

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de validez oficial de estudios de nivel superior según acuerdo secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1976.

Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
MAESTRÍA EN CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO SUSTENTABLE



Estrategia con perspectiva de infancia para el espacio público y la movilidad activa sustentable de la colonia Paraísos del Colli.

Trabajo recepcional que para obtener el grado de
Maestra en Ciudad y Espacio Público Sustentable

Presenta: **RUTH JAIME VÁZQUEZ**

Tutor **MTRO. CARLOS ROMERO SÁNCHEZ**

Cotutor **DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ**

Tlaquepaque, Jalisco. Agosto de 2022.

Agradecimientos

Quiero expresar mi agradecimiento en primer lugar a todas las niñas, niños y adolescentes que hicieron posible este trabajo con su participación, creatividad y paciencia. Así como a las instituciones y sus representantes, que decidieron apoyarlo facilitando la comunicación, el espacio y el tiempo para el intercambio de conocimientos y saberes.

Agradezco también el apoyo incondicional de mi familia y muy especialmente, de mi hijo a quien le tomé prestados largos momentos. Por ello les dedico mi búsqueda de una ciudad que los abrace, donde su voz sea escuchada y la disfruten como yo hice de niña.

Así también, quiero reconocer la guía y orientación recibida de parte de mi tutor, el Mtro. Carlos Romero Sánchez, y de mi cotutor, el Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez, con un agradecimiento especial para la Dra. Itsi Alveano Agerrebere, quien amablemente dedicó su tiempo como lectora de este trabajo y lo enriqueció con su experiencia en el ámbito urbano y de la niñez.

Finalmente, pero no menos importante, es gratificante recorrer este camino con una compañía que se convirtió en amistades mientras compartimos trayecto, virtualidad, conversaciones, risas y apoyo.

Agradecimiento institucional

La realización de este trabajo fue posible gracias al ITESO y a CONACYT, ambas instituciones que aportaron los recursos y facilitaron su gestión para mis estudios de maestría.

Agradezco las nuevas posibilidades de pensamiento y ejercicio profesional, proporcionadas a través del conocimiento generosamente compartido por mis profesoras y profesores.

RESUMEN

Este proyecto profesionalizante aborda el problema de la ausencia de condiciones para la movilidad apta y segura de las infancias, en la escala barrial. Cerca de 6,000 niñas, niños y adolescentes (NNA) de la colonia Paraísos del Colli, en Zapopan, Jalisco, encuentran severas restricciones en su acceso al espacio público y, en consecuencia, en sus posibilidades de juego, recreación y contacto con la naturaleza. Lo anterior impide un desarrollo integral de la infancia, de acuerdo con la Convención sobre los Derechos del Niño y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La propuesta de solución a la problemática, se posiciona desde el enfoque sistémico, el diseño centrado en las personas y la perspectiva de infancia, incidiendo en el Pronace de Vivienda, en lo relativo a problemáticas del hábitat y su abordaje por medio de la participación social.

Como resultado se obtuvo una herramienta para la intervención de NNA en procesos de decisión sobre la movilidad y el espacio público barrial. Participan desde la etapa de diagnóstico hasta llegar a las aportaciones para el diseño de estrategias, colocándolos al centro de la planeación como parámetro de aptitud de una movilidad activa y espacios públicos sustentables.

PALABRAS CLAVE: Movilidad activa barrial, Perspectiva de infancia, Espacio público sustentable, Diseño centrado en las personas, Metodologías participativas, Enfoque sistémico.

Este Proyecto Profesionalizante se adscribe a la Línea de Generación y Aplicación del Conocimiento 2: “Soluciones espaciales al hábitat inmediato”, en particular a la sub-línea 2.3: “Procesos de construcción social del hábitat sustentable”.

Tabla de contenido

1	Planteamiento del tema.	8
1.1	Delimitación del objeto de innovación.	9
1.1.1	Ubicación en campos disciplinares.....	9
1.1.2	Definición de términos.	10
1.2	Descripción de la situación problema.	13
1.2.1	Dimensión cuantitativa.	13
1.2.2	Significación cualitativa.	18
1.3	Importancia del proyecto.	20
2	Enquadre contextual y marco conceptual.	25
2.1	Antecedentes empíricos del tema.	25
2.1.1	Ahora los chicos: la ciudad y el barrio que queremos.	25
2.1.2	Caminito de la escuela.	26
2.1.3	La Jugarrera: espacios de participación.	26
2.1.4	Cebrapedia: guía para la creación comunitaria de cruces peatonales.	27
2.1.5	El pensamiento de diseño estratégico. Kit de herramientas dialógicas para la empatía.	29
2.1.6	Misión Cero	30
2.2	Zona de intervención.	36
2.3	Referencias conceptuales del tema.....	44
2.3.1	La sustentabilidad y la Agenda 2030.....	44
2.3.2	El diseño centrado en las personas.....	48
2.3.3	Apropiación del espacio público por las niñas y niños.....	52
2.3.4	Espacio público para las infancias.....	59

2.3.5	Visión Cero.....	62
2.3.6	Adultocentrismo e infancia.....	65
3	Diseño Metodológico.....	67
3.1	Supuesto de trabajo.	67
3.2	Preguntas generadoras.	67
3.3	Objetivos.	68
3.4	Elección metodológica.....	68
3.4.1	Categorías y subcategorías.....	69
3.5	Selección de técnicas y diseño de instrumentos.	70
3.5.1	Técnicas.....	71
3.5.2	Diseño de instrumentos.....	78
3.6	Cuadro de operacionalización de variables.....	79
4	Análisis, desarrollo de la propuesta y resultados.	80
4.1	Hallazgos empíricos.	80
4.1.1	Observación directa.....	80
4.1.2	Entrevistas.....	104
4.1.3	Encuestas.....	110
4.1.4	Dinámicas participativas.....	126
4.2	Síntesis interpretativa.	135
4.2.1	Las infancias entre el espacio público excluyente y el conflicto vial.	135
4.2.2	La nueva normalidad, una oportunidad para la equidad del espacio público.	142
4.2.3	La inseguridad urbana, libertad de delincuentes e infancia prisionera.....	147

4.2.4	El enfoque sistémico: los humanos cometemos errores, pero los hechos viales son prevenibles.	151
4.2.5	La Perspectiva de Infancias.....	166
4.2.6	El diseño urbano participativo con niños.	173
4.2.7	La participación social, un pilar para la participación infantil. ...	174
4.2.8	Las Áreas Verdes y Recreativas son espacios para el desarrollo infantil.	181
4.3	Diseño aplicativo de la solución.....	187
4.4	Factibilidad y validación.....	218
5	Conclusiones o recomendaciones.	225
6	Tabla de Ilustraciones.	229
7	Referencias.	235
8	Anexos.....	245
8.1	Cartas de vinculación social.	245
8.2	Alineación con el marco normativo.....	251
8.3	Herramientas metodológicas.....	255
8.3.1	Instrumentos de Observación directa.....	255
8.3.2	Entrevista.....	258
8.3.3	Encuestas.....	264
8.3.4	Dinámicas Participativas,	267
8.4.1	Clasificación de información obtenida por técnica de la Observación Directa.	269
8.4.2	Clasificación de información por técnica de la Encuesta.....	269
8.4.3	Clasificación de la Información por técnica de la Entrevista.	270

1 Planteamiento del tema.

En este trabajo se busca comprobar como un proceso participativo con niñas, niños y adolescentes (NNA) puede aportar estrategias de planeación para la movilidad sustentable urbana. Por medio de la identificación e incorporación de elementos adecuados a su género y escala, pueden ejercer su derecho a la participación, a un desarrollo integral y a una movilidad segura, que permita su acceso al espacio público y áreas verdes en el barrio que habitan.

En consecuencia, estas acciones aportarían al cumplimiento de lo contemplado por el Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible (ODS 11), referente a las Ciudades y Comunidades Sostenibles, y por la Convención de los Derechos del Niño (CDN), respecto a considerar a las personas de entre 0 y 17 años como niños y ciudadanos para quienes se debe garantizar la participación y su derecho a disfrutar de la cultura, el arte, la recreación, el esparcimiento, los espacios verdes y abiertos, en un ambiente seguro y sano, para potenciar su desarrollo al más alto nivel posible. (UNICEF, 1989)

Se encuentra también una oportunidad de vinculación con los Programas Nacionales Estratégicos (PRONACES), a través de la propuesta de solución, con la colaboración entre academia, gobierno y grupo beneficiado. Particularmente, la estrategia se alinea con el Pronace de Vivienda, ya que este abarca problemáticas asociadas al hábitat, promoviendo la acción social participativa, con la integración de instituciones y comunidades. (CONACYT, 2021)

Cabe mencionar que aun no se encuentran planteados los Proyectos de Investigación e Incidencia (PRONAI) correspondientes al Pronace de Vivienda.

1.1 Delimitación del objeto de innovación.

1.1.1 Ubicación en campos disciplinares.

Siendo que el objeto al que se aspira innovar es la seguridad urbana infantil, se encuentra que cabe en las siguientes clasificaciones científicas, según el Catálogo Barros Sierra:

El campo 620000 correspondiente a Artes y literatura, en el que se encuentra inscrita la disciplina de la Arquitectura (620100) y la subdisciplina del Urbanismo (620103).

El campo 330000 relativo a Ciencias de la tecnología, que abarca la disciplina de Tecnología de los sistemas de transporte (332700) y la subdisciplina de los Sistemas de tráfico urbano (332703).

Urbanismo.

Este campo disciplinar tiene relación con nuestro territorio y su planeación, la cual abarca a la movilidad y su normativa. Lo abordaremos tanto para el diagnóstico de lo existente como para el diseño de alternativas de solución. En este caso colocando al centro a las personas, es decir a las niñas, niños y adolescentes.

Planeación estratégica.

Desde esta disciplina podemos abordar al Desarrollo Sustentable, partiendo de que la sustentabilidad debe constituir el centro de la planeación estratégica urbana, para respaldar el cumplimiento de la agenda de Desarrollo Sostenible, convirtiéndose en el concepto clave desde el cual se integren la planeación de los componentes urbanos, la toma de decisiones, la participación y la intersectorialidad.

Ciencia política.

En este caso para lo relativo a la gestión pública en medidas concernientes a la población urbana beneficiada y su interacción indispensable para la

implementación de los procesos de participación social y para el cumplimiento de la agenda global de sustentabilidad.

En este mismo campo disciplinar entran las relaciones internacionales, en cuyo marco se encuentra la Convención de los Derechos del Niño.

Pedagogía.

Para desarrollar una metodología participativa con la población infantil, resulta fundamental la visión de la pedagogía como especialista del pensamiento y comportamiento de los niños, de modo que nos ayude a comprender su lenguaje y perspectiva de la vida urbana, para plasmarlas adecuadamente tanto en la metodología como en la estrategia.

Diseño estratégico.

En este trabajo se adopta la definición de diseño estratégico como un medio para la solución de necesidades sociales, posicionándose en áreas desde las cuales contribuir, para transformar situaciones adversas en condiciones sustentables. (Flores & Garduño, 2015)

1.1.2 Definición de términos.

Accesibilidad.

“La capacidad de llegar a otras personas, actividades, recursos, servicios, información o lugares, incluyendo la cantidad y diversidad de los elementos que se puedan alcanzar”. (Lynch, 1984)

Desde la normativa, el Programa Sectorial de Movilidad Sustentable la denomina como:

El conjunto de características de los espacios, elementos constructivos, mobiliario, medios de información, comunicación y esparcimiento, que permiten su uso seguro, intuitivo e independiente a cualquier persona, sin que su edad, talla o condición física, mental o sensorial signifique una barrera, obstáculo o riesgo para su integridad o la de otras personas. (Gobierno del Estado de Jalisco, 2013)

Estrategia.

La estrategia es el conjunto de fines y objetivos básicos de la organización, los principales programas de acción escogidos para alcanzar estos fines y objetivos, y los sistemas más importantes de asignación de recursos usados para relacionar a la organización con su entorno (Contreras Sierra, 2013).

Hecho o siniestro vial.

Definición alternativa al concepto de accidente, desde el enfoque sistémico de seguridad vial, en el cual un hecho de tránsito es prevenible y, por tanto, distribuye la responsabilidad y la contribución a la solución de este, entre todos los factores de la movilidad: normativa, infraestructura, usuarios y la condición humana de cometer errores.

Infancias.

Diversidad de la vivencia de esta etapa de la vida por las niñas, niños y adolescentes, por diferencia de factores culturales, económicos, sociales y políticos.

Metodologías participativas.

Según Soliz y Maldonado, pueden definirse como:

Las que permiten la expresión de la comunidad para externar temores, necesidades y carencias, así como sentimientos y deseos, a partir de dinámicas colectivas en las que se plantean problemas prioritarios. Se analizan y se buscan posibilidades aportadas por la comunidad para enfrentarlos, así como las posibles oportunidades externas y los retos. Pretende desarrollar el proceso de la problematización. (2012)

Movilidad sustentable.

El Programa Sectorial de Movilidad Sustentable, la define como:

(La) serie de medidas que promueven un uso más eficiente de los sistemas de transporte de las ciudades, buscando optimizar los trayectos de las personas de una forma integral y que abarca la promoción de la utilización

de alternativas atractivas al uso del auto privado, la optimización de los viajes utilizando diferentes medios de transporte, la promoción de la intermodalidad y la implementación de medidas para el control del tráfico. (2013)

Movilidad sustentable.

Es la movilidad accesible, inclusiva, segura, eficiente y ecológica. Definido de acuerdo con los elementos que, según los ODS, deben contener los sistemas de transporte:

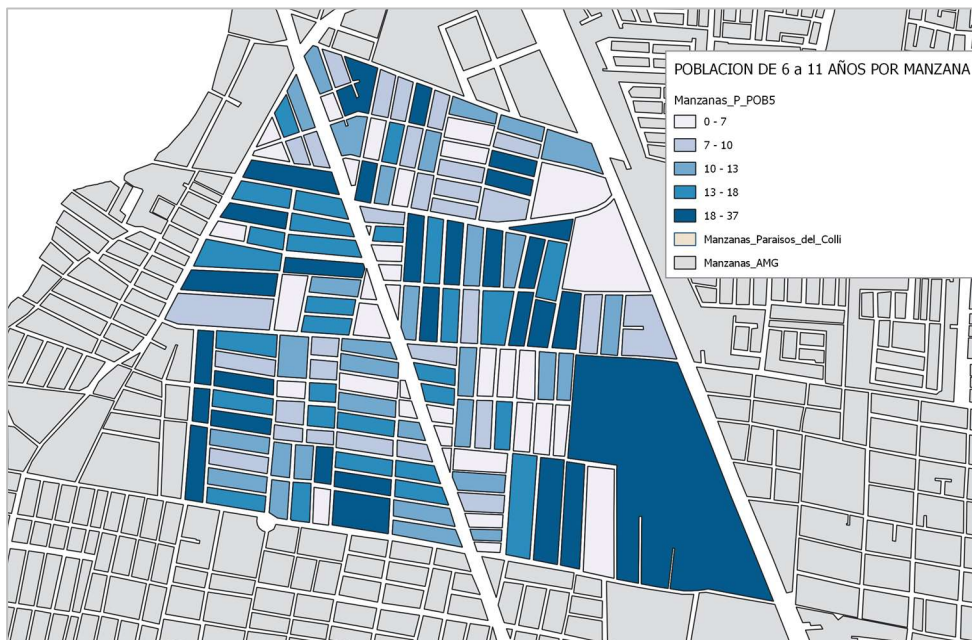
Sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. (2015)

1.2 Descripción de la situación problema.

1.2.1 Dimensión cuantitativa.

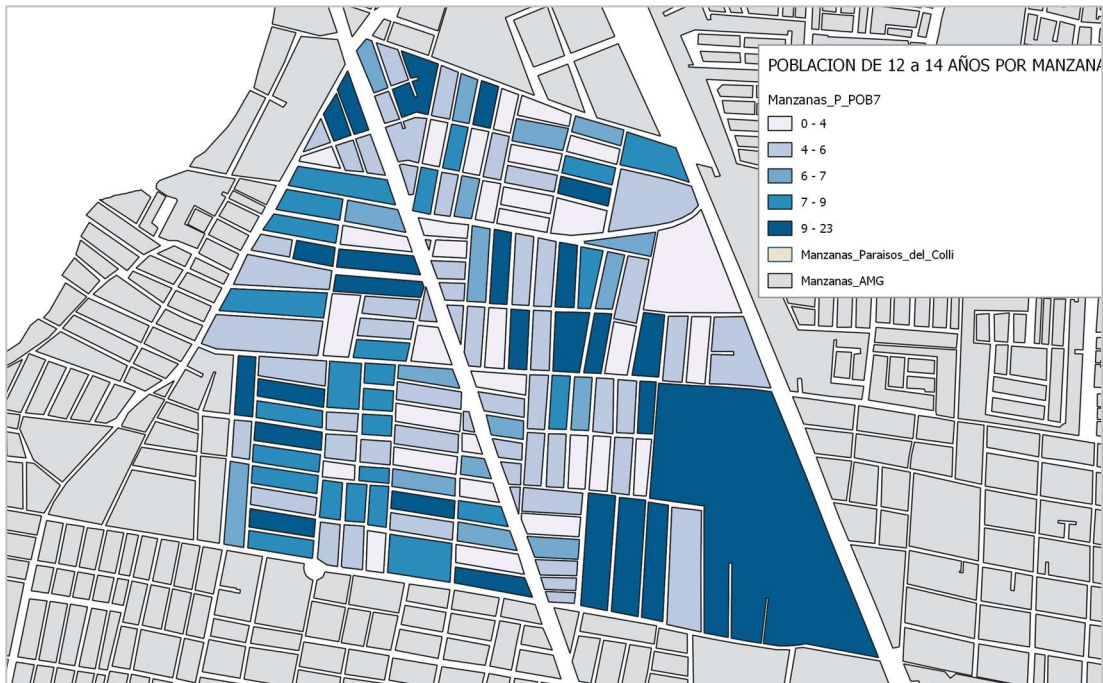
Las niñas, niños y adolescentes (NNA) que habitan en la colonia Paraísos del Colli no pueden ejercer su derecho de acceso a la ciudad y a espacios destinados para su desarrollo integral, por la falta de una movilidad urbana segura que cubra sus necesidades y requerimientos. Esta colonia se encuentra fuera del Anillo Periférico Poniente, con el cual colinda en su límite oriente. Esta vialidad y otras que delimitan o cruzan la colonia, significan una barrera de considerable magnitud y riesgo para la movilidad de su población infantil. De acuerdo con datos del Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG), ésta se componía en 2016 de 6,037 niños de entre 0 y 17 años, equivalentes al 37% de su población total. De entre ellos el grupo más numeroso es el de las edades comprendidas entre 6 y 11 años, con 2,058 niños, seguido del de 15 a 17 años, con 1,112 niños y correspondiendo el menos numeroso, al grupo de 0 a 2 años con 903 niños (IIEG, 2016).

Ilustración 1. Población de NNA de 6 a 11 años.



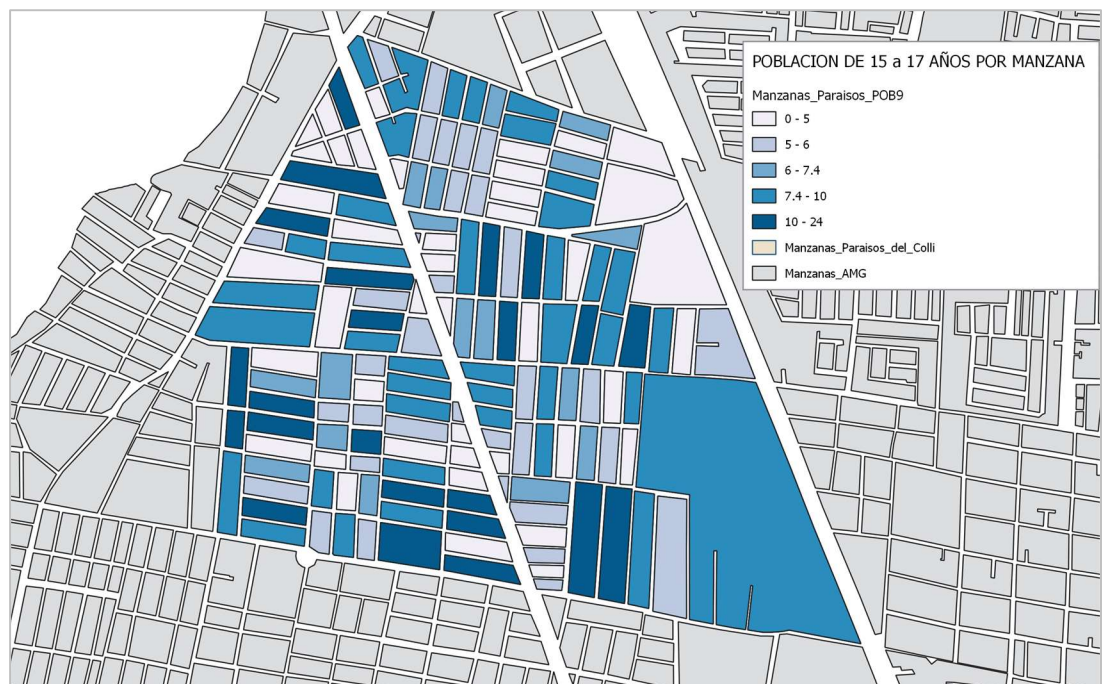
Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

Ilustración 2. Población de NNA de 12 a 14 años.



Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

Ilustración 3. Población de NNA de 15 a 17 años.



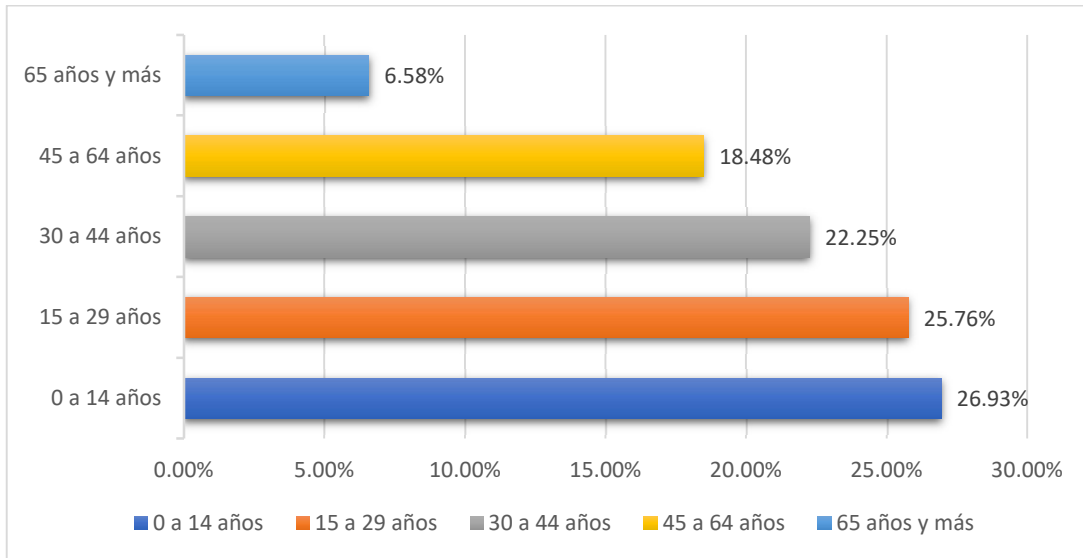
Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es sujeto de un persistente problema de movilidad que ha ido en incremento de manera muy notable en los últimos 20 años. El crecimiento tanto poblacional como de la zona urbana, seguido de un incremento del 200% del parque vehicular de uso privado y un reducido desarrollo en el modelo de transporte público desde el año 2000, han creado las condiciones propicias para una problemática de movilidad urbana que requiere no sólo de la atención de las instituciones y organismos rectores en la materia sino de la intervención de toda la sociedad involucrada en ella (Centro Mario Molina para estudios estratégicos sobre energía y medio ambiente, 2016).

Dentro de la esfera social, los niños son una parte de la población apenas contemplada de manera específica en la mayoría de las acciones y programas implementados en materia de movilidad urbana del área metropolitana, englobándolos en porcentajes generalizados de la población sin diferenciación de edad. De acuerdo con cifras del INEGI, el 26.9% (1'341,166 hab.) de la población del AMG corresponde a la población de edades comprendidas entre 0 y 14 años, de estos 934,860 son de entre 5 y 11 años y corresponden a la población de nivel primaria. Otros 413,690 son los de nivel secundaria, en rango de edad de 12 a 14 años.¹ La Ilustración 1 muestra los porcentajes poblacionales del AMG por grupos etarios, donde se puede observar que los niños y jóvenes tienen una alta representación, superando la mitad de la población total.

¹ El desfase de aproximadamente 350,000 en la cantidad total de niños, se debe a que “para el caso específico de México, los registros de matrícula escolar se obtienen año con año, mientras que las estimaciones de población se generan a partir de los censos de población que se realizan cada 10 años y se ajustan con los conteos de población y vivienda que se llevan a cabo entre los años censales, por lo cual al parecer la población realmente crece mucho más rápido de lo que las estimaciones de población sugieren”. (Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, 2019)

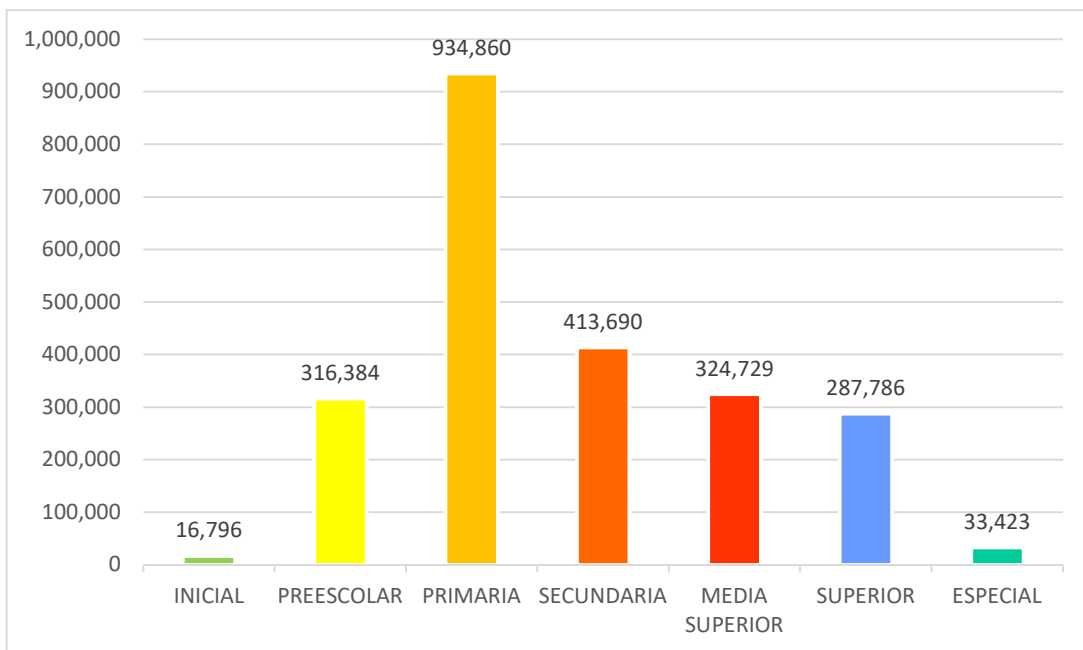
Ilustración 4. Porcentajes de la población del AMG por rango de edad.



Fuente: Elaboración propia con base en datos del IIEG (2017)

En la Ilustración 2 la población de 2'327,668 niños y jóvenes del AMG se representa de acuerdo con el nivel escolar en que se encuentran inscritos, lo que nos da una idea de la población metropolitana que diariamente depende de la movilidad para acudir a los centros educativos, principalmente niveles de educación básica.

Ilustración 5. Población escolar del AMG.



Fuente: Elaboración propia con datos de IIEG (2020)

Relacionados con esta población específica, se realiza aproximadamente un 20% de los 10 millones de viajes diarios de toda el AMG (Centro Mario Molina para estudios estratégicos sobre energía y medio ambiente, 2016), considerando únicamente los vinculados con el traslado escolar, por lo que aún hay que considerar los viajes que realizan para otro tipo de actividades, como las vinculadas a su desarrollo integral. Respecto a ello, la Unicef (1989) señala lo siguiente en el artículo 31 de la Convención de los Derechos del Niño:

Los Estados Parte reconocen el derecho del niño al descanso y el esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad y [...] propiciarán oportunidades apropiadas, en condiciones de igualdad, de participar en la vida cultural, artística, recreativa y de esparcimiento. (pág. 23)

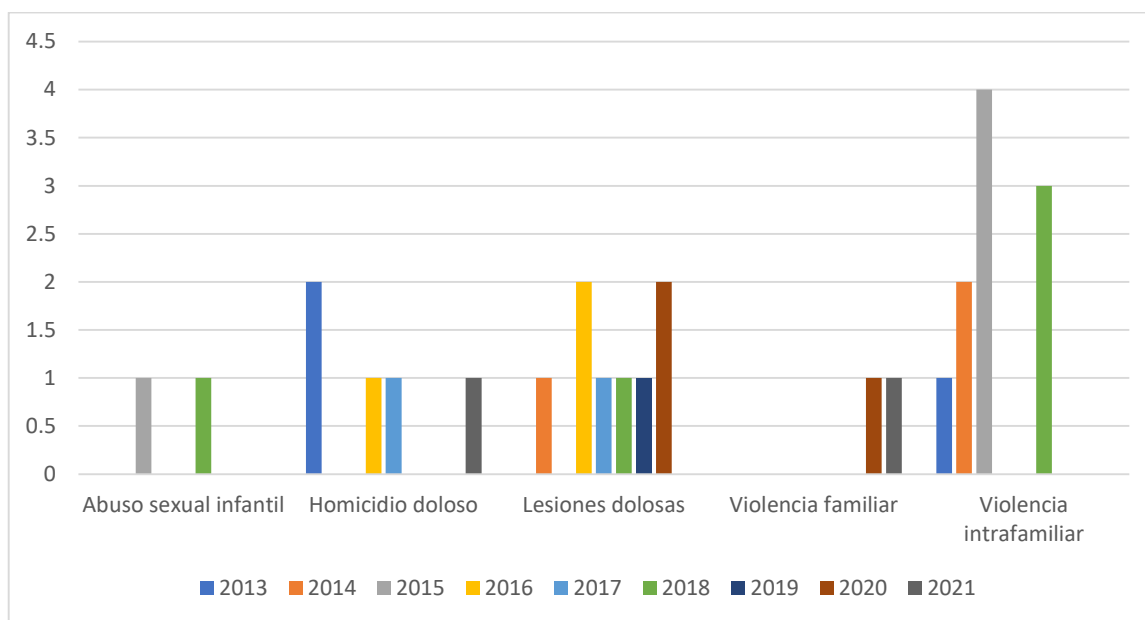
Sin embargo, estas actividades normalmente realizadas en espacios públicos son cada vez menos frecuentes de ser realizadas por los niños, tanto debido a condiciones de inseguridad como a la ubicación dispersa de los espacios y los traslados intraurbanos que esto conlleva. Por último, un 17% de estos viajes relacionados con la escolaridad primaria y secundaria, se realiza en transporte particular, lo que contribuye considerablemente al deterioro ambiental en la calidad del aire del AMG. La intensificación de las concentraciones de material particulado (PM10) fueron 28% superiores al límite permisible en 2013 y los niveles de ozono (O3) sobrepasaron la norma el 34% de los días en el mismo año. (Centro Mario Molina para estudios estratégicos sobre energía y medio ambiente, 2016). Esta intensidad y cantidad de traslados corresponde con la visión del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) cuando dice:

En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor [...] Las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados. (IMCO Staff, 2019, pág. 8)

1.2.2 Significación cualitativa.

En el modelo actual de movilidad urbana, los NNA dependen en gran medida de la compañía de los adultos para ejercer su movilidad de una forma segura, ya que de hacerlo por sí solos, se ven expuestos a riesgos en su integridad física relacionados con la infraestructura urbana y los medios de transporte, como son los accidentes viales de los que son el grupo más perjudicado de la sociedad como se verá más adelante. Sin embargo, existen otros tipos de inseguridad urbana que tienen presencia en la zona de estudio, como se muestra en la Gráfica 3 y que inciden en la vulnerabilidad de NNA ante la violencia (Gobierno del Estado de Jalisco, 2020).

Ilustración 66. Casos de inseguridad más frecuentes en Paraísos del Colli. Período 2013-2021.



Elaboración propia con datos del sitio <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/> (2021)

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el cumplimiento de la Agenda 2030, plantean un futuro sostenible para todos, por lo que impulsan la construcción de ciudades y comunidades sostenibles a través de:

Acceso universal a espacios seguros, inclusivos y accesibles, verdes y públicos, en particular para los niños; asegurar el acceso al desarrollo de una primera infancia de calidad, con cuidados y educación preprimaria para que estén listos para la educación primaria. (UNICEF , 2020)

Lo anterior lleva implícito el derecho de los niños a participar en las actividades recreativas, culturales y de esparcimiento indispensables para su desarrollo integral, contemplado por el Artículo 31 de la Convención sobre los Derechos del Niño (UNICEF, 1989, págs. 23-24). De acuerdo con la experiencia de la Comisión Europea del Medio Ambiente, esto representa un gran reto para los interesados en la ciudad y el desarrollo infantil, debido a que en el diseño de las ciudades no se les involucra a los niños, desconociendo sus necesidades, lo cual atenta contra su autonomía y potencial de desarrollo. (Bochu, 2002)

En el ámbito municipal, Zapopan estableció desde 2015 la política pública Ciudad de los Niños, cuya finalidad sería impulsar el pleno desarrollo de su población infantil. Su línea de acción estaría enfocada en convertirse en el primer municipio mexicano con una Ciudad Amiga de la Infancia (CAI), conforme a los lineamientos del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF). Como parte de las estrategias para lograrlo, en 2019 se llevó a cabo la instalación estatal del Sistema de Protección Integral de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes (SIPINNA), órgano federal que garantiza los derechos elementales a la vida, salud, educación, seguridad e identidad de todos los NNA (Gobierno de Zapopan, 2019).

En el mismo sentido, la Comisión de Movilidad Urbana y Conurbación del Gobierno de Zapopan, estableció como ejes principales la inclusión y la visión de necesidades específicas en la movilidad de la población:

Una movilidad incluyente y con enfoque diferenciado: Debemos atender a las distintas dinámicas de movilidad y cómo se vive el espacio público desde distintos sectores, como lo es para una mujer embarazada; una madre con sus hijas e hijos; las y los adultos mayores; las personas con discapacidad; las personas transexuales; las niñas, niños y adolescentes; las y los integrantes de comunidades indígenas y pueblos originarios, entre otros. (Comisión de Movilidad Urbana y Conurbación H. Ayuntamiento de Zapopan, 2019, pág. 4)

Referente a la infancia ha promovido la iniciativa Bici Escuela desde noviembre de 2019 y, a partir del 2020, el Programa integral de Patrullas Escolares, de los que no se encuentran avances publicados. Aunque la comisión enmarca su labor dentro de la promoción al Derecho a la Ciudad y como una vía para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030, desde el enfoque de garantizar el futuro de la infancia de Zapopan (Alatorre, 2020), de acuerdo con la información del portal oficial, ninguno de estos programas ha sido implementado en los centros escolares de Paraísos del Colli.

Por último, en octubre de 2020 el ayuntamiento² sostuvo una reunión con el creador del concepto e iniciativa “La Ciudad de los Niños”, el pedagogo y pensador italiano Francesco Tonucci, durante la cual escucharon sus opiniones acerca del programa municipal Afuera, que de acuerdo con el Ayuntamiento consiste en que los niños participen con propuestas y decisiones en la vocación de los espacios públicos de su entorno, el gobierno realice las obras y los adultos de la comunidad se encarguen del cuidado y conservación. Al respecto, Tonucci enfatizó:

Los niños necesitan que los dejemos. Dejarlos significa muchas cosas, por ejemplo, que puedan salir sin nosotros. Yo creo que una ciudad será una Ciudad de los Niños cuando los niños puedan salir afuera, cuando puedan volver a salir con sus amigos, así como hemos podido hacerlo nosotros. Afuera significa buscar un espacio adecuado al juego que hemos decidido realizar. (Gobierno Municipal de Zapopan, 2020)

1.3 Importancia del proyecto.

Promover la participación de los niños que habitan la ciudad, en la solución de los asuntos urbanos que les competen, en este caso su movilidad, por medio

² Participantes de la Reunión virtual: Francesco Tonucci; Lorena Morachimo, colaboradora de Tonucci e impulsora del proyecto Ciudad de los Niños; Presidente Municipal Pablo Lemus Navarro; Sandra Vizcaíno, Coordinadora General de Construcción de Comunidad; Néstor Tello, Director de Ciudad de los Niños; y Emily Rubio, integrante del Consejo Infantil de la Primaria Aurelio Ortega- Roberto Montenegro. (Gobierno Municipal de Zapopan, 2020)

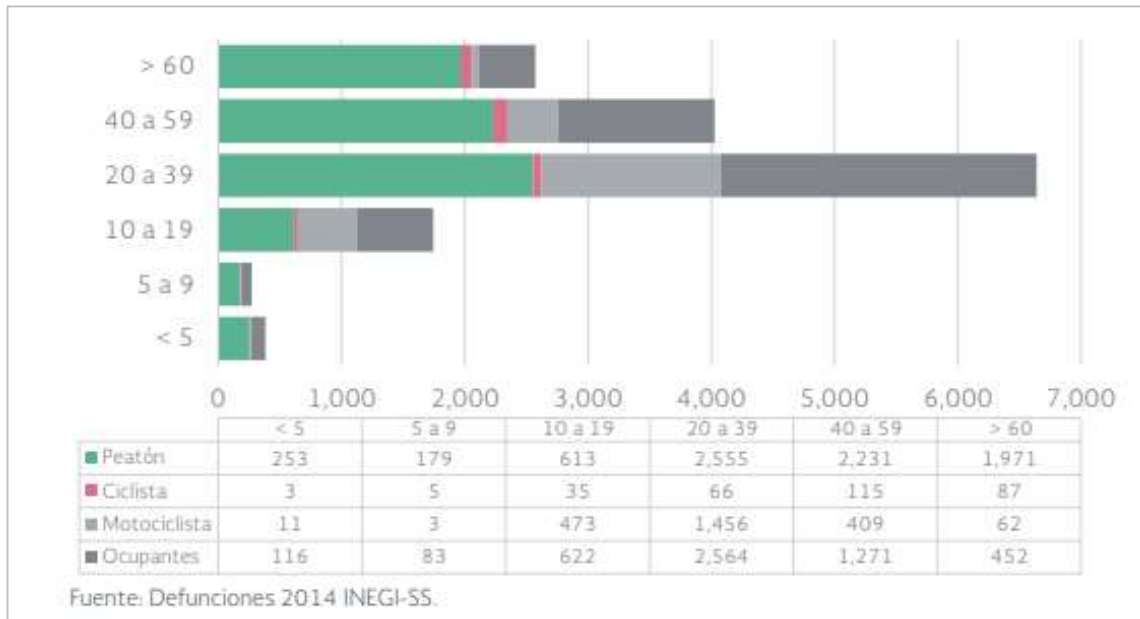
del conocimiento de su perspectiva, necesidades específicas, escala y entender la manera en que buscan y alcanzan las soluciones, constituye un avance para la inclusión de la población infantil en el diseño y la toma de decisiones de la planeación urbana y para la sustentabilidad. Elaborar una propuesta en conjunto con los NNA es un proceso participativo para la creación de estrategias de movilidad sustentables definidas específicamente para este grupo poblacional.

Aunque se ha considerado la movilidad escolar de la población infantil del AMG en algunos programas municipales, ha sido principalmente por la incidencia de sus viajes en la contaminación ambiental y específicamente por los realizados en vehículos particulares, que están relacionados con los niveles de primaria y secundaria (Implementación del Proyecto de Movilidad Escolar PROME, 2016). Sin embargo se encuentra un vacío de información y acción en lo referente a la atención y servicio público para el resto de viajes realizados por los NNA para otro tipo de actividades importantes en su desarrollo, a la vez que se advierte la ausencia de componentes de movilidad urbana adecuada a sus necesidades específicas, ya sea motorizada, no motorizada o peatonal, lo cual resulta preocupante debido a que los accidentes viales son la primera causa de muerte entre la población de 5 a 29 años, a nivel nacional³ y la segunda a nivel estatal, donde fallecieron 422 personas de este rango de edad en 2017. (IIEG, 2019)

En la Tabla 1 y Tabla 2, se muestran estadísticas del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) correspondientes a víctimas mortales de accidentes viales del año 2014, a nivel nacional y del estado de Jalisco. Los accidentes de tránsito son también la segunda causa de orfandad en México (El poder del consumidor, 2018).

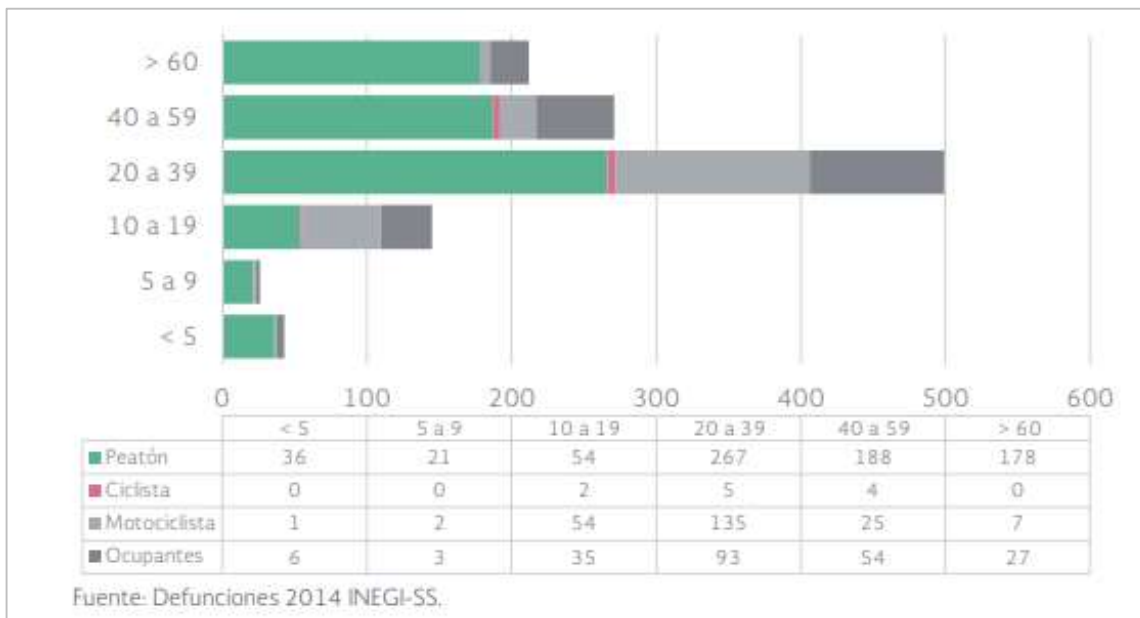
³ De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general. (INSP, 2020)

Tabla 1. Defunciones por tipo de usuario y edad. Escala nacional, 2014.



Fuente: (Secretaría de Salud, STCONAPRA, 2016)

Tabla 2. Defunciones por tipo de usuario y edad. Estatal Jalisco, 2014.



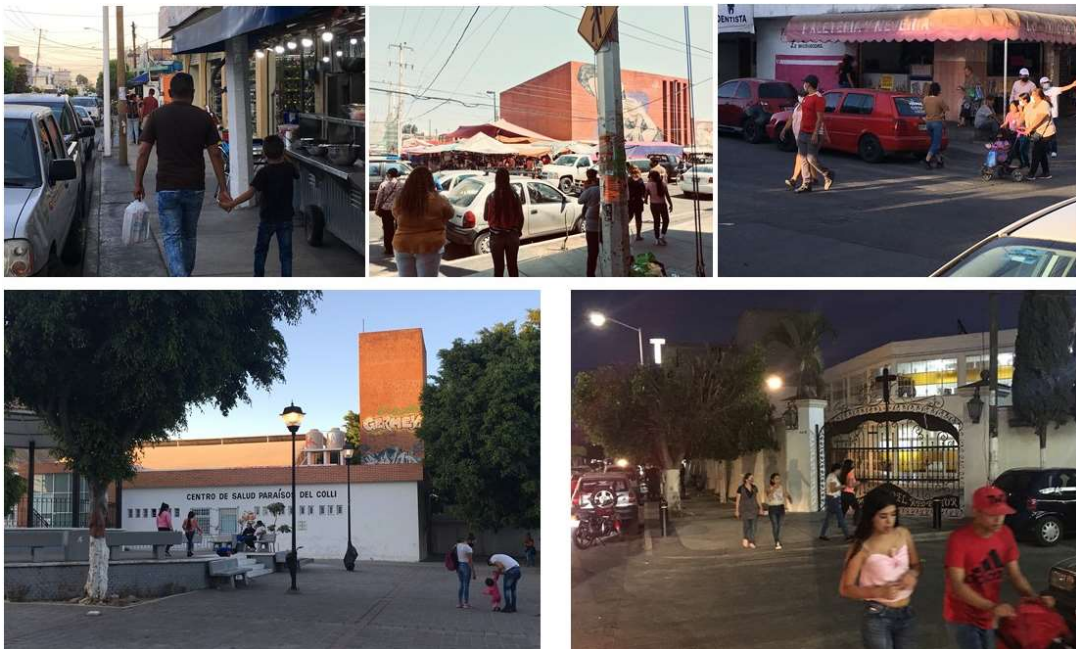
Fuente: (Secretaría de Salud, STCONAPRA, 2016)

En el caso particular de este trabajo, la colonia Paraísos del Colli se encuentra seccionada en cuatro grandes áreas por dos vialidades que tienen gran significación para la movilidad de sus habitantes, Avenida Prolongación El Colli y

Avenida Las Torres. La importancia radica en que estas avenidas, así como son los principales distribuidores internos y a su vez, conectores hacia el exterior de la colonia, también conforman barreras para la movilidad no motorizada, principalmente la ejercida por un grupo tan vulnerable como el de los NNA, que corresponde a una tercera parte de sus habitantes. El Periférico Poniente y Prol. Av. Guadalupe constituyen la barrera en el perímetro.

De todas las avenidas mencionadas, la de Prolongación El Colli es la más relevante para la vida social y la actividad comercial, donde se encuentran ubicados equipamientos, comercios establecidos y servicios que atraen a familias con integrantes infantiles, además de que también alberga puestos ambulantes y conecta a los tianguis locales. En la Ilustración 6 pueden observarse algunos de ellos. de los cuales destacan la parroquia María Madre del Redentor y el Centro Cultural Paraísos del Colli, lugar donde se encuentra un Registro Civil, un centro de salud y la biblioteca, actualmente en servicio a pesar de que los edificios se encuentran en obra por remodelación.

Ilustración 7. Espacios atractores de familias en Av. Prol. El Colli.



Elaboración propia. 2021

En contraste, Avenida Las Torres si bien es utilizada por la población local, se ha convertido en una arteria muy recorrida en las rutas de automovilistas que únicamente van de paso desde y hacia otros destinos, muchas veces como alternativa vial al Periférico Poniente, que transitan con aparente libertad en la velocidad, lo que supone un alto riesgo para el cruce de los peatones y la utilización de otros medios no motorizados que vuelven muy vulnerables a los usuarios en caso de un impacto con un vehículo automotor. Los centros escolares de la colonia se distribuyen en los distintos cuadrantes por lo cual es indispensable que los niños puedan atravesar sus calles y transitar con seguridad. De igual manera al acudir al Centro Cultural, provenientes de cualquiera de las secciones.

Retomando el cumplimiento de los ODS, México está comprometido en ello y también es país firmante de la Convención de los Derechos del Niño, sin embargo, las acciones en materia de movilidad infantil en los entornos urbanos mexicanos son prácticamente inexistentes, fuera de las relacionadas con los traslados escolares. Tampoco encontramos referentes al impacto que puede tener la atención de la movilidad de los niños en el cumplimiento de los ODS, el cual es un ámbito en el que Zapopan está incursionando, por lo se contempló en un inicio como una ventana de oportunidad para presentar alternativas de solución a la movilidad de los NNA de Paraísos del Colli, la cual se trata de un componente urbano no sólo susceptible al análisis y planteamiento de propuestas que pueda proveerles el acceso a espacios adecuados para efectuar sus actividades de una manera segura, sino de acercar a la ciudad al cumplimiento de los ODS y a estructurarla de manera que los niños que la habitan puedan desarrollar su máximo potencial y apropiársela a través de la participación en su planeación y la vivencia del espacio público.

2 Encuadre contextual y marco conceptual.

2.1 Antecedentes empíricos del tema.

En este capítulo se exponen una variedad de abordajes seleccionados tanto por la similitud temática de la problemática que nos ocupa, como por el tipo de solución planteada. Así mismo se describe la zona de intervención, sus características físico-geográficas, demográficas, clasificación de vialidades, equipamientos y servicios existentes.

2.1.1 Ahora los chicos: la ciudad y el barrio que queremos.

En el ámbito territorial latinoamericano, se encuentra el trabajo del arquitecto Daniel Sardo en la ciudad de Villa María, provincia de Córdoba en Argentina, donde niñas y niños formaron un Consejo basado en trabajo colaborativo y en los objetivos 4 y 11 de Desarrollo Sostenible⁴, para emitir propuestas de solución ante su preocupación por los accidentes viales. Guiados por Sardo, elaboraron el programa “Ahora los chicos, la ciudad y el barrio que queremos”, que fue reconocido por los legisladores de Córdoba y por medio del cual, los niños presentaron su proyecto Caminos Escolares. (Sardo, 2018). El principal aporte del programa es el espacio que otorga a la formación cívica y democrática de las NNA, basado en que la ciudad se construye con la colaboración de todos quienes la integran. (Sardo, 2018)

Posteriormente realizaron también proyectos de intervención en dos espacios públicos, dividiéndose en equipos de trabajo que llamaron Consejos para la Elaboración de las Propuestas. Uno de los proyectos fue la Pista de Educación Vial, para el que estudiaron el funcionamiento del tráfico y la movilidad, analizaron las causas de los accidentes viales y reflexionaron aportando soluciones y acciones preventivas. Para ellos la Pista constituye el medio de aprendizaje de los niños para que de adultos sepan transitar y respetar las normas, todo ello logrado a través del juego, además de que los adultos actuales

⁴ Objetivo 4: Educación de calidad. Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

observan y también aprenden. Su proyecto incorpora elementos de inclusión y accesibilidad universal, así como de última tecnología como pueden ser los de una vialidad real de la ciudad. (Sardo, 2018)

2.1.2 Caminito de la escuela.

Acercándonos a lo que acontece en movilidad infantil en México, destaca el proyecto Caminito de la Escuela, financiado por la Fundación Bernard Van Leer y perteneciente a la Liga Peatonal, la cual es una organización civil que trabaja en que las ciudades mexicanas sean más caminables e inclusivas y que en este proyecto específico, está relacionada con la iniciativa Urban 95 mencionada en los proyectos de Gehl.

Con Caminito de la Escuela, se pretende reducir la cantidad de accidentes por atropellamiento, que es la primera causa de muerte en los niños mexicanos. Su metodología se basa en la participación ciudadana a través de crear conciencia y la colaboración de NNA y los padres de familia, haciendo una ciudad más segura para los niños en sus trayectos a los centros educativos. Actualmente el proyecto se desarrolla en la Ciudad de México, para lo cual crearon e implementaron su herramienta Auditoría de Caminabilidad Ciudadana en Entornos Escolares y un Estudio de Peligrosidad por Cuadrantes donde se encuentran los centros educativos. (Caminito de la Escuela, 2020).

2.1.3 La Jugarreta: espacios de participación.

En la ciudad de Pachuca, la asociación civil La Jugarreta llevó a cabo un proceso participativo con los consejos infantiles existentes, a raíz de su incorporación a la Red Mexicana de Ciudades Amigas de la Niñez. El objetivo era que las NNA de los consejos expusieran los problemas principales que ellos mismos identificaban en sus comunidades, a la vez de intervenir en la investigación y presentar sus propuestas para resolverlos.

En este caso, al estar ya formados los consejos, el proceso se enfocó de inmediato en el planteamiento de los temas y la selección de la problemática principal. Las NNA guiados por Yolanda Corona y María Morfín, de La Jugarreta, y miembros del DIF municipal, realizaron la investigación de campo y estuvieron

interactuando con instituciones y gobierno. Finalmente presentaron sus propuestas y evaluaron el proceso participativo. Corona y Morfín (2016) destacan que, si bien el gobierno por los acuerdos internacionales tiene la obligación de garantizar los derechos de las niñas, niños y adolescentes, también consiste en una responsabilidad colectiva. Es por ello fundamental que la sociedad se involucre activamente en acciones enfocadas a cambiar las condiciones de la niñez y habilite las oportunidades para su participación en las decisiones que les atañen. Otra cuestión importante es que el mismo proceso es una acción pedagógica, que forma a las NNA como ciudadanos, para lo cual es indispensable respetar su ritmo y formas de expresión.

2.1.4 Cebrapedia: guía para la creación comunitaria de cruces peatonales.

Consiste en una herramienta creada por la Liga Peatonal para transformar de manera colaborativa, los entornos de riesgo vial para el peatón, en espacios seguros que reduzcan la posibilidad de intervenir en un hecho vial y las consecuencias de lesiones o mortalidad.

Describe como la distribución de la calle se ha visto favorecida para los automovilistas por una situación de injusticia espacial, perpetuada por la legislación y la laxitud en la aplicación de normativas. Esta situación se muestra tanto en el contexto internacional como en el nacional, por lo cual invita a los peatones a tomar una posición activa en un diseño del espacio público que les de prioridad y entornos de seguridad vial.

El manual contempla legislación, antecedentes históricos, características de la vialidad según su clasificación jerárquica, condiciones óptimas de los cruceros seguros, involucramiento activo de los peatones y pasos para la intervención de la vialidad.

Por último, enfatiza la importancia de documentar el proceso y su difusión pública, con la finalidad de sensibilizar a la población y motivarla a replicar el ejercicio y en lo posible, visibilizar el problema ante las autoridades para aumentar las posibilidades de su colaboración.

Las cinco condiciones indispensables para que un cruce sea seguro para las personas peatonas, se muestran a continuación en la Ilustración 8.

Ilustración 8. Condiciones de un cruce peatonal seguro.



Fuente: imagen tomada de Cebrapedia, (González, 2020)

2.1.5 El pensamiento de diseño estratégico. Kit de herramientas dialógicas para la empatía.

Este ejemplo se presenta como caso de una solución de diseño estratégico para atender una condición social adversa. Aborda la problemática del Sistema de atención a víctimas de la violencia de género, en México. El trabajo de López (2020) es un referente del diseño centrado en la persona y cómo éste puede convertirse en vez de una solución en sí, en una herramienta para encontrar soluciones diversas.

El diseño estratégico tiene un objetivo primario que es el de desentrañar el problema, pues si bien es importante la búsqueda de soluciones, es prioritario hacer un planteamiento correcto de la cuestión. Encontrar respuestas a la problemática del sistema para atender a las víctimas de violencia de género en México, es complejo y requirió adoptar una postura desde la identificación del problema. La clave consistió en un enfoque relacional.

Para entender cómo el diseño podía apoyar en esta situación, López colocó a la mujer al centro y buscó sus relaciones con los componentes del problema. Así encontró cuatro actores, que a su vez serían cuatro miradas distintas: instituciones, organizaciones civiles, perpetradores o violentadores y comunidad.

El contacto con las instituciones y organizaciones fue básico para identificar la manera en que la mujer percibe la violencia hacia ella, comenzando por hacerse consciente de que es una víctima. Las mujeres desconocen el funcionamiento del sistema porque cada institución y organización procede de forma diferente, falta homologación y comunicación entre ellas. Por lo tanto, las víctimas no saben por dónde empezar a buscar auxilio, sin omitir la sobresaturación institucional, que genera una atención deficiente. Esta situación origina lo que López llama fragmentación de servicios y con ello, la revictimización; el gran ausente del proceso es el violentador y por ello no hay cierre de ciclos ni resoluciones completas.

De esta manera se identifica la meta: vida libre de violencia. Y un objetivo: visibilizar al perpetrador y hacer que el sistema de atención se centre en las mujeres. Esto permitiría que el sistema se proponga deshacerse del violentador. Los medios consistieron en alineación institucional y trabajo coordinado con organizaciones para generar diálogo; generar empatía para entender las necesidades de las mujeres violentadas y visualizar lo intangible. El resultado: un kit de herramientas dialógicas para la empatía. Es decir, unas herramientas para encontrar soluciones en lugar de una solución única.

Entonces encontrar el problema de un sistema se convirtió en un reto de diseño estratégico y de igual manera su solución. Fue necesario iniciar por establecer el problema y con base en ello, definir criterios que estructuraran el proceso de diseño. Se buscó que la mujer constituyera la brújula del proceso, generar entendimiento compartido, crear empatía en los servidores y visibilizar al perpetrador. Que los actores se vean en el *journey map* para que entiendan su papel y puedan asumirse como parte de la solución.

2.1.6 Misión Cero

Esta organización civil originada en 2018 plantea estrategias de urbanismo táctico con la finalidad de alcanzar la meta de cero en víctimas de accidentes viales. Su método de trabajo consiste en generar alianzas con actores clave de la sociedad civil, los centros educativos, empresas organizaciones sociales, colectivos y despachos técnicos especializados, con quienes crea equipos colaborativos para otorgar al grupo objetivo capacitaciones en educación vial, actividades para fortalecer el tejido social, talleres encabezados por diversos colectivos que desde sus frentes toman acción por la seguridad vial y finalmente, la creación e implementación de un proyecto de urbanismo táctico que será monitoreado y evaluado antes de presentar el proyecto integral a las autoridades para buscar su implementación definitiva. (Osorio, 2021)

Este es su cuarto año de proyectos en el AMG que además de la reducción de víctimas de accidentes en sus entornos escolares, han logrado la aceptación de sus proyectos por parte del ayuntamiento para reconfigurar los espacios

intervenidos con infraestructura permanente y una base de aliados fortalecida. Por otro lado, la organización ya cuenta en su trayectoria con proyectos en la Ciudad de México y Monterrey, extendiendo su área a la zona del Pacífico y Norte del país. (Osorio, 2021)

A continuación, se muestra una galería fotográfica de los proyectos de Misión Cero en el municipio de Zapopan, específicamente en las colonias La Tuzanía y Arcos de Zapopan, dentro de un radio que abarca las escuelas primarias: Mariano Otero, Narciso Bassols y Benito Juárez; los preescolares Valentín Gómez Farías, Gabriela Mistral e Irene Robledo y cuyo centro es la Preparatoria 7 de la Universidad de Guadalajara. De esta zona los cruces más peligrosos fueron los de Av. Cedros – Av. Arco del Triunfo y Av. Tesistán, Av. Arco de la Estrella – Av. del Ajonjolí y Av. Tesistán, y el entronque de calle Papayas con Av. Tesistán.

Ilustración 9. Implementación definitiva de paso peatonal en Av. De Los Laureles y calle Papayas.



Fuente: autoría propia.

Ilustración 10. Av. De Los Laureles y calle Papayas.



Fuente: autoría propia.

Ilustración 11. Oreja de banqueta en Av. Arco de la Estrella y Av. Tesistán.



Fuente: autoría propia.

Ilustración 12. Oreja de banqueta en Av. del Ajonjolí y calle Tulla.



Fuente: autoría propia.

Ilustración 13. Av. Tesistán y Arco de la Estrella.



Fuente: autoría propia.

El día europeo sin coche.

Desde el 2001 se celebra cada año el 22 de septiembre en ya más de mil ciudades europeas esta iniciativa lanzada desde la Comisión Europea de Medio Ambiente por su titular Margot Wallström, siguiendo la muestra de Francia e Italia que fueron los primeros países del continente en experimentarla. Durante ese día los niños experimentan la libertad en su movilidad sin el peligro de los automóviles. Aprenden y participan en debates sobre cómo enfrentar el tráfico vehicular, considerado uno de los principales riesgos para los infantes en el ambiente urbano. Los impulsores de esta iniciativa defienden que las acciones emprendidas en favor de los niños son en definitiva buenas para todos los demás actores sociales y también para el planeta. (Bochu, 2002, pág. 42)

Finalmente, en la Tabla 3 se expone una síntesis de las posturas y objetivos de los ejemplos principales.

Tabla 3. Ejemplos análogos.

CONCEPTO	AUTOR/ORGANIZACIÓN	ENFOQUE	OBJETIVO
Ahora los chicos	Daniel Sardo	Consejos participativos de niños para incidir en el ayuntamiento con sus propuestas de ciudad.	Que la niñez decida qué, dónde y cómo necesita los espacios públicos.
Caminito de la escuela	Liga Peatonal – Fundación Bernard Van Leer	Ciudades más caminables e inclusivas por medio de la participación social en la auditoría vial y en acciones preventivas.	Reducir los atropellamientos infantiles en entornos escolares.
La Jugarreta	La Jugarreta – Ciudades Amigas de la Niñez	Trabajar con los Consejos infantiles existentes para la generación de propuestas dirigidas al ayuntamiento.	Habilitar la participación de niñas y niños para el funcionamiento de los consejos.
Cebrapedia	Liga Peatonal	Transformación colectiva de pasos peatonales.	Mayor seguridad vial para los peatones por medio de mayor visibilización.
El pensamiento de diseño estratégico: kit de herramientas dialógicas para la empatía.	M.en D.I. María Elena López Reyes	Se da visibilidad al agresor, permitiendo proteger a la mujer durante el proceso. Las acciones se vuelven preventivas, oportunas y expeditas. Se otorga atención de salud mental a los involucrados. Se conoce el margen de acción para prevenir feminicidio: 3 meses a partir de la denuncia.	Transformar el enfoque y la metodología de las instituciones que trabajan en la seguridad de la mujer en Jalisco, para responder en tiempo y evitar mayores agresiones y la muerte.
Misión Cero	Fundación Cemex - Aliados	Acciones de urbanismo táctico, talleres de educación y sensibilización vial, por medio de la participación social, académica, empresa y gobierno.	Enfoque en meta de Cero muertes, principalmente por atropellos de peatones y ciclistas.

Fuente: elaboración propia con la información referida.

2.2 Zona de intervención.

Paraísos del Colli es una colonia ubicada al suroeste del municipio de Zapopan y pertenece al Distrito Urbano ZPN-7 El Colli, por lo que su planeación se sujeta al Plan Parcial de Desarrollo Urbano Distrito Urbano ZPN-7 El Colli (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012). Sus límites territoriales son: al norte la calle Chicle, al oriente el Anillo Periférico Poniente, al sur Av. Volcán Quinceo y al poniente Prolongación Avenida Guadalupe. Tanto esta última como Av. Las Torres son vialidades principales (VP), mientras que Volcán Quinceo es vialidad colectora (VC) y Prolongación Av. Del Colli y Prolongación Av. Tepeyac son del tipo colectora menor (VCm).

Ilustración 14. Ubicación de Paraísos del Colli en el Área Metropolitana de Guadalajara



Elaboración propia con información de SIGmetro, IMEPLAN 2021.

Prácticamente al centro del territorio, se entrecruzan avenida Las Torres y avenida Prolongación El Colli (Av. Del Colli). La primera es una vialidad principal (VP) que, al inicio de la investigación, contaba con seis carriles de circulación y

presentaba discontinuidad en sus banquetas. Actualmente tiene dos carriles y una ciclovia en cada sentido. Al centro contiene un canal de aguas pluviales y por ello, tanto vehículos como peatones requieren de cruces a nivel, los que se ubican en Prolongación Av. Guadalupe, Chicozapote, Prolongación Av. Tepeyac, Sauce, Prolongación Av. El Colli y Trueno. Existen también dos cruces a nivel de banqueta para peatones, bicicletas y motos, en Volcán Quinceo y a la altura de la calle Pino (Google Earth, 2020). En tanto Av. del Colli, una vialidad colectora menor (VCm), consta de dos carriles y banquetas amplios en el tramo de Av. Las Torres a Prol. Av. Guadalupe (Av. Guadalupe), mientras que de Av. Las Torres a Periférico no cuenta con balizamiento ni continuidad en el diseño de sus banquetas.

Ilustración 15. Jerarquía vial de la colonia Paraísos del Colli.



Fuente: Plan Parcial (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012)

Ilustración 16. Entronque de Av. Prol. El Colli con el Periférico Poniente.



Elaboración propia. 2021

Ilustración 17. Cruce de Av. Las Torres y Prol. Av. Del Colli.



Elaboración propia. 2021

La población total de la colonia es de 16,410 habitantes, de los cuales 6,037 son niños de entre 0 y 17 años, equivalentes al 37% de su población total (IIEG, 2016). La población económicamente activa es de 7,377 habitantes y se distribuye en los tres sectores, de los cuales el principal es el terciario, que engloba al

51.66% a nivel distrital. A este sector pertenecen los servicios al ramo industrial, educativo, de comunicaciones y transporte, servicios profesionales y comerciales. Aunque la colonia cuenta con servicios básicos, los estudios reflejan que, al comparar los niveles de escolaridad, vivienda y acceso a la salud contra los ingresos de los habitantes, esta colonia es considerada un área marginada con un alto porcentaje de población de bajos recursos (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012).

En la colonia se ubican una escuela de nivel secundaria, diez primarias, cinco jardines de infancia o preescolares y aun no cuenta con planteles de preparatoria, el más cercano es el COBAEJ que se ubica en la vecina colonia Miramar. También se pudo localizar un Centro de Atención DIF, el Registro Civil, la biblioteca y el Centro de Salud, en el complejo del Centro Cultural. En cuanto a instalaciones de tipo religioso, existen dos templos católicos, uno cristiano, uno de la Iglesia de la Luz del Mundo, la Iglesia de Jesucristo de los Santos de los Últimos Días y uno de la Iglesia Israelita. En el límite sureste se ubican las instalaciones de la Delegación Regional de la Secretaría de Educación (DRSE), abandonadas desde un incendio ocurrido en enero de 2020. (Google Earth, 2020)

El distrito donde se ubica Paraísos del Colli se encuentra en la Sierra del Bosque de la primavera, cuya vegetación se identifica como Bosque Mixto de Encino-Pino. Su localización en las faldas del cerro del Colli le otorga características de similitud a esa área natural, en cuanto a topografía, geología y edafología. Sus pendientes naturales van del 1 al 15%, sin embargo, ha sufrido transformaciones por rellenos de construcción irregular con los que ya superan el 15%. Esta situación es uno de los agravantes de las inundaciones de la colonia, principalmente de la zona colindante con el Periférico (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012) .

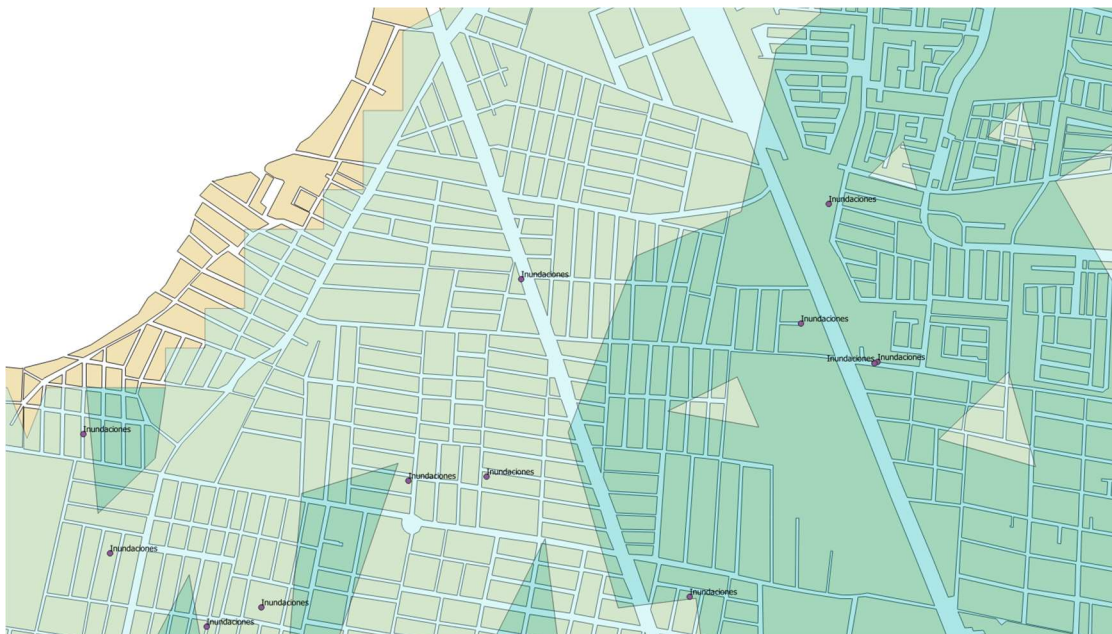
Ilustración 18. Instalaciones de servicios municipales, instituciones educativas y religiosas.



Elaboración propia. 2021

Otro factor de incidencia en el cambio de temperatura, la contaminación ambiental y las inundaciones, son los incendios forestales que afectan este bosque y repercuten en las colonias cercanas. De acuerdo con Pedro Alcocer, académico del ITESO, los últimos ocurridos en las zonas de Las Canoas y Los Volcanes, destruyeron un patrimonio ambiental de 5,200 Has., cambiando la porosidad del suelo, entre otras consecuencias, lo cual no permite la permeabilidad y por ello pueden esperarse inundaciones y lodazales en comunidades como Paraísos del Colli, Lomas de la Primavera y otras colonias en el área. (Chávez, 2021)

Ilustración 19. Zonas de riesgo de inundación en la colonia y alrededores.



Elaboración propia con información de SIGmetro, IMEPLAN 2021.

En el Distrito Urbano “se encuentran superficies de 4 cuencas que son Boca de la Arena-El Bajío, Colomos (Atemajac), Arenal-El Chicalote y Garabatos. Los escurrimientos que convergen tienen sentido noroeste-sureste” (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012). Durante el temporal de lluvias se excede la capacidad máxima de los colectores, generando inundaciones principalmente sobre Av. Las Torres. Los escurrimientos naturales provienen del Cerro del Colli y del Bosque de la Primavera. Las causas de inundación son insuficiente filtración

a los mantos freáticos, cauces y canales azolvados e invasión de escurrimientos naturales. (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012)

Ilustración 20. Boca de tormenta obstruida.



Elaboración propia. 2021

Ilustración 21. Canal azolvado y contaminado.



Elaboración propia. 2021

El municipio de Zapopan tiene un clima Subhúmedo lluvioso, templado-cálido. La temporada de lluvias abarca de mayo a octubre, alcanzando un promedio de 839 mm de precipitación. El estiaje inicia en noviembre y termina a principios de mayo. (Gobierno Municipal de Zapopan, 2012)

2.3 Referencias conceptuales del tema.

2.3.1 La sustentabilidad y la Agenda 2030

Desarrollo sustentable.

El concepto de sustentabilidad asociado al desarrollo tiene su origen en el informe *Nuestro Futuro Común*, más conocido como Informe Brundtland, publicado en 1987 por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, creada cuatro años antes por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y entonces presidida por la ex primera ministra noruega Gro Harlem Brundtland. Este informe logró inscribir la problemática ambiental en la agenda política mundial, de una manera estrechamente vinculada al desarrollo y al derecho, incluyendo a todas las personas y naciones (Brundtland, 2014). En él se definió al Desarrollo Sustentable como:

Aquél que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades (Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, 1987).

La Comisión impulsó a través de sus recomendaciones, la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro en 1992, conocida como la Cumbre de la Tierra. Posteriormente fueron presentados los Objetivos de Desarrollo del Milenio en el año 2000, enfocados en países en vías de desarrollo, siendo los antecesores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que componen la Agenda 2030 (Brundtland, 2014) y que fueron aprobados en 2015 por todos los Estados Miembros, abarcando a todas las naciones (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2020).

La sustentabilidad urbana en los ODS. Movilidad de los niños.

Para el cumplimiento de los ODS en 2030, meta para la que contamos ya con menos de diez años, la ONU hace un llamado para una movilización multinivel de todos los sectores de la sociedad: *acción a nivel mundial* que garantice mayor

liderazgo, recursos y soluciones; *acción a nivel local* por medio de modificaciones presupuestales, institucionales, legislativas y en todo tipo de políticas nacionales y locales; por último, *acción de las personas*, a través de la sociedad civil, los medios masivos de comunicación, iniciativa privada, la academia, sindicatos y todo interesado en impulsar la transformación requerida.

En este trabajo se aborda el Objetivo 11, enfocado en Ciudades y comunidades sostenibles, con la finalidad de conocer en qué consiste la sustentabilidad urbana y cómo podemos alcanzarla, particularmente por lo que señala en referencia a la población infantil, la movilidad, el acceso a áreas verdes y espacios públicos. De acuerdo con esto, se exponen a continuación algunos incisos de dicho objetivo:

11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad. (ONU, 2015).

La sostenibilidad social.

La ciudad sostenible abarca un espectro más amplio que el consumo energético y las emisiones, incluye el manejo del agua, el transporte y los residuos, así como la sostenibilidad social. El transporte destaca en la agenda urbana sostenible por ser alto consumidor de energía y fuerte emisor de carbono. Entre las alternativas actuales, el autor resalta los beneficios de los planes de Desarrollo Orientado al Transporte, vertebrados por sistemas de trenes que enlazan zonas de alta densidad, conectando zonas habitacionales y laborales cuyas distancias a las estaciones sean transitables a pie o por medio de bicicletas. El fortalecimiento del tránsito peatonal y ciclista es un insumo multidimensional para la sostenibilidad social por la convivencia generada durante los traslados, el mejoramiento del espacio peatonal, la sensación de seguridad y el confort; asimismo constituye un desafío para la democratización del espacio público para ser atractivo y accesible para todos los grupos sociales (Gehl, 2010).

La sostenibilidad social es un concepto amplio que presenta una serie de desafíos por resolver. Uno de sus objetivos es lograr que los diversos grupos sociales que conviven en una ciudad tengan las mismas oportunidades para acceder al espacio público y desplazarse a través de él. Esa igualdad de oportunidades se ve reforzada cuando las personas, además de usar el transporte público, pueden también circular caminando o arriba de una bicicleta. (Gehl, 2010, pág. 109)

Movilidad sustentable.

La accesibilidad de los niños a los espacios públicos y a las zonas verdes requiere que el modelo de movilidad sea inclusivo y seguro para ellos. El Programa Sectorial de Movilidad Sustentable, adopta la definición de movilidad sustentable de la Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad, entendiéndola como:

(La) serie de medidas que promueven un uso más eficiente de los sistemas de transporte de las ciudades, buscando optimizar los trayectos de las

personas de una forma integral y que abarca la promoción de la utilización de alternativas atractivas al uso del auto privado, la optimización de los viajes utilizando diferentes medios de transporte, la promoción de la intermodalidad y la implementación de medidas para el control del tráfico. (Gobierno del Estado de Jalisco, 2013)

A la vez que reconoce la relación directa existente entre los problemas que enfrenta la población perteneciente a los estratos económicos más bajos, con sus problemas para trasladarse, la inequidad que sufren en la accesibilidad al espacio público, la seguridad y la calidad ambiental.

El Derecho a la ciudad.

Por otra parte, la Nueva Agenda Urbana (NAU), documento resultante de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), llevada a cabo el 2016 en Quito, Ecuador, describe el Derecho a la Ciudad como un ideal común:

De una ciudad para todos, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos. (Nueva Agenda Urbana, 2016)

La NAU pone énfasis en que la planeación debe contemplar la edad y el género en la movilidad urbana para que pueda ser segura, con accesibilidad universal y sostenible. Lo anterior promueve la vinculación efectiva entre personas, lugares, servicios y oportunidades. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) ONU, 2016).

2.3.2 El diseño centrado en las personas.

Uno de los exponentes principales del diseño urbano enfocado en las personas es actualmente el arquitecto danés Jan Gehl, quien ha dirigido su trabajo hacia la planeación urbana participativa y proyectos enfocados en el bien colectivo, siempre con la premisa de rescatar la escala humana en el espacio urbano. Sus planteamientos han reorientado el diseño de las ciudades hacia la vida peatonal, el espacio público y la movilidad sostenible, en los que sus clientes y quienes colaboran integrándose al equipo de trabajo, pueden ser funcionarios públicos, ONG's, desarrolladores y voluntarios de la sociedad civil.

En sus intervenciones Gehl prioriza que sean los mismos ciudadanos quienes colaboren con una toma de decisiones conscientes que los lleven a encontrar el bienestar y la vida saludable en los espacios donde llevan a cabo su vida diaria (Schuff & Vogel, gehlpeople.com, 2020).

Ilustración 22. Voluntarios, funcionarios públicos, ONG's participan en los proyectos de Gehl.



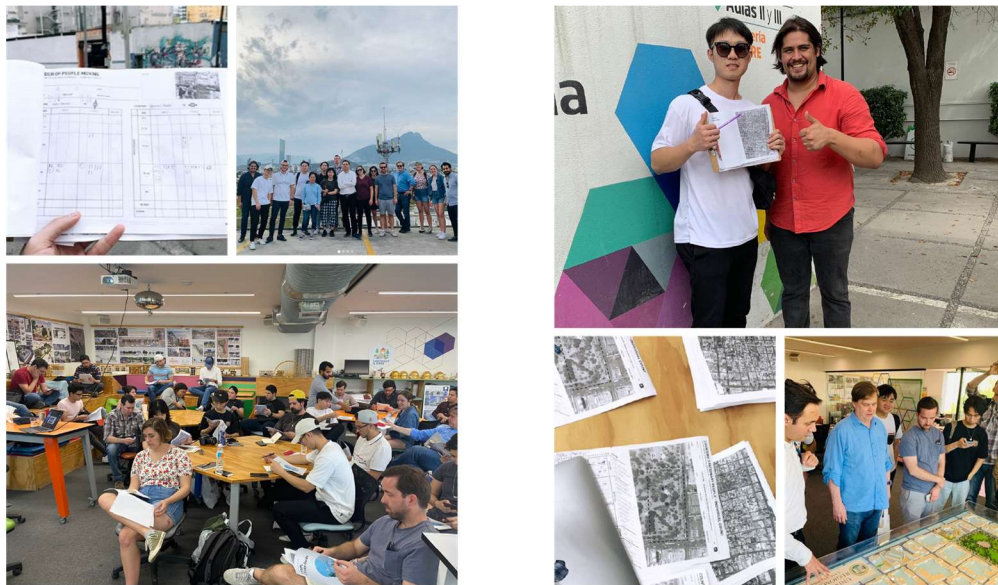
Fuente: Gehl People. (Gehl Press, 2021)

Gehl se autodefine como un continuador del trabajo de Jane Jacobs, pensadora estadounidense y teórica del urbanismo, que constituye el arquetipo del activismo urbano por conseguir ciudades inclusivas a escala humana. También detractora del automóvil en la movilidad urbana, Jacobs contribuyó a cambiar la visión de los planificadores hacia un enfoque basado en las personas y la comunidad. Su concepto de ojos en la calle expone que buena parte de la seguridad de una calle depende de que las edificaciones miren hacia ella en vez

de darle la espalda, así sus habitantes verán lo que sucede en el espacio público, son testigos capaces de impedir la criminalidad por el simple hecho de estar observando, sus ojos rodean al criminal impidiendo su acción. De igual forma, entre mayor cantidad de personas transiten por el espacio público, éste se volverá más seguro de forma natural, aunque los peatones sean extraños entre ellos. La mixtura de usos de suelo es otro factor favorable para que las calles y banquetas, lo que Jacobs llamaba el órgano vital de la ciudad, nunca se encuentren solas (Jacobs, 1961).

De igual manera, Gehl también es referido por otros autores, como quien ha tomado el relevo de Jacobs para continuar el impulso de la escala humana en la planeación de los espacios urbanos. (Vicentini Harboe, 2019).

Ilustración 23. Colaboración de actores sociales en proyectos urbanos del Estudio Gehl.



Fuente: Gehl People. (DiThommaso & Nieto, 2022)

Las personas como centro de la planeación urbana y de las políticas públicas, son el elemento principal de los proyectos de Gehl y también son uno de los fundamentales para la Agenda 2030 (UNICEF, 2017). En el enfoque escandinavo del desarrollo urbano, el orden de prioridad inicia siempre con las personas, ellas son lo principal en cualquier proyecto, después viene el espacio público y, por último, las edificaciones. (Schuff & Vogel, 2020)

El estudio de Gehl participa desde 2016 en tres iniciativas relacionadas con la infancia y sus cuidadores en entornos urbanos. Se trata de proyectos de planeación urbana con un enfoque central en los niños, de los que han obtenido nuevos conocimientos y percepciones que incorporan en sus estrategias. Una de estas iniciativas es la Urban 95⁵, nombrada así en referencia a su planteamiento principal:

¿Qué pasaría si todo líder de la ciudad, planificadores, arquitectos e innovadores, experimentaran el mundo desde 95 centímetros, la estatura promedio de un niño de 3 años? ¿Cómo esto cambiaría nuestro enfoque en el diseño y mantenimiento del espacio público?⁶ (Schuff & Vogel, 2020).

El estudio de Gehl ha contribuido como guía y plataforma para la llamada Urban 95 Masterclass en 2019, en la cual líderes de diversas ciudades, así como expertos daneses en la salud y el desarrollo de la primera infancia, compartieron sus mejores prácticas y desarrollaron aprendizajes llevando las teorías a la práctica, a fin de poderlas concretar como proyectos para sus propias ciudades. Actualmente son diez las ciudades participando con esta iniciativa.

La iniciativa Play Everywhere es otra con la que Gehl colabora, analizando y seleccionando proyectos en los que la comunidad es quien diseña los espacios de juego para su población infantil, los cuales pueden incluso formar parte de algún equipamiento o mobiliario urbano, con la finalidad de que las oportunidades sean accesibles para todos y de que los niños jueguen y se mantengan activos.

Una forma más en que el estudio de Gehl se ha involucrado en proyectos enfocados en los niños ha sido su colaboración con el Ministerio de Vivienda y Asuntos Urbanos de la Misión de Ciudades Inteligentes de la India. El resultado

⁵ Iniciativa de Bernard Van Leer Foundation (BvLF). (Gehl Press, 2020)

⁶ Del texto original: "What if all city leaders, planners, architects, and innovators experienced the world from 95 centimeters, the average height of a three-year-old? How might this change our approach to the design and maintenance of public space?" (Gehl Press, 2020).

es un documento para ser utilizado como guía, por quienes toman las decisiones en las ciudades y los profesionales en la planeación urbana, apoyándolos con el lenguaje y el raciocinio propios de los niños. (Schuff & Vogel, www.gehlpeople.com, 2019)

Ciudades Amigas de la Infancia.

Es la iniciativa lanzada por Unicef con la finalidad de llevar a la práctica la Convención sobre los Derechos del Niño en el ámbito de las ciudades, lo que permite la colaboración de diversas instancias locales relacionadas con el bienestar infantil de cada lugar. Uno de sus objetivos es la difusión del conocimiento acerca de los derechos infantiles y las condiciones de vida de los niños en las ciudades, analizando indicadores específicos de bienestar infantil. (UNICEF-LACRO, 2019) De esta manera impulsar políticas públicas que garanticen el desarrollo integral de los niños, con un enfoque de derechos (Pineda Nebot, 2018).

Uno de sus últimos avances es precisamente en materia de planeación urbana, a través del documento Cuadernos para la acción local: Propuestas para una planificación urbana sostenible y responsable con la infancia, que coloca a los niños al centro de los proyectos del espacio urbano, y en el que se destaca la importancia de su participación. Se compone de cuatro áreas de intervención: “inversión en una planificación urbana sostenible y centrada en la infancia, promoción de la movilidad activa y sostenible, espacios de juego en las calles, plazas y parques, naturaleza y dotación de equipamientos públicos y vivienda”. (Unicef España, 2020).

2.3.3 Apropriación del espacio público por las niñas y niños.

Debido a que el objeto de estudio es la movilidad infantil segura, es importante partir del concepto de niño, para entender en que segmento de la población se enfoca esta investigación. De acuerdo con el Artículo 1 de la Convención sobre los Derechos del Niño, “se entiende por niño todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad”. (UNICEF, 1989).

En efecto, en México se llega a la mayoría de edad al cumplir los 18 años, sin embargo, la información estadística de primera mano se refiere a los niños

como la población de entre 0 y 14 años, colocando al grupo de 15 a 17 años en el segmento de 15 a 29 años.

En el ámbito nacional, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, contempla en su Artículo 5 lo siguiente:

Son niñas y niños los menores de doce años, y adolescentes las personas de entre doce años cumplidos y menos de dieciocho años de edad. Para efectos de los tratados internacionales y la mayoría de edad, son niños los menores de dieciocho años de edad. (Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 2014)

Para los fines de este trabajo se tomará como referencia el concepto definido por la Convención, debido a que la Agenda 2030 considera la materialización de objetivos y derechos de manera interdependiente (UNICEF, 2020).

Ilustración 24. Interdependencia de los ODS con la Convención sobre los Derechos del Niño.



Fuente: imágenes obtenidas en <https://www.un.org/es> (Unicef, 2020) y en <https://www.idluam.org> (IDLUAM, 2020)

Tonucci explica su concepto de La ciudad de los niños, como un proyecto político con interés en la transformación de una ciudad para que pertenezca a los niños. Su proyecto se encuentra en marcha en un aproximado de 200 ciudades alrededor del mundo y entre sus principales dificultades se ha encontrado con que

después de adoptar el proyecto, quienes toman las decisiones no muestran tanta disponibilidad a ejecutar las acciones necesarias para hacerlo efectivo. (Tonucci, La Ciudad de los Niños es un proyecto transversal, 2018).

Sin embargo, el pedagogo italiano sienta un precedente fundamental para el ámbito urbano y los derechos de la infancia, con la idea de que, si la ciudad contempla a los niños en su planeación, abarca a todos los demás habitantes, ya que, al ser los ciudadanos más indefensos y vulnerables, se convierten en el parámetro que nos indica con claridad la aptitud de la ciudad respecto a alguno de sus componentes, como en este caso es la movilidad.

Ilustración 25. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.



Fuente: obtenido del blog EducActívate (EducActívate, 2021)

De ahí en adelante, principalmente las ciudades europeas y algunas latinoamericanas presentan avances a través de diversas iniciativas como la de Unicef llamada Ciudades amigas de la Infancia (CAI), encaminadas a desarrollar las ciudades para ser habitadas por los niños dentro del marco de sus derechos. (UNICEF-LACRO, 2019)

De acuerdo con Francesco Tonucci, el problema urbano contemporáneo radica en que la ciudad ha sido pensada y proyectada para un ciudadano promedio, adulto, varón y trabajador, que corresponde con un prototipo de elector, para un gobierno que carece de tiempo suficiente para realizar planes a largo

plazo, a quien sólo le interesa recibir muestras de satisfacción de proyectos inmediatos que lo impulsen en la carrera política, en tanto la ciudad se extiende para cumplir las exigencias creadas por el mercado y empuja hacia sus perímetros a los grupos sociales más desfavorecidos, fomentando la exclusión y convirtiendo el espacio público en lugares solitarios, agresivos y a una escala inaccesible para los niños. (Tonucci, 1996)

Ilustración 26. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.



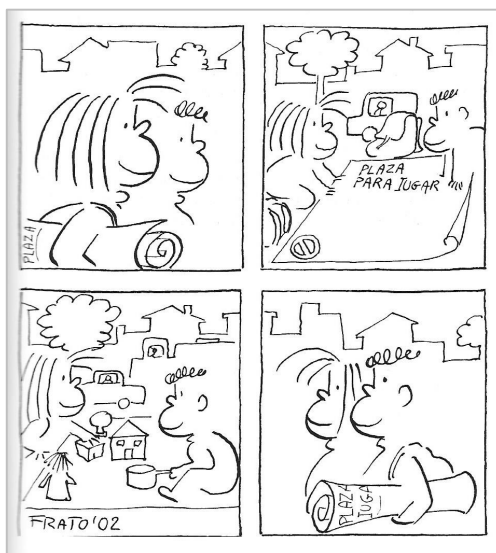
Fuente: obtenido del blog EducActívate (EducActívate, 2021)

El parámetro de Tonucci es el niño, ya que, si nos ponemos a su nivel, la óptica consigue abarcar a todos, desde su diversidad, contemplar y aceptar toda la diversidad posible. La propuesta como el problema, es política también, ya que para funcionar debe constituir la base de la administración pública. La elección del niño no es arbitraria de Tonucci, responde a fundamentos científicos que comprueban que los aprendizajes más significativos ocurren desde los primeros días de vida y hasta antes de los seis años y su importancia reside que sobre ellos se construye todo conocimiento posterior. Este aprendizaje previo a la escolaridad se consigue a través del juego libre, motivado sencillamente por el placer que le provoca la aventura de descubrir los misterios.

En su libro *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad* (Tonucci, 1996), el pedagogo italiano realiza esta comparativa con el juego libre del niño:

Las experiencias más altas y extraordinarias del adulto, tales como la del investigador científico, del explorador, del arte, de la mística; justamente las experiencias que se dan cuando el hombre está ante la complejidad, cuando encuentra de nuevo la posibilidad de dejarse transportar por el gran motor del placer (pág. 13).

Ilustración 27. Viñeta de Frato. Seudónimo de Francesco Tonucci.



Fuente: obtenido del blog EducActivate (EducActivate, 2021)

Refiere también como Lewis Mumford en 1945 y éste a su vez, citando una publicación de 1925 de Joseph K. Hart, ya sostenían los conceptos de que en la planeación urbana el sujeto objetivo era el hombre adulto y productivo, relegando por completo a las mujeres, los niños, jóvenes y ancianos; y cómo volteando a ver a los niños podrían resolverse las ciudades de otra manera. Estos son los orígenes de su planteamiento (Tonucci, 1996):

La propuesta de repensar la ciudad reflexionando sobre las exigencias de las distintas edades de la vida” y desde su punto de vista, “los niños no deben ser protegidos, sino que deben ser "armados", es decir dotados de instrumentos, de habilidades, de autonomía” y es el adulto quien debe cambiar, modificar sus actitudes y costumbres en favor de un mejor ambiente para los niños. (pág. 14)

El medio que Tonucci propone para llevar a cabo las acciones concretas es la implementación de un Laboratorio dedicado al proyecto "La ciudad de los niños", el cual requiere personal y recursos y cuya tarea más laboriosa será hacer respetar los compromisos adquiridos por el ayuntamiento para que el proyecto progrese. Esta postura "incómoda" tiene la función de educar a los actores de gobierno y a los ciudadanos en una idea precisa:

Deberá meter o volver a meterles al niño en la cabeza (lo que significa) ayudar a los adultos a que reconozcan a los niños, con sus necesidades y sus derechos, a escucharlos y comprenderlos" (pág. 21).

El Laboratorio debe gozar de autonomía y un presupuesto para operar, sin embargo, los proyectos creados serán comunicados al ayuntamiento para que éste destine su presupuesto ordinario en una forma diferente, realizando lo que ya tiene previsto, pero desde una perspectiva diferente.

El riesgo en la aceptación de esta propuesta estriba en que se piense que todo consistirá en unos cuantos caminos peatonales y reducir la velocidad, cuando el reto es modificar de fondo la manera en que se destinan recursos según para qué fines y para cuáles beneficiarios y retirar los privilegios para restituirles a los niños, mujeres y ancianos el rezago a que han sido sometidos por una planeación que los ha negado de manera consistente.

Ilustración 28. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.



Fuente: obtenido del blog EducActívate (EducActívate, 2021)

2.3.4 Espacio público para las infancias.

El manual 1,2,3 por la niñez (Andrade-Ochoa, 2020), publicado por la Liga Peatonal, describe al espacio público como un lugar donde se comparten actividades, espacios, servicios, pero sobre todo el gozo que proviene de las múltiples formas de expresión colectiva. Considerando esto y las estadísticas de seguridad vial, establece un estrecho vínculo entre la calidad de los espacios públicos, el diseño y la seguridad vial.

Mientras las calles continúan siendo diseñadas para el automóvil, enfocadas en un adulto, trabajador, las niñas y niños son desterrados de ellas, algo contradictorio con las afirmaciones de UNICEF, que considera su presencia en el espacio público como un indicador de prosperidad y salud urbana. Andrade-Ochoa (2020, págs. 38-41) sostiene que en los últimos 50 años se ha reducido notablemente la actividad de la infancia en áreas exteriores, al grado de que cerca del 80% de NNA ya no juegan en la calle. Lo anterior atenta contra su desarrollo no sólo intelectual sino social, además de vulnerar sus derechos al juego y a disfrutar de áreas verdes y abiertas, pues la ciudad no sólo carece de calles seguras, sino que destaca por la falta de espacios adecuados para su recreación.

Entre las razones que Andrade-Ochoa (2020) considera como posibles causas son la infraestructura urbana que se convierte en barrera para los peatones y con mayor razón para el juego en la calle. Por ello propone priorizar la movilidad peatonal y ciclista, contemplar las necesidades tanto de NNA como de adultos mayores, además de las de sus cuidadores que en su mayoría son mujeres. Esto no sólo es importante por motivos recreacionales sino para la vida diaria. Su manual considera que una gestión deficiente del espacio en un entorno escolar coloca en una posición vulnerable a las NNA, por razones como estacionamiento indebido en doble fila, puestos ambulantes que obstruyen la visibilidad, además de que la visión de niñas y niños queda por debajo de la de los automovilistas. (págs. 51-53)

Por el contrario, si la calle cuenta con la aptitud para el juego y mayores oportunidades de recreación, también propicia el desarrollo infantil además de

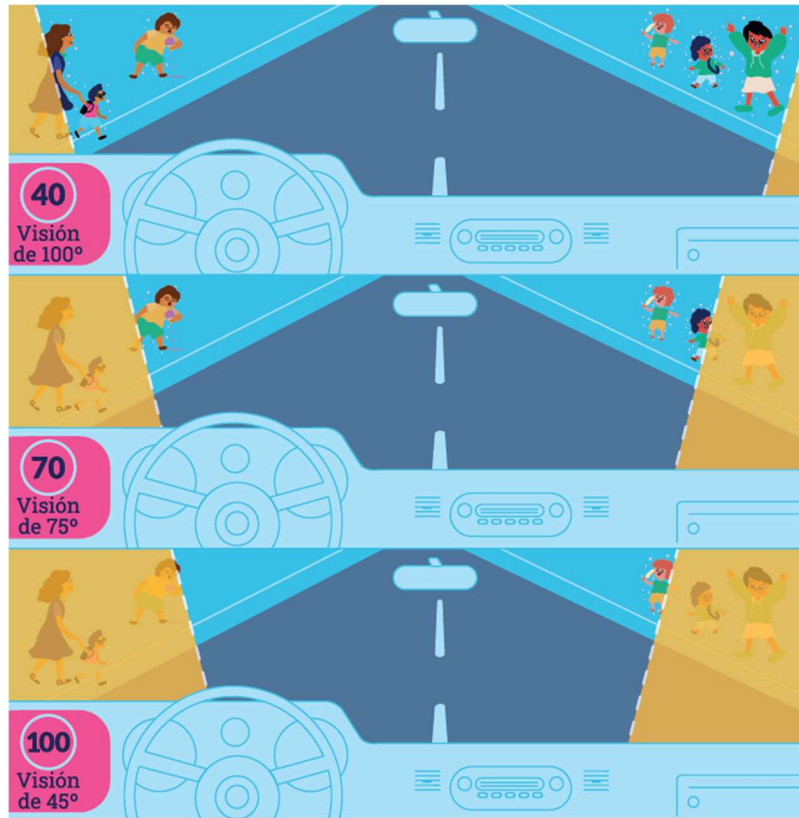
generar espacios más amables y lúdicos para la población en general. Y no sólo eso, con las niñas y niños en las calles, hay más ojos volteando al espacio público, creando una seguridad natural y una convivencia más fluida. (Andrade-Ochoa, 2020, pág. 41)

Respecto a la infraestructura, la Liga Peatonal destaca a los Cruces Seguros como los elementos principales para garantizar una movilidad segura y equitativa. Considera que pueden constar de:

- Semaforización peatonal y vehicular
- Reductores de velocidad
- Rampas y piso podotáctil
- Ampliación de banquetas
- Iluminación
- Señales de tránsito horizontal y vertical
- Bolardos (Andrade-Ochoa, 2020)

El manual hace referencia de los logros obtenidos por Suecia, Reino Unido y Países Bajos, acerca de la reducción de consecuencias severas y mortalidad por accidentes viales. La clave ha sido una gestión integral de la velocidad, que se encuentra estrechamente ligada, en proporción inversa, al tiempo de reacción y a la amplitud del campo de visión del automovilista, como se muestra a continuación en la Ilustración 29

Ilustración 29. Relación entre velocidad y visión del conductor.



Fuente: 1,2,3 por la niñez. (Andrade-Ochoa, 2020)

En tanto en México, la SEDATU emitió la Guía de implementación movilidad emergente 4S. Ampliación de banquetas, ciclovías emergentes y pacificación del tránsito (SEDATU; SSA; SCT; SEMARNAT; OPS México, 2020) como parte de su estrategia para abordar la Nueva Normalidad exigida por la pandemia de COVID-19. Al respecto del control de velocidad, la guía indica que está condicionado por tipo de calle:

Vías primarias 50 km/h

Vías de acceso controlado, hasta 80 km/h

Vialidad colectora, máximo 40 km/h

Calles locales 30 km/h

Entornos escolares y hospitalarios 20 km/h.

Por último, establece que: “Las velocidades mayores a 50 km/h son incompatibles con vías donde puedan andar peatones o circular ciclistas” (pág. 41).

2.3.5 Visión Cero.

Originaria de Suecia, es una estrategia de seguridad vial, implementada por primera vez en los años 90’s (Vision Zero Network, 2022). Ha tenido gran repercusión internacional desde entonces, gracias a sus resultados en la reducción de mortalidad y lesiones graves a causa de los accidentes de tráfico.

Visión Cero parte de una base de equidad en la que todas las personas tienen el derecho a transitar de forma segura en la calle, y sustenta que los hechos viales pueden evitarse, por tanto, consiste primordialmente en un cambio de enfoque de la seguridad vial. Este se conforma de la interrelación de tres elementos principales que confluyen en la movilidad: infraestructura y normativa vial, usuarios de la movilidad y el hecho de que los usuarios cometen errores. Aborda de esta manera lo que llama un enfoque sistémico de la seguridad vial. En la Tabla 4 pueden verse las principales diferencias con el enfoque tradicional.

Tabla 4. Comparativo de los enfoques de seguridad vial.

ENFOQUE TRADICIONAL	VISIÓN CERO
Las muertes por accidentes de tráfico SON INEVITABLES	Las muertes por accidentes de tráfico SON PREVENIBLES
El comportamiento humano es PERFECTO	El ERROR HUMANO integrado en el enfoque
Prevenir COLISIONES	Prevenir IMPACTOS GRAVES Y FATALES
Responsabilidad INDIVIDUAL	ENFOQUE SISTÉMICO
Salvar vidas es CARO	Salvar vidas NO ES CARO

Fuente: Vision Zero Network. (VZ What is, 2022)

Es decir, todos los usuarios de la movilidad pueden cometer errores pues es algo inherente al ser humano y es imposible erradicarlo. Sin embargo, sí es posible reducir las consecuencias graves o la muerte en las personas que intervienen en una colisión. De acuerdo con este enfoque, la combinación de una infraestructura adecuada y una normativa robusta y exigente, derivan en mayor

seguridad vial y, por tanto, en la reducción de índices de lesiones graves y mortalidad cuyo impacto ha repercutido sustancialmente en la salud pública de gran número de países.

Para que una comunidad se involucre y adopte el enfoque sistémico en su seguridad vial, Visión Cero considera 3 apartados principales: Liderazgo y compromiso, Vialidades y velocidad seguras, y Manejo de datos, transparencia y rendición de cuentas (medición de resultados); que contienen lo que considera sus 10 elementos fundamentales, como se expone a continuación en la Tabla 5. (Vision Zero Network, 2022)

Estos fundamentos ayudan a las comunidades a enrolarse y comprometerse en un proyecto integral de seguridad vial, con metas posibles y alcanzables. Finalmente las animan a comparar sus progresos con las mejores prácticas en la materia y las impulsan a un desarrollo continuo en el proyecto.

Tabla 5. Núcleo fundamental de una Comunidad Visión Cero

Liderazgo y compromiso	Vialidades y velocidad seguras	Manejo de datos, transparencia y rendición de cuentas
Alcaldes y altos mandos de las instituciones públicas comprometidos en la seguridad vial y en la meta de Cero muertes y lesiones graves, con un tiempo determinado.	Calles Completas como concepto para impulsar la movilidad segura, multimodal, con buena conectividad en la red de transporte. Prioridad de las personas sobre los vehículos.	Compromiso en un enfoque y resultados equitativos, así como aplicación equitativa de la ley, dando prioridad a invertir en las comunidades tradicionalmente desatendidas.
Compromiso auténtico basado en la equidad, la estrategia debe ser significativa y accesible para la comunidad involucrada.	Velocidad definida por el contexto para proteger a todos los usuarios. Prioriza buenas prácticas y políticas experimentadas en manejo de velocidad.	Planeación sistémica y proactiva en la identificación y atención de los principales riesgos para la seguridad.
Planeación estratégica para guiar el proyecto: metas específicas, estrategias medibles, plazos y responsables.		Elaboración de mapas de calor identificando las ubicaciones de las colisiones más graves o fatales. Debe actualizarse frecuentemente para guiar en donde se invierte y con qué tipo de acciones.
Entrega del proyecto que implica desarrollarlo en conjunto con políticas para desplazamientos seguros, equitativos y multimodales, dando prioridad a los asuntos de seguridad más apremiantes.		Transparencia en la evaluación rutinaria del desempeño de las intervenciones, para conocimiento de los tomadores de decisiones, incluyendo prioridades, presupuestos y actualizaciones del plan.

Fuente: Vision Zero Network. (VZ Core Elements, 2022)

2.3.6 Adultocentrismo e infancia.

Las situaciones de dominación basadas en las diferencias de edad y con ello, la infantilización para ejercer el poder de los adultos sobre la juventud y la niñez, es lo que da origen al adultocentrismo.

De acuerdo con Vásquez (2013), considerar al adulto como el único ser poseedor de razonamiento tiene su origen en la concepción pedagógica de Kant, la cual determina que los niños acuden a la escuela para civilizarse pero principalmente para que se acostumbren a una disciplina que conlleva silencio y quietud, además de seguir instrucciones. El autor refiere como Castro-Gómez critica la visión colonizadora que asocia a la infancia con la falta de razón, una idea reforzada desde el enfoque capitalista, según lo analiza Gallardo, en el que salir de la infancia significa trabajar y convertirse en persona, mientras que ser niño es equivalente a no ser gente, a la inutilidad.

Este sistema de convicciones expuesto por Vásquez pone énfasis en la no existencia del niño o el joven como una persona, llamándolo la negación de los jóvenes, todos aquellos no considerados como adultos por la sociedad. Es la negación de la coetaneidad. Vásquez (2013) profundiza aún más al afirmar que nuestras sociedades son incapaces de valorar la juventud desde los parámetros que ella misma construye, por el contrario el valor de la juventud radica únicamente en su posibilidad de ser adulta en algún momento. De ahí que el autor denomine al adultocentrismo como una forma de dominación social que basa su poder en la diferencia de edad, sin contemplar la coetaneidad, y determina las prácticas sociales valorando únicamente los saberes de los adultos.

De esta manera, el adultocentrismo otorga al adulto la voz y el poder de decisión bajo el supuesto de que es el único poseedor del saber. Esta acción descalifica a la niñez y la coloca en una posición de exclusión que atenta contra sus derechos a la participación, a decidir en los asuntos que les afectan y a ser sujetos activos de su comunidad.

Para definir el concepto de infancia, Díaz (2017) parte de una afirmación señalando que lo desconocido es lo que no ha sido nombrado. Por lo tanto es

imperante la palabra para visibilizar al objeto, en este caso a las personas. Reconociendo que históricamente las niñas y niños han sido invisibilizados socialmente, Díaz refiere a Wasserman para definir el término desde la etimología de la palabra, “in-fandus” significa “no habla o no es legítimo para tener la palabra”, es decir, que no se le permite hablar.

Con ello Wasserman se refiere a lo que la sociedad permite, a los convencionalismos, en tanto que Iglesias también referida por Díaz, enfatiza la necesidad de que los niños y adolescentes dejen de ser vistos como seres en formación, puesto que de esta manera no se les atribuye un carácter representativo ante la sociedad, la cultura, la economía, como ocurre con los seres adultos, y por tanto no les son reconocidos sus derechos.

Por último, Díaz concuerda con Gaitán al determinar que la infancia se define a lo largo de la historia por convencionalismos sociales, es una construcción cultural definida por las relaciones de poder. Debido a ello los niños son visibilizados como seres incapaces, pasivos y necesitados de los adultos, justificando que por ello se les provee de conocimiento para dar continuidad a las ideas establecidas por la sociedad adulta y pensante, perpetuando de esta forma el pensamiento dominante.

3 Diseño Metodológico.

3.1 Supuesto de trabajo.

Las niñas, niños y adolescentes de 6 a 17 años que habitan en la colonia Paraísos del Colli no pueden ejercer su derecho de acceso a los espacios públicos en su entorno inmediato, indispensable para su desarrollo integral, debido a la ausencia de espacios adecuados, seguros y falta de componentes de la movilidad apropiados a su escala, género y necesidades.

Si incorporamos la perspectiva de los NNA de Paraísos del Colli al abordar soluciones y propuestas de movilidad y espacio público, podrían obtenerse estrategias para el diseño y componentes de movilidad y espacios sustentables adecuados a su escala, género y necesidades, que serían significativos para su inclusión y seguridad en el diseño del espacio público y de la movilidad a escala barrial.

3.2 Preguntas generadoras.

Pregunta principal.

1. ¿Cómo se puede incorporar la perspectiva de los NNA en el diseño del espacio y la movilidad sustentables, para que incidan en la planeación y en el uso seguro del espacio público y la movilidad de escala barrial?

Preguntas secundarias.

2. ¿Qué requerimientos de los NNA contemplan los instrumentos de planeación y el modelo de movilidad actuales?
3. ¿Qué acciones en movilidad y uso del espacio público han tomado los diferentes actores que intervienen en la seguridad, la formación y el cuidado de los NNA de Paraísos del Colli?
4. ¿Cómo se puede diseñar una movilidad urbana y espacios públicos sustentables que abarquen a los NNA y a la vez contemplen los nuevos desafíos originados por COVID-19?

3.3 Objetivos.

Objetivo principal.

1. Desarrollar una estrategia para incorporar la perspectiva de los NNA de Paraísos del Colli, en las propuestas de movilidad y diseño del espacio público barrial y con ello los parámetros correspondientes a su escala, requerimientos específicos de género y edad, en el diseño de la movilidad sustentable para que vivan y disfruten del espacio público de manera segura.

Objetivos particulares.

2. Identificar los factores que contribuyen a la movilidad y uso del espacio público seguros para los NNA en cada rango de edad (6 a 11 y 12 a 17 años) y reconocer si existen en el modelo de movilidad y de la planeación de los espacios públicos vigentes.
3. Registrar y analizar las acciones en materia de seguridad vial y espacios públicos para las NNA de Paraísos del Colli, llevadas a cabo por las escuelas, padres de familia, instituciones oficiales de la movilidad, la planeación y sociedad civil.
4. Localizar y analizar casos de buenas prácticas o casos de éxito en movilidad y uso del espacio público de NNA, implementados en el AMG que puedan replicarse en la zona de estudio.
5. Incorporar metodologías participativas con las NNA que les permitan aportar los elementos que consideran imprescindibles, así como los deseables en el análisis y propuestas de movilidad y espacio público.

3.4 Elección metodológica.

Para el desarrollo de este trabajo se requirió de la información correspondiente a la normativa vigente que rige a la movilidad urbana, así como las relacionadas con el modelo de movilidad sustentable. Se contempla también la iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial (LMSV) que ya fue aprobada por el Senado República, pero aún se encuentra en proceso de aprobación por la Cámara de Diputados. Esta información puede consultarse en los Anexos, en la Alineación del proyecto de intervención en el marco normativo.

Como base para el diagnóstico del sitio se utilizará la cartografía más reciente proveniente de fuentes geoestadísticas, documentos de la planificación vigente y mapeos obtenidos durante los transectos, por lo que se complementará la información por medio de la observación directa. A continuación, los primeros aportes del grupo beneficiado se obtendrán por medio de las encuestas y entrevistas, para posteriormente realizar la síntesis interpretativa que será la base para la etapa de colaboración, donde se utilizarán dinámicas participativas que propicien la involucración de la comunidad de NNA en el proceso creativo.

Debido al interés de transformar la realidad de la movilidad de los niños, es necesario abordar este trabajo desde una postura hermenéutica-interpretativa, a través del método cualitativo, que es la forma científica de manipular datos sensibles, informaciones subjetivas y construir sentido social profundo a demandas colectivas latentes.

3.4.1 Categorías y subcategorías.

El abordaje de la investigación se lleva a cabo desde tres dimensiones: Físico Espacial, Agenda 2030 y Socio Cultural.

- Se identificaron cinco categorías: Movilidad, Medio construido o transformado, ODS y Derechos del Niño, Apropiación espacial y Participación social.

Las subcategorías se enlistan a continuación:

- De Movilidad: infraestructura, equipamiento, accesibilidad, medios de transporte, vialidades, planeación, capacidad, bordes blandos y bordes duros.
- De ODS y Derechos del Niño: zonas naturales, equipamiento cultural y recreativo, equipamiento general y accesibilidad en equipamiento.
- De Apropiación espacial: usuarios del espacio, prácticas de uso, destino del espacio, percepción de seguridad, elementos de riesgo, nuevos requerimientos físicos de NNA ante COVID-19 y nuevos requerimientos sociales de NNA ante COVID-19.

- De Participación social: interés, espacios de reunión, participación y nivel de organización.

3.5 Selección de técnicas y diseño de instrumentos.

Tanto para el análisis inicial de la población beneficiada como de su contexto territorial, se ha recurrido primeramente a la investigación documental. El recurso principal ha sido la revisión sistemática de la documentación estadística y conceptual, que permitiría realizar el recorte metodológico y establecer las categorías y variables del estudio.

La revisión documental se utiliza de manera reiterada a lo largo de todas las etapas de la metodología ya que se van contrastando con los hallazgos y enriqueciendo los marcos teórico y conceptual conforme avanza el análisis, el trabajo de síntesis y desarrollo final, hasta llegar a la etapa de Diseño del proyecto.

Las siguientes herramientas metodológicas para utilizar en la etapa de diagnóstico, son la observación directa y entrevistas semiestructuradas tanto de método cualitativo como cuantitativo, a informantes relacionados con la movilidad y la población de la zona de estudio.

Para el acercamiento a la población beneficiada, se decidió la aplicación de encuestas y la implementación de dinámicas participativas. Posteriormente, la interpretación de la información obtenida de este grupo y la incorporación de los elementos descubiertos por las NNA son la base para la solución propuesta. Contrastada y complementada con las referencias conceptuales y los antecedentes empíricos.

3.5.1 Técnicas.

Técnica de observación directa.

Objetivo de utilización.

Conocer si el estado actual de la movilidad es sustentable y si contempla elementos o parámetros enfocados en los niños.

Área de aplicación.

Se realizan observaciones en los cruces de las vialidades principales de la colonia que normalmente corresponden con rutas del transporte público, alrededor de equipamientos donde se detecte mayor flujo de niños o de los directamente relacionados a ellos, como escuelas o guarderías, y en las inmediaciones de zonas de riesgo que durante el recorrido de estudio se identifiquen.

En esta técnica las áreas naturales sólo estarán señaladas en el plano llave, de acuerdo con la información cartográfica.

Categorías de observación y observables concretos (variables e indicadores).

Categorías de observación.

Movilidad, ODS y Derechos del niño.

Observables concretos.

Indicadores de Movilidad:

- Medios de transporte motorizado: transporte urbano, escolar, automóvil y moto.
- Medios de transporte no motorizado: peatonal, con ruedas, cargado, asistido, bicicleta y triciclo de carga.
- Infraestructura: pavimento vialidad, pavimento banqueteta, ciclovía, reductores de velocidad, señalética en poste, señalética en piso, semáforo (tiempo para peatón, auditivo).
- Equipamiento: parada transporte urbano, parada transporte foráneo, parada multimodal, estación de taxi, lámparas y botes de basura.

- Accesibilidad: banqueta, rampas en cruces, puente peatonal con rampa, puente peatonal con escalera, puente peatonal con elevador, bahías para tomar y dejar pasaje, guías táctiles, vía libre sin obstrucciones.

Indicadores de ODS y Derechos del niño:

- Zonas naturales: cuerpos de agua, áreas verdes y cerro. (Sólo señaladas en plano llave).
- Elementos de riesgo: canales, zanjas o excavaciones, baldío sin podar sin malla, baldío con malla rota, zona con agua estancada, área con visibilidad obstruida, callejones, baches, registro o alcantarilla sin tapa, construcción abandonada, construcción sin malla y construcción invadiendo banqueta.

Condiciones de aplicación.

Para el caso de los Observables fijos, correspondientes a la infraestructura, elementos de accesibilidad y las áreas naturales, la observación es efectuada sin restricciones de horario, pero sí con posibilidades de diferentes condiciones del estado del tiempo, como puede ser la lluvia. Para los observables móviles las condiciones son: fecha, día de la semana, tipo de zona y horario o turno si es en los alrededores de un equipamiento cerrado, hora de inicio de la observación y su duración.

Material necesario.

Instrumento elaborado, tabla de apoyo, lápiz, borrador, cámara o la del celular, batería extra, flexómetro y plano llave.

Técnica de la entrevista.

Entrevista A

Objetivo de utilización: conocer lo más posible de la experiencia de movilidad de un habitante de la zona para complementar el diagnóstico iniciado con la observación directa y conocer el punto de vista de un adulto respecto de la

movilidad de los niños de la colonia, sus derechos y la relación entre la colonia y el ayuntamiento.

Ámbito de aplicación: social. Informante perteneciente a la comunidad del grupo objetivo.

Perfil del informante social: habitante de la colonia con conocimiento amplio de la zona de estudio, preferentemente con algún cargo representativo del grupo de colonos, con al menos 5 años de vivir en la zona para identificar cambios del lugar y de la población. Identifica generalidades de la población de niños.

Temáticas abordadas: Movilidad general y de la población infantil, desarrollo infantil y relación entre la colonia y el ayuntamiento.

Material necesario: entrevista elaborada, tabla de apoyo, plumas, grabadora, cámara o la del celular, batería extra y plano llave o tableta con fotografías de la zona que ayuden en situarse espacialmente o clarificar alguna pregunta.

Categorías para entrevistas A y B:

Movilidad y Participación social.

Indicadores de Movilidad:

- Medios de transporte.

Indicadores de Participación social:

- Interés: nivel probable de respuesta de los cuidadores de los niños (generalmente los padres de familia).

Entrevista B

Ámbito de aplicación: político. Informante perteneciente al cuerpo de gobierno del municipio correspondiente al proyecto TOG.

Perfil del informante político: funcionario del ayuntamiento, que encabece o sea colaborador en comisiones de: movilidad, construcción de la comunidad, o en programas ya enfocados a movilidad con niños; preferentemente conocer que haya estado en las zonas de aplicación.

Objetivo de utilización: conocer de primera mano la perspectiva del ayuntamiento en materia de movilidad y derechos de los niños, trabajo participativo con ellos, cumplimiento de los ODS y participación de Tonucci con el ayuntamiento, así como avances y proyectos en marcha.

Temáticas abordadas: Movilidad y desarrollo de los niños, metodología de trabajo con la comunidad, definición de población infantil, avances en sustentabilidad y relaciones entre la comunidad y el ayuntamiento.

Material necesario: entrevista elaborada, tabla de apoyo, plumas, grabadora, cámara o la del celular, batería extra y plano llave o tableta con fotografías de la zona que ayuden en situarse espacialmente o clarificar alguna pregunta.

Técnica de la encuesta.

Ámbito de aplicación: social. Grupo beneficiado.

Población encuestada: representativa de 6 a 11 años y de 15 a 17 años (grupos etarios más numerosos).

Objetivo de utilización:

Grupo 6 a 11 años. Conocer la perspectiva general de los niños en referencia a su movilidad, su identificación con la Unicef y conocimiento básico de la sustentabilidad.

Grupo 12 a 17 años. Conocer la perspectiva general de los niños en referencia a su movilidad, si comienzan a tener movilidad autónoma, identificar nivel de participación que se puede lograr del grupo y obtener datos de contacto en caso de aceptar la participación.

Temáticas abordadas: identificación de movilidad personal, medios de transporte, actividad infantil personal, relación espacial, conocimiento básico de Unicef y la sustentabilidad.

Área de aplicación: escuelas de la colonia seleccionadas o vía remota si continúa el distanciamiento social por Covid-19, en caso de que una muestra representativa cuente con los medios electrónicos y servicio de internet.

Material necesario: encuestas impresas o electrónicas.

Condicionantes: presencial o virtual en función de las normas de Covid-19.

Categorías para encuestas:

Movilidad y ODS y Derechos del niño

Indicadores de Movilidad:

- Medios de transporte.

Indicadores de ODS y Derechos del niño:

- Equipamiento cultural y recreativo: parque, centro cultural, biblioteca infantil, canchas, juegos, espacio libre, ciclo pista, rampas para patinetas, fuente o juegos con agua, bebederos y baños infantiles.

Técnica de Dinámicas participativas.

Objetivo de utilización: involucrar a la población beneficiada en el proceso de concientización de la problemática y trabajar en la identificación de los factores que intervienen para solucionarla. Estos arrojarán los elementos que debe incluir la estrategia.

Área de aplicación: un salón de la escuela, en el Centro cultural, o en salón de la iglesia.

Condiciones de aplicación: apoyo del sector escolar o de formación religiosa, ya que son los que tienen mayor capacidad de convocatoria o la apertura para otorgar tiempo y espacio con las niñas y niños.

Dinámicas aplicadas: reconocimiento de elementos de la movilidad por medio de la Lotería de una ciudad humana. Representación gráfica de un suceso en la movilidad. Auditoría de caminabilidad en entornos escolares. Elaboración de un señalamiento vial.

La Lotería de una Ciudad Humana es una herramienta desarrollada por la Liga Peatonal, que tiene la finalidad de que las NNA puedan conocer los elementos de la movilidad. Está conformada por cinco categorías: Usuarios, Infraestructura, Espacio Público, Accesibilidad y Aditamentos. Los elementos que integran las categorías se traducen en personajes de la lotería, para que las NNA identifiquen cuáles ayudan a reducir riesgos viales, con cuáles los traslados se vuelven seguros, los que hacen una movilidad inclusiva y los de accesibilidad. En

conclusión, son elementos con los que puede alcanzarse la sustentabilidad de la ciudad.

La representación gráfica consiste en que niñas y niños recuerden y dibujen algún evento durante sus traslados por el barrio, una caída, un tropezón, que los mojaran con un charco, etc. Lo más importante es que esta es una representación de su realidad en la movilidad cotidiana y que puedan reconocer qué lo causó, para que después sean capaces de imaginar cómo resolverlo.

La Auditoría de Caminabilidad en Entornos Escolares es parte del proyecto Caminito de la Escuela. Fue diseñada para ser aplicada por niñas y niños en los trayectos y en los alrededores de las escuelas. Se evalúan cincuenta aspectos repartidos en cinco apartados: Cruceiros, Velocidad, Banquetas, Tráfico y Seguridad. Al final de cada uno, asignan una calificación numérica que puede subirse al sitio web de la organización para recibir una evaluación cualitativa de los aspectos que deben atenderse de manera prioritaria.

La actividad del señalamiento vial tiene dos finalidades, generar confianza entre las niñas, niños y el facilitador para conocerse y posteriormente realizar dinámicas participativas de mayor duración. Y que las niñas y niños comprendan que es importante poner atención en los señalamientos y que estos también ayudan a que los conductores atiendan la información indicada en ellos.

Material necesario: mesas, sillas, pizarrón o tablero, hojas blancas tamaño carta, pliegos de papel bond, cartulinas, notas adhesivas de diferentes colores, etiquetas de colores, marcadores o lápices de colores, formatos impresos de la Auditoría y de señalamiento.

Tabla 6. Cuadro metodológico.

	ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
Descripción de la etapa.	Diagnóstico de la movilidad de las NNA de Paraísos del Colli.	Acercamiento a la población beneficiada. NNA de Paraísos del Colli.	Búsqueda de soluciones o alternativas.	Diseño de la estrategia participativa.
Objetivo con el que se corresponde.	Evaluar el nivel de sustentabilidad del modelo de movilidad actual e identificar sus parámetros enfocados en las NNA	Identificar los elementos de movilidad importantes desde la perspectiva de las NNA y promover el conocimiento de sus derechos y de la sustentabilidad.	Desarrollar una metodología participativa para las NNA, que permita analizar la problemática de movilidad desde su perspectiva y recoger sus aportaciones para incorporarlas en el diseño de la movilidad sustentable.	Generar una estrategia participativa para la movilidad sustentable de las NNA de Paraísos del Colli, que incorpore en su diseño los elementos aportados por ellos y de esa manera puedan acceder al espacio público y a los servicios destinados para su desarrollo integral, apropiándose de ellos.
Herramienta metodológica por revisar.	Revisión documental. Observación directa. Entrevistas.	Encuestas.	Dinámicas participativas: Lotería de una ciudad humana. Representación gráfica de un suceso en la movilidad. Auditoría de caminabilidad en entornos escolares.	Análisis de los datos obtenidos. Referencias conceptuales. Estudio de Antecedentes empíricos.
Producto por obtener.	Elementos clave a considerar en el análisis de la movilidad de las NNA de Paraísos del Colli.	Conocer cómo perciben las NNA su movilidad y cuáles elementos son prioritarios para ellos. Impulsar la necesidad de crear índices de desarrollo específicos de la población infantil, en el marco de la sustentabilidad urbana y el derecho de los niños.	Metodología participativa con NNA. Estrategia para la movilidad sustentable definida a partir de las contribuciones de las NNA de Paraísos del Colli. Promover la participación de las NNA en la toma de decisiones que les competen. Promover la inclusión de las NNA en la planeación urbana local.	Estrategia con perspectiva de infancia para la niñez de Paraísos del Colli. Análisis de los factores determinantes para la movilidad segura de la niñez.

Fuente: elaboración propia.

3.5.2 Diseño de instrumentos.

El diseño de instrumentos de recolección de información y las herramientas, pueden ser consultados en los Anexos.

4 Análisis, desarrollo de la propuesta y resultados.

4.1 Hallazgos empíricos.

4.1.1 Observación directa.

El primer instrumento de recolección de información aplicado en la zona fue la observación directa con recorridos de transecto, primero por las vialidades principales y después por las calles del interior correspondientes a las áreas predominantemente habitacionales. La información obtenida se presenta de acuerdo con las categorías y observables o indicadores definidos previamente.

Movilidad.

Basados en las herramientas de Gehl (Gehl People, 2020) para análisis de espacios públicos, se identificaron los siguientes tipos de movilidad en la zona utilizando el formato que se muestra en la Tabla 7. Ejemplo del formato de observables en movimiento. También se calificó la seguridad de las NNA y los riesgos a los que se encuentran expuestos ellos y/o sus cuidadores,

Movilidad motorizada identificada:

- Transporte público urbano.
- Automóvil.
- Moto.
- Transporte de personal.
- Mototaxi.

No encontrada:

- Transporte escolar.



Movilidad No motorizada identificada:

- Peatonal.
- Con ruedas: patineta.
- Cargado: carriola, carritos con palanca.
- Asistido: silla de ruedas.

- Bicicleta.
- Triciclo de carga.

Es importante mencionar que la silla de ruedas es un medio que pudo registrarse únicamente en dos ocasiones, posiblemente debido a las deficientes condiciones de accesibilidad universal que se verán más adelante.

Tabla 7. Ejemplo del formato de observables en movimiento.

OBSERVADOR: Ruth			FECHA:		
CALLE O AVENIDA: Prol. Av. El Colli		ENTRE CALLES: Av. Las Torres		DE LUNES A VIERNES	
ZONA:		HORARIO O TURNO: Matutino		FIN DE SEMANA	
CLAVE EN MAPA:			DURACIÓN: 1 hora		
TIPO DE MOVILIDAD		EXISTENTE	INEXISTENTE	SEGURIDAD NNA	
					
MOTORIZADA	TRANSPORTE URBANO	X			X
	ESCOLAR		X		
	AUTOMOVIL	X			X
	MOTO	X			X
TIPO DE MOVILIDAD		EXISTENTE	INEXISTENTE	RIESGOS NNA O CUIDADORES	
NO MOTORIZADA	PEATONAL	X		Riesgo Alto. Sin preferencia de paso. Sin infraestructura adecuada: semáforo peatonal, balizamiento, rampas, señalamientos verticales.	
	CON RUEDAS (P.ej: patineta)	X			
	CARGADO (P.ej: carriola)	X			
	ASISTIDO (P.ej: silla de ruedas)	X			
BICICLETA		X			
TRICICLO CARGA		X			

Fuente: elaboración propia, basada en Herramientas de Estudio Gehl (2020).

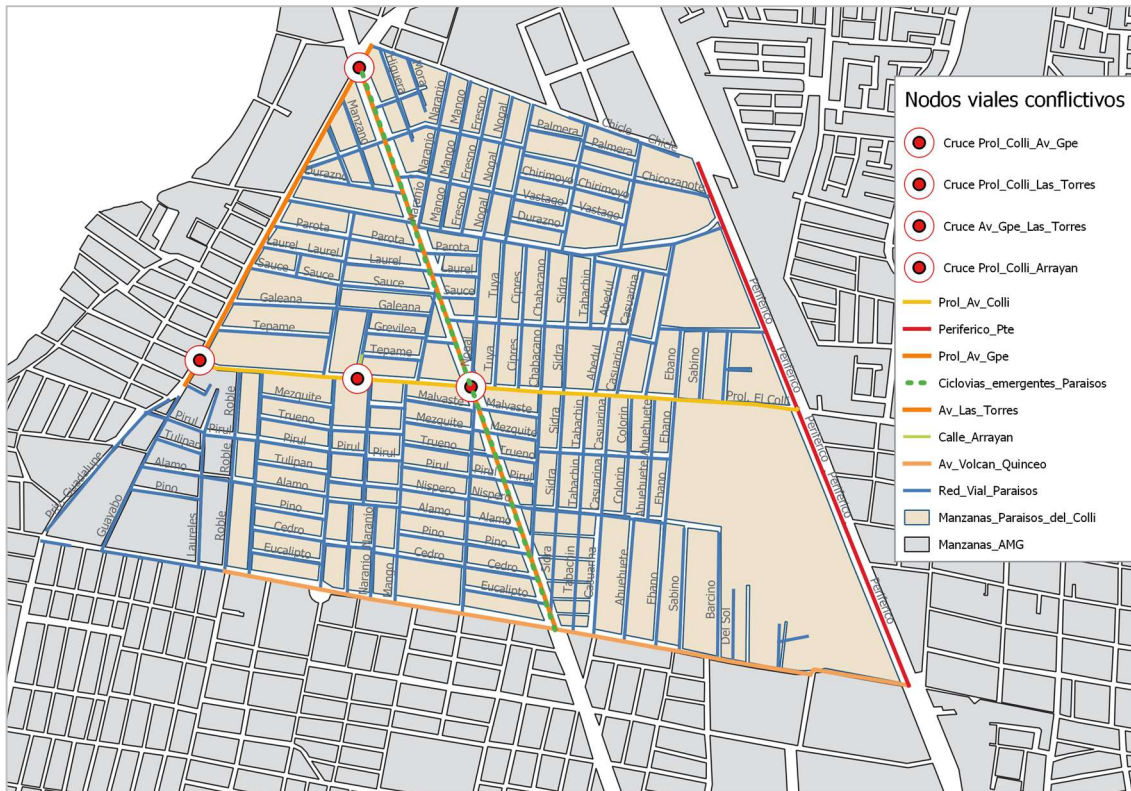
La observación también permitió identificar cuatro nodos principales de conflicto vial, considerados de riesgo principalmente para los peatones y usuarios de medios no motorizados, pueden verse en la Ilustración 30:

- Cruce Crítico 1- Prol. Av. El Colli y calle Arrayán.
- Cruce Crítico 2- Prol. Av. El Colli y Av. Las Torres.

- Cruce Crítico 3- Prol. Av. El Colli y Prol. Av. Guadalupe.
- Cruce Crítico 4- Av. Las Torres y Prol. Av. Guadalupe.

Se consideraron así a partir de comportamientos de usuarios de la movilidad, carencias en la infraestructura, el equipamiento y/o la accesibilidad.

Ilustración 30. Nodos de conflicto vial detectados en la colonia.



Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

Observaciones más frecuentes en los recorridos:

- Los conductores de vehículos generalmente no ceden el paso a los peatones o conductores de medios no motorizados.
- Vehículos estacionados sobre la banqueta.
- No usan el claxon.
- Vehículos estacionados en ambos sentidos de Prol. Av. El Colli, dejan sólo un carril disponible para la doble circulación.
- Vehículos estacionados en zona prohibida.

- Los mototaxis transitan con mínima precaución y sobrepasan su cupo.
- Espacio peatonal invadido por los vehículos en intersecciones semaforizadas.

- Se observa el uso de los escalones exteriores de locales como asientos.
- Ausencia de autoridades de movilidad y tránsito durante los recorridos.

Uso de sombrillas en gran parte de los peatones, principalmente mujeres y niños.

- Ausencia de mobiliario de descanso o estadía en la vía pública, con excepción de las bancas ubicadas en la plaza del Centro Cultural

- Patrullaje de la policía de Zapopan.

Infraestructura.

Pavimentos.

- Pocas vialidades de terracería en el cuadrante del Centro Cultural, concentradas a partir de la calle Níspero hacia Volcán Quinceo. Entre Prol. Av. El Colli y Prol. Tepeyac cuentan con empedrado, de lo que se considera en mal estado las calles entre Jacaranda y Prol. Av. Guadalupe.

- La mayoría con empedrado en estado de bueno a regular.
- Algunas tienen una combinación de empedrado con vaciado de cemento en buen estado.

- Las que desembocan en Prol. Av. El Colli, del lado sur, cuentan con un tramo de concreto hidráulico como continuidad del pavimento de la avenida, con estado de bueno a óptimo.

- Aproximadamente la mitad de las vialidades entre Av. Las Torres y Anillo Periférico son de terracería, cerca de una cuarta parte es empedrado y el resto cuenta con asfalto. Estado regular.

Banquetas.

- La mayoría de las calles entre Av. Las Torres y Prol. Av. Guadalupe cuenta con banquetas, con excepción del tramo de Níspero hasta Volcán Quinceo, entre Jacaranda y Prol. Av. Guadalupe, donde algunas cuerdas no tienen.

- Cerca de un tercio de las calles entre Av. Las Torres y Periférico carecen de banquetas o se encuentran incompletas o en estado muy deficiente.
- Las variaciones de nivel entre banquetas y superficie vehicular oscilan entre los 15 cm y 1m. También presentan diferentes secciones y composición de formas y materiales.

Ilustración 31. Tramo sin banquetas en Jacaranda y Nispero.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ciclovía.

- Al inicio de la investigación no existían ciclovías en la colonia. Durante la investigación de campo pudo presenciarse su construcción en ambos sentidos de Av. Las Torres, desde Volcán Quinceo hasta Av. Guadalupe. Se encuentra en funcionamiento desde septiembre de 2021.

Ilustración 32. Esquina de Av. Las Torres y Prol. Av. Del Colli en abril de 2021, aun sin la ciclovía.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 33. Ciclovía y carril de estacionamiento en Av. Las Torres, en noviembre de 2021.



Fuente: elaboración propia. 2021

Cenotafios y Bici blanca.

Se observaron dos cenotafios, ambos sobre el límite del canal de Av. Las Torres. El que está ubicado casi al cruce con Prol. Av. Guadalupe en el sentido sur a norte, pertenece a un joven de 18 años, fallecido en 2006. Mientras que el instalado en ese mismo sentido, pero cercano al cruce con Prol. Av. El Colli, es de una mujer de 79 años fallecida 10 años después, en 2016.

Ilustración 34. Cenotafio de un joven de 18 años.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 35. Cenotafio de un joven de 18 años.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 36. Cenotafio de una mujer de 79 años.



Fuente: elaboración propia. 2021

El sitio web de Bici Blanca tiene en su registro 6 víctimas mortales en la colonia y aunque fueron instaladas las bicicletas conmemorativas, ya no se encuentran en los cruceros correspondientes. (Bicicleta Blanca, 2021)

Ilustración 37. Descontento por la obra en proceso sobre Av. Las Torres.



Fuente: elaboración propia. 2021

Reductores de velocidad.

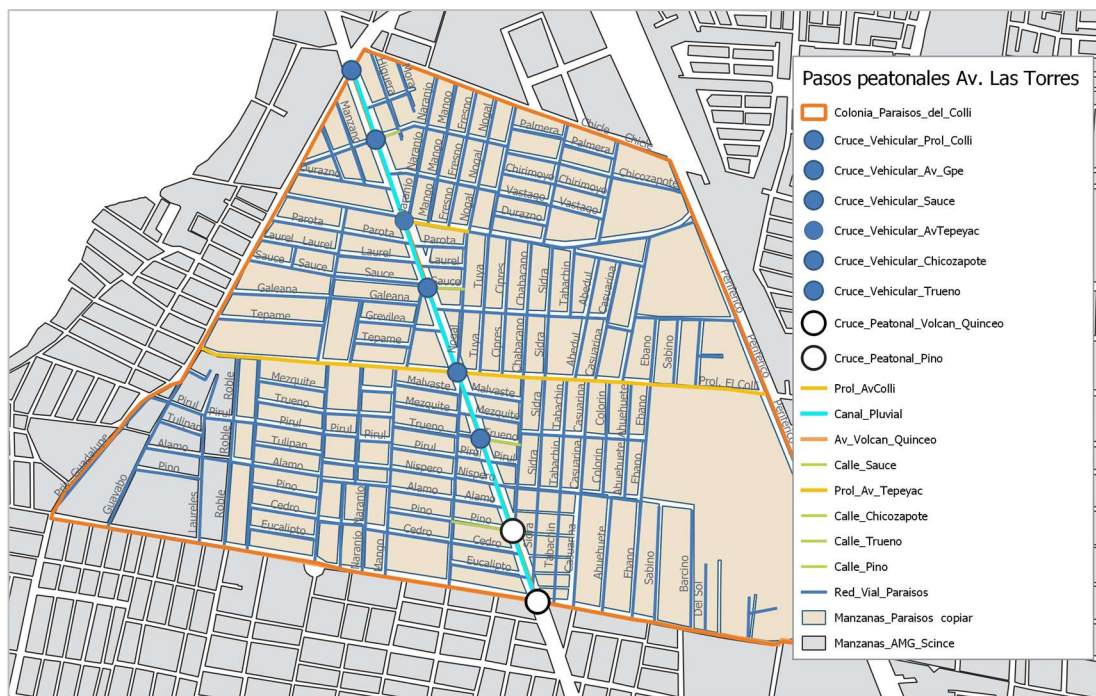
Se observaron topes por Av. Las Torres cerca de su intersección con Prol. Av. Tepeyac, en Prol. Av. El Colli en intersecciones cercanas a la parroquia, a la calle Mango y calle Sidra. También entre Sidra y Galeana y en Chicozapote y en Sauce cerca de su intersección con Av. Las Torres.

Balizamiento.

Al inicio de la investigación, sólo las inmediaciones al Centro Cultural y la intersección de Av. Las Torres y Prol. Av. Guadalupe, contaban con balizamiento en estado regular y algunos señalamientos de poste. Posteriormente, con la obra de Banquetas Incluyentes se balizaron algunas zonas de Av. Las Torres, sin embargo, aún no existe señalización de carriles, ni de control de velocidad. En tanto el resto de la colonia carece de balizamiento en piso o se encuentra muy desgastado y la señalética vertical es nula o muy deficiente.

Se pudieron identificar diferentes tipos de bolardos, la mayoría aparentemente instalados por los vecinos.

Ilustración 38. Cruces vehiculares y exclusivos de peatones y ciclistas en Av. Las Torres.



Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

Semáforos.

Se encuentran tres intersecciones semaforizadas en la colonia, ninguna cuenta con tiempo exclusivo para el peatón ni con tecnología auditiva.

- Prol. Av. El Colli y Av. Las Torres. (Cruce Crítico 2)
- Prol. Av. El Colli y Prol. Av. Guadalupe. (Cruce Crítico 3)
- Av. Las Torres y Prol. Av. Guadalupe. (Cruce Crítico 4)

Aforos peatonales.

Para los aforos se eligieron los tres primeros Cruces Críticos resultantes de la observación directa y que se iban reconfirmando con las respuestas de los NNA en las encuestas. En el Cuadro pueden observarse los resultados.

Horarios de aforos 3 y 4 se eligió realizarlos el viernes a partir de una hora antes del inicio del Catecismo para evaluar el escenario más similar al escolar, ya que los NNA no se están trasladando actualmente a las escuelas por la situación de distanciamiento social a causa de la Covid-19, sin embargo sí están asistiendo de manera presencial a las instalaciones de la parroquia.

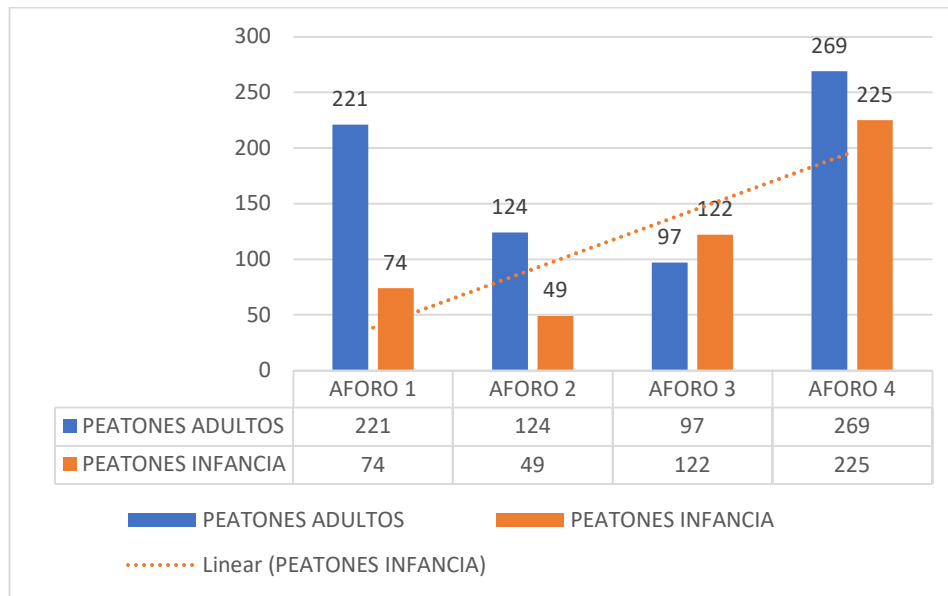
El horario de 7 a 8 pm se escogió porque se advierte que es un día en que las personas acuden con sus familias a pasear a la plaza y sus alrededores y de esta manera podía analizarse la presencia infantil en un horario extraescolar que, de acuerdo con la observación, no se manifiesta en esa magnitud durante los demás días y horarios.

La Av. Prolongación El Colli no sólo es el principal eje Oriente-Poniente de la colonia, constituye el corredor de mayor afluencia peatonal y vehicular. En un día entre semana, entre las 12:00 y las 13:00 horas, se contabilizaron hasta 221 peatones adultos y 74 NNA, en su cruce con Av. Las Torres.

Esta cantidad disminuye considerablemente en su confluencia con Prol. Av. Guadalupe, donde las cifras difícilmente llegan a 124 adultos y 49 NNA. Lo anterior coincide con la concentración de comercios y servicios en Prol. El Colli, desde calle Roble hasta Av. Las Torres.

En un viernes por la tarde se puede alcanzar con facilidad los 269 adultos y 225 NNA, es decir poco más del triple de la población infantil registrada al mediodía, relacionado directamente con el horario y el espacio de mayor oportunidad de recreación.

Ilustración 39. Aforos peatonales.



Fuente: elaboración propia con base en datos recabados en campo. 2021

Durante los aforos se pudo recabar otra información importante que posteriormente se contrastó con lo obtenido de las otras técnicas. Podemos verla en la Tabla 8.

Tabla 8. Información de los aforos.

N° AFORO	1	2	3	4
INTERSECCIÓN	Prol. Av. El Colli y Av. Las Torres	Prol. Av. El Colli y Prol. Av. Guadalupe	Prol. Av. El Colli y Arrayán	Prol. Av. El Colli y Arrayán
FECHA	21-ABR-2021	21-ABR-2021	23-ABR-2021	23-ABR-2021
HORARIO	12:20 a 13:20	14:00 a 15:00 hrs.	16:20 a 17:20 hrs.	19:00 a 20:00 hrs.
DURACIÓN SIGA AV. EL COLLI	25:50 segundos	25:23 segundos	Sin semáforo.	Sin semáforo.
DURACIÓN SIGA OTRA VIALIDAD	49:46 segundos	39:41		
DURACIÓN ALTO TOTAL	2 segundos	2 segundos		

Fuente: elaboración propia con base en datos recabados en campo. 2021

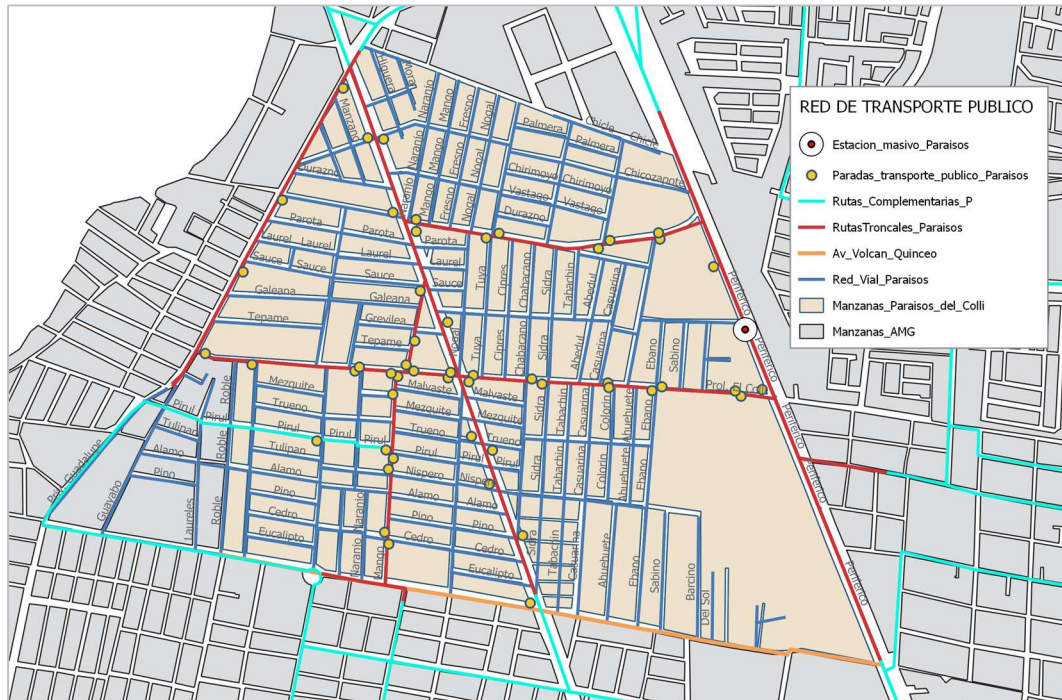
Equipamiento.

Paradas de transporte público.

Debido a la carencia de señalética en la mayoría de las paradas, estas fueron inicialmente ubicadas con apoyo de Google Maps y durante los recorridos se detectaron las más concurridas o con presencia más frecuente. Pueden verse en el mapa de la Ilustración 40, al igual que los otros componentes del equipamiento.

Después de la obra en Av. Las Torres se detectó una parada con señalamiento y equipada con banca y cubierta. Es la única en toda la colonia.

Ilustración 40. Paradas del transporte público.



Fuente: elaboración propia con información de campo, INEGI y SIGmetro de IMEPLAN. (2021)

Estación de taxi.

Se detectó una sola estación de taxis en la colonia, ubicada en la esquina de Sidra y Prol. Av. Del Colli.

Ilustración 41. Sitio de taxis en la esquina de la Secundaria 94.



Fuente: elaboración propia. 2021

Equipamiento cultural y recreativo.

Respecto al equipamiento cultural y recreativo, así como la accesibilidad al mismo, de la observación directa y la revisión documental obtuve que la colonia cuenta con un Centro Cultural, donde se aloja la biblioteca La Luciérnaga, un registro civil y el centro de salud a cargo del DIF, todos ellos en funcionamiento, y diversas salas que actualmente se encuentran cerradas por remodelación.

Las instalaciones, en general vandalizadas, se encuentran en obra, con escombros y basura acumulados, material sin almacenaje y trabajos sin terminar que constituyen riesgos para las personas que acuden los servicios mencionados, principalmente para los niños y niñas que juegan mientras sus familiares realizan algún trámite.

Accesibilidad.

Se observa ausencia de accesibilidad universal en la mayor parte de la colonia, con excepción de Prol. Av. El Colli entre Av. Las Torres y Prol. Av. Guadalupe. Las guías podó táctiles solo existen en esta zona y aunque en la colonia muchas banquetas cuentan con rampas en las esquinas, no resultan aptas en su totalidad. En otros casos las rampas son funcionales, sin embargo a pocos metros se encuentran obstrucciones en las banquetas que impiden transitarlas o hacerlo con riesgos. Las bahías para tomar y dejar pasaje sólo están presentes en algunas banquetas de Prol. Av. Guadalupe.

- La carencia de rampas en las esquinas y la discontinuidad de banquetas se traduce en ausencia de accesibilidad universal en prácticamente toda la colonia, excepto en la zona comercial y desde septiembre de 2021, en las nuevas banquetas de Av. Las Torres. En el resto de las calles las personas deben cargar las carriolas para bajarlas de la banqueta y atravesar la calle. Las mamás llevan los carritos con niños más grandes por la zona vehicular para evitar esa maniobra.

Respecto a puentes peatonales, hay dos a nivel de banqueta sobre el canal de Av. Las Torres, que son usados por peatones, ciclistas e incluso motociclistas. El único puente peatonal a desnivel se localiza en la estación El Colli, del Macro Periférico.

Ilustración 42. Accesibilidad ausente.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 43. Accesibilidad obstruida.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 44. Accesibilidad ausente.



Fuente: elaboración propia. 2021

Áreas verdes y naturales.

La zona carece de áreas verdes públicas. La vegetación predominante es arbolado de diversas especies, sin embargo no es abundante, al igual que los arbustos. Las zonas públicas con pasto o cubresuelos son inexistentes.

El único cuerpo de agua es el canal de agua pluvial en Av. Las Torres.

En el paisaje destaca el Cerro del Colli, el cual puede verse desde distintos puntos de la colonia, aunque se encuentra fuera de sus límites. Y si bien el nombre de la colonia lo refiere, no se aprecia un vínculo de identidad de los habitantes con esta área natural. Esto probablemente se deba a que no es accesible para su uso público recreativo.

Ilustración 45. Arbolado de la plaza.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 46. Cerro del Colli visto desde Grevilia y Arrayán.



Fuente: elaboración propia. 2021

Elementos de riesgo.

El canal de aguas pluviales se identifica como el principal elemento de riesgo, sin embargo, con la reposición y las reparaciones efectuadas a la malla como parte de la obra en Av. Las Torres, se puede considerar como atendido en ese aspecto. En el inicio de la investigación pudieron observarse a niños jugando en el vaso del canal durante su recorrido por la Vía Recreativa, porque había muchos espacios sin malla o con aberturas. Estas son realizadas para entrar al canal o arrojar basura, incluso de grandes dimensiones como puede ser mobiliario doméstico. Esta situación y la falta de desazolve ocasiona los desbordamientos en temporada de lluvias, constituyendo un riesgo principalmente para los peatones y en particular para las niñas y niños.

Ilustración 47. Malla incompleta junto al canal.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 48. Niños jugando dentro del canal de Av. Las Torres.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 49. Reposición de malla perimetral en el canal.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 50. Obra de renovación en Av. Las Torres.



Fuente: elaboración propia. 2021

Percepción de seguridad.

Ilustración 51. Percepción de inseguridad: Lotes con perímetro en mal estado.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 52. Desorden en las recicladoras contribuye a la percepción de inseguridad.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 53. Calle Tepame, solitaria incluso durante el día.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 54. Personas drogándose afuera de la parroquia.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 55. La iluminación pública no abarca la escala peatonal.



Fuente: elaboración propia. 2021

Ilustración 56. Calles Jacaranda y Níspero. Al fondo, el Centro Cultural.



Fuente: elaboración propia. 2021

4.1.2 Entrevistas.

A la par de la observación directa, se inició el proceso de entrevistas a los actores de los ámbitos político, social, institucional y técnico especializado. Fueron aplicadas tres tipos de entrevista semiestructurada diseñadas con el propósito de recuperar lo más relevante de cada ámbito.

Entrevista Tipo A.

Fue aplicada a informantes pertenecientes al ámbito social. La finalidad fue la obtención de datos relevantes de las categorías de Movilidad y Participación social. El contacto se realizó por medio de un vecino del Colli Urbano. Los dos informantes tienen gran nivel de arraigo en la comunidad de Paraísos del Colli, uno pertenece al grupo de fundadores de Miramar y el otro es un residente de Paraísos con interés en el bienestar de la colonia. Ambas entrevistas se realizaron por medio de llamada telefónica, el 1 de abril de 2021.

Entrevista a informante Entr-Soc1.

Nuestro primer entrevistado es un joven de 25 años, quien ha vivido siempre en Paraísos del Colli y ha tenido varias experiencias de participación con sus vecinos para solicitar mejoras al ayuntamiento o formar frentes ante acciones con las que no han estado de acuerdo.

En una ocasión tuvieron éxito al obtener la instalación de bocas de tormenta en su calle para evitar más inundaciones en el tiempo de lluvias. También consiguieron que las desviaciones provocadas por las obras en el Periférico se hicieran de forma organizada, toda vez que cerraron el paso por haber tenido afectaciones en sus vehículos cuando las obras apenas iniciaban. En el otro caso no prosperó su inconformidad a que se instalara el estacionamiento para los camiones recolectores de basura, que se ubica sobre Prol. Av. El Colli, entre calle Ébano y Anillo Periférico, ya que tanto al salir como al llegar los camiones se forman obstruyendo al tráfico y causando malestar mientras permanecen frente a las casas.

Su visión de la movilidad es favorable a los sistemas integrales, considera que de esta manera habrá menos camiones circulando y la colonia podría mejorar en movilidad con menos tráfico. Desconoce de planes de movilidad promovidos por las escuelas o los padres de familia, pero en su opinión se podría entubar el canal de Av. Las Torres y contar con un parque lineal para la colonia. Finalmente, al conocer que cuentan con distintos grupos de WhatsApp entre los colonos, se le preguntó si podría compartir las encuestas de los niños por ese medio, a lo cual accedió, aunque finalmente no se obtuvieron resultados por este medio.

Entrevista a informante Entr-Soc2.

El segundo entrevistado es habitante de Miramar y considera que tanto esa colonia como Paraísos del Colli crecieron como colonias hermanas, surgidas a partir de la subdivisión de terrenos ejidales. Desde entonces ha sido un miembro líder y participativo en la comunidad, ya que como menciona, era necesario unirse para conseguir la regularización de sus predios y la dotación de servicios, lo cual obtuvieron con éxito.

Su visión de la movilidad es auto centrista, muestra cierto nivel de inconformidad con la remodelación de banquetas incluyentes debido a que esto reduce la cantidad y dimensión de los carriles vehiculares. Pone de ejemplo lo que ocurre con Prol. Av. El Colli, que no tiene espacio suficiente para la circulación en doble sentido y piensa que Av. Las Torres tendrá problemas de circulación al perder un carril en cada sentido, para la construcción de la ciclovía

Su experiencia con el ayuntamiento ha cambiado con el paso del tiempo, mientras que para la formación de la colonia consiguieron sus propósitos, ahora han dejado de ser escuchados. Tampoco se les consulta ni se socializan los planes, aunque reconoce que les arreglaron la unidad deportiva, sin embargo, eso fue todo lo que recibieron en los últimos seis años. Finalmente menciona que, por tratar de rescatar un espacio verde para los niños de la colonia, ha recibido ofrecimientos de sobornos y amenazas. Desde su punto de vista ahora los vecinos son apáticos y no participan. Desconoce si las escuelas o los padres de familia han hecho propuestas para la movilidad infantil.

Entrevista Tipo B.

Aplicada a informante perteneciente al ámbito municipal. Se buscó un perfil que perteneciera a las comisiones municipales de Movilidad o Construcción de la comunidad o a alguna instancia en la que estuvieran desarrollando proyectos o programas enfocados en la movilidad infantil. Se pretendía obtener información clave sobre participación, movilidad y metodologías de trabajo con la comunidad, además de proyectos en marcha y la reciente interacción de Tonucci con el municipio.

El contacto se buscó a través de las actividades que publicaban en redes sociales o en los periódicos, toda vez que su asistencia a las oficinas no era regular a raíz de la pandemia y sus agendas públicas no mostraban información actualizada.

INF-GOB Regidora Desarrollo Social.

Fue abordada al finalizar un acto público en octubre de 2020, cuando era la presidenta de la Comisión de Desarrollo Social y Humano del Ayuntamiento de Zapopan. Consideró generar un contacto con los regidores de Movilidad y de Construcción de la Comunidad, sin embargo, no lo llevó a cabo.

INF-GOB1 Regidora Movilidad.

El mismo mes, le planteé mi propuesta de vinculación a la presidenta de la Comisión de Movilidad, de quien obtuve respuesta el 26 de enero. Al principio manifestó interés en mi investigación y ofreció vincularlo con las direcciones de Movilidad y de Ciudad de los Niños. También solicitó el envío de mi documento y me otorgó un espacio para exponerlo ante el pleno de la Comisión. Posteriormente dejó de responder mis correos.

De acuerdo con mis tutores, se tomó la decisión de comenzar el trabajo de campo toda vez que ya contaba con el antecedente de contemplar al Ayuntamiento como primer destinatario de la propuesta, por lo que podía buscar otras opciones entre el grupo social o el ámbito educativo.

Las Colmenas: Centros Comunitarios de Inclusión y Emprendimiento.

Grupo de la Coordinación: Aránzazu Acevez Muñoz, Jefa de la Unidad de Colmenas; Alma Ruth Navarro Corona, Administrativa de Colmenas; Carmen Báez Vallejo, Asesora de Dirección Colmenas. Forman parte del equipo de trabajo de María Gómez Rueda y Claudia Valenzuela.

Se estableció contacto como posible instancia que recibiera el trabajo realizado y pudiera dar continuidad a través de su labor con la niñez del municipio.

Entrevista Tipo C.

Fue aplicada a informantes expertos de la movilidad y seguridad vial. La finalidad fue obtener datos relevantes de las categorías de Movilidad, ODS y Derechos del niño y de Participación social.

Durante estas entrevistas se llevó a cabo un diálogo abierto en el que se priorizó permitir al entrevistado expresar su experiencia y ejemplos del ejercicio práctico.

INF-GOB2

La oportunidad de contactar al jefe de Unidad de Gestión de Movilidad Sustentable del Gobierno de Zapopan, se dio por medio de mi cotutor, el Dr. Alejandro Mendo.

Durante esta entrevista me aportó información sobre el proyecto de renovación de banquetas en Av. Las Torres, que se encontraba en proceso en ese momento y finalizó en septiembre de 2021. Los conceptos que abarca el proyecto son: pavimento asfáltico, banquetas incluyentes, ciclovía, enmallado nuevo en canal, arbolado y cruceros seguros.

Ilustración 57. Publicación referente al proyecto de Renovación de Banquetas en redes sociales.



Fuente: Página de Facebook de la Dirección de Obras Públicas e Infraestructura de Zapopan.2020

Este proyecto no fue socializado con los habitantes de las colonias intervenidas. Debido al próximo cambio de administración municipal, me sugirió investigar sobre urbanismo táctico como una posibilidad para abordar mi trabajo, ya que por el momento se desconocía información de los futuros proyectos. Paniagua fue mi enlace con la organización Misión Cero.

Ilustración 58. Uno de los tramos renovados.



Fuente: Facebook de la Dirección de Obras Públicas e Infraestructura de Zapopan.2020

Entrevista a informante Entr-OC.

Durante la entrevista efectuada el 2 de abril de 2021, el informante de la sociedad civil me explicó como llevan a cabo sus intervenciones de urbanismo

táctico y de qué forma éstas tienen un impacto favorable en la movilidad y la seguridad vial en el corto plazo.

Ellos aplican las auditorías viales creadas y recomendadas por la iniciativa Caminito de la Escuela, además de crear una red de aliados presentes en el territorio y que tienen interés en la transformación de la movilidad urbana, impulsando acciones de bajo costo y alto impacto. Por parte del grupo beneficiado resulta indispensable contar con un líder social que en su caso ha correspondido con las madres y padres de familia pertenecientes a la mesa directiva de las escuelas cuyos entornos son la zona de aplicación.

Se crean mesas de trabajo y talleres donde la comunidad recibe capacitación en seguridad vial, se impulsa la formación de patrullas escolares y utilización de medios de transporte no motorizados. Con elementos que ellos mismos crean, intervienen el espacio y monitorean si las acciones dan los resultados esperados. Una vez que el proyecto se evalúa con éxito, se busca el apoyo de las autoridades locales.

Dentro de sus aliados se encuentran especialistas en las materias que abordan por lo que sus proyectos cuentan con una sólida base técnica desde la etapa de diagnóstico, creando un proyecto integral fundamentado para presentarlo a los ayuntamientos y potencializar la construcción permanente con componentes de infraestructura vial.

4.1.3 Encuestas.

Cuando se iniciaron las entrevistas con miembros de la comunidad se buscó contar con un destinatario del proyecto o bien un contacto clave para la difusión de las encuestas y poder continuar con el proceso metodológico, sin embargo y aunque fueron muy accesibles, las respuestas seguían sin llegar. Es importante mencionar que, dada la inseguridad actual, se necesitaba de los padres de familia para tener un acceso transparente y respetuoso a los NNA y que respondieran las encuestas con su consentimiento.

Tanto por lo anterior como porque la difusión por redes sociales de grupos públicos con injerencia en la colonia tampoco generaba resultados, ni se localizaba a los directores de escuelas, se buscó un encuentro, este sí de manera presencial, con el padre de la parroquia María Madre del Redentor, quien resultó ser un actor clave al otorgar el acceso para aplicar la encuesta a los niños a través de sus grupos de Catecismo. Aunque no se aplicó de manera directa, la encuesta virtual se compartió a través de las maestras de grupo.

Sin embargo, el proceso no fue sencillo debido a que llegaron las vacaciones de Semana Santa y el Catecismo se suspendió. Debido a que pasaba el tiempo y no recibía respuestas de las encuestas, fue necesario comenzarlas a aplicar directamente en las calles de la colonia en diferentes días y horarios, sin dejar de acudir a la parroquia a solicitar apoyo para recordarles a los padres de familia que las niñas y los niños las respondieran. También a las personas que se les aplicó en la calle se les solicitó apoyo para compartir las encuestas virtuales con los grupos de sus hijos o con sus vecinos, la mayoría accedió.

Fue hasta después de Semana de Pascua que las maestras de Catecismo compartieron la encuesta con sus grupos, por lo que esas semanas sólo obtuve resultados de las que accedieron a responder en la calle. Fue donde pude notar que los más renuentes a contestar eran del grupo de adolescentes, mientras que los niños aceptaban con gusto y la mayoría proporcionó datos para participar con sus ideas.

Ilustración 59. Adolescentes responden la encuesta aplicada de manera presencial.



Fuente: elaboración propia. 2021

Se consideró como universo el grupo cercano a 400 NNA que asisten al catecismo en diferentes grupos de 6 a 12 años, y de acuerdo con el sitio de encuestas virtuales Survey Monkey, puede considerarse cierto nivel de éxito si un grupo con el que no hay una relación previa responde en un índice del 10 al 15%. (Survey Monkey, 2021)

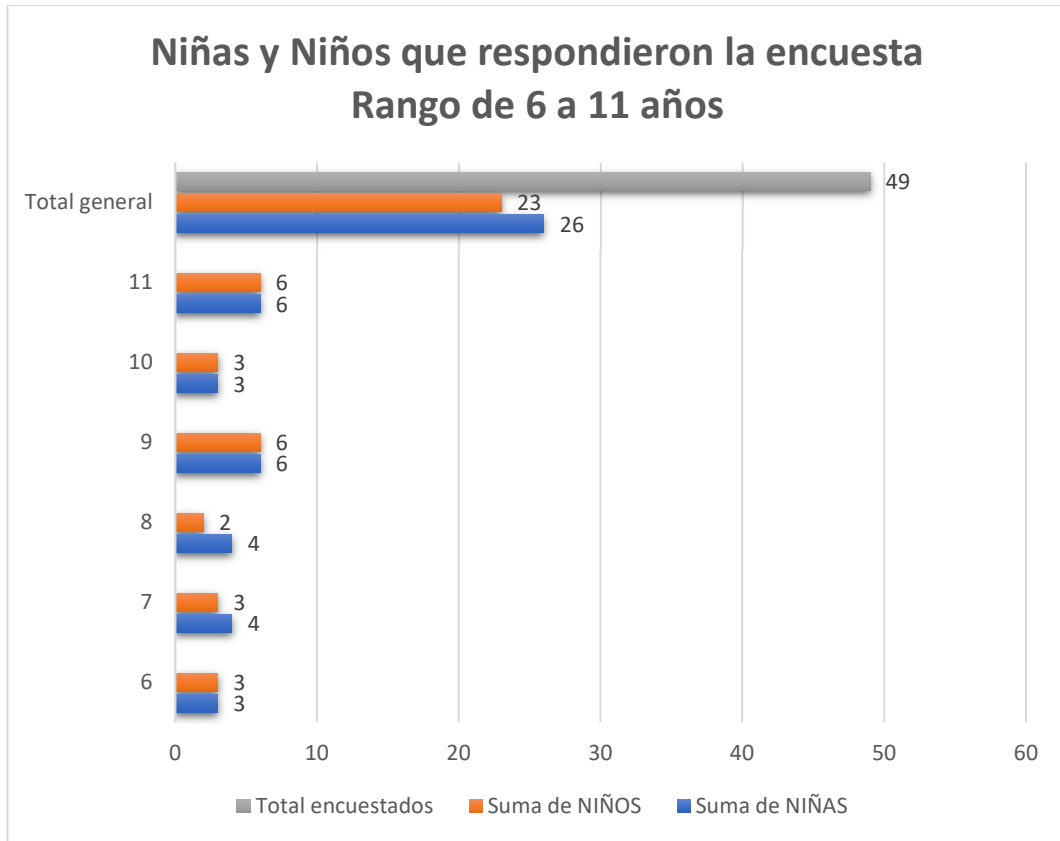
En total, haciendo un corte al domingo 2 de mayo de 2021, para tratar de conseguir la mayor cantidad posible de respuestas, se obtuvieron 49 resultados de la encuesta del rango de 6 a 11 años y 27 del rango de 12 a 17 años.

Con las encuestas se pretendía conocer la perspectiva general de los niños en referencia a su movilidad, si comienzan a tener movilidad autónoma o no, cómo perciben la falta de espacios para la recreación y el deporte, identificar el nivel de participación que se puede lograr del grupo y obtener datos de contacto en caso de aceptar la participación ya que se veía dificultad en que el grupo se consolidara en el ámbito escolar, como lo recomendaban los expertos. A continuación, se presentan los datos obtenidos.

4.1.3.1 Resultados de encuesta para niñas y niños de 6 a 11 años.

De un universo de 400 niñas, niños y adolescentes, se obtuvieron respuestas de 49 en total, lo que representa un 12% de participantes.

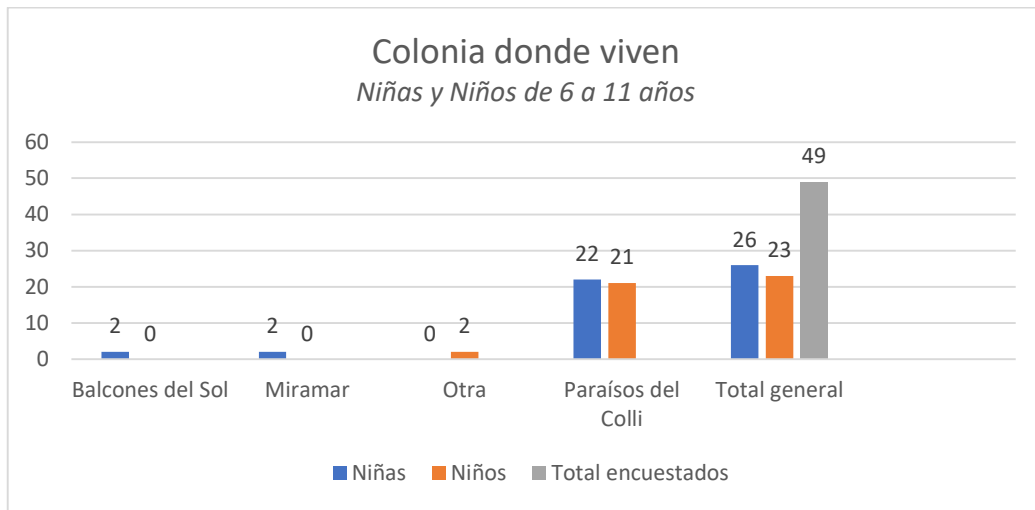
Ilustración 60. Alumnado del grupo de Catecismo que respondió la encuesta.



Fuente: elaboración propia.

Casi un 88% de los participantes reside en la colonia.

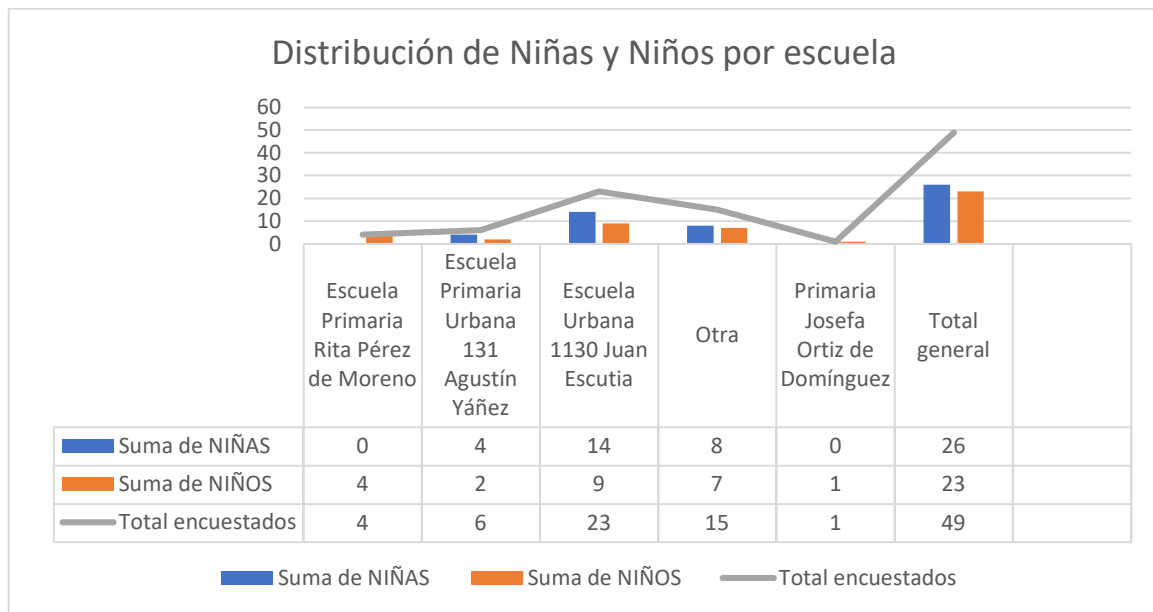
Ilustración 61. Distribución por colonia de residencia de los respondientes de la encuesta.



Fuente: elaboración propia.

Cerca del 50% de los alumnos del catecismo, son también alumnos de la Escuela Primaria Juan Escutia, con ubicación anexa al Centro Cultural.

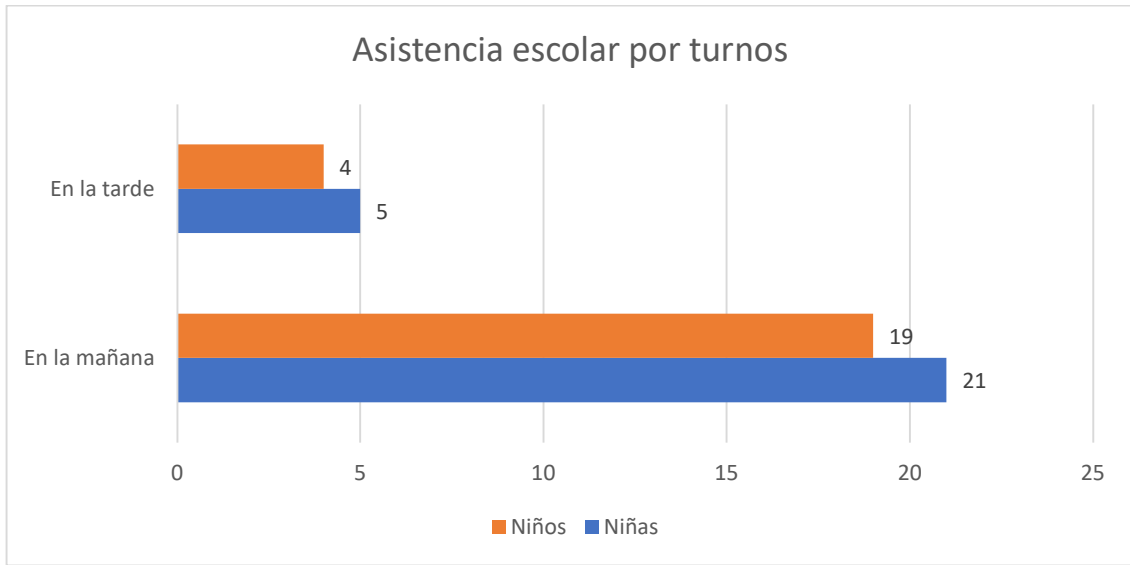
Ilustración 62. Distribución por escuela de NN encuestados.



Fuente: elaboración propia.

El 82% de niñas y niños encuestados asisten a la escuela por las mañanas.

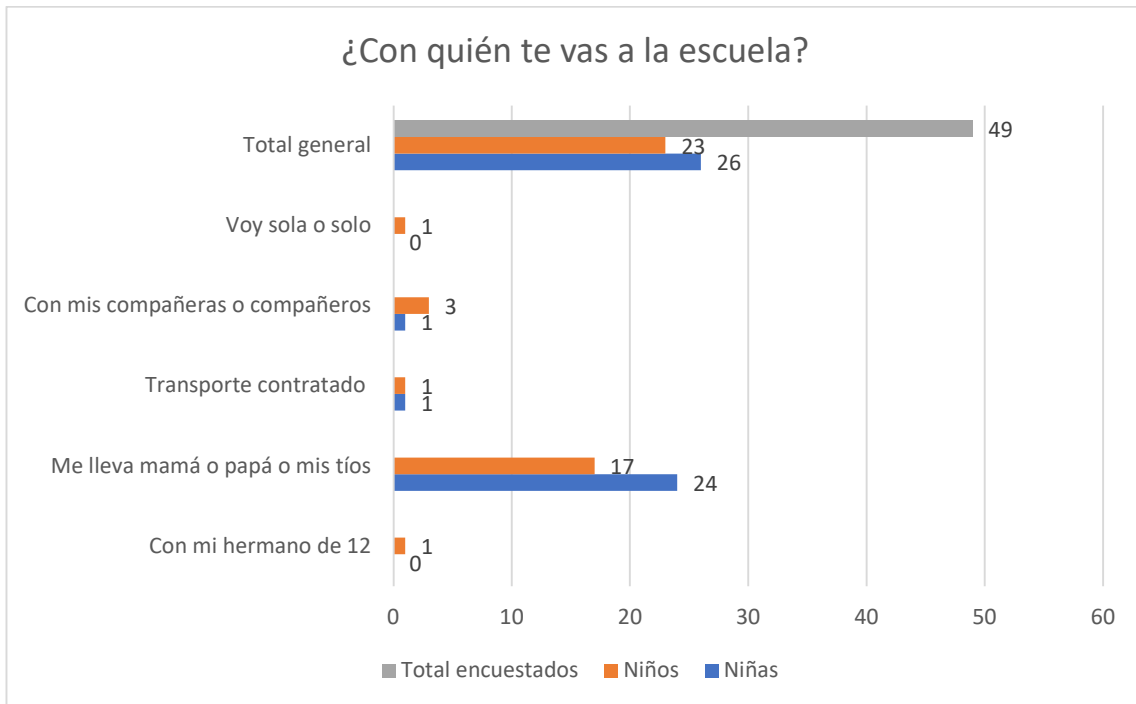
Ilustración 63. Predominancia del turno matutino en la escolaridad de los encuestados.



Fuente: elaboración propia.

Un 84% de los participantes es llevado por familiares a la escuela. Sólo 1 de 49 se va solo y 5 se acompañan entre sí con otros menores de edad.

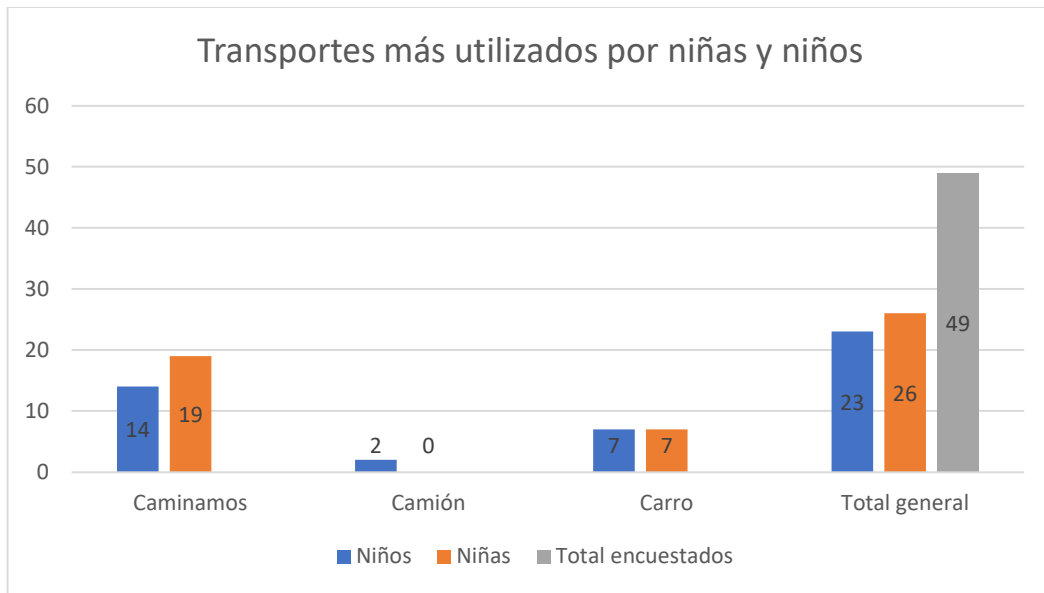
Ilustración 64. Movilidad de cuidado. Las niñas y los niños no van solos a la escuela.



Fuente: elaboración propia.

Para 67% su traslado es peatonal, 4% va en camión y 29% en automóvil.

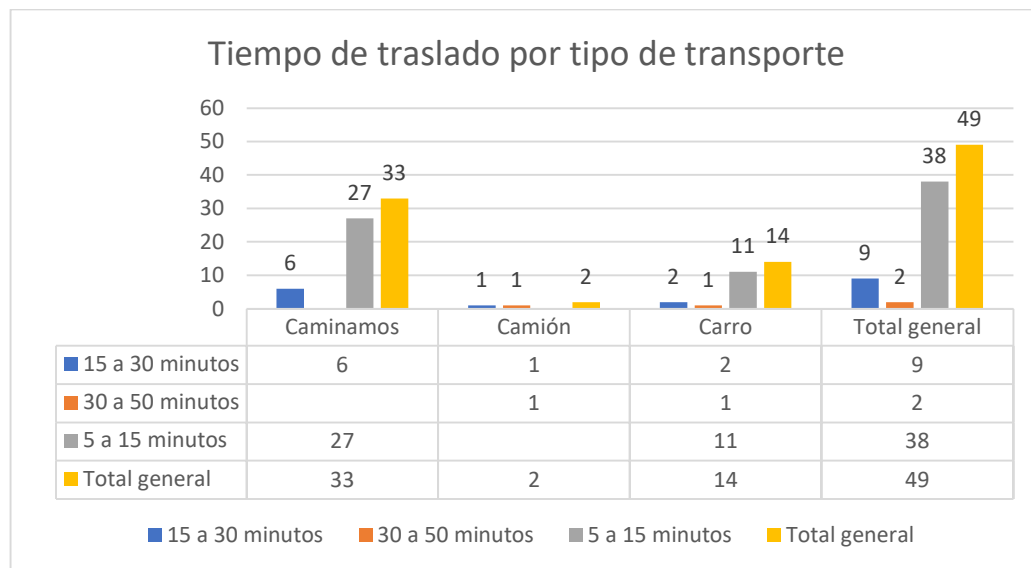
Ilustración 65. Caminar es el medio de transporte de niñas y niños.



Fuente: elaboración propia.

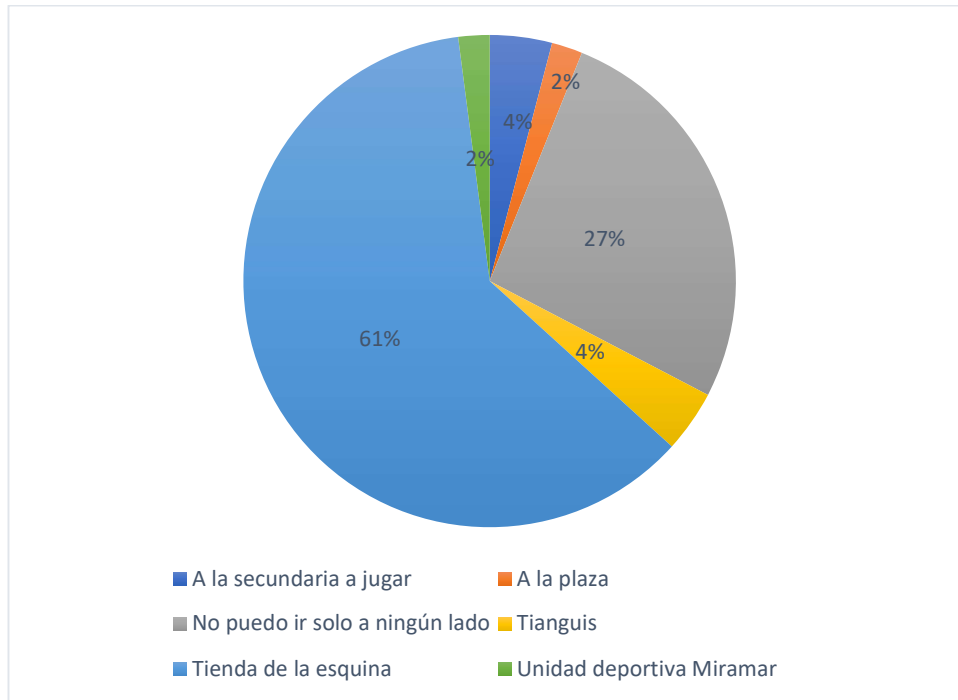
Alrededor del 90% de los peatones requiere entre 5 y 15 minutos de traslado, cerca del 80% de automovilistas utiliza el mismo tiempo y los 2 usuarios de transporte público difieren entre 15 minutos como mínimo y máximo 50.

Ilustración 66. Distancia temporal entre casa y escuela.



Fuente: elaboración propia.

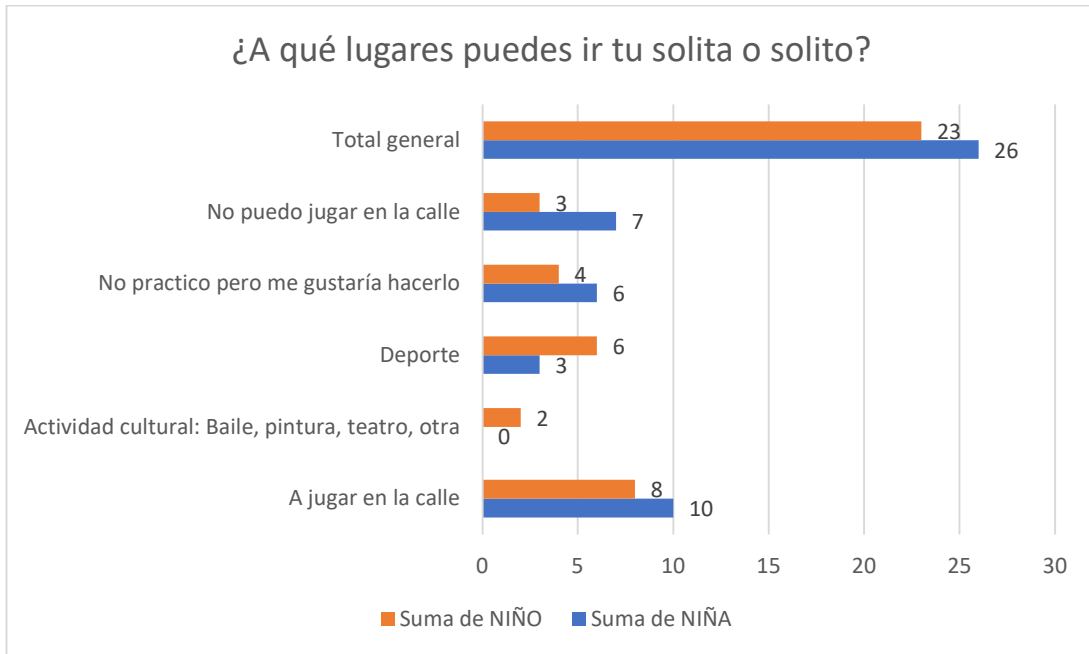
Ilustración 67. Espacios de movilidad autónoma de niñas y niños.



Fuente: elaboración propia.

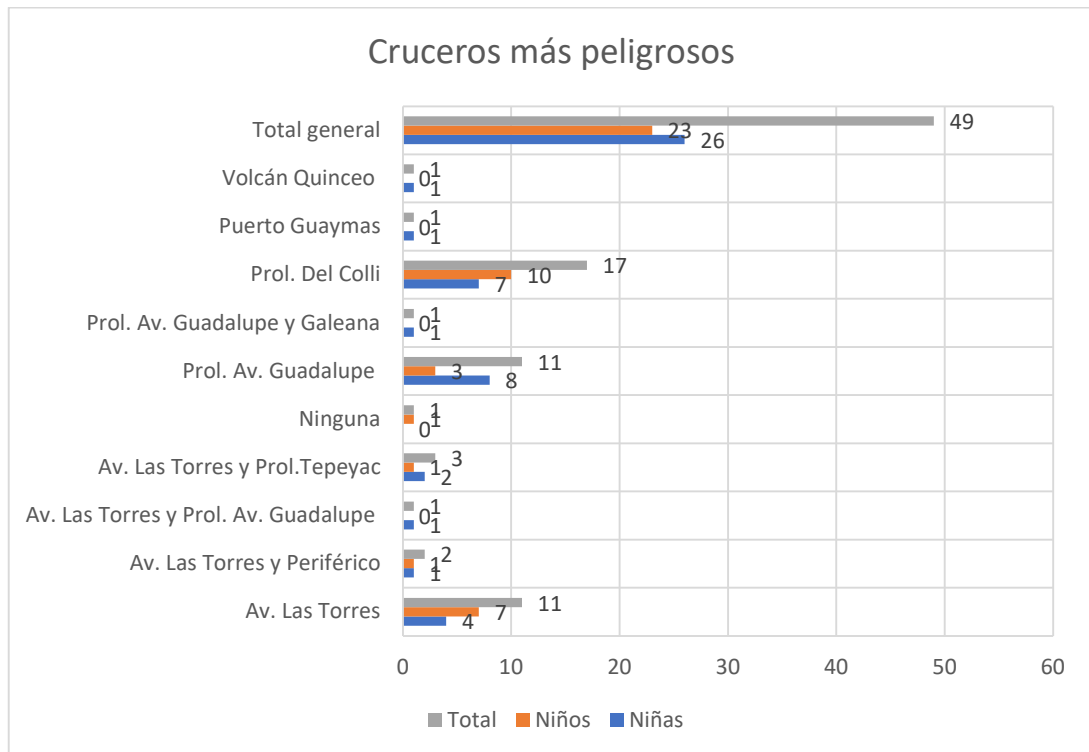
Los menores de 12 años presentan dificultades para moverse de forma autónoma, siendo que poco más del 60% puede ir sola o solo únicamente a la tienda de la esquina y a casi un tercio no le permiten ir sola o solo a ningún lado, mientras que únicamente un 2% puede ir sin compañía a la plaza, lugar donde se ubican prácticamente todos los equipamientos para la recreación de la población infantil y adolescente de la colonia.

Ilustración 68. Espacio público al que acceden niñas y niños.



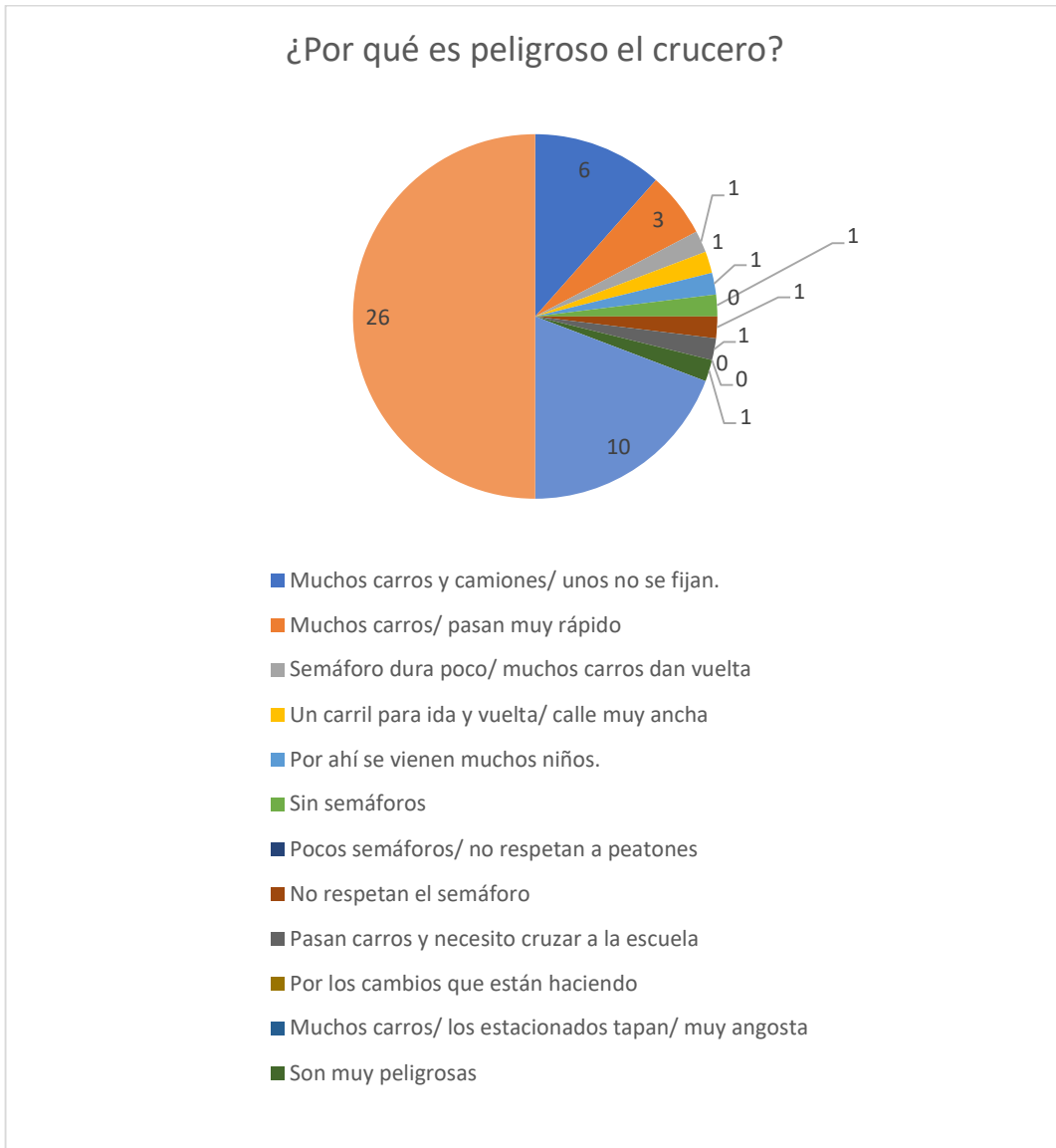
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 69. Niñas y niños identifican cruceros de riesgo.



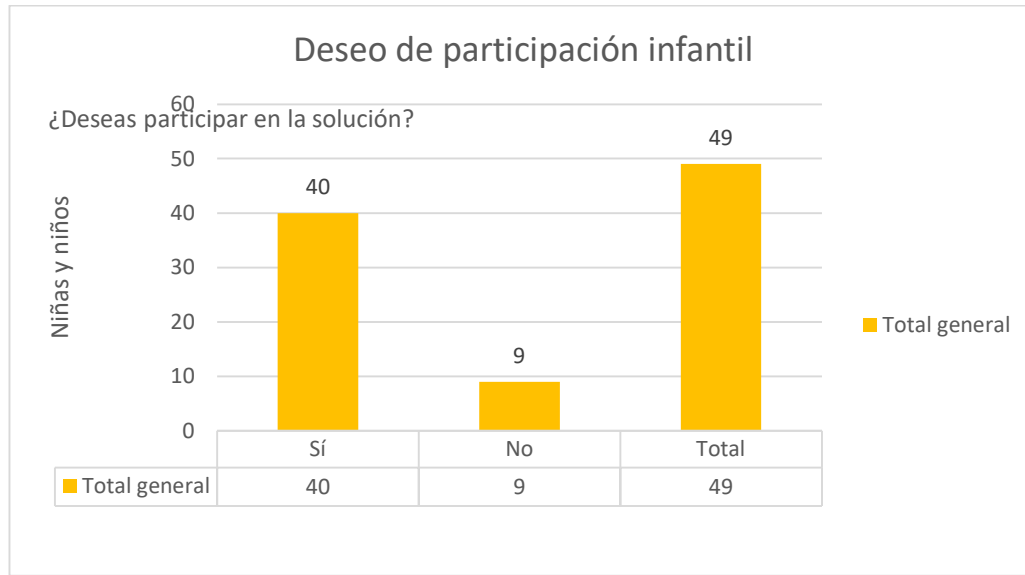
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 70. Razones de riesgo vial.



Fuente: elaboración propia.

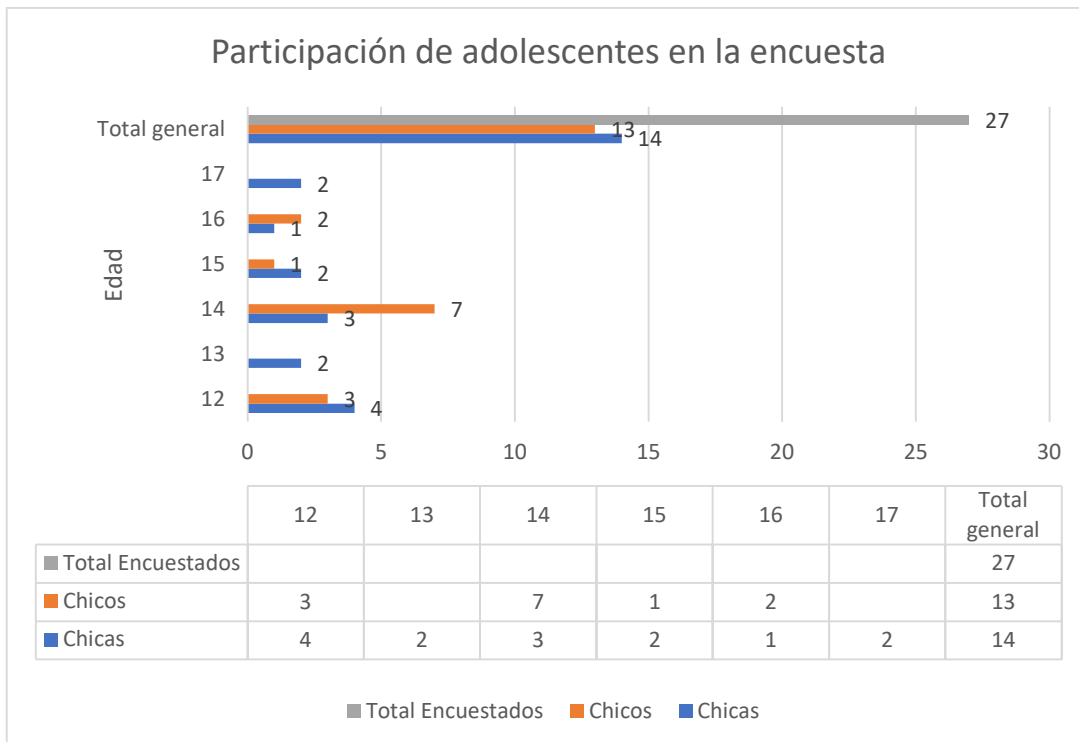
Ilustración 71. Niñas y niños quieren cambiar su movilidad.



Fuente: elaboración propia.

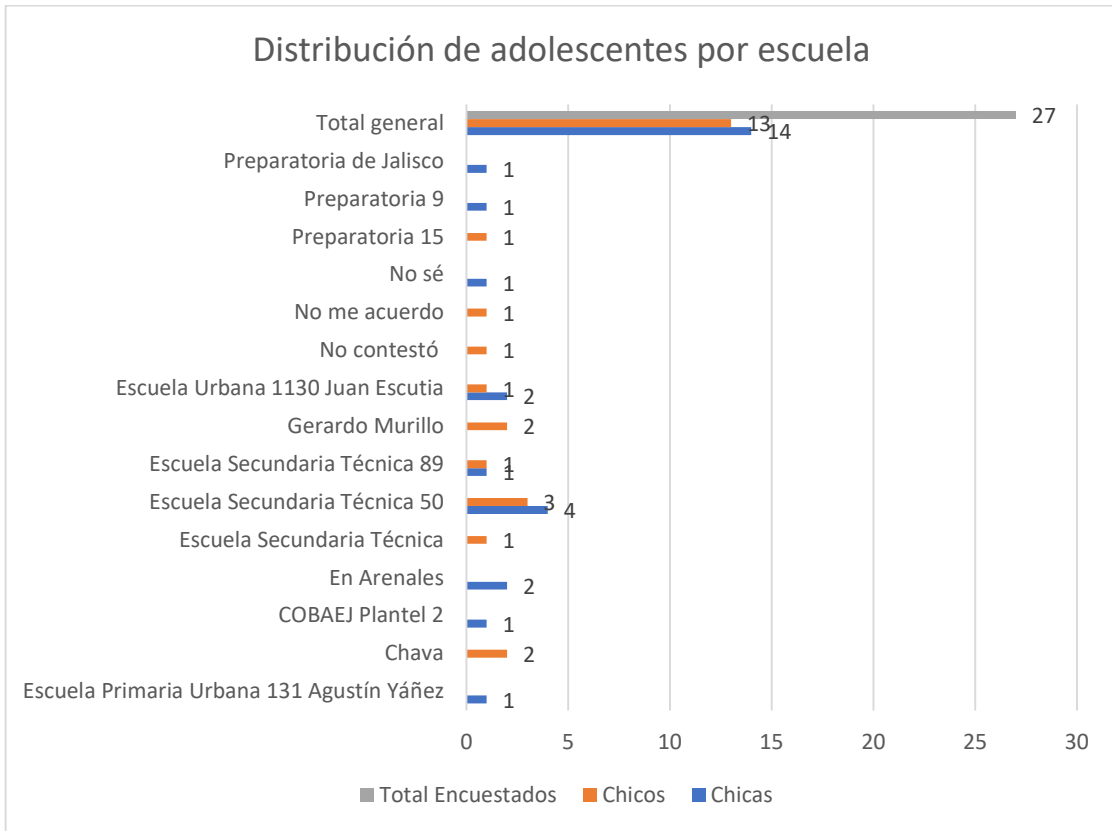
4.1.3.2 Resultados de encuesta para NNA de 12 a 17 años.

Ilustración 72. Edades de los adolescentes que respondieron la encuesta.



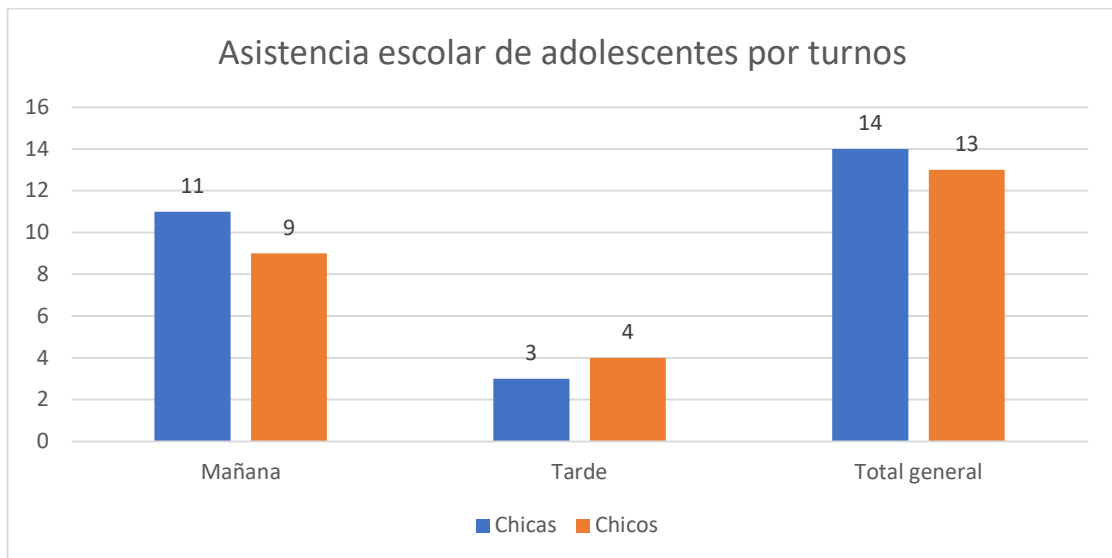
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 73. Escuela a la que asisten los adolescentes encuestados.



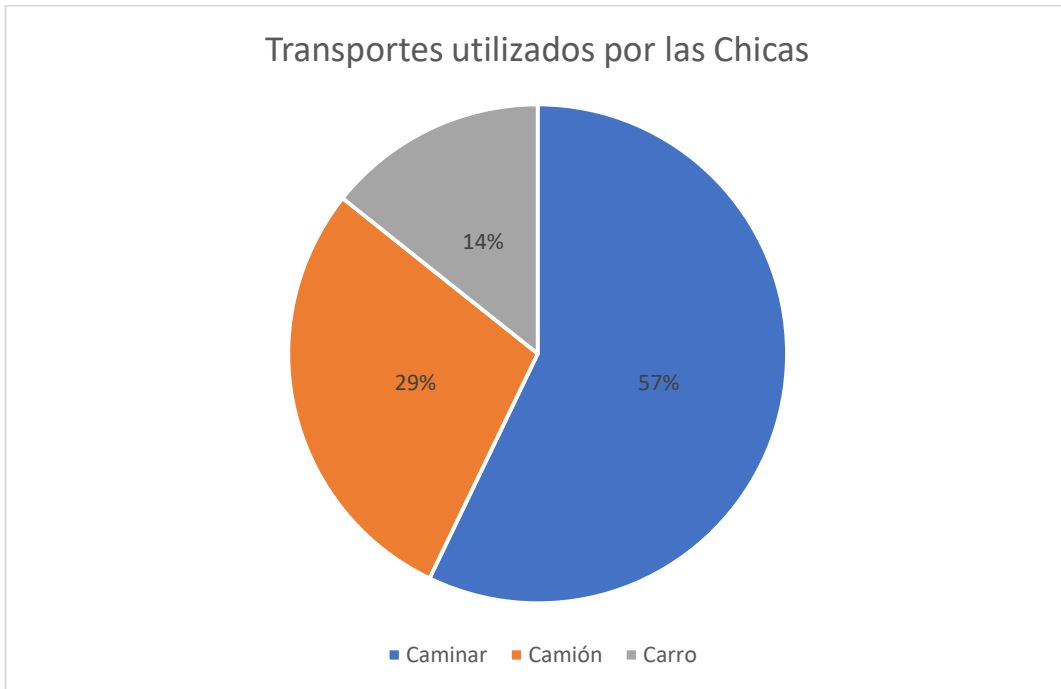
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 74. Mayoría de adolescentes asisten a la escuela por las mañanas.



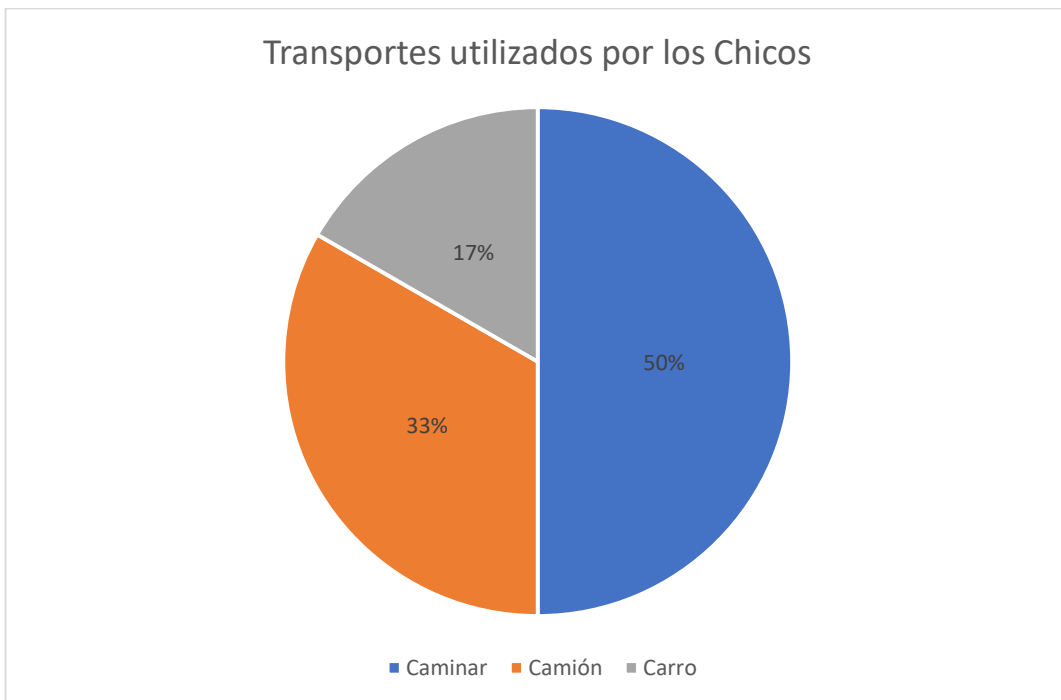
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 75. La movilidad de las chicas.



Fuente: elaboración propia.

Ilustración 76. La movilidad de los chicos.

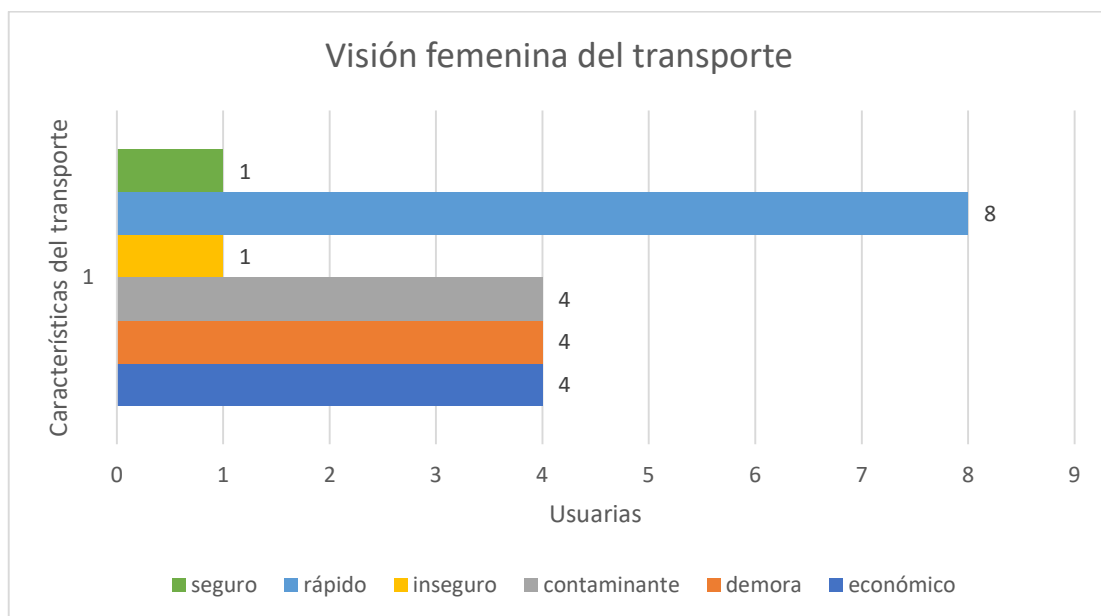


Fuente: elaboración propia.

Existen visiones diferentes de la manera en que un adolescente decide trasladarse, dependiendo de su género. Mientras que casi 6 de 10 chicas prefieren caminar a subirse al camión, sólo la mitad de los chicos lo hacen, optando por el camión o el auto. Las chicas opinan que el camión es tan tardado como contaminante, aunque sí les parece económico, en tanto para los chicos lo principal es que el camión les permite trasladarse con rapidez y ni siquiera mencionan la contaminación que ocasiona.

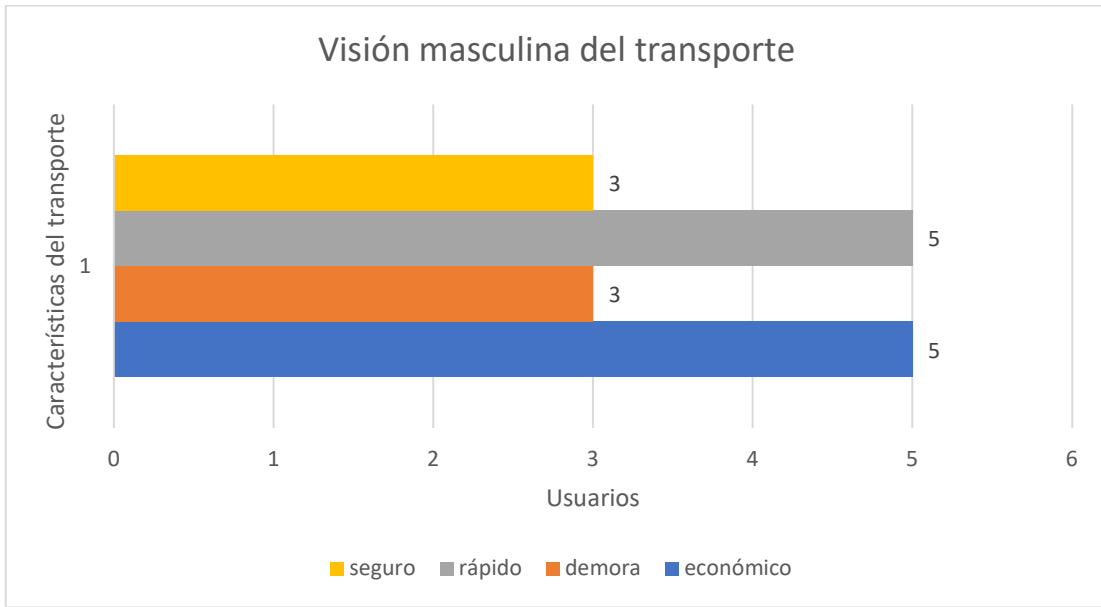
Aun así, 11 de 14 chicas y 10 de 13 chicos coinciden en no tener dificultad para moverse en la colonia, sin embargo, al preguntarles por la seguridad, manifiestan que la calle les parece segura, pero no así los espacios públicos ya que sólo 3 de 27 adolescentes opinan que estos son seguros.

Ilustración 77. Rasgos del transporte que las chicas evalúan más.



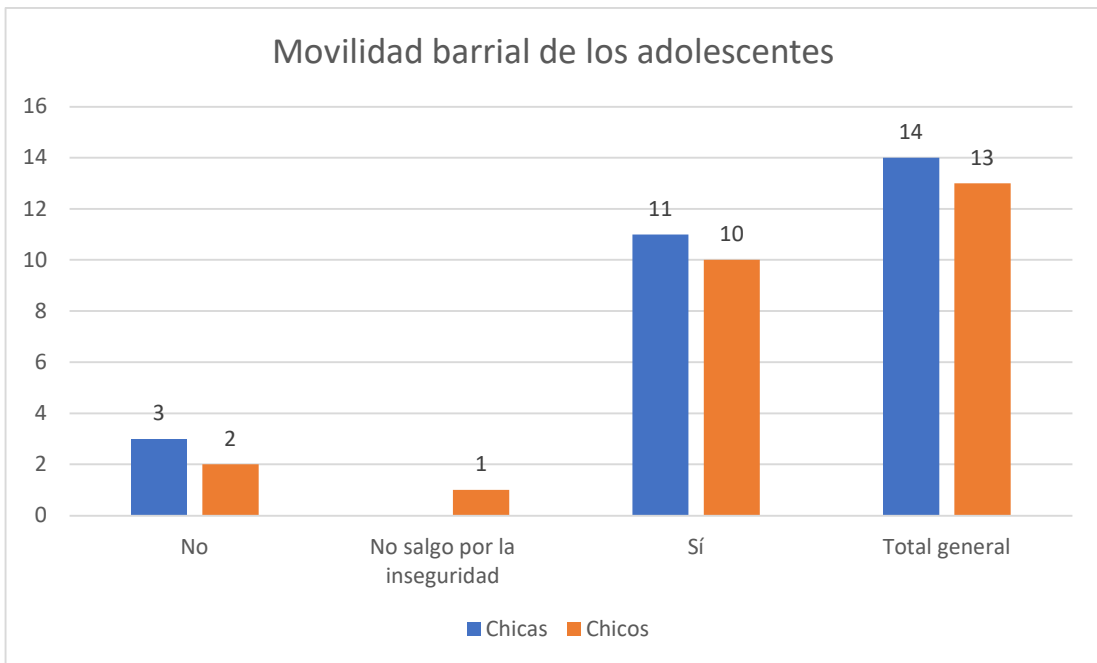
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 78. Rasgos del transporte que priorizan los chicos.



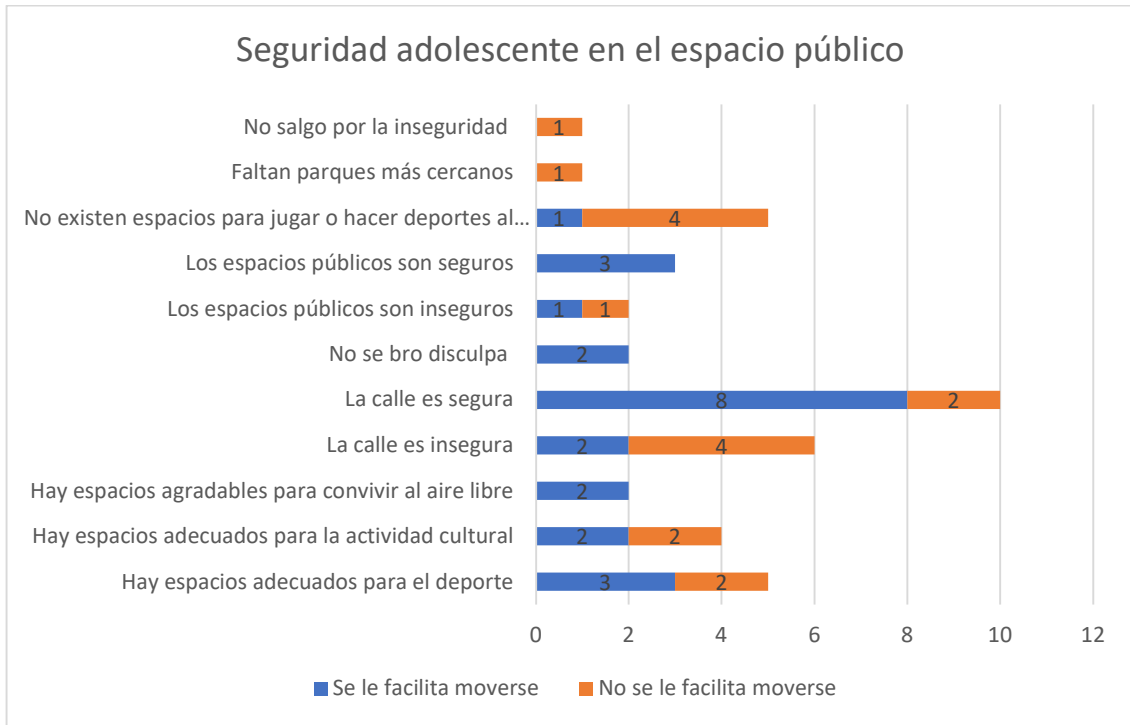
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 79. La movilidad es fácil para chicos y chicas.



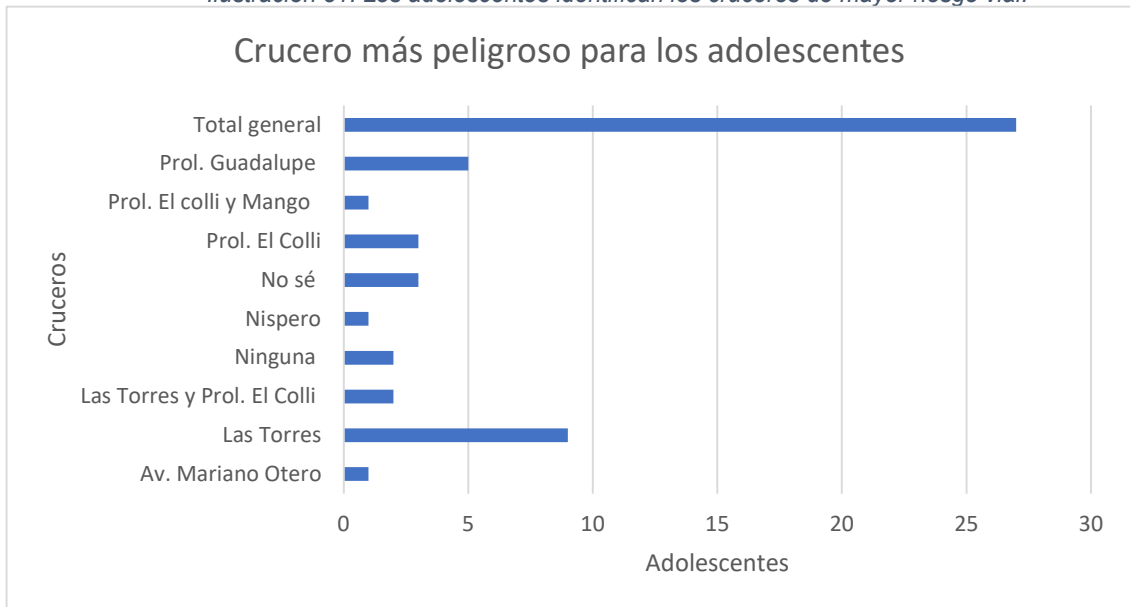
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 80. Percepción adolescente de la seguridad.



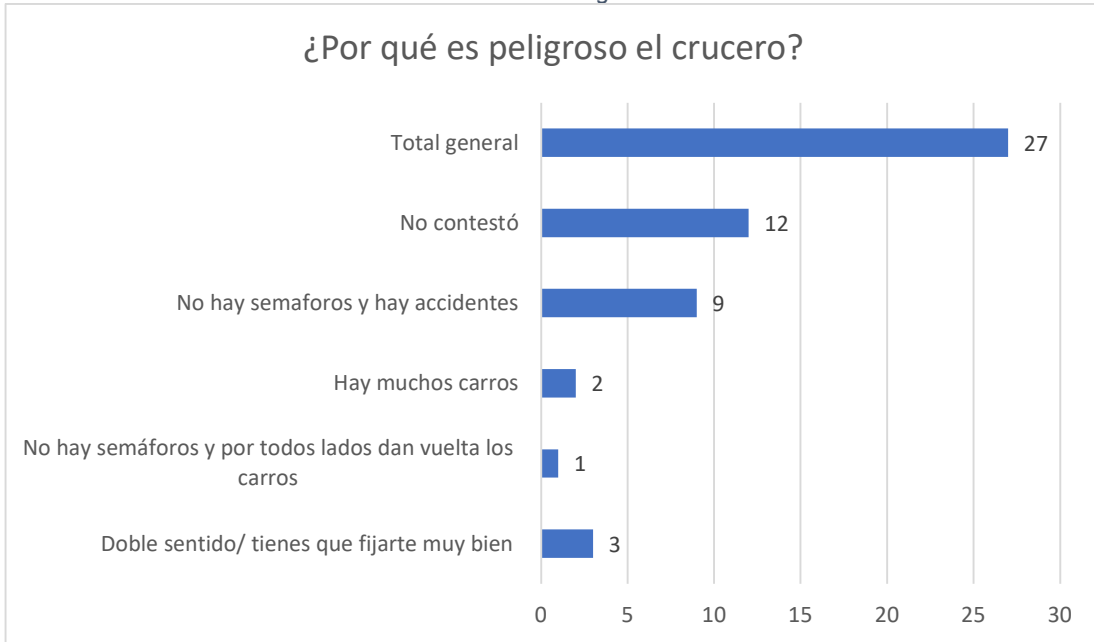
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 81. Los adolescentes identifican los crucesos de mayor riesgo vial.



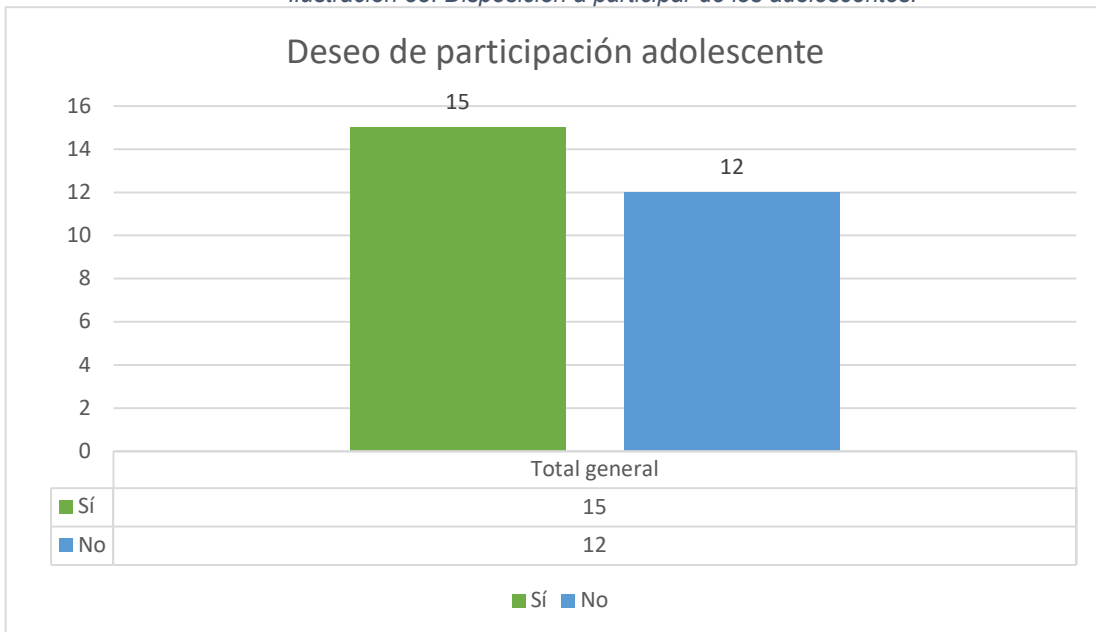
Fuente: elaboración propia.

Ilustración 82. Razones del riesgo en los cruces identificados.



Fuente: elaboración propia.

Ilustración 83. Disposición a participar de los adolescentes.



Fuente: elaboración propia.

4.1.4 Dinámicas participativas.

Elaboración de un señalamiento vial.

Debido a que el curso escolar inició en modalidad virtual o mixta, aun no podía efectuarse una reunión con las niñas y niños en la Escuela Juan Escutia. Se buscó entonces una oportunidad en el catecismo donde se aceptó que realizara una actividad en el atrio de la parroquia. El propósito era generar confianza con las niñas y niños a través de una actividad manual relacionada con la movilidad y despertar su interés para dinámicas posteriores.

El domingo 12 y el sábado 18 de septiembre se llevaron a cabo las dos sesiones, que iniciaron con una pequeña plática donde se les mostró imágenes de patrullas escolares utilizando las señales viales. De esta manera unos reconocieron y otros aprendieron la función del señalamiento y cómo lo podían utilizar en sus trayectos, en el entendido de que es una señal que no obligaría a los automovilistas a detenerse, pero sí ayudaría a visibilizar a las NNA y crear conciencia de su prioridad de paso para cruzar la calle.

Ilustración 84. Imagen de referencia de Patrullas Escolares en México.



Fuente: Gobierno Municipal de Apodaca. Programa Patrulla Escolar de Padres de Familia.

Para la actividad, las NNA recibieron una cartulina de color fluorescente, una imagen recortada de la señal de ALTO, pegamento y marcadores de colores. Cada uno pegaba la imagen en la cartulina y después personalizaban su señalamiento con dibujos o frases. Al final se les ayudaba a pegar un palito de madera para que lo sostuvieran.

Ilustración 85. Niñas y niños del catecismo participando en la dinámica del señalamiento vial.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Ilustración 86. Participación de los grupos de catecismo en dinámica del señalamiento vial.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Ilustración 87. Niños felices de haber realizado su señal de Alto.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Ilustración 88. Segunda sesión de la dinámica de señalamiento vial.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Ilustración 89. Niñas y niños muestran el señalamiento elaborado por ellos mismos.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Los más entusiastas fueron los más pequeños, pero todos se mostraron contentos con el resultado de su propio señalamiento vial. Al preguntarles si querían participar en otra dinámica, todos respondieron que sí.

Ilustración 90. Las niñas y niños más pequeños también quisieron hacer su señal de Alto.



Fuente: Foto tomada por María Fernanda Tovar. 2021

Lotería de una Ciudad Humana.

Con los grupos de sexto grado de la Primaria Juan Escutia se realizó una dinámica basada en la Lotería de una Ciudad Humana, una herramienta desarrollada por la Liga Peatonal. Para esta actividad, la dirección de la escuela nos asignó una hora-clase, correspondiente a 45 minutos, acordada en la reunión del día anterior. Por su calendario, la siguiente fecha disponible sería hasta dos semanas después, por lo que de inmediato se planeó y se preparó el material.

Las actividades de la dinámica se organizaron de la siguiente manera:

En los dos grupos de sexto grado, les fueron presentados carteles con los personajes de la movilidad distribuidos en las cinco categorías establecidas por la Lotería. También se colgaron dos carteles con las imágenes de cruceros y entornos escolares de la Auditoría de Caminabilidad de Caminito de la Escuela.

Después de explicarles el contenido de los carteles, se les repartió el material necesario: hojas autoadheribles de color diferenciado por edad, etiquetas adherible azules (grupo A), rojas (grupo B) y amarillas (ambos grupos)

Ilustración 91. Herramienta participativa para mejorar la movilidad de NNA.



Fuente: Liga Peatonal.org (2021)

Ilustración 92. Categorías de personajes de la Lotería de una Ciudad Humana.

Usuarios	Infraestructura	Espacio público	Accesibilidad	Aditamentos
El peatón	La ciclo vía	La banqueta	La ruta podotáctil	El casco (moto)
La ciclista	El semáforo peatonal	La calle	La rampa	El cinturón de seguridad
El automovilista	El semáforo vehicular	Las áreas de juego	La silla de ruedas	El autoasiento (auto)
La motociclista	El reglamento de tránsito	El bicipuerto	El perro guía	Las luces (bici)
El transporte público	La oreja	El árbol	El bastón guía	El retrovisor
La infancia	La caja bici-moto	El alumbrado	La carriola	Las gafas (moto)
La discapacidad	El cruce peatonal	La banca	El andador	El claxon (auto)
Los abuelitos	Los bolardos	El parabús	El semáforo auditivo	La campana (bici)
El transporte escolar	La señal de tránsito	La fuente	Las muletas	El bici remolque
Los paramédicos	El drenaje pluvial	La zona escolar	El lenguaje de señas	La Bici cargo
La agente vial	El reductor de velocidad	El kiosco	La ciudad	

Fuente: Liga Peatonal.org (2021)

Se les pidió escribir en la hoja si eran niña o niño según el caso y la edad correspondiente. Por orden de filas, fueron pasando al frente y cada uno colocó las etiquetas de color rojo o azul en los personajes de la Lotería que habían visto en la colonia y etiquetas amarillas en los que consideraban que necesitaban alguna mejora o que son necesarios, pero no cuentan con ellos.

Esta parte nos permitió descubrir cuántos y cuáles elementos de la movilidad y el espacio público son identificados por las niñas y niños de 10 y 11 años. Esto es importante porque al ser el grupo próximo por ingresar a la secundaria, existe la probabilidad de que hagan solos sus trayectos escolares. Además, otorga un panorama de la capacidad de las NNA para identificar los riesgos, así como los elementos que pueden ayudarlos a trasladarse con mayor seguridad.

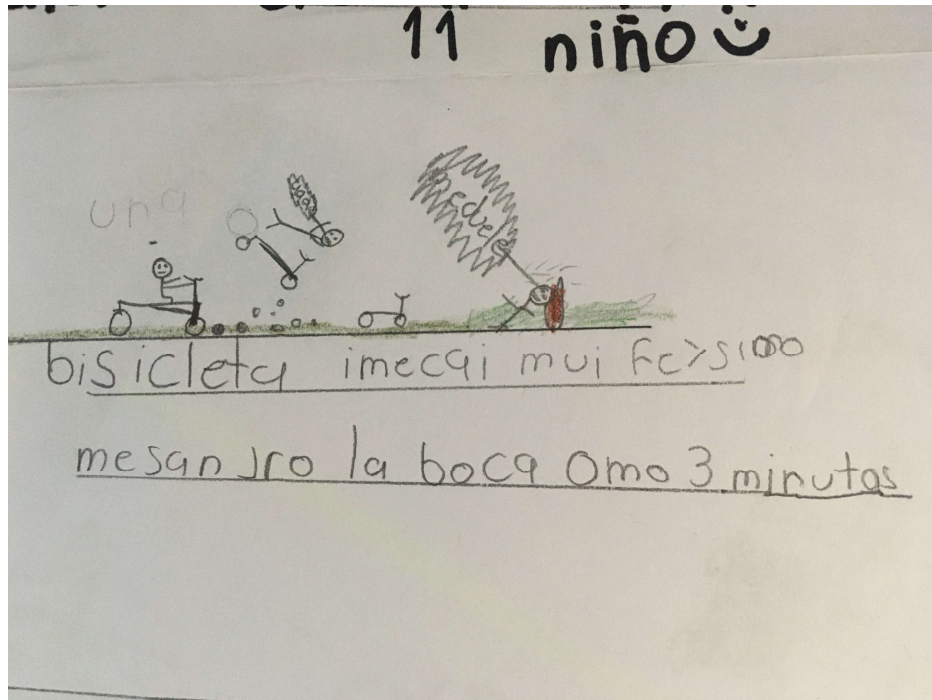
Mientras unos colocaban las etiquetas, los demás realizaron un dibujo de algún incidente que hayan sufrido en la calle, como tropezarse o caerse de la bici. Algunos mostraron preocupación “por no saber dibujar”, lo cual también puede identificarse como un temor para participar, mientras que otros fueron muy expresivos con sus dibujos.

Ilustración 93. Niñas participando en la dinámica de la lotería.



Fuente: Foto tomada por Anunciata Jaime. 2021

Ilustración 94. Representación infantil de un percance vial y sus consecuencias.



Fuente: Alumno de 6to grado de la Primaria Juan Escutia. 2021

Esta es una representación de la realidad desde la visión infantil, que ayuda a entender a cuáles obstáculos y agresiones se exponen en su movilidad cotidiana y que pueden ser imperceptibles por los adultos. Los problemas identificados son desde una piedra pequeña, una grieta en la banquetta, un charco o una rampa en mal estado.

Para finalizar con la Lotería, se les pidió que eligieran el personaje que más necesitaba mejorarse o incorporarse en la colonia y en ese colocaran la hoja autoadherible.

Ilustración 95. Niños participando en la dinámica de la lotería.



Fuente: Foto tomada por Anunciata Jaime. 2021

De esta manera se pudo saber a cuál elemento de la movilidad le dan más prioridad de acuerdo con su edad y género.

Al terminar la dinámica se les solicitó participar como auditores de la movilidad, para lo cual les fue entregado un formato de la Auditoría de Caminabilidad de Entornos Escolares. Se consideró un plazo de 5 días para recogerlos. El grupo que participó de forma más activa durante la dinámica fue también el que entregó primero sus auditorías elaboradas.

4.2 Síntesis interpretativa.

4.2.1 Las infancias entre el espacio público excluyente y el conflicto vial.

Destaca de forma importante la vialidad Prol. Av. El Colli como el corredor de mayor afluencia peatonal y en general, el principal de la movilidad barrial de Paraísos del Colli. Tanto que podría considerarse el corazón social y comercial de la colonia, donde se localizan desde el supermercado hasta las tiendas de abarrotes más concurridas, así como diversos servicios de salud. Incluso en los alrededores del Centro Cultural también se instala un mercado ambulante semanalmente.

La avenida vincula de forma directa la plaza donde se ubica el Centro Cultural, la parroquia María Madre del Redentor y las instalaciones de la Primaria Juan Escutia (por las tardes Agustín Yáñez). Podemos considerar estos tres espacios como los de mayor relevancia para este estudio principalmente por dos razones contradictorias: alojan diversas actividades destinadas a la población infantil y, a la vez, son espacios a los que las niñas y niños no pueden acceder sin la ayuda de los adultos.

A lo anterior debo agregar un hecho muy significativo para este trabajo de investigación: la parroquia fue la primera puerta de acceso a la población infantil, a través de la Coordinación del Catecismo. Esto se debió a que las escuelas estaban cerradas por la pandemia de Covid-19, y el grupo parroquial inició las actividades presenciales antes que las instituciones escolares. En sus grupos se distribuyeron las encuestas para las niñas y niños a través del WhatsApp de sus madres, padres y maestros. De esta manera se pudo obtener, entre otros resultados, que gran parte de niñas y niños pertenecía a la comunidad estudiantil de la primaria Juan Escutia.

Fue así como esta escuela constituyó la segunda puerta de acceso una vez que el alumnado retornó a la presencialidad. Respecto a la plaza, su relevancia radica en ser el único espacio público abierto de la colonia con algunas aptitudes para la recreación y donde podrían ubicarse áreas verdes de cierta

consideración. Es a la vez el espacio colindante o vecino de la parroquia y de la escuela primaria.

Ilustración 96. Niñas y niños llegando al catecismo.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Los aforos de peatones y ciclistas confirman la importancia del entorno mencionado, ya que la intersección de Av. Prol. El Colli y calle Arrayán (donde se encuentra la escuela primaria) es donde se concentra mayor cantidad de NNA, casi igualando en número a los adultos. En un viernes por la tarde se registraron 225 NNA y 269 adultos, lo que podemos relacionar con un horario y condiciones de mayor oportunidad de recreación y convivencia familiar.

Sin embargo, el problema reside en que los niños y niñas presentan dificultades para acceder a dichos espacios públicos, por los riesgos a sufrir un percance vial y por las condiciones de inseguridad urbana que se viven actualmente. Como ellos mismos manifestaron en la encuesta, arriba del 60% dependen de los adultos para acceder a cualquier lugar más allá de la tienda cercana a su casa y casi un 30% no va solo o sola a ningún lado.

De los 225 NNA registrados en el aforo de Arrayán, pude observar que sólo un aproximado de 5 niñas o niños cruzó la calle sin acompañantes mayores.

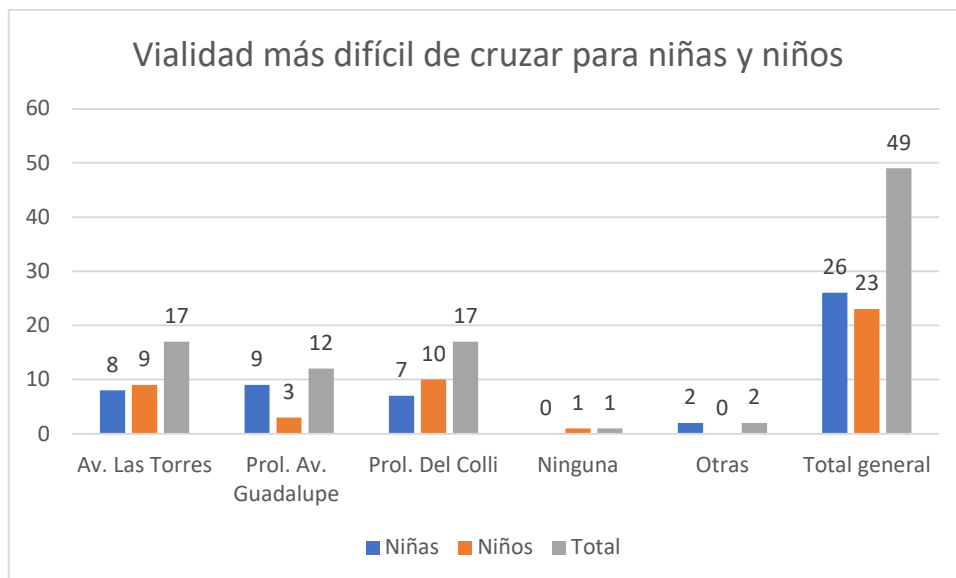
Ilustración 97. Los niños cruzan la calle acompañados por adultos.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Esto resultó confirmado por la encuesta, indicando que sólo un 2% puede acudir a la plaza sin compañía de un adulto y hasta un 35% identifica intersecciones con Prol. Av. Del Colli, como los cruceros más peligrosos.

Ilustración 98. Las avenidas dificultan la movilidad de niñas y niños.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Otro impedimento en la movilidad de las niñas y niños son los carros estacionados a ambos lados de la avenida, que obstruyen la visibilidad, además que los autos transitan a alta velocidad, sin fijarse en los niños que están esperando cruzar la calle. Los propios niños y niñas así lo expresaron:

La de avenida el Colli porque pasan muchos carros y los que dejan estacionados no dejan ver a los carros y queda muy angosta” (Niño de 10 años, 2021)

La avenida del templo de Paraísos porque pasan muchos carros y camiones (Niño de 11 años, 2021)

En efecto, tanto Prol. Av. Del Colli como Av. Las Torres fueron mencionadas por 17 niñas y niños como la calle más difícil de cruzar. Con la diferencia de que Las Torres es una vialidad principal (VP) y Av. Del Colli es una vialidad colectora menor (VCm), por lo que debería contar con mayor aptitud para los peatones.

La mayoría de entre 6 y 7 años de edad no indicaron los motivos por los que es complicado para ellos cruzar una calle, pero sí pudieron identificar la que les parece más difícil de cruzar: “Prol. Del Colli” (Niña de 7 años, 2021).

También se debe considerar que algunos de los niños y niñas indican que salen acompañados, sin embargo, puede ser que su cuidador se trate de otro menor de edad. Como mencionó el experto en seguridad vial OC, por lo cual las condiciones del espacio y la infraestructura juegan un papel aún más relevante para garantizar su seguridad: “Preguntamos qué porcentaje se venían solos de los niños y las niñas y quienes acompañados, pero realmente era el niño de nueve acompañando al de siete” (INF-OC, 2021).

Esto se ve reforzado por lo expuesto en la reciente publicación de la Liga Peatonal, “1, 2, 3 Por la niñez. Manual de seguridad vial con una perspectiva de infancia” (Andrade-Ochoa, 2020):

En los entornos escolares, por ejemplo, una mala gestión del espacio público puede derivar en que las y los infantes no sean visibles por causa de autos estacionados en primera y segunda fila frente a las escuelas, por mercado informal sobre las banquetas o por accesos escolares poco visibles. Estos factores ponen en especial vulnerabilidad a la población infantil que debe esquivar los automóviles por debajo de la visión de los conductores de vehículos. (Andrade-Ochoa, 2020)

Para el informante social SOC2, Prol. Av. El Colli también significa un problema vial:

¡No, pues problemáticas diario hay montones! Raspan y chocan, pues todo mundo quiere pasar y luego hay gente que no es tan amable y se para valiéndole gorro y paran el tráfico y friéguese quien se friegue y pos... ¡Antes no pasaba!, no sé por qué lo hicieron. (INF-SOC2, 2021)

Ilustración 99. Conflicto vial en Prol. Av. del Colli.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Con su comentario se refiere a la ampliación y mejoramiento de banquetas efectuado en esta avenida, que en su opinión es un beneficio excesivo para el peatón y una afectación para el automovilista, quien según puede inferirse, debería tener más prioridad en el uso del espacio.

Hablando exclusivamente de esta avenida del Colli, de Paraísos del Collí, esas banquetas estaban bien, estaban muy bien. El peatón tenía su banqueta bien y los vehículos tenían su espacio para circular. Ahorita sí se le dio mucha prioridad al peatón, pero es demasiada banqueta y en perjuicio de. Yo creo que todo se puede hacer, todo. Es más, ¡estaba mejor antes que ahorita!, yo veo a toda la gente renegando, pero pues total ya está hecha la obra. Yo veo a la gente renegando, todos de alguna manera circulamos, pasamos ahí, es una avenida principal Av. Del Colli. (INF-SOC2, 2021)

El escenario de conflicto vial e inseguridad plasmado hasta este punto, contrasta con lo mencionado por el informante EDU2 de la primaria Juan Escutia, acerca de que no consideraba prioritario el tema de la movilidad y la seguridad, debido a que considera una ventaja la localización del ingreso: “La puerta principal de la escuela da (se orienta) a la plaza y los niños y niñas no salen directamente a la calle, por lo que no corren ningún riesgo” (INF-EDU2, 2021).

En su caso, me comenta que otros problemas en su comunidad le representan mayor urgencia de atención, como el acoso escolar, la disfunción familiar y el acoso cibernético, incrementados durante la pandemia por Covid-19. Precisamente el protocolo de distanciamiento social es la razón por la que no permite que padres de familia ni el alumnado sean convocados a reuniones presenciales con motivo de esta investigación.

Otro escenario menos afortunado de Av. Prol. El Colli, es el que se encuentra entre Av. Las Torres y el Periférico. Gran parte se debe a las condiciones de la infraestructura, puesto que en Av. Las Torres terminan las banquetas incluyentes de las que gozan en el primer corredor mencionado. Además, las banquetas de esta zona no son uniformes ni en sección ni en materiales, mientras que los desniveles y falta de rampas adecuadas condicionan la accesibilidad universal.

Por otra parte, esta es la zona de los servicios con menor atractivo para cualquier peatón: los talleres automotrices, la purificadora de agua, bodegas y la estación de los camiones de basura municipales. Se trata de un corredor que presenta más señales de vandalismo, pavimento con mayor deterioro, menos limpieza en sus calles y grandes franjas sin vivienda, principalmente al acercarse al Periférico, aumentando con ello la percepción de inseguridad.

Para esta investigación la zona es importante porque ahí se ubica la Secundaria 94 Guillermo Prieto. En este caso, las respuestas que pudieron obtenerse de las 27 encuestas de 12 a 17 años no son determinantes para vincular a los adolescentes de la colonia con este plantel. En este sentido, aunque inicialmente el informante de la secundaria mostró cierto interés en el tema, posteriormente fue evidente su negativa a colaborar con este trabajo de investigación. Este es un comentario suyo expresado durante el encuentro en sus instalaciones: “Los propósitos de esta investigación serían un beneficio para sus alumnos en particular y para la comunidad de la colonia en general” (INF-EDU1, 2021).

Finalmente, es importante recordar la meta 2 del Objetivo 11 de Ciudades y comunidades sostenibles:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. (ONU, 2015)

4.2.2 La nueva normalidad, una oportunidad para la equidad del espacio público.

Un tema que toca transversalmente las categorías de Movilidad, Apropiación espacial y la Participación social, es el de la pandemia por Covid-19. Debido a ello, es necesario contemplar la Estrategia M4S: Plan de movilidad para una nueva normalidad, emitida en 2020 por SEDATU, de la que se desprende la Guía de implementación movilidad emergente 4S. Ampliación de banquetas, ciclovías emergentes y pacificación del tránsito (SEDATU; SSA; SCT; SEMARNAT; OPS México, 2020).

Dentro de los Criterios Generales, basados en el Manual de Diseño de Calles para Ciudades Mexicanas, se encuentra el de Equidad, considerado como un asunto que se adeuda a la sociedad en el tratamiento del espacio público y no sólo como un tema emergente causado por la pandemia. Un factor clave para abordarlo es la gestión local de las estrategias.

El diseño debe garantizar el uso equitativo del espacio por parte de los usuarios de diferentes modos de movilidad, y por lo tanto debe priorizar a quienes han sido discriminados en el uso de las calles. El proyecto de una calle sustentable implica redistribuir el espacio vial de la manera más adecuada para la vocación definida para la calle y las personas que ahí transitan. (pág. 27)

En el mismo sentido, la Comisión de Movilidad Urbana y Conurbación del Gobierno de Zapopan (2019) para el período 2018-2021, contempla como ejes principales la inclusión y conocer la visión de necesidades específicas en la movilidad de la población vulnerable:

Una movilidad incluyente y con enfoque diferenciado: Debemos atender a las distintas dinámicas de movilidad y cómo se vive el espacio público desde distintos sectores, como lo es para una mujer embarazada; una madre con sus hijas e hijos; las y los adultos mayores; las personas con discapacidad; las personas transexuales; las niñas, niños y adolescentes;

las y los integrantes de comunidades indígenas y pueblos originarios, entre otros. (2019, pág. 4)

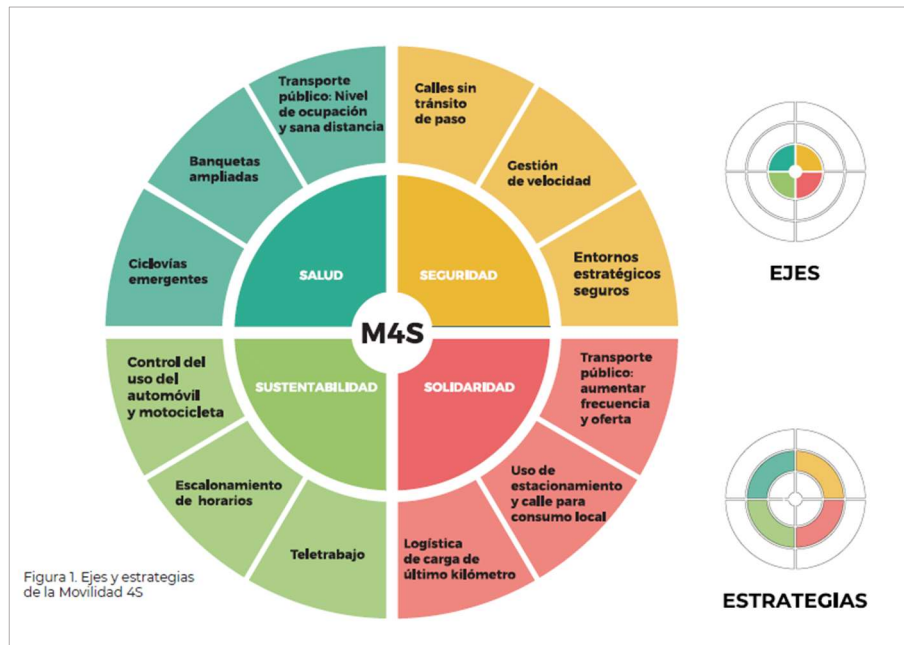
En Paraísos del Colli es frecuente que las personas con niñas y niños pequeños no utilicen las banquetas, debido a que utilizan carriolas o carritos para transportarlos y las banquetas son en su mayoría discontinuas o carecen de accesibilidad universal. Si a esto se añade que las mujeres son las más frecuentes cuidadoras de los niños, podemos determinar que la prioridad de la que habla la normativa de la nueva normalidad se refiere en buena parte a las mujeres, las niñas y los niños.

Ilustración 100. Grupo de mujeres y niños pasean por la calle empedrada.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Ilustración 101. Estrategia M4S: ejes y estrategias.



Fuente: obtenido de (SEDATU; SSA; SCT; SEMARNAT; OPS México, 2020).

Destaco una de las cinco categorías a implementar por la Estrategia M4S como proyectos emergentes, que consiste en las Supermanzanas, las cuales son resultado del rediseño de la jerarquía vial de una zona, haciendo una distinción entre calles de paso, calles para el transporte público, calles con prioridad peatonal y ciclista, así como zonas de carga y descarga.

Esta como las otras categorías de proyectos, no requiere construir infraestructura permanente, sino que incorpora elementos de control de tránsito similar a como lo hace el urbanismo táctico, para lo cual el requisito único es conservar un criterio para todas las intervenciones de manera que sean interpretadas de igual manera por todos los actores de la movilidad. (SEDATU; SSA; SCT; SEMARNAT; OPS México, 2020)

Por otra parte, la creación de ciclovías emergentes podría verse impulsada por las que se implementaron en Av. Las Torres con la obra de Banquetas Incluyentes, cuyo término prácticamente coincidió con el inicio del ciclo escolar 2021-2022.

