudios de la Ciudad de la Universidad Autónoma del Estado de México, con número de cuenta 1221896. Actualmente realizo la investigación para mi tesis de grado sobre las experiencias de accesibilidad de las personas con discapacidad en Metepec.		
Objetivo de la entrevista: Conocer la percepción de las personas con discapacidad física, motriz y auditiva de Metepec respecto a la accesibilidad de las calles que utilizan con frecuencia para sus desplazamientos, así como las experiencias que han tenido desplazándose por el municipio como personas con discapacidad y qué sugerencias propondrían para mejorar la accesibilidad. Para ello, la entrevista está estructurada en seis apartados, los cuales se componen tanto de preguntas abiertas como cerradas, con la finalidad de que las personas entrevistadas puedan expresarse con libertad sobre el tema, salvo en los casos que se utilizan escalas de evaluación.		
Consentimiento y confidencialidad: La información recabada es únicamente para fines de la investigación académica, los datos serán manejados bajo los principios de confidencialidad y reserva, por lo que no se publicará o difundirá ningún dato personal que represente un riesgo para las personas entrevistadas, así como fuera de la institución en la que se realiza la investigación. De igual manera se solicita a las personas entrevistadas proporcionar con veracidad y oportunidad los datos e información que se solicita en la entrevista a fin de que la investigación esté apegada a la realidad de las personas con discapacidad.		
I. Información personal		
Nombre completo de la persona entrevistada:		
Edad:		
Género:		

a) Femenino b) Masculino c) No binario d) Prefiero no contestar
Tipo de discapacidad: a) Motriz b) Auditiva c) Visual
Origen o motivo de la discapacidad:
Tiempo de residencia en el municipio:
Localidad en la que reside:
II: Observación y percepción de la accesibilidad
Del 1 al 5, ¿cómo describiría el nivel de accesibilidad en Metepec para personas con discapacidad? ¿Por qué? 1 = inaccesible 2 = poco accesible 3 = ni accesible ni inaccesible 4 = accesible 5 = muy accesible
Durante su trayecto, ¿qué tipo de barreras identifica y cuáles son las más frecuentes? a) Urbanas o arquitectónicas b) Actitudinales o sociales c) Institucionales d) Comunicacionales <i>Nota: para esta pregunta se deberá mencionar la definición de cada una de las barreras, así como algunos ejemplos para que la persona entrevistada tenga claridad respecto a la diferencia entre cada una.</i>
Del 1 al 5, ¿qué tan seguro/a y cómodo/a se siente transitando por Metepec? 1 = nada cómodo 2 = poco cómodo 3 = ni cómodo ni incómodo 4 = cómodo 5 = muy cómodo

¿Hacia dónde y con qué motivos se desplaza con mayor frecuencia?
¿Realiza el desplazamiento solo(a) o tiene acompañamiento de otra persona?
¿Cuáles son los principales retos o dificultades que enfrenta cuando se desplaza por la ciudad?
III: Evaluación de la infraestructura urbana
Durante el trayecto, ¿cuáles de los siguientes elementos están presentes? a) banquetas b) cruces peatonales c) semáforo auditivo d) rampas e) guía podotáctil f) calle pavimentada g) señalética en braille h) señalética de discapacidad
Del 1 al 5, ¿cómo evaluaría la calidad de esta infraestructura? 1 = muy deficiente 2 = deficiente 3 = ni eficiente ni deficiente 4 = eficiente 5 = muy eficiente
¿Cuáles de estos elementos considera que son útiles o están bien diseñados en su trayecto? ¿Por qué?
¿Cuáles de los elementos ausentes considera que facilitarían su desplazamiento si se implementaran? ¿Por qué?
¿Cuáles de estos elementos representan obstáculos por su deficiencia o por su falta de presencia? ¿Por qué?
IV. Experiencias de inclusión
¿Considera que la infraestructura de la ciudad le permite desplazarse de manera autónoma? ¿Por qué?
Del 1 al 5, ¿en qué medida siente que la ciudad promueve la inclusión y la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad? ¿Por qué? 1 = no la promueve 2 = la promueve poco

3 = no sé si la promueve 4 = promueve la inclusión 5 = promueve mucho la inclusión
¿En qué localidades o espacios de la ciudad siente más limitada la accesibilidad?
V. Participación y sugerencias de mejora
¿Ha participado en alguna consulta ciudadana sobre accesibilidad?
Del 1 al 5, ¿siente que son escuchadas las necesidades de la población con discapacidad? ¿Por qué? 1 = no son escuchadas 2 = son poco escuchadas 3 = no sé si son escuchadas 4 = son escuchadas 5 = son demasiado escuchadas
¿Qué elementos considera que deberían incorporarse en los espacios públicos para mejorar las oportunidades de la población con discapacidad?
Apartado VI: Cierre de entrevista
Agradecimientos: Agradezco la colaboración para realizar este trabajo de investigación, su participación y respuestas serán de utilidad para el diagnóstico de la accesibilidad en el municipio de Metepec y para continuar con la investigación académica de este y otros temas relacionados que visibilicen las problemáticas que enfrentan las personas con discapacidad en la ciudad.

Figura 11. Instrumento de la metodología de la investigación

Guía de observación en campo
Objetivo: Ubicar los puntos referidos por las personas entrevistadas sobre sus desplazamientos y las barreras que identifican en cada uno de estos puntos. Nota: se tomará evidencia fotográfica de las barreras mencionadas por las personas participantes para constatar la veracidad de sus testimonios y se realizará un mapa en el que se visualicen los puntos hacia donde se desplazan
Datos de identificación de la visita a campo:
Lugar: (colonia o localidad)
Nombre de la persona entrevistada:
Tipo de barreras:
Descripción de los elementos identificados: (agregar evidencia fotográfica)
Fecha:

