

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano

Sustentabilidad y tecnología

**Programa de Desarrollo de Sistemas Integrales de Infraestructura y Movilidad
Colectiva**



**ITESO, Universidad
Jesuita de Guadalajara**

PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)
1J01 - Movilidad urbana sustentable para el AMG

**La ciudad de las personas 2: una investigación periodística para visibilizar los
derechos peatonales en Guadalajara**

PRESENTAN

Programa educativo: Lic. en Periodismo y Comunicación Pública
Estudiantes: Itzel Ximena Torres Ramos y Eric Emiliano Sandoval De la Torre

Profesor PAP: Azucena del Rosario Gollaz Morán, Yeriel Salcedo Torres, Karla
Fabiola Bañuelos Miranda y Triana Elena Zepeda Saldaña
Tlaquepaque, Jalisco, mayo de 2023

ÍNDICE

Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional	2
Resumen	2
1. Introducción	3
1.1. Objetivos	3
1.2. Justificación	3
1.3 Antecedentes	7
1.4. Contexto	11
2. Desarrollo	17
2.1. Sustento teórico y metodológico	17
2.2. Planeación y seguimiento del proyecto	21
• Descripción del proyecto.....	21
• Plan de trabajo	23
3. Resultados	29
4. Reflexiones de los estudiantes	48
5. Conclusiones	48
6. Bibliografía	51
7. Anexos	55
Anexo 1. Guía de entrevista a líder vecinal de Las Fuentes	55
Anexo 2. Guía de entrevista a jóvenes que usan el puente	56
Anexo 3. Guía de entrevista a comerciantes del túnel en Periférico y Comonfort.....	58
Anexo 4. Guía de entrevista a vecinos que cruzan con frecuencia el túnel.....	59
Anexo 5. Guía de preguntas a familias del CRIT-Occidente	60
Anexo 6. Guía de preguntas a conductor del camión de pasajeros rumbo al CRIT-Occidente	62
Anexo 7. Guía de preguntas a personas peatonas sobre el disfrute del espacio	63

REPORTE PAP

Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.

A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.

Resumen

Este proyecto consiste en una investigación periodística multimedia sobre el derecho de cruzar la calle con calma y seguridad en el Área Metropolitana de Guadalajara. A través de ella, se demuestra que los cruces antipeatonales¹ en la ciudad limitan el acceso de las personas al trabajo, la educación, la salud, el descanso, el ocio y otras actividades vitales para su bienestar físico y emocional. Las experiencias recopiladas que permiten llegar a esa conclusión se dividen en un análisis del panorama general sobre la manera en la que se mueven las personas tapatías y tres ejes rectores:

1) El primero gira en torno a la percepción de seguridad urbana de las personas peatonas en términos delictivos y observa las zonas alrededor de los cruces peatonales a desnivel: un puente y un túnel.

2) El segundo eje analiza las experiencias de niños y niñas con discapacidad pacientes del CRIT-Occidente, acompañadas de las personas encargadas de

¹ Nombrados así por la sociedad civil con la intención de visibilizar que “se construyen con el objetivo de evitar que las y los peatones interrumpan el flujo de automóviles al interior de las ciudades” (¿Qué son los puentes ANTIpeatonales?, s.f.).

su cuidado, en su encuentro con la Estación España de la Línea 1 del Tren Ligero. Este es un espacio señalado como caótico, riesgoso e inaccesible por la iniciativa Estrategia Misión Cero, con la que se generó una alianza de trabajo. La organización trabaja en la zona desde junio de 2022 con el propósito de conseguir CERO las muertes y lesiones graves por siniestros viales. Han trabajado junto con la comunidad del espacio, realizado acciones de urbanismo táctico y una propuesta conceptual para mejorar el diseño de la zona.

3) Por último, el eje sobre el disfrute del espacio abre la posibilidad de que un grupo de personas con diferentes necesidades físicas y sensoriales imaginen calles cómodas, interesantes, que les gustaría habitar.

1. Introducción

1.1. Objetivos

El objetivo de este proyecto es visibilizar los derechos peatonales, específicamente el derecho a cruzar la calle con calma y seguridad en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) a través de una investigación periodística y de un mural pintado en las calles de la misma ciudad. Se enfocará en mostrar la interdependencia de las garantías peatonales y su importancia, la cual se expresa en las consecuencias de su incumplimiento en la vida de las personas.

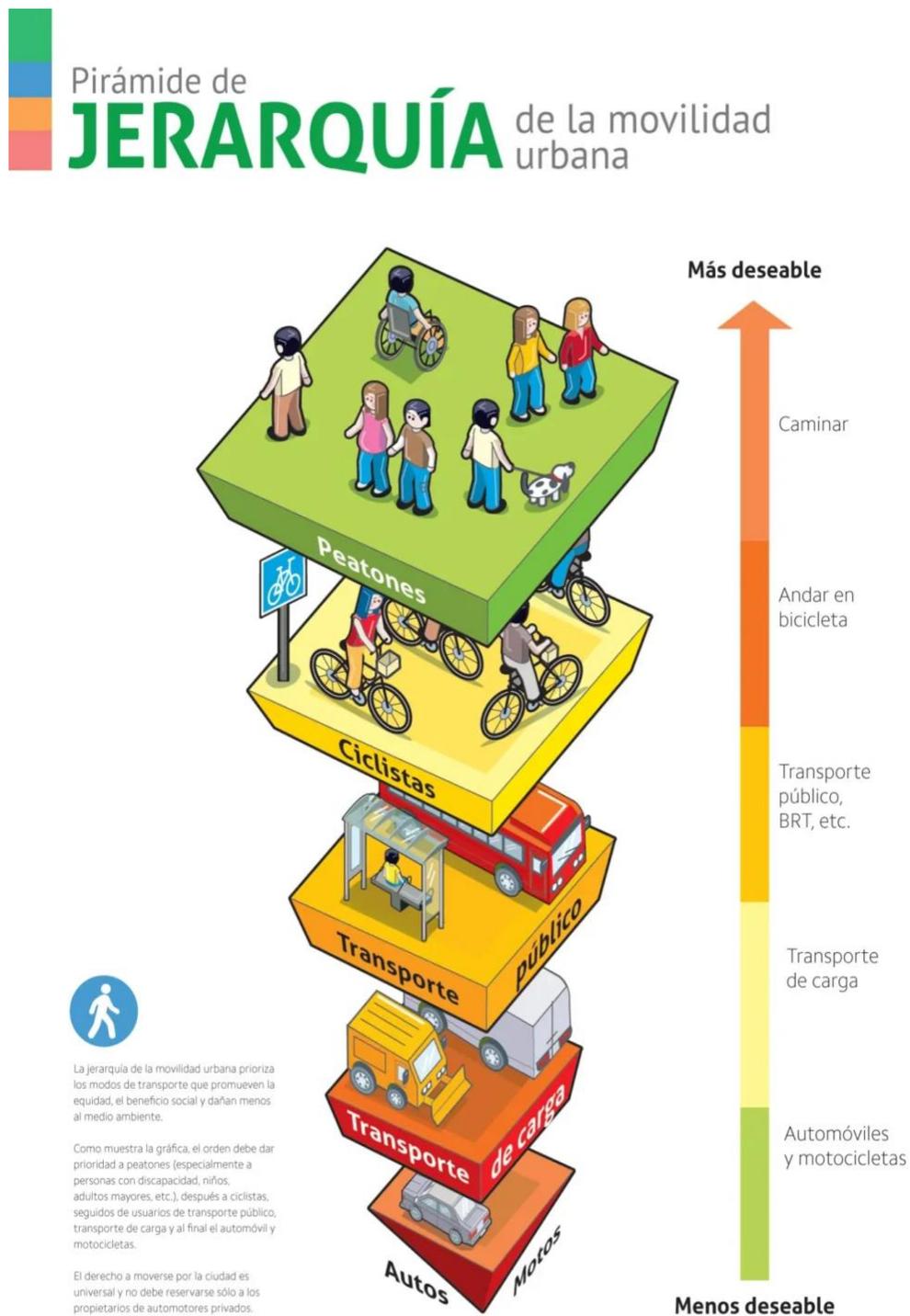
A través de la narrativa periodística, se busca contribuir a una transformación del discurso con respecto a la movilidad de las personas peatonas para que sus necesidades se reconozcan como prioritarias en el espacio público.

1.2. Justificación

Si bien las ciudades deben construirse para que todas las personas puedan moverse por el espacio urbano sin importar sus medios y necesidades, existe una jerarquía que establece que caminar es la forma más deseable de trasladarse. Para ordenar los medios como los más o menos deseables se toma en cuenta que promuevan la equidad, el beneficio social, que hagan el menor daño posible al medio ambiente (ITDP, 2013) y la vulnerabilidad que implican para las personas usuarias. De ahí que

las personas peatonas, especialmente las personas con discapacidad, menores y adultas mayores se encuentren en lo más alto de la pirámide. Sus necesidades deben considerarse primero al diseñar las calles y al organizar la interacción entre los diferentes modos de transporte (SEDATU, 2019). Esta clasificación se ha representado de manera gráfica en la pirámide invertida de movilidad urbana (Imagen 1).

Imagen 1. Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana



www.mexico.itdp.org



Fuente: Pirámide de jerarquía de la movilidad urbana, por Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP), 2013, <https://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

Por mencionar algunos datos respecto a la equidad y vulnerabilidad, en México la mayor parte de los viajes, tanto laborales como escolares se realizaban de manera peatonal y en transporte público hasta 2015 (SEDTU, 2019). En el contexto local, los atropellamientos con víctimas registradas fueron los segundos siniestros de tránsito más comunes en el municipio de Guadalajara entre 2020 y 2021. En 97% de los casos hubo al menos una persona peatona lesionada o fallecida (Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara, 2022).

La apropiación de la pirámide de movilidad ha tenido impacto en la legislación nacional y estatal. El artículo 6 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) establece que “la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer” en primer lugar a las “personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada” (2022, p. 11). El principio se reafirma en el artículo 25 de la ley homóloga del Estado de Jalisco.

La apuesta por la metodología periodística en este proyecto surge de la capacidad de la profesión de influir y crear una consciencia distinta. Así lo postuló el periodista Javier Darío Restrepo, experto en ética, en uno de los seminarios que ofreció como parte de la Fundación Gabo. Restrepo definió el hecho de influir como “estar presente en el momento que alguien decide [...] Como periodista, uno escribe, uno habla, uno pregunta para influir, para sembrar interrogantes y afirmaciones que sirvan para tomar decisiones” (Relatoría del seminario 'La influencia social del periodismo', 2019) encaminadas a la construcción de la justicia.

Por otra parte, la motivación para realizar el mural urbano llega de la necesidad de llevar la información de manera sencilla, atractiva y concreta hasta el hábitat de las personas peatonas con quienes se trabajó. Ya explicaban González y Moreno (2020, p. 3) que “las calles han sido espacio de circulación, pero también de encuentro, convivencia y expresión pública. La vida que se desarrolla en ellas da sentido a los barrios, ayuda a generar identidad social y construir comunidad”.

Tanto esta segunda, como la primera parte del proyecto “La ciudad de las personas” se desarrolla con el interés de influir en la consciencia de las personas que planean,

diseñan y se trasladan (porque las opiniones de las usuarias también pesan) en la AMG para que la movilidad de esta ciudad sea cada vez más sustentable, accesible, segura y activa, tal como lo busca este PAP.

1.3 Antecedentes

Que los acuerdos y las leyes hayan establecido una jerarquía de movilidad no implica que, de manera directa, el diseño y las dinámicas sociales actuales de ciudades como Guadalajara prioricen los traslados de las personas peatonas. De hecho, el reconocimiento de que los transportes más deseables son los más equitativos y sustentables es reciente comparado con las décadas que las urbes modernas han tomado en configurarse hasta llegar a lo que son en la actualidad.

En documentos vinculantes, como la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la movilidad como derecho se incluyó apenas en 2020 (DECRETO, 2020) y la jerarquía de movilidad llegó junto con la LGMSV en 2022.

Las revisiones históricas conducen la invisibilidad de las necesidades peatonales a dos razones principales: la aparición de los vehículos motorizados como parte de la adopción del movimiento moderno en el diseño urbano (González y Moreno, 2020) y la construcción de la dicotomía del espacio como público y privado, relacionado a la división sexual del trabajo (Col·lectiu Punt 6, 2019).

En su guía “Cebrapedia”, la Liga Peatonal (2020), organización no gubernamental dedicada a transformar las ciudades en beneficio de las personas, explica que, con la llegada de los automóviles a las ciudades a inicios del siglo XX, la funcionalidad de las calles se redujo a permitir el tránsito libre y continuo de los vehículos a altas velocidades de circulación. El rediseño impuso una lógica de ingeniería de tránsito que hizo cada vez más común la construcción y festejo de vías rápidas, aumentos de carriles y obras públicas dedicadas a los motores. Aunque eso también implicó mayor contaminación, más banquetas inexistentes o invadidas, iluminación insuficiente, instalaciones de mitigación de cruce peatonal inaccesibles (como puentes y túneles), cruces inseguros y otra serie de elementos que ponen en riesgo a las personas que caminan. Sobre todo, a aquellas más afectadas por situaciones de pobreza que no tienen los recursos suficientes para tener y mantener un auto privado.

Sobre la dicotomía de los espacios, la cooperativa de mujeres catalanas, Col·lectiu Punt 6 (2019), señala que la Revolución Industrial marcó un punto de inflexión, sobre todo entre las clases medias y altas, porque fue entonces cuando surgió la figura encargada de realizar tareas productivas, asignada a los hombres, quienes debían salir a la calle y desplazarse hasta un centro de trabajo. En oposición se señaló a las mujeres como las responsables de las labores reproductivas en el hogar, el espacio privado.

Eso no significó que todas las mujeres fueron recluidas en sus hogares para realizar únicamente trabajos domésticos no remunerados. Como explica De la Cerda (2020), las mujeres que forman parte de familias de menores ingresos nunca dejaron de salir a las calles a cumplir con trabajos productivos, a la vez que se les consigna, como a todas las demás, la responsabilidad de mantener sus hogares, cuidar de sus familiares y otras tareas de cuidado. El resultado son jornadas dobles y hasta triples para aquellas que reparten sus días entre ejercer un oficio o profesión, hacer las compras, gestionar la alimentación de las familias, acompañar a los y las menores de edad, cuidar de sus familiares enfermos y otras actividades que sostienen la vida.

La arquitecta urbanista española, profesora en la Universidad Politécnica de Madrid, Inés Sánchez de Madariaga, lo explica de la siguiente manera: “mientras las mujeres han trabajado casi siempre en el ámbito propiamente económico, los hombres raramente se han hecho cargo de las tareas de cuidado”. (2009, p. 588)

Pero incluso las mujeres que únicamente se dedican a las tareas de reproducción se ven en la necesidad de salir a la calle en la actualidad porque, como lo explica la misma experta, en las ciudades contemporáneas las actividades están separadas en el espacio debido a la zonificación por usos y segmentación en el tiempo por los horarios comerciales. “Cada una de las tareas se desarrolla en un lugar distinto de la ciudad, o eslabón en la cadena: lugares de residencia, centros educativos, centros sanitarios, lugares de empleo, centros deportivos, parques, dependencias administrativas, espacios comerciales”. (Sánchez, 2009, p. 591)

La necesidad de las mujeres de moverse a distintas zonas de las ciudades bajo el motivo-paraguas que Inés Sánchez llama “de cuidado” resulta en patrones de trayectos poligonales, a diferencia de los viajes pendulares típicamente masculinos para ir de la vivienda al lugar de empleo. (2009)

La importancia de resaltar el modelo de reparto del trabajo entre productivo y reproductivo, o público y privado, radica entonces en que este ha repercutido directamente sobre las políticas urbanas y la propia configuración de las urbes. La influencia no es neutral, sino una situación de ventaja para los hombres, pues la dimensión pública o los “espacios ‘masculinos’ han sido pensados como sitios de ostentación, vinculados a lugares de poder [...] que por definición representan toda una serie de cuestiones políticas y económicas disputadas en el marco de la planificación” (Col·lectiu Punt 6, 2019, pp.72-73).

La exclusión de las mujeres de las calles, de sus patrones de movilidad y la invisibilidad de las necesidades peatonales tienen todo que ver. Inicialmente porque la jerarquía de movilidad resalta la importancia de aplicar un enfoque diferenciado en razón de género². Pero además, porque una mayor proporción de mujeres se mueven a pie o en transporte público en comparación de los hombres que lo hacen (Col·lectiu Punt 6, 2021).

Si los hombres que tienen los medios económicos para trasladarse en automóviles privados, principalmente de su casa al trabajo, son los que toman la mayoría de las decisiones sobre la planificación de la ciudad, las calles seguirán respondiendo solo a sus necesidades. No se considerarán las posibilidades para desplazarse con el mejor coste, mayor comodidad y menor tiempo posible de las mujeres que ejercen la movilidad de cuidados. Hacen falta identidades diversas, que representen sus propios intereses, para que todas las personas tengan acceso a una movilidad eficiente, segura y disfrutable.

² Aunque es bien sabido que la perspectiva de género no solo tiene que ver con las mujeres, la situación que se estudia si ha implicado una desventaja histórica para ellas y otras identidades de género disidentes que, como se explicó, han sido relegadas de las calles, de la planeación de estas y de otras tomas de decisiones sobre el espacio público. Por lo tanto, tener un enfoque diferenciado en razón de género sí implicaría atender las necesidades de las mujeres.

La disposición de la ciudad para los coches ha delegado a quienes caminan toda la responsabilidad de velar por su propia seguridad y, si son víctimas de un siniestro, también la culpa. “Las personas que transitan a pie son vistas como sujetos a ser instruidos, por medio de decálogos de ‘educación vial’ y ‘dispositivos de seguridad’ que suelen exigir un mayor esfuerzo a las y los peatones, en beneficio de las y los automovilistas”. (González y Moreno, 2020, p.10)

El trabajo realizado durante este semestre de Primavera 2023 constituye la segunda parte del PAP “La ciudad de las personas”. La primera mitad se desarrolló durante Otoño de 2022 y funcionó como una guía para desarrollar lo expuesto en este reporte.

En aquella ocasión el objetivo también era visibilizar los derechos peatonales y las agresiones en su contra, pero el trabajo se concentró en un diagnóstico de la realidad de las personas que caminan a través de la recolección de experiencias subjetivas con el fin de desafiar la estandarización de las ciudades. Como parte de los entregables se publicó un [video](#) sobre el tema en el medio independiente digital ZonaDocs y se inició una investigación periodística sobre el derecho a cruzar la calle con calma y seguridad, reconocido en la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón (2014).

Como parte de los hallazgos se encontró que muchos de los cruces en el AMG son instalaciones de mitigación, es decir, elementos urbanos que facilitan el flujo continuo de los vehículos motorizados al poner a las personas peatonas en condiciones de desventaja. Por ejemplo, las obligan a recorrer mayores distancias porque usualmente no están a nivel de calle (puentes o túneles con rampas y/o escaleras). Como consecuencia a las personas les toma más tiempo y esfuerzo hacer sus traslados. Eso en el mejor de los casos, pues hay grupos de personas como quienes viven con una discapacidad, infancias, adultos mayores, personas gestantes y acompañadas de carriolas o carritos, para quienes las instalaciones de mitigación son completamente inaccesibles.

Además de eso, a los puentes y túneles les falta mobiliario y mantenimiento. Son espacios aislados y sin vigilancia que contribuyen a la percepción de miedo y la comisión de delitos. Entre otras de las consecuencias sociales representan barreras

de movilidad que provocan la pérdida de interacciones y ruptura del tejido entre comunidades.

Los cruces peatonales que no son instalaciones de mitigación no se quedaron fuera de la observación, pues tampoco cumplen con las condiciones mínimas de seguridad debido a la mala calidad o la falta de elementos de diseño. Entre ellos, las cebras peatonales, los semáforos con señales audibles, las guías podotáctiles, los reductores de velocidad, lugares de espera como banquetas y camellones lo suficientemente anchos, el mobiliario que genera limitación de visión, los cambios de nivel del suelo sin rampas, entre otros.

También se halló que para lograr un cruce seguro y digno se necesita más que diseño porque hay comportamientos sociales que limitan la movilidad, por ejemplo, como la inseguridad ciudadana que arrebatada a las mujeres de autonomía. De hecho, la inseguridad ciudadana es una de las preocupaciones principales de las personas al caminar por la calle. Muchas de ellas se sienten en mayor riesgo de ser víctimas de un delito que de verse involucradas en un accidente vial.

A eso se suma que la caminabilidad involucra comodidad e interés por lo que la calle ofrece y que las características de “accesibilidad universal” deben complementarse con las necesidades específicas de las personas que habitan un espacio.

Con los puntos anteriores y la conclusión de que la movilidad debe atender las experiencias de trayectos completos, porque los derechos peatonales están interconectados, cerró el trabajo del PAP “La ciudad de las personas: el periodismo como herramienta para visibilizar los derechos peatonales en Guadalajara” para dar paso a su continuación este periodo de Primavera 2023.

1.4. Contexto

El AMG es una ciudad en la que el 5.4% de las personas caminan como principal medio de transporte. Eso posiciona los traslados a pie como el tercer método más común para moverse, solo debajo de los camiones (55.9%) y los vehículos particulares (27.6%). Desagregado por género, el 6.8% de las mujeres y 3.9% de los hombres en Guadalajara van a pie usualmente (Moverse en GDL 2022, 2022).

Sin embargo, algunas activistas de la movilidad peatonal como Triana Zepeda, fundadora de la plataforma Transeúntas, explican que todas las personas son peatonas, porque todas tienen la necesidad de desplazarse caminando –o con herramientas de soporte que se adecua a sus cuerpos– en algunos momentos de su cotidianeidad. Por ejemplo, al dirigirse a la parada de camión más cercana, cambiar de transporte, ir a la tienda e ir hasta donde está su coche estacionado (entrevista personal, 2022).

La Carta Mexicana de los Derechos del Peatón define a las personas peatonas como “el andante del espacio público urbano, pudiendo ser mujer u hombre, niñas o niños, adultos mayores, personas con discapacidad, y en general, todas las personas sin importar su género, raza, etnia, orientación sexual u otra condición, que transite sin obstáculos por el espacio público” (2014, p.3).

De acuerdo con el informe “Moverse en GDL 2022” las personas peatonas son quienes sienten menos seguridad al trasladarse de entre todas las personas que se mueven por la ciudad. En una escala del 1 al 5, siendo 1 inseguro y 5 seguro, el promedio de respuestas de transeúntas fue 2.41 (Moverse en GDL 2022, 2022).

El registro de atropellamientos entre 2015 y 2021 en el AMG demuestra parte del motivo. En esos siete años 2 mil 151 personas peatonas han resultado lesionadas y 552 han fallecido según el Mapa de Siniestralidad Vial del Instituto para la Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco (IIEG) (2022a).

Aunque las cifras ya son altas, el trabajo de organizaciones de la sociedad civil como Pasos Blancos ha revelado que los registros están incompletos. Mientras el Mapa de Siniestralidad reporta 63 personas peatonas fallecidas en 2020, Pasos Blancos tiene conocimiento de 104 personas que murieron por ser atropelladas el mismo año gracias al seguimiento de medios de comunicación que realizan. La diferencia es de 60.5%. Los siniestros no registrados por la fuente oficial es una muestra de la deficiencia gubernamental para reconocer y atender el problema.

Entre agosto de 2020 y septiembre de 2022, 217 personas peatonas han fallecido. Más de la mitad de ellas fueron atropelladas por un auto o camioneta particular (Pasos Blancos, 2022).

Los motivos del alto número de siniestros son diversos. Entre ellos uno que resalta son las características formales de la calle. “Las dimensiones, detalles geométricos y la calidad de sus acabados [...] fomentan las conductas que se dan entre los distintos modos de transporte. Por eso en el ámbito de la seguridad vial se suele decir que ‘el diseño educa’” (González y Moreno, 2020, p. 12).

Imagen 2. *Peatones fallecidos en el AMG*



Fuente: Matriz de siniestralidad vial peatonas fallecidos en el AMG por atropellamiento, por Pasos Blancos, 2022, <https://www.facebook.com/pasosblancos/photos/a.601278271803603/601278255136938>

Datos del IIEG (2022b) muestran que la infraestructura peatonal en el AMG es deficiente. El primer elemento revisado fueron las banquetas. Incluso en Guadalajara, el municipio del Área Metropolitana mejor calificado, el 9.3% de los frentes de manzana no tienen aceras peatonales. El Salto fue el territorio con menor disponibilidad, pues la misma infraestructura hace falta en 62.19% de las cuadras. Más allá de los porcentajes, en el mapa elaborado por el IIEG (Mapa 1) que las zonas con menor disponibilidad de banquetas están en la periferia de la metrópoli.

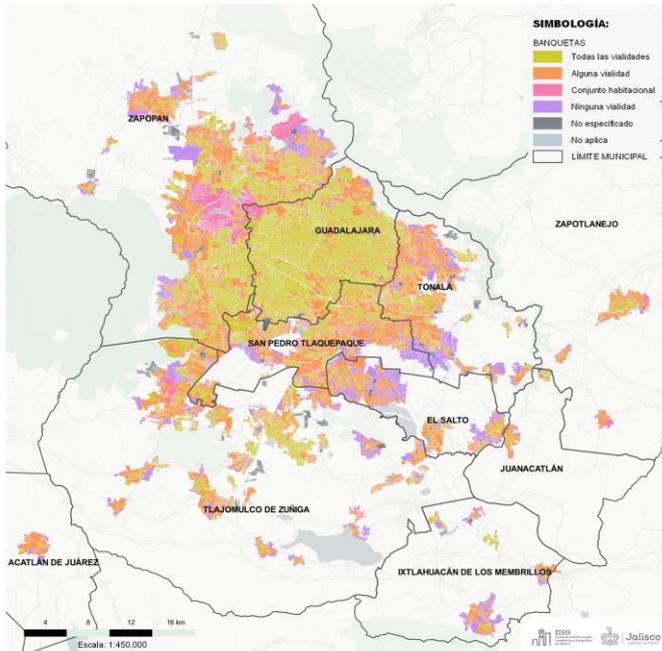
También se revisó el porcentaje de vialidades con semáforos peatonales. La mayor parte del territorio de la ciudad indica que no hay este tipo de señalización en ninguna vialidad (Mapa 2). Una vez más, Guadalajara fue el municipio con más semáforos con 4.69%, frente a Ixtlahuacán de los Membrillos con 0.12%.

El último aspecto analizado fue la accesibilidad peatonal. Zapopan fue el municipio con mayor restricción para las personas que caminan. De hecho, en el Mapa 3 es notable que el oriente del AMG es donde hay más zonas inaccesibles.

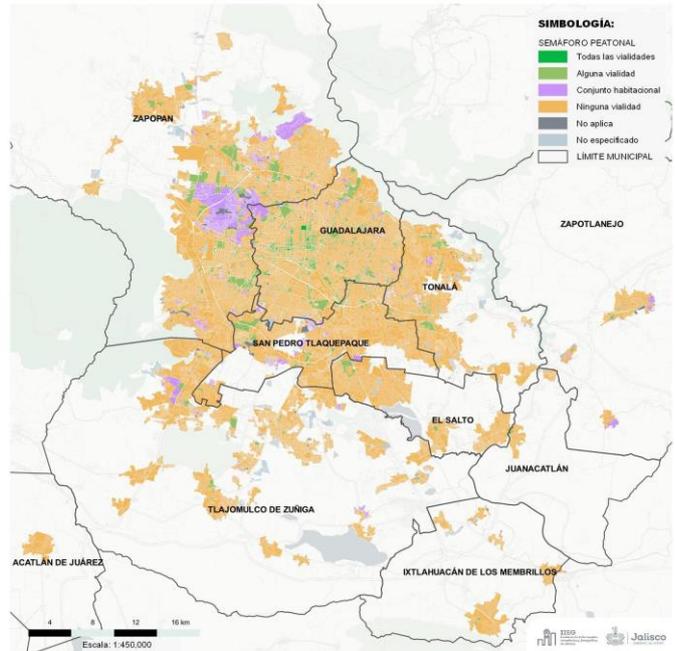
Otro elemento que observar en el AMG son los puentes “antipeatonales”, nombrados así por la sociedad civil con la intención de visibilizar que “se construyen con el objetivo de evitar que las y los peatones interrumpen el flujo de automóviles al interior de las ciudades” (¿Qué son los puentes ANTIpeatonales?, s.f.) Precisamente contra la prioridad que deberían gozar, los puentes desvían las líneas de deseo de las personas que caminan, lo que les implica más tiempo y esfuerzo. Muchas de estas instalaciones no son accesibles para personas con discapacidad y adultas mayores.

A pesar de eso, con la inauguración de MiMacro Periférico a inicios de 2022, se estrenó un puente antipeatonal por cada una de las 42 estaciones del servicio (Mi Macro Periférico). Hay registro de que las personas adultas mayores y quienes tienen una discapacidad o lesión han tenido dificultades al usar los cruces elevados debido a que los trayectos son largos y las rampas prominentes. Aunque en todas las estaciones hay elevadores, la mayoría no funcionan (De León, 2022), su interior no está iluminado (Movilidad Urbana Sustentable / ITESO, 2022) o presentan otras situaciones que los vuelven inservibles.

Mapa 1. Disponibilidad de banquetas



Mapa 2. Disponibilidad de semáforos

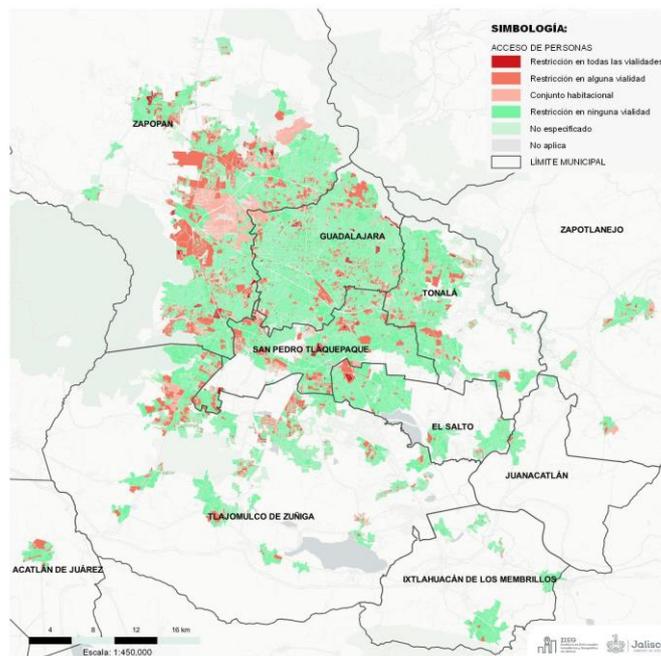


Fuente: Disponibilidad de semáforos peatonales manzana, por IIEG, 2022,

Fuente: Disponibilidad de banquetas a nivel manzana, por IIEG, 2022,

https://iieg.gob.mx/ns/wpcontent/uploads/2022/08/Ficha-D%C3%ADa-MundialdelPeat%C3%B3n.pdf?fbclid=IwAR3h3mAj67aR21jExd2ILvxvGiVWw_xlqaNxIksGksXBePzpRNZNGRhKAsA

Mapa 3. Restricción al paso peatonal a nivel manzana



Fuente: Restricción al paso peatonal a nivel manzana, por IIEG, 2022, https://iieg.gob.mx/ns/wpcontent/uploads/2022/08/Ficha-D%C3%ADa-MundialdelPat%C3%B3n.pdf?fbclid=IwAR3h3mAj67aR21jExd2lLvXvGiVWw_xlqaNxIksGksXBePzpR_NZNGRhKAsA

Si las deficiencias de la calle mencionadas ponen en peligro a las personas sin limitaciones para realizar actividades cotidianas, el riesgo se potencializa para quienes viven con una discapacidad que les implican necesidades sensoriales y espaciales específicas.

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020, el 15.2% de la población total de Jalisco tiene una discapacidad, limitación o con algún problema o condición mental. El porcentaje es igual a 1 millón 264 mil 817 personas, 674 mil 518 (53.3%) mujeres y 590 mil 299 (46.7%) hombres (IIEG, 2021).

Las tres actividades cotidianas más comunes que las personas con discapacidad realizan con mucha dificultad o no pueden hacer son 1) caminar, subir o bajar, 2) ver aun usando lentes y 3) oír aun usando aparato auditivo.

Por grupos de edad, las personas adultas mayores de 60 años y más son quienes conforman 51.9% de la población con discapacidad en el estado, seguidas por personas adultas de 30 a 59 años con 29.2%.

Es preocupante que más de un cuarto (27.6%) de las personas con discapacidad en Jalisco no están afiliadas a servicios de salud. Por género sobresalen 29% los hombres sin acceso al servicio, frente al 26.4% de las mujeres.

Muestra de las experiencias de riesgo y exclusión que viven las personas con una discapacidad o limitación al salir a la calle la ha registrado la iniciativa Estrategia Misión Cero en el Entorno Estación España. Esta zona en los límites municipales de Guadalajara y San Pedro Tlaquepaque es la colindante a la estación de la Línea 1 de Tren Ligero con el mismo nombre, en el cruce de Avenida Colón y Avenida Ahuehuetes. Se caracteriza por la presencia de vehículos de carga pesada todo el día, pero también por ser altamente peatonal y un punto de encuentro en el trayecto rumbo al Centro de Rehabilitación Integral Teletón (CRIT) Occidente (Estrategia

Misión Cero, 2023), que se encuentra a 1.2 kilómetros de distancia de la estación del tren.

El trabajo que Estrategia Misión Cero ha emprendido desde junio de 2022 hasta la actualidad ha visibilizado que para las personas menores de edad en compañía de quien las cuida el Entorno de la Estación España es equivalente a mala convivencia con los vehículos, falta de señalamientos, de iluminación, banquetas inaccesibles, tiempos semafóricos insuficientes para cruzar y sentimientos de inseguridad (Estrategia Misión Cero, 2023).

Otros lugares de la ciudad no están exentos de presentar las mismas deficiencias en relación a las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad. Que estos señalamientos sean visibles solo a partir de la intervención de organizaciones o iniciativas como Estrategia misión cero resulta preocupante y dice mucho del lugar que las autoridades locales le dan al tema en su agenda.

2. Desarrollo

2.1. Sustento teórico y metodológico

Este proyecto se desarrolló con el derecho a la ciudad como núcleo y punto de partida. La ONU-Habitat lo define como “el derecho de todos los habitantes, presentes y futuros, permanentes y temporales, 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, que debe compartirse y pertenecer a todos los miembros de la comunidad” (2020, p. 3).

Según la misma organización internacional, el Derecho a la Ciudad es una alternativa y reclamo con el que responder a desafíos como la injusticia social, desigualdad, exclusión, despojo, segregación espacial y discriminación.

La mayoría de sus componentes están relacionados estrechamente con la movilidad. Por ejemplo, el acceso equitativo y asequible de todas las personas a los bienes, servicios y oportunidades urbanas; espacios y servicios públicos de calidad que

mejoren las interacciones sociales, la participación política, que abracen la diversidad y fomenten la cohesión; la inclusión de todos los habitantes para que sean considerados como ciudadanos y se les trate con igualdad; y la igualdad de género, con adopción de medidas que combatan la discriminación contra niñas y mujeres (ONU-Habitat, 2020).

El transporte es un medio al que recurren las personas para llegar a diversos destinos de su vida urbana cotidiana, pero también, que permite acceder a los bienes y servicios que ofrece un territorio y una agrupación social.

“La infraestructura de tránsito es lo que permite a los residentes acceder a los recursos agrupados. Los residentes de las ciudades están conectados al empleo, los recursos y la educación a través de las redes de transporte” (ONU-Habitat, 2021, p. 11).

También se recurrió a las garantías vertidas en la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón emanada del 1° Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal en agosto de 2014. Entre ellas está:

- A vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en condiciones de seguridad adecuadas para su salud física, emocional y mental
- Cruzar la calle con calma y seguridad
- Que el disfrute del espacio público no esté condicionado a una situación de movilidad

Para abordar la movilidad de las personas con discapacidad se partió del modelo de la diversidad funcional, que considera simplemente que las personas son diversas respecto a las otras, pero con igual valor, y que demanda el reconocimiento de derechos específicos no desde una argumentación universalista, sino de tipo particularista (Soto, 2011, como se citó en Damián, 2020).

También se trabajó con base en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), aprobada por México en 2007, que indica que “los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las

personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible” (Naciones Unidas, 2006) y el artículo 9 que solicita adoptar medidas que aseguren que las persona con discapacidad puedan acceder, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones.

Así mismo se consultó la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, que en su artículo 17 manifiesta:

“Para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públicos, se contemplarán entre otros, los siguientes lineamientos: I. Que sea de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas; II. Que incluya el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema braille, lengua de señas mexicana, ayudas técnicas, perros guía o animal de servicio y otros apoyos, y III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva”.
(2011)

Como lo explica Damián (2020), contar con marcos jurídicos y normas “sirve para sentar las bases y justificar la construcción de inmuebles, diseñar aparatos e infraestructura o hacerles adaptaciones que tomen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad, adultas mayores, mujeres embarazadas, madres y padres que utilizan la carriola, entre otras necesidades” (p. 127)

En consideración a que la inseguridad ciudadana es una de las preocupaciones principales de las personas peatonas, se recurrió a las aproximaciones que la doctora en Ciencias Antropológicas, Paula Soto Villagrán, ha hecho sobre el miedo en el espacio público.

En uno de sus artículos de investigación la autora explica que el temor a la violencia moldea la relación con los demás e influye en la movilidad o inmovilidad, así como en la apropiación del espacio público. El motivo de ello es que el espacio materializa las relaciones del poder porque es central en las tramas de violencia y miedo a través de las cuales se controla y limita la libre circulación por la ciudad (2012). En el caso de las mujeres, quienes históricamente han sido violentadas y rechazadas, no significa necesariamente que no tengan acceso a los espacios, sino que en la mayor parte de

ellos sienten hostilidad, incomodidad y deben transitarlos cuidadosamente por la amenaza de un otro, usualmente masculino.

Por último, para considerar que un entorno es caminable se usaron los cuatro principios definidos por el urbanista Jeff Speck. Entre ellos está la

“1) utilidad - en el sentido de disponer de equipamientos urbanos, comercios y otras instalaciones a los que se pueda acceder a pie; 2) seguridad - que exista la garantía de caminar sin riesgo de caídas, atropellamiento e incluso asaltos y acoso; 3) comodidad - que los caminos tengan espacios de parada y de sombra, entre otros elementos que garanticen una experiencia cómoda; y 4) interés - que el camino proporcione a las personas qué ver, con qué interactuar y conectar”. (Sabino et al., 2022, p. 7).

La poca representatividad y diversidad de identidades en la construcción de las ciudades que se mencionó anteriormente es parte importante del alto número de siniestros y la invisibilidad de personas usuarias de ciertos medios de transporte. Por eso en este proyecto estaba claro que las generalizaciones debían quedar fuera para dar paso a las experiencias individuales. Así fue como se eligió una metodología cualitativa, con la que usualmente se observa de manera subjetiva la realidad, se buscan resultados por categorías como patrones y “una relación estructural y/o sistémica entre las partes y el todo de la realidad estudiada” (Vargas, 2011 p.21).

Lo realizado también se adaptó al método etnometodológico, en el que se observan rasgos culturales de las personas develados a través de lo que hacen para resolver su realidad cotidiana. Se analizan los métodos socio-culturales más que la dimensión de las tradiciones en tanto estas constituyen estructuras de identificación cultural (Vargas, 2011).

En atención a ello, las técnicas utilizadas fueron la observación participante en lugares del espacio público. Específicamente en cruces peatonales representativos por su diseño deficiente y/o por sus dinámicas riesgosas para la integridad física y emocional de las personas peatonas.

Se hicieron entrevistas semiestructuradas a las personas habitantes de esos espacios y se apostó por la diversidad de perfiles respecto al género, edad, limitaciones para

realizar actividades cotidianas y roles: comerciantes, trabajadoras remuneradas, líderes vecinales o simplemente trasneuntas ocasionales. Debido a que uno de los ejes del proyecto se enfocó en los deseos para una ciudad disfrutable, algunas de las entrevistas incluyeron ejercicios de imaginarios y significaciones sobre la calle, los cruces y otros elementos del espacio público.

Además, se complementaron los testimonios con un par de entrevistas a expertas en el tema y recopilación de datos, algunos de instituciones oficiales como el Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco, la Secretaría de Transporte Jalisco y otros del CRIT-Occidente.

En vista de que el objetivo de este proyecto se completaría a través de una investigación periodística se agregó a la metodología una serie de caminatas realizadas en las áreas de estudio y registradas en video desde el punto de vista de las personas peatonas que frecuentan las zonas. Las grabaciones están acompañadas por una narración hablada del trayecto hecha por ellas mismas.

Eso permite que las personas que consuman la pieza periodística resultante experimenten de manera más cercana las implicaciones de movilidad de quienes prestaron sus testimonios. Además, aunque el registro de voz no se realizó de manera simultánea al recorrido en video por cuestiones de seguridad, sí se utilizaron imágenes de referencia de los espacios con el fin de evocar las emociones, pensamientos y puntos de atención de las personas peatonales en diferentes momentos de sus recorridos. Con ello se apostó por una perspectiva más completa sobre la manera en la que se relacionan con el espacio a lo largo de sus experiencias de movilidad.

2.2. Planeación y seguimiento del proyecto

- Descripción del proyecto

El proyecto consistió en el desarrollo de una investigación periodística multimedia respecto al derecho a cruzar la calle con calma y seguridad en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Se realizó en miras de mostrar la interdependencia de las

garantías peatonales y la importancia de ellas expresada en las consecuencias de su incumplimiento en la vida de las personas.

La línea de investigación elegida fue la exposición de las consecuencias de los cruces “antipeatonales” en la vida cotidiana de quienes caminan y algunas líneas de acción para atender el problema.

El trabajo realizado durante la primera parte del PAP “La ciudad de las personas”, en Otoño de 2022, muestra que en Guadalajara los cruces peatonales son instalaciones de mitigación y/o no cumplen con las características mínimas para que las personas transiten con dignidad porque responden a la dominación urbana de vías motorizadas rápidas. También, que la consecuencia final de este fenómeno en la vida de las personas peatonas es la inaccesibilidad total o parcial a otros derechos como el trabajo, la salud y la educación. Para entender cómo se llega a ello, la investigación expondrá algunas de las interacciones sociales que limitan la movilidad peatonal, que podrían considerarse “consecuencias intermedias” de los cruces “antipeatonales”.

Por ejemplo: Instalación de mitigación (*túnel peatonal*) → Las características de diseño urbano fomentan conductas/interacciones sociales (*oscuridad o aislamiento propicios para cometer delitos con impunidad*) → Interacción social que condiciona el comportamiento de las personas (*personas peatonas que se ven forzadas a usar rutas más cansadas/largas, no hacer traslados, arriesgarse más*).

Los resultados del proyecto se condensarán en una página o entrada web publicada en el medio de periodismo independiente [ZonaDocs](#). Ahí se encontrarán los múltiples productos multimedia de cada eje rector: cápsulas de audio y video, fotografías, textos testimoniales, mapas, visualizaciones de datos, etcétera.

A la vez, se trabajará en conjunto con la Dirección de Movilidad y Transporte del Gobierno de Guadalajara para gestionar una interfaz física: un mural que concentre el mensaje principal de la investigación periodística. La artista encargada del diseño y realización es María Villegas, [mariaaaavillegas](#) en Instagram.

- Plan de trabajo

Se eligieron tres de las consecuencias para que funcionaran como ejes rectores en la investigación. Esta selección surgió de las preocupaciones más comunes entre las personas peatonas en la ciudad, de la necesidad de prestar atención a grupos de personas históricamente invisibilizadas y de lo que la literatura sobre caminabilidad — como la “Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género” del Banco Interamericano del Desarrollo y de la guía “Cebrapedia” de la Liga Peatonal— señala como las experiencias ideales en el espacio público.

Las preguntas mínimas por resolver en cada eje rector fueron: ¿cuáles y cómo se obstaculizan los derechos de las personas peatonas? ¿qué hacen para acceder a ellos? ¿cuál sería un ejemplo o estrategia para atender el problema del lugar?

Ejes rectores:

1. ¿Cómo se mueven las personas tapatías?

Para hablar de los derechos peatonales en el AMG hay que dejar en claro la manera en que las y los tapatíos se mueven. ¿Cuántas personas se mueven dentro de la ciudad y de qué manera? Esta parte del trabajo consistió en una visualización de datos sobre el panorama de movilidad en Jalisco con información de la Secretaría de Transporte Jalisco y el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR).

Tabla 4. *Piezas entregables sobre cómo se mueven las personas tapatías:*

PIEZA	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA	EQUIPO
Visualización de datos	Montaje con temas seleccionados y divididos por una animación sencilla de medios de transporte: bicicleta, automóvil, moto, transporte público y peatón.	Gráficas con pequeños textos por sección.	

2. Inseguridad ciudadana

Con la observación del túnel peatonal de Periférico y Comonfort: habitantes de la zona lo reportan como inseguro por los hechos de delincuencia que han sucedido en el cruce, pero también por no estar iluminado, por los registros abiertos en su trayecto, las inundaciones y la toma del lugar por motociclistas (Toledo, 2022).

Y el puente de López Mateos y Camino al ITESO: un grupo de vecinas de la colonia Las Fuentes han denunciado que el lugar es inseguro. “Está muy oscuro y además pensamos que justo la parada del camión que está bajando de ese puente también está muy oscura. Es una banqueta que no es suficientemente ancha y creo que queda muy cerca del arroyo vehicular” (D. Samadeni, comunicación personal, 27 de octubre de 2022).

- Protagonistas: líder vecinal de Las Fuentes (guía de preguntas en Anexo 1); jóvenes que cruzan el puente (guía de preguntas en Anexo 2); vendedor del puesto del túnel (guía de preguntas en Anexo 3); vecinos que cruzan el túnel con frecuencia (guía de preguntas en Anexo 4).
- ¿Cómo el género y otros ejes de desigualdad afectan a las personas de manera diferenciada? Se observaron las diferentes amenazas que viven mujeres y hombres, los riesgos que están dispuestos a tomar y las decisiones que toman dependiendo de la hora del día.

Tabla 1. *Piezas entregables sobre inseguridad:*

PIEZA	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA	EQUIPO
Caminata	Vídeo en primera persona para mostrar las condiciones del cruce por debajo de Periférico, y de un puente peatonal por la tarde-noche.	Vídeo de 3-4 min. La protagonista estará volteando a propósito hacia los semáforos, vialidades y autos y deteniendo su mirada durante unos segundos para poder manipular gráficos de medidas, tiempos, y otros riesgos.	GoPro

Historia fotográfica de las personas comerciantes dentro del túnel	Ilustrar la historia algunas personas que habita el espacio.	6 a 7 fotos de distintos encuadres con pies de foto que cuenten un poco de su historia y su percepción de ese espacio.	Canon 80D Ximena
Texto	Texto que contenga datos duros y testimonios de 2 o 3 personas respecto al conflicto inseguridad, túnel o puente peatonal.	Texto de 2 cuartillas. Tratar de alternar testimonios en texto y audio.	Grabadora Eric

3. Accesibilidad universal

Con la observación de los cruces alrededor de la Estación España del Tren Ligero, en alianza con Estrategia Misión Cero. En este lugar hay afluencia de infancias con discapacidad (principalmente motora) junto con sus personas cuidadoras que se dirigen al CRIT Occidente. Algunas de las familias viajan desde otros municipios de Jalisco para llegar al centro de rehabilitación.

- Protagonistas: menores junto con su mamá/tutora (guía de preguntas en Anexo 5); conductor del transporte que lleva a las familias de la Estación España a CRIT (guía de preguntas en Anexo 6).
- ¿Cómo el género y otros ejes de desigualdad afectan a las personas de manera diferenciada? Las niñas y niños que van al CRIT están acompañados por una persona adulta, que usualmente es una mujer ejerciendo un trabajo y movilidad de cuidados. Ellas también viven las agresiones y son responsables de la experiencia de las personas menores.

Tabla 2. Piezas entregables sobre accesibilidad universal:

PIEZA	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA	EQUIPO
Caminata	Vídeo en primera persona de una mujer cuidadora con transportando a una persona menoren silla	Vídeo de 3-4 min. La protagonista estará volteando a propósito hacia los semáforos, vialidades y autos y	GoPro

	de ruedas el trayecto desde el CRIT hasta la Estación España.	deteniendo su mirada durante unos segundos para poder manipular gráficos de medidas, tiempos, y otros riesgos.	
Cápsula de la historia del conductor	El conductor del camión del CRIT. El enfoque de esta pieza es conocer un poco de su historia, el por qué hace su trabajo, cómo ha ido entendiendo la dinámica con los y las niñas pacientes del CRIT.	Vídeo de 2-3 min. Será un vídeo de seguimiento, entrevistamos al conductor durante su descanso de una hora en el CRIT, y grabamos lo que hace durante sus trayectos.	80D Ximena Grabadora Eric
Texto	Texto que contenga datos duros y testimonios de 2 o 3 personas respecto al conflicto con la Estación España de la línea 1. Agregar obras de SITEUR, intervenciones de EMO, y situación SITEUR-GDL.	Texto de 2 cuartillas. Tratar de alternar testimonios en texto y audio.	Grabadora Eric 80D de Ximena

4. No disfrute/padecimiento del espacio público

Las calles también deben ser disfrutables, cómodas e interesantes para las personas. Estos criterios se incluyen en la Carta Mexicana de los Derecho del Peatón (2014) y en los principios definidos por el urbanista Jeff Speck para considerar un espacio caminable (Sabino et al., 2022). Sin embargo, los riesgos durante los trayectos invocan emociones de estrés y tensión en las personas peatones. Como consecuencia sus experiencias de movilidad se vuelven momentos cotidianos indeseables que afectan su bienestar.

Con la observación de la recién inaugurada Plaza Luis Barragán en la Zona Centro de Guadalajara.

- Protagonistas: una mujer joven con hijos, un hombre de la tercera edad, una persona de la comunidad LGBTIQ+³ y una persona con discapacidad (guía de preguntas en Anexo 7).

Tabla 3. *Piezas entregables sobre disfrute de la ciudad:*

PIEZA	DESCRIPCIÓN	DESCRIPCIÓN TÉCNICA	EQUIPO
Texto	Texto que contenga las experiencias emocionales de las personas cuando caminan por la calle, así como lo que imaginan que les permitiría disfrutar de los espacios públicos.	Texto de 2 cuartillas. Tratar de alternar testimonios en texto y audio.	Grabadora Eric 80D de Ximena
Fotografías intervenidas	Fotografías de la recién inaugurada Plaza Luis Barragán en la Zona Centro de Guadalajara, intervenidas de manera artística para agregar aquellos elementos que las personas protagonistas creen que les permitirían disfrutar del espacio.	5 a 6 fotos de distintos encuadres con pies de foto que cuenten un poco de los imaginarios de las personas.	80D de Ximena Intervención de la artista gráfica Brince Tapia.

Piezas entregables: mapa de la ciudad deseada para el futuro.

Tabla 5. *Calendario de trabajo.*

Fase	Semana	Actividad	Fecha de inicio	Fecha de entrega
Planeación	7	Acordar junta con Movilidad Gdl. Consultar con Yere		
	7	Preparar la presentación intermedia	jueves 2 marzo	lunes 6 marzo
Reporteo	7	Mensaje a Silvina: ¿Cómo será mejor acercarnos al conductor del CRIT y a alguna mamá que haga un trayecto	lunes 27 feb	miércoles 1 marzo

³ Personas lesbianas, gay, bisexuales, trans, intersex, queer y otras identidades de la diversidad sexual (LGBTI) de acuerdo con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH).
<http://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/violenciapersonaslgbti.pdf>

		significativo?		
	7	Conseguir una GoPro	lunes 27 feb	lunes 13 marzo
	7	Mensaje a vecinas de Las Fuentes (contactos Débora) para proponer acompañamiento y entrevista entre semana 8 y 9.	lunes 27 feb	miércoles 1 marzo
	7	Aclarar con Emilio su información sobre movilidad para pensar las piezas de datos.	viernes 3 marzo	
	8	Preparar cuestionarios guías para entrevistas y salidas.	lunes 6 marzo	miércoles 8 marzo
	8	Hacer las solicitudes de información por Transparencia necesarias	miércoles 8 marzo	viernes 10 marzo
	8 - 11	Salidas a campo para reportear (entrevistas, fotos videos)	marzo	
	9	Construcción de propuesta para generar alianzas	lunes 13 marzo	viernes 17 marzo
	10-11	Búsqueda de estrategias/soluciones en forma de ejemplos.	lunes 20 marzo	viernes 31 marzo
Postproducción	12	Revisión y selección de información recogida para acordar la estructura narrativa e informativa del reportaje de investigación.	lunes 10 abril	viernes 14 abril
	11 - 14	Acercamiento y propuesta a artista visual para el mural	lunes 3 abril	domingo 30 abril
	15	Reunión con artista visual (mural) para acordar el concepto a plasmar	martes 2 de mayo	
	13 - 14	Postproducción de piezas (escribir, editar audios, videos y fotos, crear visualizaciones de datos)	17 a 28 abril	
	14	Enviar piezas para la revisión y edición por terceros	jueves 4 mayo	
	16	Montaje web	jueves 4 mayo	miércoles 10 mayo
Entregas PAP	14 - 16	Construcción y redacción reporte PAP. Envío a Azucena para primera revisión	viernes 28 abril	lunes 8 mayo

	15 - 16	Preparar presentación final PAP	jueves 4 mayo	viernes 12 mayo
	16	Entrega y envío de RPAP	lunes 8 mayo	
	17	Presentación final	lunes 8 mayo	
Publicación	17	Publicación de la investigación en ZonaDocs	lunes 15 mayo	

3. Resultados

1. ¿Cómo se mueven las personas tapatías?

Para entender la movilidad de las personas, hay que entender su contexto. En la Zona Metropolitana de Guadalajara es posible moverse caminando, en transporte público, bicicleta, o un automóvil particular. Cada uno de estos medios enfrenta sus propios obstáculos.

En el Estado de Jalisco existen 4 millones 186 mil 105 vehículos de motor. Desde 2018 estos vehículos aumentan en más de 100 mil ejemplares por año.

Jalisco es el tercer estado del país con mayor cantidad de autos. Su parque vehicular representa 7.9% del parque vehicular de toda la República. Sólo lo superan el Estado de México y la Ciudad de México.

El servicio de línea 1, 2 y 3 que ofrece el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) es el que transporta a más personas pasajeras. En enero de 2023 se registraron 11 millones 644 mil 722 viajes. Le sigue el servicio troncal de Macrobus. Con él se movieron 777 mil 294 pasajeros en enero de 2023. Por otro lado, el Macrobus servicio alimentador movilizó 295 mil 768 pasajeros, menos de la mitad de la cantidad que registró en 2019. A esta disminución se le puede adjudicar la llegada de la Línea 3 del Tren Ligero en 2020, y de MiMacro Periférico en 2022.

Para el sistema MiBici, el 2022 representó la casi recuperación total de los usuarios transportados antes de la pandemia por COVID-19.

Para el mes de marzo de 2023, se han acumulado ya 720 mil 948 viajes, de seguir con ese ritmo, MiBici cerraría 2023 con 120 mil viajes más que el año anterior.

En cuanto a tiempos de traslado para ir a la escuela, la mayor parte de los y las alumnas hacen 15 minutos o menos. Desagregado por sexo, 62.9% de los hombres y niños y 61.6% de las mujeres y niñas tardan un cuarto de hora.

El transporte principal es la caminata. 51.2% de las mujeres y 51.6% de los hombres llegan a la escuela a pie. El siguiente medio más común es el vehículo particular, luego el autobús y en cuarto lugar la bicicleta.

Para los y las trabajadoras es más tardado llegar a sus destinos. Sólo un tercio de la población (31.9% de los hombres y 36.2% de las mujeres) hace 15 minutos o menos.

Quienes hacen de media a una hora son 23.7% de los hombres y 24.1% de las mujeres. Casi el 10% de la población de hombres y mujeres hacen de una a dos horas.

Destaca que 7.6% de los hombres y 14% de las mujeres no necesitan desplazarse hasta un lugar de trabajo.

Aunque el transporte más usado para ir a trabajar tanto por hombres como por mujeres es el vehículo particular, el porcentaje por sexo sí muestra una variación significativa. Sobresale que las mujeres caminan más en proporción a los hombres que lo hacen. Entre ellos hay más que van en auto particular o bici que sus compañeras mujeres.

Entre las mujeres 37.8% van en vehículo particular. El resto van en autobús (36.1%) o caminando (28.9%). De los hombres la mitad (50.8%) usan su coche y solo 18.9% van caminando. 26.6% usan el camión.

2. Inseguridad ciudadana

La recopilación de testimonios en el túnel y el puente seleccionados, en conjunto con la revisión de otras investigaciones sobre la violencia, mostró que no puede limitarse a la inseguridad medida en frecuencia de delitos cometidos en una zona, sino que debe extenderse a la percepción de miedo que sienten las personas al recorrerla.

Ya lo explicaba Inés Sánchez de Madariaga, urbanista española, durante la conferencia magistral que ofreció en la Universidad ITESO el 26 de abril de 2023. La experta mencionó que en países con altas tasas de criminalidad y de riesgo de ser víctimas de violencia sexual, la percepción subjetiva de riesgos provoca que las mujeres dejen de utilizar ciertos espacios de la ciudad en momentos del día o de la noche. Eso limita su libertad de movimiento y por lo tanto el acceso que tienen a otras oportunidades. “Se pierden oportunidades laborales, se pierden oportunidades de ocio, se pierden oportunidades de relaciones sociales, es decir, se limita la vida”, mencionó la investigadora.

Soto (2012) explica que el miedo a la calle es una forma de violencia simbólica, porque no deja marcas físicas y se ejerce a través del sentimiento, pero aún así crea un entorno de amenaza a la libertad de las mujeres.

Estas afirmaciones coinciden con los testimonios de las mujeres peatonas entrevistadas para este proyecto. Una de ellas es Melanie C. y tiene 20 años. Es estudiante universitaria y todos los días pasa por el puente antipeatonal de Las Fuentes entre las 20:00 y 21:00 porque el cruce forma parte del trayecto que ella y sus amigos hacen corriendo para ejercitarse. Melanie nunca ha tenido un incidente violento en el puente, pero dice que “nunca iría sola” por el miedo que siente a que algo le pase. Incluso habla de que sus papás solo le permiten correr la ruta porque va acompañada (entrevista personal, 2023).

Paola M., de 21 años, vecina de Jardines de Santa María en San Pedro Tlaquepaque, también se siente en riesgo cuando pasa por el túnel de Avenida Comonfort y Periférico. “Por lo general trato de fijarme a ambos lados que no venga una moto o

una bici, como no hay nada de luz. Y como a veces vengo con mi hija bebé, me fijo que no nos vengán siguiendo” dice ella (entrevista personal, 2022).

Soto agrega que “el miedo se vive como una referencia de mayor carácter imaginario que de comprobación empírica” (p. 161) y que del aprendizaje sobre el peligro comienza con las advertencias de padres, los medios y las amigas que refuerzan en las niñas un sentimiento de vulnerabilidad. Cuando a Melanie se le preguntó de dónde venía el miedo a pasar por el túnel, ella dijo “siento que no está demás estar pendiente por todo lo que sucede. Por el simple hecho de las noticias que se escuchan todos los días de lo que pasa y las situaciones que se conocen de acoso y violencia y todo eso”.

En los casos analizados, el miedo además está justificado por hechos violentos sucedidos en la zona. Carolina I., quien anteriormente estudiaba en el ITESO y era vecina de Las Fuentes vivió un asalto una de las mañanas en las que usó el puente antipeatonal de la zona para ir a clases. “En una de esas veo a lo lejos a un chavo con una capucha. [...] Yo caminando dentro de lo que cabe tranquila, veo que sutilmente se me va acercando y en eso me dice: “dame tu celular”. Mi respuesta en automático fue un “no” (sé que fue muy tonto de mi parte, hasta peligroso, pero simplemente me salió esa respuesta)” (entrevista personal, 2023). La narración es valiosa porque retrata el sentimiento de incapacidad que viven las personas peatonas ante situaciones de violencia.

Además, al hacer una búsqueda hemerográfica es sencillo encontrar registro de otros hechos delictivos en la zona. En junio de 2018 el medio digital Reporte Índigo publicó una nota titulada “¿Y la policía? En Jalisco detienen ciudadanos a asaltante y lo amarran a un puente”. El cuerpo de la pieza informaba de un intento de linchamiento contra un hombre que había asaltado y herido a otra persona (Zermeño, 2018).

En el túnel, ubicado en el cruce de la calle Comonfort y Periférico Sur, la situación es similar. En mayo de 2021, Notisistema reportó que dos hombres fueron atacados a cuchilladas en el cruce de la calle Comonfort y Periférico. Uno de ellos falleció tras lo sucedido (Escamilla, 2021). Meses después, en el interior de un motel que se encuentra en la misma zona se cometió un feminicidio contra una mujer de 35 años

(Orozco, 2021). Más adelante, en agosto de 2022 se encontraron los cuerpos de cuatro personas asesinadas y abandonadas dentro de una camioneta justo a la entrada del puente del lado de Jardines de Santa María (Moreno, 2022).

Con las visitas a campo y las conversaciones con los habitantes de las dos zonas estudiadas se encontró que los espacios han sido ignorados casi por completo por las autoridades. Quienes han intercedido por mejorar las condiciones de los cruces son las personas comerciantes, trabajadoras y vecinas de la zona.

Por ejemplo, en julio del 2020 el Gobierno Municipal de San Pedro Tlaquepaque reencarpetó la calle Comonfort del lado de Jardines de Santa María con el argumento de “evitar daños en los vehículos” durante la temporada de lluvia (Gobierno de Tlaquepaque). Mary, la comerciante del puesto, cuenta que el trabajo de rehabilitación terminaba justo en la entrada del túnel, por lo que fueron los mototaxistas, que tienen su base de trabajo en el lugar, quienes tuvieron que negociar con las cuadrillas del ayuntamiento la instalación de topes a lo largo del cruce con los materiales sobrantes de la obra (entrevista personal, 2023). Además la única iluminación que hay en el lugar es la colocada por el comercio ambulante durante sus horas de trabajo y las trabajadoras del mismo son quienes barren la zona. Los mismos mototaxistas y comerciantes recalcan que a 350 metros del lugar está la Comisaría de San Pedro Tlaquepaque Sector IV, pero en las ocasiones en las que vivieron asaltos y fueron a pedir auxilio, les dijeron que no pueden atenderlos.

Por otro lado, Débora Samadeni, líder vecinal de la colonia Las Fuentes cuenta que fueron los habitantes de la zona los que, a principios de 2023, donaron luminaria para que se instalara en la banqueta bajando el puente antipeatonal que se estudia. Así sucedió a pesar de que ella y otros vecinos ya habían reportado que el lugar era muy oscuro y por lo tanto, peligroso ante la Coordinación General de Cercanía Ciudadana del Gobierno de Zapopan.

Como parte de la investigación documental se encontró que en distintas herramientas de la Liga Peatonal, como la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón (2014), se considera la infraestructura vehicular no semaforizada (vías rápidas como López

Mateos y Periférico) y los pasos peatonales a desnivel que se instalan como consecuencia de ella son barreras y zonas de fractura física que rompen y segregan a las comunidades aledañas.

Débora S. explicó, por ejemplo, que a partir de que impidieron las vueltas semaforizadas desde López Mateos hacia Camino al ITESO en septiembre de 2008 (El Informador), la Plaza Las Fuentes se vació progresivamente, pues se volvió más difícil para los vecinos de su colonia acceder a dicho centro de esparcimiento y comercio.

Dicha modificación, que formó parte del proyecto “Viaducto López Mateos” impactó en los trayectos de las personas peatonas, pues les arrebató la posibilidad de cruzar la vía a nivel de calle. El puente antipeatonal de la zona se volvió su única opción. El túnel de la Calle Comonfort tampoco llegó de un proyecto pensado en quienes caminan, sino que se construyó hace más de 40 años como un paso vehicular (Toledo, 2022). Ambos casos muestran que Guadalajara, a lo largo de los años, ha crecido sin siquiera considerar la prioridad peatonal.

En su investigación sobre el miedo de las mujeres a la violencia en la calle Soto (2012) destaca que la dificultad de acceso, la degradación física, la falta de vigilancia, la suciedad, oscuridad, el exceso de follaje, las calles estrechas y sin salidas y zonas despobladas son algunos de los factores que provocan que un espacio parezca amenazante.

Estas características coinciden con aquellas que las personas entrevistadas resaltan del túnel y del puente. María, la trabajadora del comercio en el túnel cuenta que lo que más le molesta es el olor que emana desde las alcantarillas de lugar (entrevista personal, 2023); Paola y Jonathan comentaron que las horas más peligrosas para usar el cruce son la mañana y la noche por la oscuridad completa en la que se encuentra (entrevista personal, 2022); y Melanie dice que al bajar el puente cuando corre usualmente ve bolsas de basura acumuladas (entrevista personal, 2023).

Por último, en la observación sobre inseguridad ciudadana se reconoció que el espacio alrededor del túnel y puente no se promueve la mezcla de uso de suelos, una

característica importante que la “Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno” de la cooperativa Col·lectiu Punt 6 destaca para asegurar un entorno vital.

“Promoviendo la mezcla de usos a través de la normativa y el diseño, tanto en edificios en altura como en parcelas con edificios de baja densidad, procurando que esta mezcla incluya comercios de proximidad, equipamientos, espacios de uso comunitario, diferentes espacios de trabajo, etc. Incentivando el comercio de proximidad mediante ayudas, campañas, cuidándolo para que las grandes superficies comerciales no monopolicen el consumo” (Valdivia et al., 2017), recomienda la auditoría.

Como consecuencia los alrededores del puente y el túnel permanecen despoblados en los horarios y días de descanso, pues los establecimientos son principalmente, de actividad comercial.

Tabla 6. *Entrevistas con personas sobre su percepción de inseguridad en la calle*

Persona entrevistada	Perfil	Citas
Débora S.	Vecina de Las Fuentes e integrante de la organización Click por Amor Abrochalos.	<p>“Las luces son uno de los elementos que te pueden dar una sensación de seguridad”.</p> <p>“Conozco gente del ITESO que sus papás los esperan en el puente. Ya están grandes y seguimos viniendo, pero en el puente peatonal nos da mucho agobio lo que puede pasar cuando ya está oscuro”.</p>
Carolina I.	Ex vecina de Las Fuentes y estudiante de la Universidad ITESO. Frecuentaba el puente antipeatonal de la zona para ir a la escuela y fue víctima de un asalto.	<p>“Yo me dirigía a mi clase de las 8 am. Siempre me daba cosa cruzarlo y más porque era el horario donde amanecía más tarde, así que estaba oscuro”.</p> <p>“Hasta que llegué al ITESO, respiré profundo y me solté llorando con una amiga. En el momento no transmití miedo pero sé que lo tuve”.</p>

		<p>“Nunca cambié mi traslado, la verdad seguí recurriendo al puente porque era mi única opción”.</p>
Melanie C.	<p>Usa el puente de Las Fuentes todos los días por la noche con fines recreativos.</p>	<p>“Sí, es cosa de que todos los días que digo ya voy a pasar por el puente, pongo atención porque la luminaria pues no es la mejor en ese puente. Activas como ese modo de alerta cuando pasas por él”.</p> <p>“Obviamente, nunca voy sola, nunca he querido pasar sola”.</p> <p>“Hemos visto a personas chorreando de sangre a esas horas de la noche o, no sé, diferentes situaciones”.</p>
Jonathan y Paola M.	<p>Vecinos de Jardines de Santa María. Usan el túnel de Periférico y Comonfort para ir a Centro Sur. Han sido acosados en el cruce y evitan pasar por ahí si van solos.</p>	<p>J: “El otro día pasé y había unas personas drogándose. Traía el celular, lo guardé y empecé a caminar. Volteo y sí vi que me estaba siguiendo uno. Me salí corriendo y me crucé corriendo para el otro lado. Estaban pasando carros, pero me salí corriendo. Hay iluminación, pero en cuanto los señores se van ya no. Ya mejor procuro tomar el puente peatonal y rodeo media hora en lugar de pasar por aquí porque es más seguro”.</p> <p>P: “Como es una zona de pura industria aquí avientan a los muertos. Pasan más motos que personas, y no lo hacen con la precaución que deberían. Varias veces cambio de ruta. Me implica más tiempo, tengo un poquito lastimada la rodilla entonces es más esfuerzo, más dolorcito en subir, rodear todo el puente, volver bajar”.</p>
Silvino y Mary	<p>Padre e hija que se dedican a atender el comercio ambulante que está a la entrada del túnel desde hace casi tres años.</p>	<p>S: “Tanto asalto que hay aquí. Uno fue como hace un mes. Llegó un cliente, como a las 6:30 de la mañana y le pusieron una pistola. Le quitaron todo, le dejaron el puro casco”.</p> <p>“Los topes los pusieron al último. Empezaron a poner el cemento y al otro día amanecían despedazados. Un chavo los quitó”.</p> <p>“Lo que más me molesta es el ruido de las motos”.</p> <p>M: “Tiene como unos siete, ocho años que</p>

		<p>pusieron las luces, pero se las robaron”.</p> <p>“Dicen que por aquí pasaban los camiones, que hasta cabía un camión de agave por lo hondo que estaba”.</p> <p>“Los de los mototaxis les dieron para el refresco para que pusieran los topes, y aunque están aquí los de las motos pasan como puercos, les vale queso. Agarran vuelo y les vale que venga gente. Por eso los pusieron (los topes), se supone que es paso peatonal, pero les vale. Los más cochinos son los de las motos de dos llantas”.</p>
--	--	---

3. Accesibilidad universal

La alianza con Estrategia Misión Cero constituyó un gran avance para el acercamiento con las personas pacientes del CRIT-Occidente. Gracias a ella fue posible conocer que el centro de rehabilitación atendió a 2 mil 453 niñas, niños y jóvenes con discapacidad neuromusculoesquelética y a sus familias durante el 2021 (último dato) y que la mayoría de ellos (79%) tenían menos de 10 años (CRIT, 2023).

El 92.18% de los y las menores pacientes del CRIT eran originarios de Jalisco. 73.7% además, habitaban en el Área Metropolitana de Guadalajara. Los siguientes municipios de procedencia más comunes eran Tala, Tepatitlán, Arandas, La Barca y Zapotlán el Grande.

Hasta el 19 de abril la lista de espera era de 322 niños y niñas. El tiempo aproximado antes de que llegara su turno era de entre seis a 12 meses.

En un panorama más general, el IIEG Jalisco (2021) tiene registro de 37 mil 223 niñas, niños y adolescentes de entre 0 y 14 años que viven con una discapacidad.

El CRIT-Occidente reportó que no tiene datos sobre el género de las personas al cuidado de los y las menores con discapacidad que son pacientes de la institución. Sin embargo, José Ignacio O. o “Nacho”, conductor del transporte de pasajeros del centro de rehabilitación desde hace 15 años, calcula que el 80% de las acompañantes que se suben a su camión son mujeres.

El primer hallazgo encontrado a partir de los testimonios fueron las complicaciones que viven las familias con un menor con discapacidad conforme crecen. Si de pequeñas las mamás trasladaban a sus hijas e hijos en brazos, al pasar los años se vuelve más pesado. “Antes me venía en el camión, era más fácil porque Liam cabía en la cangurera. Ahorita ya no, aparte como está bien largote al momento de caminar me estorban sus pies” platica Erika Karina, mamá de Liam Tadeo, un niño de dos años que tiene parálisis cerebral y otros padecimientos.

El problema es que los transportes de ruedas como las sillas y carriolas tampoco son buena opción porque la calle y las unidades de transporte público no están adaptados para permitir su acceso. “No solo es el transporte, también es la movilidad en la calle, que no hay banquetas, que no hay rampas. Sí es complicado. Yo ahorita traigo la carriola, pero con la silla de ruedas es más complicado porque está más grande, llantas más grandes, no cabe en cualquier lado, a veces hay que estar a media calle” cuenta Anahí, mamá de Iñaki, un niño de siete años, paciente del CRIT desde hace seis.

Algo en lo que todas las entrevistadas coincidieron fue en que el tiempo de espera de un camión con rampa es demasiado largo. “Los camiones es rara la vez que pasa uno con rampa y el que pasa no te quiere subir. Te dicen que no sirve la rampa. Yo digo que ya todos deberían traer rampa porque imagínate para esperar uno, de aquí a mil años que pasa. Así me ahorraría el Uber”, añade Mónica, mamá de Iker, quien es paciente del CRIT desde hace dos años.

Y es que hace poco, el Diario NTR dio a conocer que de los 3 mil 729 camiones que están registrados en el padrón de inscripción de vehículos del transporte público urbano de la Secretaría de Transporte (Setran), sólo 81 cuentan con elevador o rampa para permitir el acceso a personas con discapacidad. Es decir, solo 2.17% de todas las unidades de ruta (Rodríguez, 2023).

El aumento del gasto económico para trasladarse es uno de los perjuicios principales para las familias ante las condiciones mencionadas. “La economía es lo más difícil para llegar. No hay para pagar el Uber o la gasolina”, dice Erika, mamá de Liam.

El esfuerzo físico que las personas al cuidado de niños y niñas con discapacidad realizan es mayúsculo. Las jornadas en el CRIT pueden empezar desde las 7:00 de la mañana y durar cinco horas. En los trayectos para llegar hasta el centro de rehabilitación la mala calidad de las calles les provoca mayor fatiga. “Está muy chueco el pavimento. No lo puedo traer así como en las cuatro llantitas, sino que tengo que levantarlo para que nada más sean dos y poder pasar rápido sin tener problemas” cuenta Carmen, mamá de Damian, un joven de 17 años que es atendido en el CRIT desde hace 12 años.

“Es estresante pasar por ahí porque sabes que vas a tener que cruzar con todo y chiquillo, a veces tienes que cruzar con maletas porque vienes a tanque, entonces sí es estresante. Más que tener miedo, estresa bastante y hay personas que pasan sobre ti y hacen lo que quieren” agrega Anahí.

El estrés también es provocado por la poca fiabilidad, infrecuencia e ineficiencia del sistema de movilidad. La posibilidad de que el transporte no pase, llegue tarde, esté muy lleno o tenga un accidente provoca atrasos en los tiempos de las mujeres cuidadoras. El problema es que en el CRIT las y los pacientes tienen solo 20 minutos de tolerancia para llegar a sus citas. 15 inasistencias no justificadas al año puede significar que las familias sean dadas de baja. Las mamás parecen estar atadas a una constante elección de riesgos si algo sale mal durante sus traslados: llegar tarde y perder la cita o tomar algunos riesgos para alcanzar el transporte indicado.

José Ignacio, el conductor del camión de pasajeros del Teletón, es testigo de esta situación. “Vienen a veces corriendo y tratando de llegar a tiempo a que yo pase para no perder una cita. Son problemitas que de repente eso les provoca a veces también a ellos querérsela jugar en el cruce” cuenta él.

El estrés y el cansancio de quienes ejercen la movilidad de cuidado es un factor crucial en la manera en la que viven su movilidad. “Tienen consecuencias para la salud, sin duda, y para el desgaste personal. Es una sobrecarga de trabajo, sumada a las dobles jornadas de quienes tienen un empleo remunerado y a la vez se encargan de cuidar. La falta de tiempo de ocio y descanso para las mujeres cobra un peaje en la salud

física y psicológica” declaró Inés Sánchez de Madariaga durante su visita a la Universidad ITESO.

Los datos de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2019 indican que, mientras las mujeres trabajan (remunerado, no remunerado y producción de bienes exclusivos para el hogar) 59.5 horas a la semana, los hombres lo hacen 53.3 horas. La diferencia de 6.2 horas se hace presente en el tiempo dedicado al trabajo no remunerado de los hogares que ellas realizan y ellos no.

Con respecto a las actividades de ocio, los hombres dedican más horas de su semana a la participación en juegos y aficiones; a deportes y ejercicio físico; a utilización de medios de comunicación masiva; a los cuidados de su salud; y a rezar, meditar y descansar. Las mujeres sólo tienen una tasa de participación mayor en la convivencia familiar y social, las horas para asearse y arreglarse y para dormir (INEGI, 2021).

Hubo otras observaciones interesantes sobre las dinámicas en el espacio. Por ejemplo, la manera en la que las personas dedicadas al comercio alrededor de la Estación España se dedican a vigilar, limpiar y comparten su sombra con las familias que van al CRIT, pero a la vez ocupan las banquetas de la zona e impiden el paso de las sillas de ruedas o la rampa del camión de Nacho. “Tengo que estar ahí sorteándole para poderme estacionar y subir a los pacientes de una manera segura. El espacio para la rampa lo tengo que generar yo estacionándome sesgado. Por lo mismo, porque te come espacio el que está ahí de las flores, se estaciona la gente imprudentemente que no respeta. [...] A veces tienen que bajarse, tienen que maniobrar las sillas abajo de la banqueta y eso ya... el hecho de que tú vayas en la calle genera ya una inseguridad”, explica él.

En el [webinar](#) que Estrategia Misión Cero realizó el 13 de abril para presentar las actividades que han llevado a cabo alrededor de la zona observada destacaron que el espacio:

- No contaba con señalamientos viales como pasos peatonales y letreros.
- Los semáforos peatonales se encontraban fuera de servicio.

- Los movimientos automovilísticos posibles son muchísimos, más aquellos prohibidos que los conductores se permiten, y muchos de ellos como las vueltas continuas a la derecha ponen en riesgo a las personas peatonas.
- El control semafórico prioriza el paso del Tren Ligero y el tiempo otorgado para que las personas crucen es insuficiente.
- Las isletas peatonales para esperar son extremadamente angostas, aunque la vialidad es de doble sentido.
- Las plumas que marcan el pase del Tren Ligero ya no existen.
- No se cumple la línea de deseo peatonal al cruzar Avenida Cristóbal Colón, pues el paso implica un zigzag y no sigue el camino natural de quienes caminan.

Las deficiencias son bastantes y según la experiencia de Silvina Razo, de Estrategia Misión Cero, las autoridades involucradas en el espacio (Gobierno de Guadalajara, Gobierno de San Pedro Tlaquepaque, Sistema de Transporte Eléctrico Urbano y el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara) no se han puesto de acuerdo para atenderlas (entrevista personal, 2023).

Tabla 6. *Entrevistas con personas sobre su percepción de inseguridad en la calle*

Persona entrevistada	Perfil	Citas
Erika Karina y Liam Tadeo	Mamá de 27 años y su hijo de 2 años que asisten al CRIT-Occidente porque Liam tiene hidrocefalia parálisis cerebral infantil y epilepsia.	<p>“A veces nos trae mi esposo y a veces venimos en Uber. Usé el camioncito del CRIT cuando Liam estaba más chiquito, pero luego ya no porque se me hace muy pesado”.</p> <p>“La economía es lo más difícil para llegar. No hay para pagar el Uber o la gasolina. Antes me venía en el camión, era más fácil porque Liam cabía en la cangurera. Ahorita ya no, aparte como está bien largote al momento de caminar me estorban sus pies, él no dobla sus piernitas, entonces al cargarlo está más difícil”.</p> <p>“Lo más difícil es la subida y la bajada de los camiones, porque no todos los camiones cuentan con rampa, aparte para</p>

		que pase uno tardan muchísimo”.
Anahí e Iñaki	Mamá de 31 años y su hijo de 7. Él tiene Síndrome de Aarskog y va al CRIT una vez a la semana desde hace 6 años.	<p>“Ahorita, después de pandemia empezamos a andar en coche porque yo quedé embarazada”.</p> <p>“Hicimos el cambio porque a mí ya se me hacía complicado andar con la panzota y con Iñaki porque andábamos en canguro. En realidad es muy complicado andar en carriola o sillas de ruedas porque no hay camiones con rampa. Es casi esperar de dos a tres horas. Buscábamos la forma de que yo lo cargara, pero con la niña yo ya bien panzona ya no podía”.</p> <p>“No solo es el transporte, también es la movilidad en la calle, que no hay banquetas, que no hay rampas. Sí es complicado. Yo ahorita traigo la carreola, pero con la silla de ruedas es más complicado porque está más grande, llantas más grandes, no cabe en cualquier lado, a veces hay que estar a media calle”.</p> <p>“Es estresante pasar por ahí porque sabes que vas a tener que cruzar con todo y chiquillo, a veces tienes que cruzar con maletas porque vienes a tanque, entonces sí es estresante. Más que tener miedo estresa bastante y hay personas que pasan sobre ti y hacen lo que quieren”.</p> <p>“Una vez se me desató la cinta de los zapatos y un chavito se bajó a amarrarmelas. Hay otras que pasan sobre ti, que hasta se molestan. A él hubo un tiempo que le daba por tirar cabello, entonces las señoras se molestaban y yo ay oye es que... Ya siempre llevaba mi gafete para que vieran que no era intencional”.</p>
Mónica e Iker	Iker toma rehabilitación desde que tenía dos años por un retrato psicomotor.	“Antes de la silla lo cargaba, así en los brazos, lo cargaba nomás. Ahora nos venimos en uber, taxi. Ahorita se me hace difícil con la silla, es muy práctica pero a veces los Uber no te ayudan a subirla. Tú

		<p>haces todo y sí está pesado”.</p> <p>“Pues a veces sí está bien caro pedir Uber. Yo quisiera venirme en el tren, pero la verdad a veces que me tocan las terapias temprano, como ahora que llegué a las 7. Imagínate a qué hora me tengo que venir en la mañana en el tren”.</p> <p>“Una vez iba pasando y no me acordé que el tren no se para, entonces me asuste porque dije chin... Porque me pasé y dije se va a parar. Vi el semáforo en rojo, pero ya no me acordé que el tren no se para, el tren le sigue. Me nortie”.</p> <p>“Aquí la ventaja es el tren, pero a veces no sirven los elevadores. Los camiones es rara la vez que pasa uno con rampa y el que pasa no te quiere subir. Te dicen que no sirve la rampa. Yo digo que ya todos los camiones deberían traer rampa porque imagínate para esperar uno, de aquí a mil años que pasa. Así me ahorraría el Uber”.</p> <p>“Una vez me iba a caer porque la gente te va aventando. Abrazándolo. Yo ya no lo puedo la verdad. Una muchacha una vez vio como que se me iba a caer y me dijo quieres que te ayude. Me dio pena pero le dije sí la verdad porque sentía que ya no iba a aguantar”.</p>
Carmen y Damian	<p>Mamá de 39 años y su hijo de 17 años que asiste al CRIT una vez por semana desde que él tenía 5 años debido a que padece de Distrofia Muscular de Duchenne. Usa una silla de ruedas para desplazarse.</p> <p>Llegan en transporte privado y regresan a casa en el camión del CRIT y tren ligero.</p>	<p>C: “Llegamos a tener desde una cita, dos citas, tres citas. Cada una es un aproximado, supongamos, de una hora. Básicamente se nos van como ahora, como cuatro horas”.</p> <p>“Yo ya tengo habilidad en la cuestión de la silla, pero sí es de estar bien al pendiente porque en donde se me voltee a ver algo se me va. Sí es como una banquetita chiquita, se me puede ir hacia la callecita, se puede ladear y sopas”.</p> <p>“Lo que es esa callecita, la avenida, está muy chueco el pavimento. No lo puedo traer así como en las cuatro llantitas, sino que tengo que levantarlo para que nada más sean dos y poder pasar rápido sin tener problemas de quedarnos atorados con algún boquetón”.</p>

<p>José Ignacio, "Nacho".</p>	<p>Conductor del camión de pasajeros del CRIT-Occidente desde hace 15 años.</p>	<p>"Ha habido accidentes donde se les cae la silla por un lado porque tienen miedo, se jalan ellos por qué porque el camión no les da espacio para tener una seguridad".</p> <p>"Saben de antemano que hay un horario y eso también es lo que les preocupa, no estar a tiempo en ese horario y vienen a veces corriendo y tratando de llegar a tiempo a que yo pase para no perder una cita. Son problemitas que de repente eso les genera a veces también ellos querérsela jugar en el cruce".</p> <p>"Un día de teletón para una mamá siempre es pesado. A muchas de ellas digo ya las voy a meter en un maratón porque ya están casi listas y preparadas con todo el esfuerzo que hacen".</p>
-------------------------------	---	--

4. Disfrute del espacio público

Al platicar con las personas protagonistas de este eje se hizo posible reconocer que muchas personas, en lugar de disfrutar, padecen la ciudad. Algunas, como Bernardo A., que tiene una discapacidad visual, siente resistencia de salir y se sienten muy cansados de la inaccesibilidad. "Para mí es terrible caminar en la calle. Estoy muy cansado y muy harto de chocar con postes, con casetas, con sillas" cuenta él.

Ana L., una mujer trans de 24 años complementa la experiencia de rechazo. "Salir de mi casa también es enfrentar un chorro de miradas. Casi siempre voy viendo el suelo, voy evitando miradas de la gente, me siento muy incómoda cuando la gente se me queda viendo".

No está demás recalcar que la urbanista española, Inés Sánchez de Madariaga asegura que vivir la ciudad con estrés, rechazo y/o desagrado tiene consecuencias para la salud física y emocional.

En lo que todas las personas entrevistadas coinciden que le hace falta a la ciudad para ser capaces de disfrutarla es sombras, áreas verdes y árboles. Sin embargo, en función del reconocimiento de derechos en términos particularistas, se recopiló información de que Bernardo, por su discapacidad visual necesita banquetas libres,

sin espacios irregulares o agujeros. También que los diferentes espacios de la calle se marquen con límites físicos al nivel de los pies como las quesadillas⁴ para las ciclovías. Ana necesita transporte público más conectado para volver a salir a pasear y comercios que llamen su interés. A Libni le hace falta que los espacios públicos sean más visibles para sentirse más tranquila cuando sale con sus hijas y a Oscar José le gustaría que existieran más actividades que llamaran a las personas a permanecer en las calles. Por ejemplo, funciones de cine al aire libre y juegos en la calle.

Estas demandas no son de segunda importancia considerando que entre los principios definidos por Jeff Speck para considerar un entorno caminable están la comodidad y el interés (Sabino et al., 2022).

De nuevo, surge la importancia de diversificar el uso de suelos mencionada en la “Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno” de la cooperativa Col-lectiu Punt 6. Y es que las personas entrevistadas hicieron notar que a pesar de que en la ciudad algunas zonas se han peatonalizado, todavía no les parecen habitables. Sobre todo por la noche, cuando todos los comercios del entorno cierran y el espacio se quede vacío. Tal es el caso de la nueva Plaza Luis Barragán en la Zona Centro de Guadalajara. Sobre ella, Oscar José, de 68 años comenta:

“A mí no me gustó nada este espacio. Si empieza a llover no va a haber ni donde cubrirme, ni hay sombras para el calor. Además, en la noche aquí está solo y bien peligroso. Las únicas personas que hay son personas en situación de calle que luego se ponen agresivas. Hace unos meses por ejemplo uno mató a otro a pedradas. La policía que anda aquí no me hace sentir más seguro, ya ves que luego andan ahí golpeando gente” (en entrevista).

Tabla 6. *Entrevistas con personas sobre sus deseos para el disfrute del espacio*

Persona entrevistada	Perfil	Citas
Bernardo A.	Hombre de 35 años con discapacidad visual. Cantante y activista por	“Para mí es terrible caminar en la calle. Estoy muy cansado y muy harto de chocar con postes, con casetas, con sillas, con

⁴ Módulos trapezoidales de concreto que sirven para definir los límites de las ciclovías.
<https://www.facebook.com/MovilidadGdl/posts/conoces-las-quesadillas-de-concretono-son-de-queso-pero-tienen-una-cinta-refleja/1596798103835304/>

	<p>los derechos de las personas con discapacidad.</p>	<p>pendejada y media que la gente pone sobre la banqueta. O de caerme a alcantarillas. Te lo juro, que lo que yo más quisiera sería evitar salir a la calle”.</p> <p>“Todo lo que gira o está casi en torno del tren ligero, para mí es como lo más chido”.</p> <p>“Salir me afecta muchísimo, me da mucha resistencia y siempre busco la forma de escapar de esas salidas, pero si ya tengo de otra me pone muy de malas el peligro de caer en alcantarillas, chocar, porque además digamos que el 80 o 90% de los obstáculos que hay son cosas que las personas pueden evitar para facilitar la movilidad”.</p> <p>“Un lugar disfrutable para mi es una banqueta que favorece la movilidad con objetos instalados de manera adecuada. Por ejemplo, donde no hay postes próximos, que la gente no deje cosas en la banqueta”.</p> <p>“Los espacios que ahora que ahora son peatonales como el Paseo Alcalde no son espacios para que la gente camine. Hay guías podotáctiles que terminan en bolardos, las ciclovías no están delimitadas con algo físico”.</p>
<p>Oscar José el “Tuca”</p>	<p>Hombre retirado de 68 años. Era gestor de cobranza y técnico en Servicios de Comunicación. Trabajó mucho tiempo en un ciber.</p>	<p>“A mí no me gustó nada este espacio (Plaza Luis Barragán). Si empieza a llover no va a haber ni donde cubrirme, ni hay sombras para el calor. Además, en la noche aquí está solo y bien peligroso. Las únicas personas que hay son personas en situación de calle que luego se ponen agresivas. Hace unos meses por ejemplo uno mató a otro a pedradas. La policía que anda aquí no me hace sentir más seguro, ya ves que luego andan ahí golpeando gente”.</p> <p>“En las calles deberían poner más juegos para que la gente se quede, como los bebeleche o las mesas de ajedrez en el Paseo Alcalde”.</p>

		<p>“Un espacio disfrutable me lo imagino como antes era el Parque Alcalde. Me acuerdo que ahí nos íbamos a remar, había familias y niños jugando, muchos árboles”.</p>
Libni	<p>Mujer de 33 años, mamá de cuatro hijas menores de 14 años. Trabaja haciendo arreglos a prendas de ropa. Ella y su familia viven en Tonalá.</p>	<p>“Hace tiempo asaltaron a mi sobrino y a mi hija cuando salieron en la mañana para tomar el camión a la escuela. Sí te quedas con un sentimiento de miedo, aunque ella siempre me está compartiendo su ubicación por el celular”.</p> <p>“Cuando salgo con mis hijas siempre estoy muy pendiente de dónde están. No las pierdo de vista”.</p> <p>“Un espacio disfrutable me lo imagino con muchos árboles, donde haya puestos”.</p> <p>“Entre mis deseos a futuro es que mis hijas se vayan a vivir a Estados Unidos, porque tenemos familia allá. A mí sí me gusta Guadalajara, pero es muy peligroso y prefiero que se vayan”.</p>
Ana L.	<p>Mujer trans de 24 años. Estudiante universitaria.</p>	<p>“La calle para mí puede ser un espacio de mucha libertad, muchísima libertad, pero también puede ser un espacio al que no quiero ir. Por mucho tiempo mi casa era un lugar donde no podía estar, se me limitaba muchísimo y cuando empecé a tener amigos afuera de mi casa, era como salir a la calle. Desde que la calle se convirtió en un lugar de puro traslado fue más conflictivo porque yo sudo mucho, es un problema que a mí me causa mucha inseguridad y entonces en los días muy soleados estarme moviendo en la calle es algo horrendo muy cansado, algo que trato de evitar”.</p> <p>“Salir de mi casa también es enfrentar un chorro de miradas. Casi siempre voy viendo el suelo, voy evitando miradas de la gente, me siento muy incómoda cuando la gente se me queda viendo. Sí es algo feo, siento que se me nubla un espacio que nos pertenece a todes”.</p> <p>“Un espacio que disfrutaría me lo imagino súper accesible, o sea que literalmente llegue todo al nivel de los pies, que haya</p>

		<p>muchos camiones, o sea que esté pasando acá ratito. Que haya mucha gente moviéndose. Me lo imaginé cerca del mercado, que haya comercio, gente vendiendo, cosas ricas. Me lo imaginé de día, con árboles, muchos árboles, sombras y lugares en donde sentarse”.</p>
--	--	--

4. Reflexiones de los estudiantes

Este proyecto periodístico fue una nueva oportunidad para aprender de las personas en las calles y las aulas. Observamos con ojos más críticos las dinámicas de la ciudad que hemos habitado siempre y algunos espacios por los que pasamos a diario.

El acompañamiento de profesoras y profesores expertos en disciplinas diferentes al periodismo nos invitó a pensar en procesos y métodos distintos a los que estaba acostumbrada a utilizar. Por ejemplo, nos ayudaron a entender que estudiar las experiencias de movilidad puede resultar mejor cuando se hacen recorridos acompañados, pues caminar las calles evoca las memorias y emociones de las personas.

También reconfirmamos que en el periodismo reportear lo es todo. Más que nunca, recorrer la calle fue lo que nos permitió construir las historias incluidas.

Nos sentimos agradecidos con nuestras asesoras por recordarnos que en la movilidad las necesidades no se deben generalizar y que aún con la accesibilidad universal a veces hay que atender las vivencias específicas de los grupos de personas para que las ciudades respondan a lo que les haga falta.

5. Conclusiones

Tal vez para algunas personas los derechos peatonales son solo ideales escritos en papel, pero visualizarlos como capas de papel que se van poniendo sobre la imagen de las calles permiten que las experiencias de movilidad sean mínimamente dignas.

Entre los resultados de este proyecto se encontró que excluir las necesidades de las personas caminantes de la construcción de las ciudades las obliga a cambiar sus

rutas por otras más largas para llegar a sus destinos, a ser víctimas de delitos y accidentes viales, a algunas les arrebató la autonomía para realizar actividades cotidianas y después las culpa de todo eso.

Aunque las mujeres caminan más, muy pocos lugares de la ciudad les ofrecen lo que hace falta para realizar el trabajo de cuidados que les ha sido asignado. Muchas de ellas y por ende las personas que dependen de ellas tienen que hacer esfuerzos dobles para cuidarse del acoso, sortear banquetas incaminables, atravesar espacios estrechos con lo que llevan cargando, imponerse para reclamar espacios con todo y el riesgo que implica, entre otras acciones de constante resistencia.

El diseño del espacio tiene todo que ver y con respecto a los cruces peatonales uno de los problemas principales es que en realidad son instalaciones de mitigación de cruce, o espacios pensados para no obstaculizar la circulación libre de los vehículos motorizados, como el puente y el túnel observados.

La realidad indignante no detiene a las personas, sobre todo cuando se trata de ir a trabajar o atender su salud, pero sí deteriora su bienestar físico y hasta emocional. Por eso es tan importante reaccionar a las agresiones contra los derechos. No solo para reducirles la fatiga a las personas, también porque ponen en riesgo su vida y las privan de otros derechos, como el de la salud, la educación, el ocio y hasta el trabajo.

Por ejemplo, el espacio de la Estación España es inaccesible para las mamás y los niños y niñas del CRIT no sólo porque es muy complicado desplazarse a través de él, sino también porque limita su acceso a servicios de salud, a transporte asequible, al descanso y hasta al disfrute. La manera en la que ellas resuelven ese problema la mayoría de las veces implica un riesgo para su seguridad vial. Por ejemplo, andar por debajo de la banqueta, *torear* los automóviles, empujar las sillas de ruedas en solo dos llantas, entre otros.

En el puente y túnel peatonal la violencia y el miedo a la violencia por sí misma, limitan la movilidad, sobre todo la de las mujeres. El sentimiento de temor es violencia simbólica, porque no se ve ni deja marcas físicas, pero aun así perjudica la vida de las personas.

En el peor de los casos la consecuencia del miedo es recluirse en casa, pero también lo es evitar algunos caminos, dejar de usar algunas prendas de ropa, depender de la hora o de tener a alguien que las acompañe para andar por la ciudad.

La pérdida de autonomía provoca que se restrinjan sus “oportunidades laborales, de ocio, de relaciones sociales. Es decir, se limita la vida”, dice la urbanista española Inés Sánchez de Madariaga en entrevista.

Por suerte, la ciudad no ha terminado de construirse y hay personas interesadas en crear espacios para repensarla. Ahí están los ejemplos de estrategias que, con un poquito de voluntad, han logrado transformar los espacios para mejor. Las activistas consultadas reconocen que hacerlo no será sencillo, pero la apuesta está hecha y con el tiempo las exigencias que siembren pueden esparcirse. La meta no es solo ciudades más seguras, sino también disfrutables, con la accesibilidad y sustentabilidad que eso implica.

6. Bibliografía

- (2014) Carta Mexicana de los Derechos del Peatón. Liga Peatonal. <https://ligapeatonal.org/wp-content/uploads/2014/08/Carta-Mexicana-de-los-Derechosdel-Peato%CC%81n.pdf>
- (2019) Relatoría del seminario 'La influencia social del periodismo'. Fundación Gabo. <https://fundaciongabo.org/es/recursos/relatorias/relatoria-del-seminario-la-influenciasocial-del-periodismo>
- (2020) DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0
- (2022) Moverse en GDL 2022. Jalisco Cómo Vamos. <https://drive.google.com/file/d/1afkJX2GCHqNG3ocAtT7pZ1M64zYPSWfj/view>
- (30 de septiembre de 2008) Modifican vialidad en Camino al ITESO. El Informador.
- (s.f.) ¿Qué son los puentes ANTIpeatonales? Liga Peatonal. <https://www.ligapeatonal.org/puentes-antipeatonales/>
- (s.f.) MiMacroPeriférico. <https://mimacro.jalisco.gob.mx/>
- Col·lectiu Punt 6 (2019) Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Virus editorial. https://www.punt6.org/wpcontent/uploads/2022/04/libro_Urbanismo-feminista_ES.pdf
- Col·lectiu Punt 6 (2021) Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género. CAF-Banco de Desarrollo de América Latina. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Guia-movilidad-cotidiana-con-perspectiva-degenero_ES.pdf
- Damián, A. (2021). La accesibilidad para ejercer los derechos de las mujeres con discapacidad ante las barreras sociales. Argumentos. Estudios Críticos De La Sociedad, 3(94), 123-142. <https://doi.org/10.24275/uamxoc-dcsh/argumentos/202094-05>
- De la Cerda, D. (2020) Feminismo sin cuarto propio en Jauregui, G. (Ed.), Tsunami 2 (Primera ed., pp. 59 - 98). Sexto piso.
- De León, I. (2022) Personas de la tercera edad padecen los accesos de Mi Macro Periférico. Canal 44. <https://udgtv.com/noticias/personas-tercera-edad-padecenaccesos-mi-macroperiferico/#:~:text=Son%20los%20adultos%20mayores%20que,trayectos%20en%20las%20rampas%20elevadas>
- Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara (2022) Reporte de Seguridad Vial Guadalajara 2020 – 2021. Gobierno de Guadalajara. https://drive.google.com/file/d/1tkbPocw1bbE4toYrCqGVvYuC8NqKGdn/view?fbclid=IwAR2uEXURycKzGs80fWzUiUMbdbAevt26_qQBooyBLnXzz7s1K1x5SjPOodQ
- Escamilla, H. (2021) Atacan a cuchilladas a dos hombres en Santa María Tequepexpan, uno falleció. Notisistema.

<https://www.notisistema.com/noticias/atacan-a-cuchilladas-a-dos-hombres-en-santa-maria-tequexpan-uno-fallecio/>

- Estrategia Misión Cero [estrategiamisioncero4231] (13 de abril de 2023) Estrategia Misión Cero: Estación España. [Video]. Youtube.

<https://www.youtube.com/watch?v=F3L1WBm01x8>

- Gobierno de Tlaquepaque. (2020) Tlaquepaque reencarpeta calle Comonfort.

Gobierno de Tlaquepaque. https://www.tlaquepaque.gob.mx/desglose_post?id=1175

- González, A. & Moreno, H. (2020) Cebrapedia. Guía para la creación comunitaria de cruces peatonales. Liga Peatonal.

https://drive.google.com/file/d/14Zjz8qzCDQkU6nbQA8_PYLRAptopqUc/view

- IIEG (2022a) Mapa de siniestralidad vial. Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco.

https://iieg.gob.mx/siniestralimap/index.html?fbclid=IwAR1ZC5e7sNB7hOQ3Oef6d3Ciee9_f5DcVfflwWnqXkDA2A-XOJz9PWJrY0

- IIEG (2022b) Día Mundial del Peatón. 17 de agosto del 2022. Instituto de Información Estadística y Geográfica. https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2022/08/FichaD%C3%ADa-Mundial-delPeat%C3%B3n.pdf?fbclid=IwAR3h3mAj67aR21jExd2lVxvGiVWw_xlqaNxIksGksXBePzpRNZNGRhKAsA

https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2022/08/FichaD%C3%ADa-Mundial-delPeat%C3%B3n.pdf?fbclid=IwAR3h3mAj67aR21jExd2lVxvGiVWw_xlqaNxIksGksXBePzpRNZNGRhKAsA

- IIEG. (2021) Día Internacional de las personas con discapacidad 2021. Instituto de Información Estadística y Geográfica. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/12/D%C3%ADaPobDiscapacidad2021.pdf>

<https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/12/D%C3%ADaPobDiscapacidad2021.pdf>

- INEGI (2021). Nota Técnica. Encuesta Nacional Sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2019. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enut/2019/doc/enut_2019_nota_tecnica.pdf

- ITDP (2013) Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide). Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo. <https://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-lamovilidad-urbana-piramide/>

- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV]. Art. 6. 17 de mayo de 2022. (México). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

- Ley General de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco [LGMSVT]. Art. 25. 29 de octubre de 2022. (Jalisco, México).

<https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/legislacion/Leyes/Ley%20de%20Movilidad,%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco011122.doc>

- Moreno, F. (2022) Encuentran cuerpos abandonados en camioneta en Tlaquepaque. Azteca Jalisco. <https://www.aztecajalisco.com/noticias-jalisco/videos/cuerpos-abandonados-camioneta-tlaquepaque>

<https://www.aztecajalisco.com/noticias-jalisco/videos/cuerpos-abandonados-camioneta-tlaquepaque>

- Movilidad Urbana Sustentable / ITESO [movilidadurbanasustentable]. (20 de noviembre de 2022) Tienes que usar el elevador de la estación de mi macro periférico de López Mateos, entras se cierran las puertas [Video]. Facebook.

<https://www.facebook.com/MusITESO/videos/804425260664967/>

- Naciones Unidas. (2006) CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. UN.
<https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
- Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad [LGIPD]. Art. 17. 30 de mayo de 2011. (México).
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>
- ONU-Habitat (2020) Agenda del derecho a la ciudad. ONU-Habitat.
https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-laciudad.pdf
- ONU-Habitat (2021) Nueva agenda urbana ilustrada. Onu.Habitat.
<https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbanallustrada.pdf>
- Orozco, I. (2021) Un feminicidio ocurrió en el interior de un motel en Tlaquepaque. Quiero TV. <https://quierotv.mx/2021/11/28/un-feminicidio-ocurrio-en-el-interior-de-un-motel-en-tlaquepaque/>
- Pasos Blancos. [pasosblancos]. (20 de noviembre de 2022). Matriz de siniestralidad vial muestra que el automóvil/pickup tiene mayor incidencia en las muertes por atropellamiento en la AMG.Caminar [Imagen]. Facebook.
<https://www.facebook.com/pasosblancos/photos/a.601278271803603/601278255136938>
- Rodríguez, L. (2023) Sólo 2% de camiones tiene rampa ante discapacidades. NTR Guadalajara. https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_notas=195700
- Sabino, G., Tini, B., Sato, B., Farias, D., y Pitombo, F. (2022) Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género. Banco Interamericano de Desarrollo.
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Metodologia-para-calcularel-indice-tecnico-de-caminabilidad-sensible-al-genero.pdf>
- Sánchez, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, 41(161-2), 581–597.
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- SEDATU (2019) Manual de calles. Diseño Vial para ciudades mexicanas. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- Soto, P. (2012) El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial. Revista INVI [online]. 2012, vol.27, n.75, pp.145-169.
<https://www.scielo.cl/pdf/invi/v27n75/art05.pdf>
- Toledo, P. (2022) Ni luz, ni mantenimiento, ni seguridad: así es el “túnel peatonal del terror” en Tlaquepaque. Canal 44. <https://udgtv.com/noticias/tunel-peatonal-del-terror-tlaquepaque/>
- Valdivia, B., Ciocchetto, A., Ortiz, S., Casanovas, R. & Fonseca, M. (2017) Entornos habitables. Col·lectiu Punt 6. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf

- Vargas, X. (2011) ¿Cómo hacer investigación cualitativa? ETXETA.
<http://www.paginaspersonales.unam.mx/files/981/94805617-Xavier-Vargas-B-COMOHACER-INVESTIGA.pdf>
- Zermeño, R. (2019) ¿Y la policía? En Jalisco detienen ciudadanos a asaltante y lo amarran a un puente. Reporte Índigo. <https://www.reporteindigo.com/reporte/la-policia-en-jalisco-detienen-ciudadanos-a-asaltante-lo-amarran-a-puente/>

7. Anexos

Anexo 1. Guía de entrevista a líder vecinal de Las Fuentes

1. ¿Cuál es el problema que han identificado en el espacio?
 - a. ¿Cómo y a través de qué medios se ha socializado?
 - b. Ejemplos de experiencias
2. ¿Desde cuándo?
3. ¿Quiénes son las personas que usan el puente?
4. ¿El diseño o el espacio físico abona al problema? ¿Cómo?
5. ¿Qué otras causas han reconocido?
6. ¿Creen que es una situación específica de este puente o de los puentes en general?
7. ¿El problema ha provocado cambios o condicionado la movilidad/los traslados de las personas?
8. ¿Qué alternativas han desarrollado en lo individual o colectivo para hacer los traslados?
9. ¿Han tenido acercamientos con las autoridades para denunciar o hacer peticiones?
10. ¿Qué cambiarías del espacio para hacerlo mejor? Todo es posible, pensemos en el mejor escenario.
11. ¿Qué estrategias han pensado para modificar la situación?

Anexo 2. Guía de entrevista a jóvenes que usan el puente

1. Nos compartes tu nombre o la manera en la que prefieres que nos refiramos a ti
2. ¿Con qué frecuencia usas o usabas el puente peatonal de López Mateos y Camino al ITESO?
3. ¿Qué traslados hacías cuando lo usas o usabas? Por ejemplo, para ir a la escuela, el trabajo, hacer compras, salidas recreativas.
4. Nos compartes si has vivido experiencias inseguras o violentas en el espacio
 - a. ¿Qué hora era?
 - b. ¿Fue durante el día o ya estaba oscuro?
 - c. ¿Ibas sola?
 - d. ¿Qué traías contigo? Mochila, bolsa de compras, maleta, etc. ¿Qué decides llevar o no llevar? Algunas mujeres tienen gas pimienta, deciden no llevarse la computadora, le mandas tu ubicación a alguien.
 - e. ¿Pediste ayuda o recurriste a alguien?
5. ¿Cómo te sientes en esos traslados y específicamente al usar el puente? ¿Te sientes tensa, estresada, con miedo? ¿Pensabas o te preocupabas por el trayecto desde antes de hacerlo?
6. ¿En qué ibas pensando o fijándote? Nos puedes compartir si algo de esto cambió antes y después de las experiencias inseguras.
7. ¿De dónde nace ese miedo? ¿Qué escuchaste o viste que te hizo saberte en riesgo?
8. ¿Cómo te sientes y qué piensas sobre los puentes peatonales en general? ¿Los usas o prefieres evitarlos si tienes la posibilidad?
9. ¿A qué personas/perfiles ves que te hacen sentir en riesgo?
10. ¿En algún momento o circunstancia tienes que cambiar algo de tu traslado por el riesgo? ¿Qué cambiaste?
11. ¿Qué implicaron esos cambios para ti? ¿Más tiempo, más esfuerzo, más riesgo de otro tipo (vial, ambiental)?
12. ¿Qué cambiarías del espacio para hacerlo mejor? Todo es posible, pensemos en el mejor escenario.
13. ¿Cómo te sentías al esperar el transporte del ITESO frente a Home Depot? ¿Alguna vez te sentiste en riesgo, incómoda o cansada por tener que esperar mucho?

Para la caminata en video:

Nos puedes transcribir el traslado. Incluyendo lo que sientes, piensas, te vas fijando, qué escuchas.

- a) Te bajas del camión y caminas hacia la esquina. ¿Te cruzas ahí o hasta la esquina?
- b) Das la vuelta para llegar a la subida del puente.
- c) Subes por las rampas. ¿Te cansas? ¿Qué ves? ¿Cómo está de luz, de sucio o limpio? ¿De solo o vacío? ¿Algo llama tu atención, los cables?

- d) Llegas a la parte de arriba y te cruzas. ¿Está oscuro o aluzado? ¿Es lo suficientemente ancho cuando te cruzas con otra persona?
- e) Llegas a la rampa de bajada. ¿Qué ves?
- f) Llegas a la banqueta y a dónde te diriges ¿galerías del triunfo o la parada del camión? ¿La banqueta es lo suficientemente ancha? ¿Está oscuro? ¿Te sientes muy cerca de los carros que pasan rápido?

Anexo 3. Guía de entrevista a comerciantes del túnel en Periférico y Comonfort

1. ¿Cuánto tiempo tienes habitando el lugar?
2. ¿Qué era aquí antes? ¿Cruce para carros? ¿Cuándo se empezó a usar como peatonal?
3. ¿Las motos son peligrosas? ¿Ha habido accidentes? ¿Alguien ha hecho algo?
4. ¿Cuándo pusieron los topes?
5. ¿Ha habido hechos de delincuencia o peligrosos?
6. ¿En qué momentos es inseguro?

Anexo 4. Guía de entrevista a vecinos que cruzan con frecuencia el túnel

1. ¿Pasas por aquí seguido?
2. ¿Para qué?
3. ¿Qué ves normalmente? ¿En qué te fijas?
4. ¿Cómo te sientes al caminar por aquí?
5. ¿Cómo sientes que es este cruce? ¿Cuáles son sus características?
 - a. Peligroso
 - b. Inseguro/Seguro
 - c. Cansado
 - d. Disfrutable
 - e. Sucio/Limpio
 - f. Oscuro
6. ¿Cuál es el trato que los demás usuarios de movilidad te dan?
7. ¿Alguna vez te ha tocado ver un accidente o tú has vivido un accidente por aquí?
8. ¿Hay algo por aquí que te haga sentir en riesgo al cruzar?
9. ¿Alguna vez has tenido que cambiar de ruta o incluso no hacer un trayecto por alguna condición del cruce? Por ejemplo:
 - a. Ya es muy noche y aquí se pone peligroso
 - b. Está lastimada y no puede cruzar con muletas/silla/cojeando
 - c. La acompaña alguien menor/mayor

Anexo 5. Guía de preguntas a familias del CRIT-Occidente

1. ¿Desde cuándo vienen al CRIT y por qué?
2. ¿Cuál es su trayecto para llegar? ¿Desde dónde vienen?
3. ¿Qué es lo más difícil del traslado?
4. ¿Qué instrumentos usan para llegar? Por ejemplo, silla de ruedas, andadera, cargador/canguro, etcétera.
5. ¿Cómo es la experiencia cuando llegan a la Estación España? Se sienten...
 - a. Cansados
 - b. Cómodos
 - c. Inseguros
 - d. Ubicados
 - e. Aliviados
6. ¿Han vivido situaciones de riesgo ahí o en cualquier otro espacio de la ciudad?
7. ¿Cómo consideran que son los espacios públicos de Guadalajara para las personas con discapacidad?
8. ¿Cuál es la actitud de las otras personas? ¿Les ofrecen ayuda si ven que lo necesitan? ¿Los observan? ¿Les abren espacios para circular libremente?
9. ¿Qué le cambiarían al cruce de la Estación España para sentirse más cómodos y seguros?

Para la caminata en video:

1. ¿Cuál es su preparación antes de venir cada semana? ¿Con cuánto tiempo de anticipación salen de su casa?
2. ¿Cuánto tardan y qué hacen aquí en el CRIT?
3. ¿Desde hace cuánto vienen al CRIT?
4. ¿Qué herramientas han usado para llegar aquí a través de los años? Desde que Damian tenía 5 años. ¿Lo traías cargando primero Carmen? ¿Cuándo empezaron a usar silla de ruedas?
5. Nos pueden describir su trayecto para volver a casa. ¿Qué hacen desde que salen de consulta?
 - a. Salimos y vamos a esperar a que el camión llegue o arranque. ¿Qué sienten, en qué van pensando, en qué se fijan? ¿Qué hacen al esperar?
 - b. Nos subimos al camión y Nacho ayuda a... ¿Qué sienten, en qué van pensando, en qué se fijan?
 - c. Bajamos del camión y caminamos hacia la esquina para esperar el alto del semáforo. ¿Qué sienten, en qué van pensando, en qué se fijan? ¿Sienten tensión, estrés o algún riesgo? Es un trayecto corto, pero ¿cómo es transitarlo con la silla de ruedas?
 - d. Cruzamos la calle para llegar a la Estación España. ¿Qué sienten, en qué van pensando, en qué se fijan? ¿Qué escuchan?
 - e. Entran a la Estación España y esperan a que llegue el tren. ¿Cómo cruzan los torniquetes? ¿Les ayudan a abrir las puertas para personas con silla de ruedas?

- f. Se suben al tren. ¿La gente les deja espacio para pasar? ¿Se sienten presionados por el tiempo que tienen antes de que las puertas se cierren?
6. ¿Cómo transcurre el resto de su viaje? ¿Qué sienten, en qué van pensando?

Anexo 6. Guía de preguntas a conductor del camión de pasajeros rumbo al CRIT-Occidente

1. ¿Cuánto tiempo llevas como conductor del transporte del CRIT?
2. Cuéntanos de tu trabajo. ¿Qué haces además de manejar? ¿Te toca interactuar o ayudar a los y las niñas?
3. ¿Quiénes son las personas a las que llevas? ¿Las conoces?
4. ¿Cómo consideras que es el espacio alrededor de la Estación España para la movilidad y la seguridad de las personas a las que llevas a CRIT? ¿Hay partes del cruce que son más críticas?
5. ¿Te ha tocado presenciar momentos de riesgo para ellos en la zona, o siniestros en los que se vean involucrados?
6. ¿Quiénes son quienes corren más riesgo o tienen que hacer más esfuerzo? ¿De dónde vienen y cómo llegan?
7. ¿Qué o quiénes provocan los riesgos?
8. ¿Por qué crees que la zona tiene esas condiciones si es donde se encuentra un número importante de niños y niñas con discapacidad?
9. ¿Qué le cambiarías al espacio para que las personas (que van al CRIT pero también en general) se sientan más seguras y tranquilas?

Anexo 7. Guía de preguntas a personas peatonas sobre el disfrute del espacio

1. ¿Cuántos años tienes y a qué te dedicas?
2. ¿Puedes platicarme un poco sobre la discapacidad con la que vives?
3. ¿Qué es para ti la calle?
4. ¿Qué significa cruzar la calle para ti? ¿Qué te permite?
5. Salir de casa muchas veces implica una planificación metodológica. ¿Qué planeas o preparas tú antes de salir?
6. ¿Usualmente sales con la intención de solo pasear o con fines recreativos? Si no, ¿te gustaría? ¿Qué actividades te gustaría hacer?
7. ¿Cuáles dirías que son los mejores y los peores trayectos que haces en tu vida cotidiana? ¿Has pensado o identificas las emociones que te genera cada uno?
8. ¿Crees que esas emociones/sensaciones trascienden en tu cotidianeidad, más allá de los traslados? Es decir, te quedas con ese humor, con ese pensamiento más rato.
9. Cuando estás en la calle o en un cruce ¿a qué le prestas atención? ¿usualmente qué vas pensando?
10. ¿Hay actividades que preferirías hacer? Ej, escuchar algo.
11. Para imaginar el espacio de sus sueños: lo físico y lo simbólico.
12. Imagina un espacio en el que te sientas inseguro, vulnerable, cansado, incluso rechazado, ¿cómo es? ¿pensaste en un espacio que conozcas en específico?
13. Imagina un espacio/calle/cruce en el que te sientas cómodo, ligero, curioso, interesado, incluso divertido. ¿Cómo es? ¿pensaste en un espacio que conozcas en específico?
14. ¿Qué le hace falta a la calle para que siempre sea un espacio que te haga sentir cómodo, ligero, curioso, interesado, incluso divertido? Platiemos del diseño, pero también de las dinámicas con las otras personas.
15. Puedes compartirme alguna/s aspiraciones que tengas para tu futuro o el de las personas que quieres. ¿Qué de la calle o de la ciudad (incluyendo dinámicas) tiene que cambiar para que eso se haga realidad?