4.2.2.1 *Sustentabilidad urbana.*

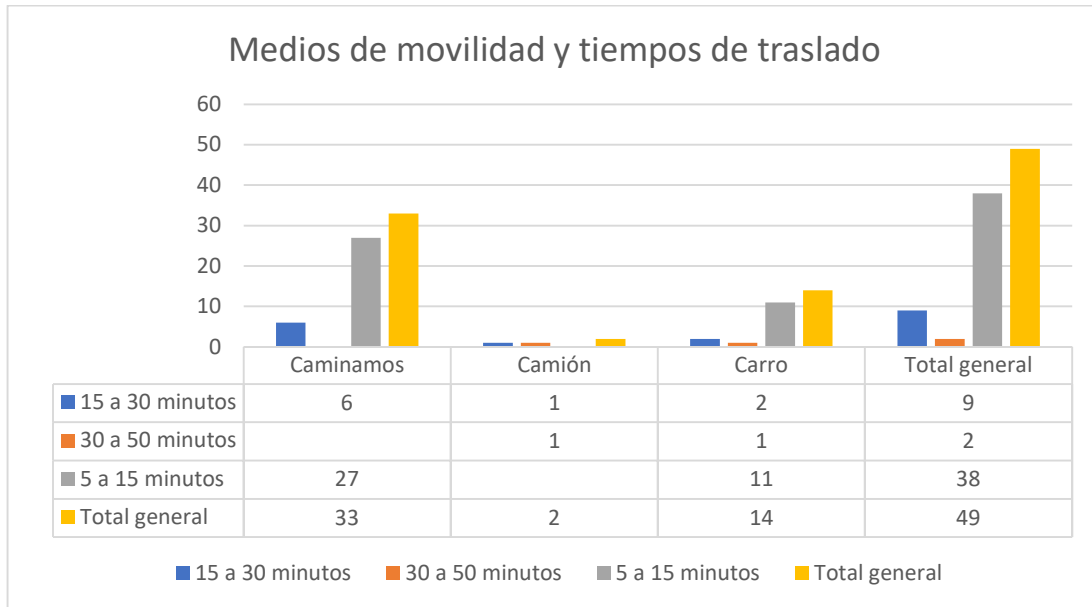
Generar sustentabilidad urbana por medio de cambios al sistema de transporte como lo plantea Gehl (2010) si bien es un desafío para las ciudades actuales y expandidas, como la nuestra, comienza a mostrar señales de ser cada vez más viable en el urbanismo local. Podemos decir que la obsolescencia del modelo de transporte público urbano se convierte en un detonante para plantear la bicicleta y la peatonalización como elementos principales de la movilidad en la escala barrial, sin dejar de observar la introducción de alternativas más eficientes para las largas distancias. En lo que coincide el informante social SOC1:

Yo creo que es algo que ahorita lo del transporte público debería pasar ya a lo antigüito, ¿no? Yo veo que en varios países se manejan más por el metro ¿no?, y ahorita qué bueno que están metiendo por ejemplo la línea 3, yo creo que meter el tren facilita un poco más la movilidad y se hace menos caos que un camión. A mí en lo personal se me hace ya como muy obsoleto el camión. (INF-SOC1)

Las niñas y niños son los peatones por excelencia, ya que los únicos vehículos que pueden utilizar a su edad son no motorizados, pero en el caso de Paraísos del Colli no los utilizan para ir a la escuela. De ahí que favorecer los espacios para los peatones en la colonia sea tan importante, pues estamos hablando de las necesidades de movilidad de casi un 40% de su población.

Casi un 70% de las niñas y niños encuestados caminan diariamente a la escuela.

Ilustración 102. Tiempos y medios de movilidad escolar en la zona.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Lo anterior es reiterado por una de las organizaciones civiles más activas en el ámbito de la seguridad vial y el enfoque de la infancia, la Liga Peatonal, que en su manual de seguridad vial señala: “Las infancias merecen una movilidad segura y autónoma” (Andrade-Ochoa, 2020).Entonces, para entender su perspectiva debemos aprender a ver la ciudad desde la mirada de las niñas y niños, como también invita la iniciativa Urban95 (Schuff & Vogel, gehlpeople.com, 2020):

¿Qué pasaría si todo líder de la ciudad, planificadores, arquitectos e innovadores, experimentaran el mundo desde 95 centímetros, la estatura promedio de un niño de 3 años? ¿Cómo esto cambiaría nuestro enfoque en el diseño y mantenimiento del espacio público? (pág. s/p)

Más claramente, esto lo ilustra la opinión de la infancia de Paraísos del Colli. De los 49 niñas y niños que respondieron la encuesta, hasta 45 señalaron que: “Necesito que me acompañe algún adulto”, para salir a jugar o realizar alguna actividad cultural o deportiva en la colonia. Prácticamente dependen por completo

de los adultos para su movilidad y para resolver sus necesidades más esenciales de juego y esparcimiento.

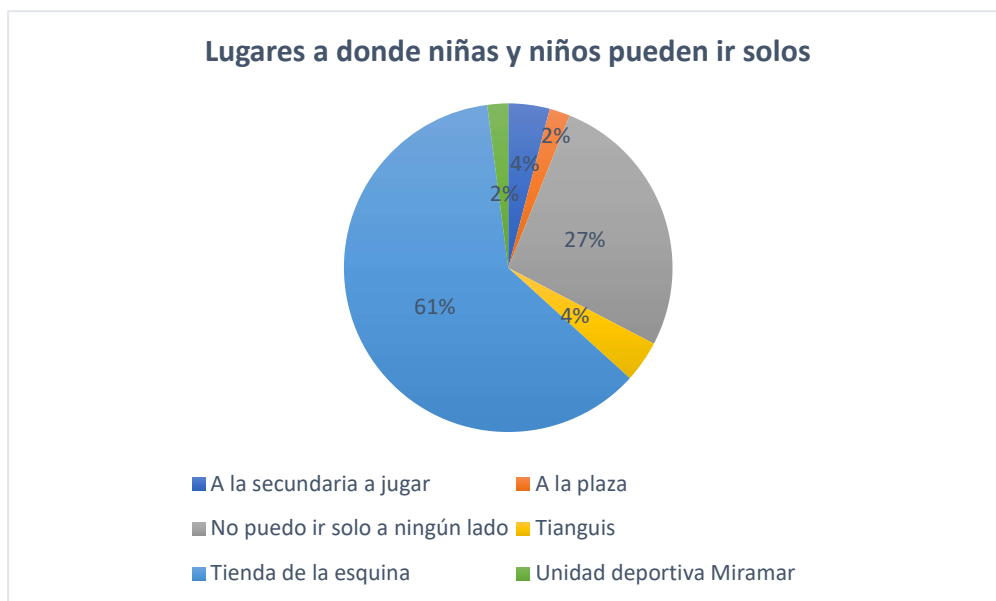
4.2.3 La inseguridad urbana, libertad de delincuentes e infancia prisionera.

Respecto a la inseguridad para las niñas y niños, el informante SOC2 expresa lo siguiente: “Y bueno claro que sí hay mucho problema porque la inseguridad, la inseguridad está a la orden del día, entonces pues ahora sí que todo mundo procura llevar sus niños a la escuela y todo eso. Estar al pendiente”. (INF-SOC2, 2021).

Algo que confirma el informante SOC1: “No, pues yo creo que ahorita el riesgo está muy latente, ¿no? Todos, creo que ahorita tanta inseguridad que ha habido. Creo que la inseguridad está a la orden del día”. (INF-SOC1, 2021)

Esta situación se ve reflejada también en que cerca del 90% de las niñas y niños no puedan salir solos a jugar, a algún mandado lejos de su cuadra ni tampoco a la escuela.

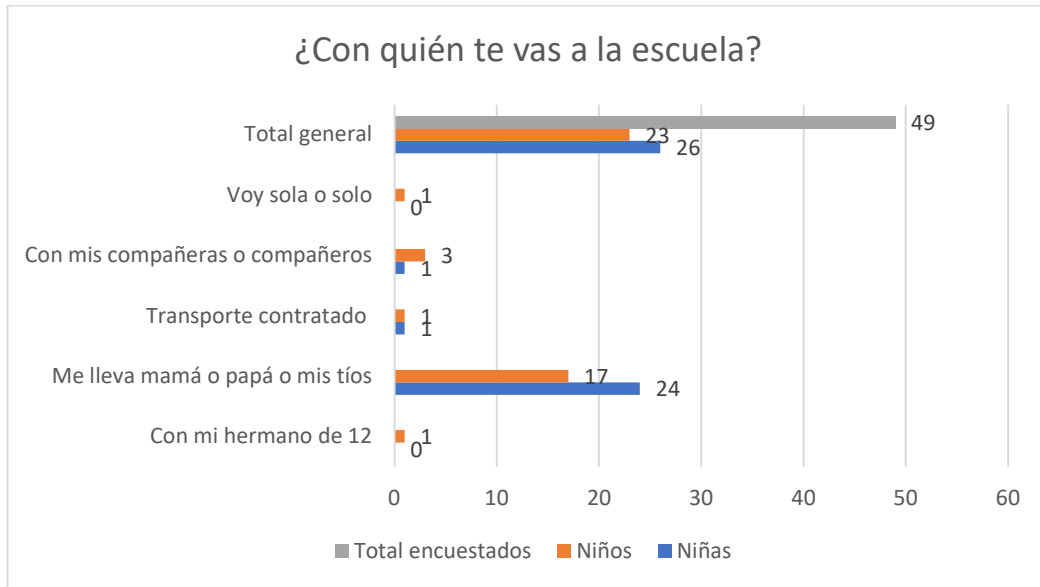
Ilustración 103. Porcentajes de acuerdo con sitios seguros para las NNA.



Fuente: Elaboración propia. 2021

Sin embargo, algunos salen en compañía de otros menores de edad, lo que los vuelve susceptibles a ser objeto de algún delito. Así lo expresaron en la encuesta las niñas y niños que van a la escuela acompañados por sus compañeros o por un hermano apenas mayor que ellos.

Ilustración 104. Acompañantes de las NNA en trayectos escolares.

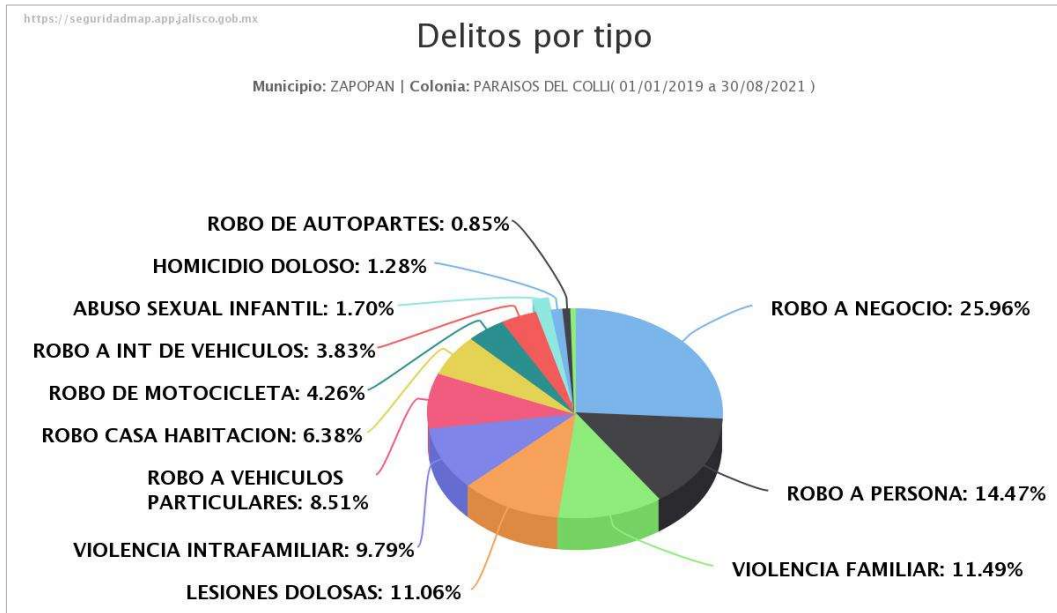


Fuente: Elaboración propia. 2021

En cambio, como expuso uno de los informantes sociales, algunos de los NNA de secundaria sí se trasladan a la escuela de forma más autónoma: “Bueno, sí hay ahí algunas escuelas. Sí hay, bueno pues ya los niños de Secundaria ya se van solos, se van muchos caminando, hay una secundaria ahí” (INF-SOC2, 2021)

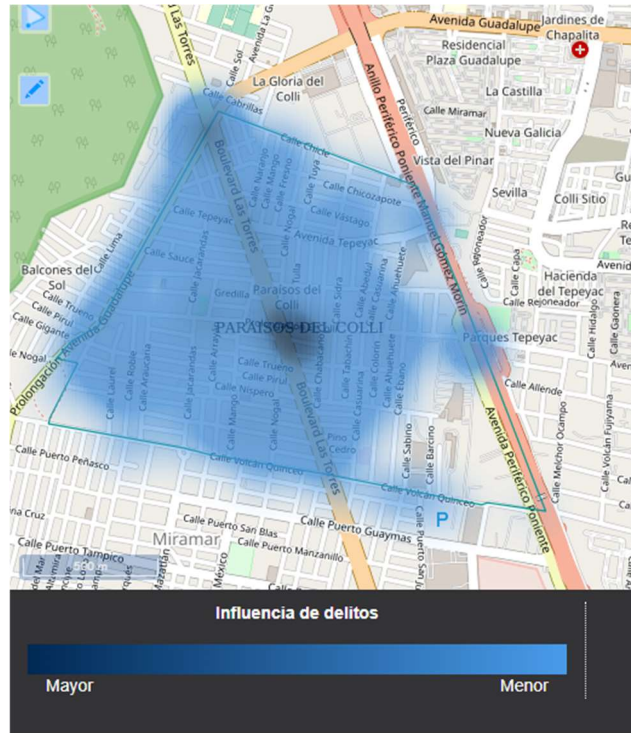
Sin embargo, la preocupación de los vecinos por la seguridad no es sólo una cuestión de percepción, la colonia presenta incidencia de gran variedad de delitos, como muestran las gráficas y el mapa de calor del sitio Seguridad Map, con actualización hasta agosto de 2021. (Seguridad Map, 2021)

Ilustración 105. Tipificación de delitos en Paraísos del Colli, 2019-2021.



Fuente: obtenido en <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/>

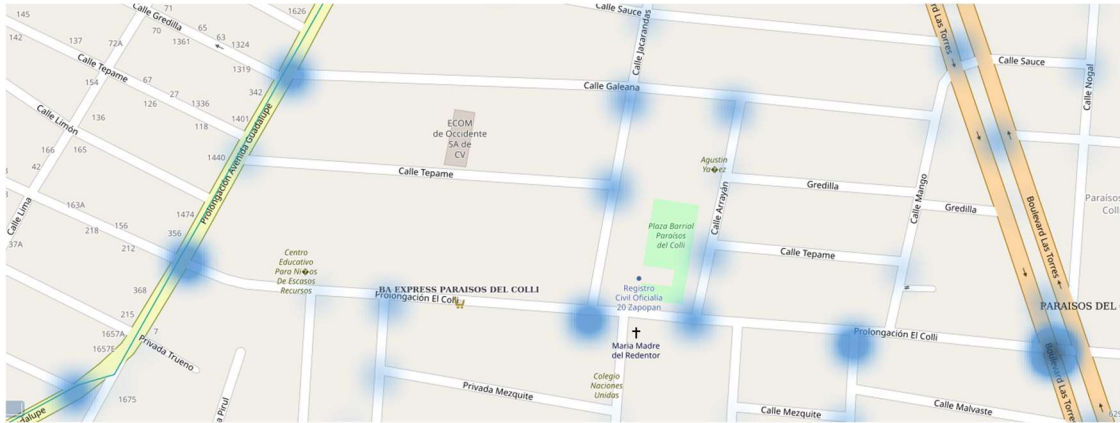
Ilustración 106. Mapa de calor de incidencia delictiva en la colonia.



Fuente: obtenido en <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/>

Precisamente en el corredor comercial y en los alrededores de la escuela primaria, se identifican numerosos focos de incidencia delictiva.

Ilustración 107. Incidencia delictiva en el corazón de la colonia.



Fuente: obtenido en <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/>

El nivel de inseguridad llega al extremo de que incluso en la zona concurrida entre la plaza y la parroquia fueron observadas personas consumiendo droga antes de las nueve de la noche, cuando todavía hay actividad comercial y de entretenimiento para las familias en los alrededores, por lo que puede considerarse que esta situación se ha normalizado por completo.

4.2.4 El enfoque sistémico: los humanos cometemos errores, pero los hechos viales son prevenibles.

Respecto a la movilidad segura y debido a que nuestro eje transversal es la Sustentabilidad y por medio de los Objetivos de Desarrollo Sostenible conforman en sí una de las tres dimensiones de la investigación, considero necesario recordar lo que implica para la movilidad de niñas, niños y adolescentes el cumplimiento de la Agenda 2030:

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. (ONU, 2015)

El concepto de seguridad vial es demasiado amplio como para ser atendido por una sola instancia e incluso por un sector único, requiere de también de la corresponsabilidad social. Visión Cero es una estrategia que propone un cambio de enfoque de la seguridad vial, que consiste en la interrelación de tres elementos principales que confluyen en la movilidad: infraestructura y normativa vial, usuarios de la movilidad y el hecho de que todos los usuarios cometemos errores. Aborda de esta manera lo que llama un enfoque sistémico de la seguridad vial, de manera que, al no ser humanamente posible erradicar los errores, si podemos cambiar las condiciones para reducir sus consecuencias.

De acuerdo con este enfoque, la combinación de una infraestructura adecuada y una normativa robusta y exigente, derivan en mayor seguridad vial y, por tanto, en la reducción de índices de lesiones graves y mortalidad cuyo impacto ha repercutido sustancialmente en la salud pública de gran número de países. En este sentido, pudimos saber por el informante GOB2 como se aborda la movilidad en el ámbito estatal:

En Jalisco, la movilidad es una materia de competencias concurrentes, donde interviene la Secretaría del Transporte de Jalisco, la Secretaría de Seguridad de Jalisco, los Ayuntamientos, las Agencias Metropolitanas y el IMEPLAN, por lo que habría que tomar en cuenta que todas esas autoridades ejecutan acciones en cuanto a la movilidad, pero la única que está sujeta a la política de Ciudad de los Niños sería el Ayuntamiento de Zapopan. (INF-GOB2, 2021)

En cuanto a las propuestas para mejorar las condiciones de la seguridad vial, la experiencia de las asociaciones civiles enfocadas en el tema nos muestra que no necesariamente implican un alto costo ni éste es proporcional con su funcionalidad. De hecho, unas de las menos costosas y con mayor impacto es precisamente la capacitación de todos los actores de la movilidad, comenzando por crear conciencia en que la reducción de velocidad incide directamente en lesiones menos graves y reduce significativamente la posibilidad de consecuencias fatales en caso de cualquier hecho vial, principalmente un atropellamiento.

Ilustración 108. Esquema de acciones que pueden implementarse para mejorar la seguridad en la peatonalización de la infancia



Imagen cortesía de Estrategia Misión Cero. Abril 2021.

Sin embargo, la casi nula presencia de señalamientos de velocidad, y en general de todo tipo de señalización vial, en las calles de Paraísos del Colli, contrastan con el principio mencionado. No se puede exigir el cumplimiento de una normativa que no está debidamente indicada, lo cual es muy lamentable si pensamos en que el tránsito de paso no tiene mucha probabilidad de saber que están cruzando por una colonia con casi 40% de población infantil y adolescente, para quienes un hecho vial con un automóvil a más de 50 km/h puede significar la muerte. Por lo tanto, resulta indispensable una labor de sensibilización y capacitación sobre la velocidad al conducir y las consecuencias que ello implica.

Un ejemplo de concientización sobre la importancia de la velocidad al conducir, la muestran los siguientes videos, que han sido difundidos por instituciones gubernamentales nacionales o del extranjero:

Video 1:

<https://fb.watch/6qRJT87jNd/>

Obtenido de: Secretaría de Salud de Guanajuato.

<https://fb.watch/6qSD0tDfPD/>

Video 2:

<https://fb.watch/6qRTOEaNKY/>

Obtenido de: Alcaldía Mayor de Bogotá. <https://fb.watch/6qSqwK8m37/>

Como parte del enfoque sistémico, se requiere mayor aplicación de reglamentos y normativas a los usuarios de la movilidad, esto debido a que frecuentemente el espacio peatonal y ciclista se encuentra obstruido o con invasiones prolongadas. Un ejemplo son las banquetas de Av. Las Torres, que son invadidas por vehículos y mercancías, a pesar de estar recientemente renovadas.

Ilustración 109. Obstrucciones en banquetas recientemente renovadas.



Fuente: Elaboración propia. 2022

Ilustración 110. Obstrucción del paso peatonal y la ciclovía.



Fuente: Elaboración propia. 2022

Sin embargo, en el caso de Av. Prol. Del Colli, la guarnición está señalada con pintura amarilla lo cual es indicativo de restricción para estacionarse. A pesar de ello, todos los días es posible observar vehículos estacionados en ambos sentidos, en sentido contrario o incluso sobre la banqueteta.

¡No, claro! El problema es que se estacionan a los lados, entonces ya después cuando viene un camión pues es un hecho que se tiene uno que parar y eso, eso antes no se hacía, circulaba todos para arriba y para abajo y todo bien. Ahorita es un viacrucis, ¡híjole!". (INF-SOC2, 2021)

Ilustración 111. Flujo vehicular obstruido por estacionamiento indebido.



Fuente: Elaboración propia. 2021

La instalación de infraestructura para la protección del peatón no es suficiente sin una oportuna capacitación y concientización para la movilidad segura. También es necesario que los elementos cuenten con la calidad e implementación adecuada para su función. Un ejemplo son los nuevos bolardos colocados en Av. Las Torres, de los cuales se observaron varios destruidos.

Ilustración 112. Nuevos bolardos completamente dañados.



Fuente: Elaboración propia. 2022

Además de que los semáforos no tienen programado tiempo para el cruce peatonal, los autos dan vuelta a la izquierda con el semáforo en verde, sin contar con vuelta con flecha. Esto reduce todavía más el tiempo que tiene el peatón para cruzar al menos, hasta la mitad de la avenida, incrementando su riesgo a sufrir un accidente.

Esto es importante para la movilidad de los NNA porque se conjuntan condiciones deficientes en infraestructura, una vialidad de sección amplia (Vialidad Primaria), faltas a la normativa y el inevitable error humano, que ocasionan diversos tipos de accidentes. La informante experta en desarrollo infantil, confirma el planteamiento de Tonucci acerca de cómo al mejorar la movilidad de los niños, mejora la movilidad de los adultos mayores, las personas que utilizan sillas de ruedas, expresando su visión respecto a las deficiencias mencionadas anteriormente: “La persona no es discapacitada, lo que es discapacitante es la ciudad. Es necesario que las calles sean más seguras, agradables, con mobiliario, juego” (INF-EXPDIAC, 2021).

Ilustración 113. Atropellamiento de menor ciclista en la zona, registrado en redes sociales.

Atropellan a niño en bicicleta

15 de febrero de 2010 a las 10:22

Aquí adjuntamos la nota de Mural sobre el cuarto caso en una semana de un ciclista muerto en un accidente vial.

Por Juan Pablo Levario

Guadalajara, México (14 febrero 2010).- Un menor de edad que transitaba en una bicicleta fue arrollado por un tráiler en la Colonia Paraíso del Colli, en Zapopan, y murió en el lugar.

La víctima respondía al nombre de Guillermo Martínez Torres, de 9 años, quien tenía su domicilio en la Calle Tepeyac, de la referida Colonia.

El percance ocurrió hacia las 19:00 horas sobre Avenida las Torres y la Calle Sauce.

El conductor del automotor de carga huyó, dejando el vehículo estacionado a dos cuadras.

Se trata de un Volvo en color rojo, con placas 552-DP-6, el cual quedó sobre la Calle Naranja, al cruce de la citada Avenida.

Elementos de la Policía municipal aseguraron el vehículo, pero ya no hallaron al chofer.

Según Hilda Esquivel, paramédico de Cruz Verde Las Águilas, el difunto presenta fractura en cráneo y fémur derecho, así como múltiples contusiones en todo el cuerpo.

La bicicleta rodado 20 y el cadáver del menor fueron levantados por personal del Servicio Médico Forense para ponerlos a disposición del a Procuraduría de Justicia del Estado.



Fuente: Mural.com

Compartir



Plan Peatonal Ciclista

Todas las notas

Insertar publicación

Reportar

Fuente: obtenido de Plan Ciclista (2021)

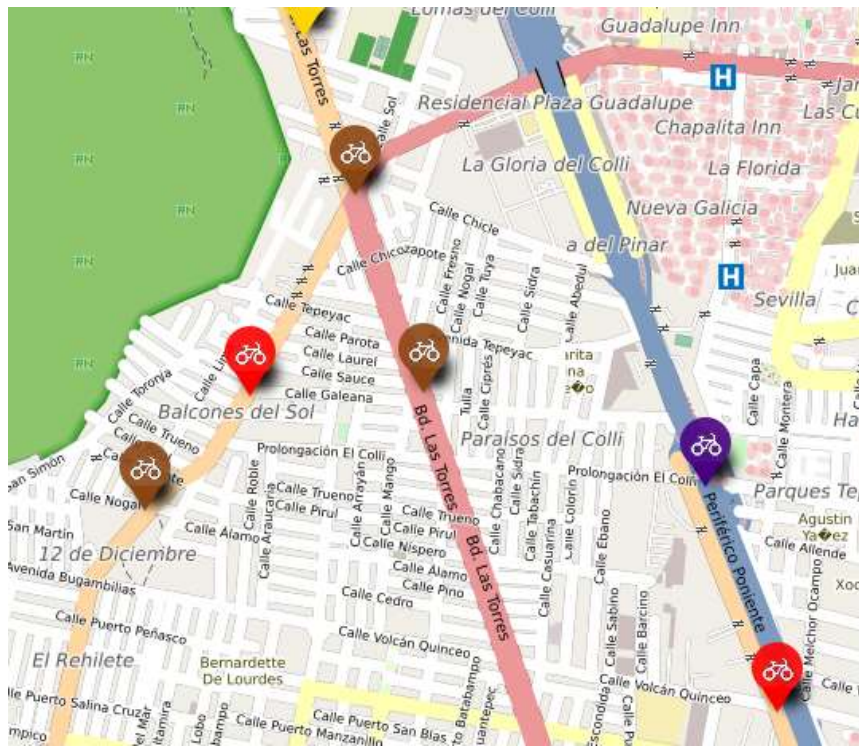
Esto lo confirman los datos de la organización civil Bici Blanca, en cuya base existen registros de atropellamientos en Av. Las Torres y Sauce, Las Torres y Prol. Av. Guadalupe, así como en cruces de otras vialidades de la colonia, de los que el 30% corresponde a menores de edad y el 100% es del género masculino. Es importante mencionar que Bici Blanca registra únicamente las víctimas fatales, por lo que hay que considerar también a los lesionados.

Ilustración 114. Consulta de registros de Bici Blanca por colonia.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Clave	Mapea	BF	Fecha	Hora	Nombre	Sexo	Edad	Rango de edad	Calle y número	Tipo de vialidad	Colonia
24	BB 04.2010	Sí		14-02-10		Guillermo Martínez Torres	H	9	Menos de 20	Av. Las torres y Sauce	Avenida	Paraisos del Colli
41	BB 21.2010	Sí		30/08/2009		Amador Guzmán Rosales	H	59	50-59	Prolongacion Guadalupe y Calle Nogal	Avenida	Miramar
43	BB 23.2010	Sí				Sin identificar	H	74	70 o más	Prolongacion Guadalupe y Avenida Las Torres	Avenida	Miramar
80	BB 01.2012	Sí		22-01-12		Fernando Cortés Talavera	H	16	Menos de 20	Cruce de las calles Periférico y Volcán Quinceo	Periferico	Paraisos del Colli
89	BB 10.2012	Sí		11-06-12		Sin identificar	H	50	50-59	prolongación Guadalupe y la calle Galeana	Avenida	Paraisos del Colli
		Sí	Sí				H	25	20-29	cruce de las calles Francisco I. Madero y Belisario Domínguez	Calle	Miramar
	BB05.2014			16-03-14		Sin identificar						
141												

Fuente: obtenido de reporte Bicicleta Blanca (2021)

Ilustración 115. Mapa de ciclistas fallecidos en la zona.



Fuente: obtenido de reporte Bicicleta Blanca (2021)

Por otro lado, la red social Tráfico ZMG informa de otro ciclista atropellado en Av. Las Torres y calle Pino, el 21 de marzo de 2021. Por los comentarios de la nota puede saberse que falleció (Tráfico ZMG, 2021).

Ilustración 116. Último registro de ciclista fallecido en la zona.

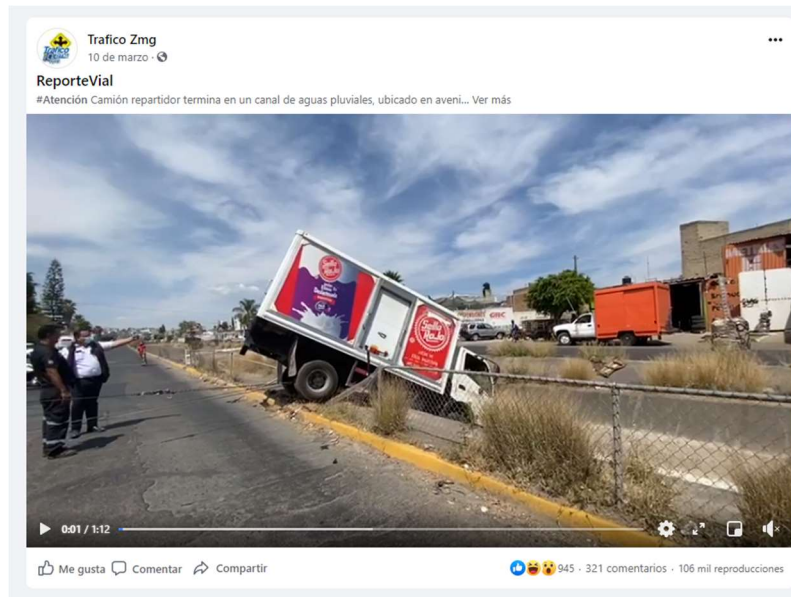


Fuente: obtenido de Tráfico ZMG (2021)

Uno de los entrevistados de la comunidad, también confirma en Av. Las Torres es donde se presentan más accidentes:

Pues sobre periférico sí, mucho los accidentes más porque es una vía rápida de alta velocidad. Pero dentro de la calle no ha habido muchos accidentes, pero por ejemplo en Las Torres sí también ha habido accidentes. (INF-SOC1, 2021)

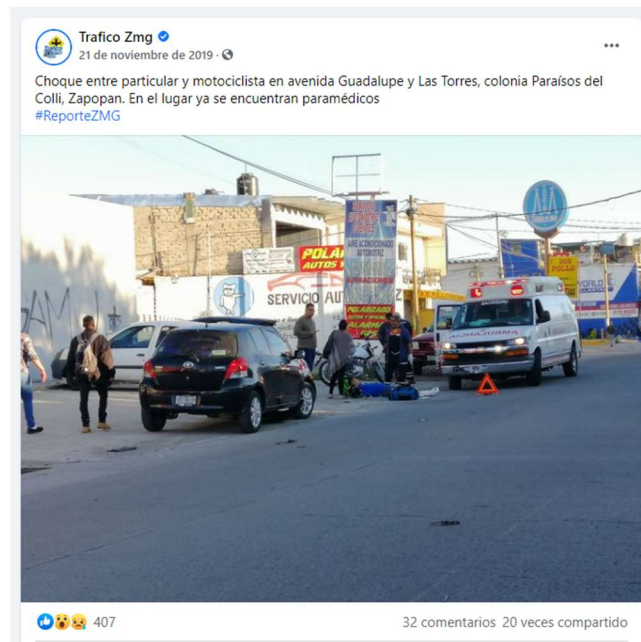
Ilustración 117. Accidente de vehículo repartidor en el canal de Av. Las Torres.



Fuente: obtenido de Tráfico ZMG (2021)

Sin embargo, las otras vialidades de la zona también son escenario de hechos de tránsito.

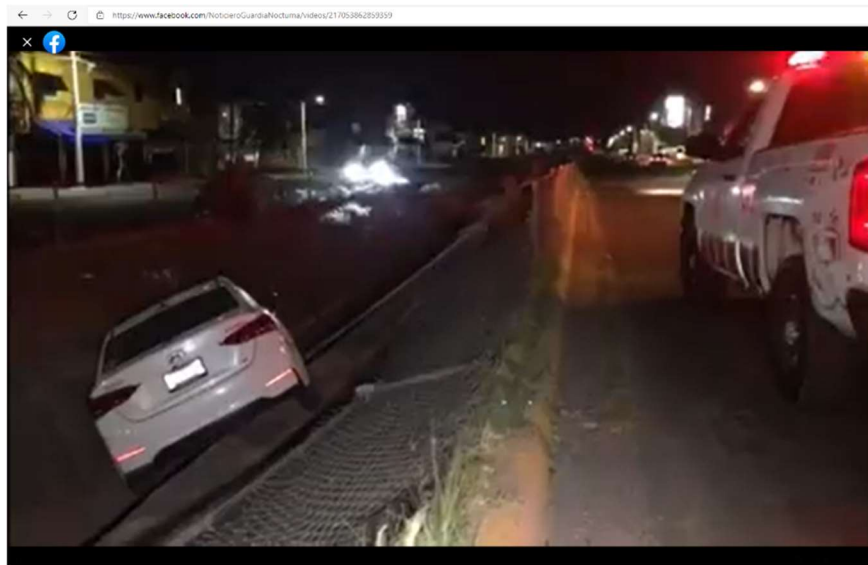
Ilustración 118. Choque entre auto y moto en la zona.



Fuente: obtenido de Tráfico ZMG (2021)

Conducir en estado de ebriedad es otro de los factores que producen hechos viales. En esta nota reportan que un automóvil cayó en el canal de Av. Las Torres y calle Palmera. De acuerdo con los testigos indican que el conductor se encontraba en estado de ebriedad.

Ilustración 119. Auto accidentado en canal de Av. Las Torres.



Fuente: obtenido de Guardia Nocturna (2021)

4.2.4.1 *Enfoque sistémico en la capacitación en movilidad segura, área de oportunidad hacia la meta cero.*

La Secretaría de Transporte, dentro del Catálogo Estatal de Trámites y Servicios del Gobierno de Jalisco, tiene a disposición pública dos cursos referentes a capacitación vial:

- Curso Vial Permiso Menor, Automovilistas, Chofer y Motociclistas. (Gobierno de Jalisco, 2022)

Es un curso de carácter obligatorio para obtener la licencia de conducir en cualquiera de sus modalidades. Su duración es de 2 horas y se imparte los días: lunes, martes, miércoles y viernes, de 10:00 a 12:00 hrs.

- Cursos y Pláticas de Seguridad Vial, “Curso Vial” (Gobierno de Jalisco, 2021). Está dirigido a instituciones o empresas con interés en la capacitación sobre educación vial. El curso es gratuito y su duración es de 2 horas.

Para tomar el Curso Vial, se indica entregar: “Escrito libre con los datos de la Institución o empresa, fechas, grupos, participantes, firma” y “Especificar curso, horario, lugar y número de participantes”. Según lo indicado en la página web, tanto el trámite como el servicio son presenciales, en las oficinas de la Secretaría, únicamente los jueves en horario de 8:30 a 14:00 hrs, tanto para la atención, como recepción y entrega. (Secretaría de Transporte, 2021)

Ambos cursos están fundamentados en el Artículo 19 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

De acuerdo con lo comentado por el informante de la Secundaria 94 Guillermo Prieto, ninguna de las instituciones en materia de movilidad los ha contactado para impartir cursos de educación vial a su comunidad educativa. Aunque reconoce que ellos tampoco los han solicitado.

La misma situación se presenta en la escuela Primaria Juan Escutia, donde el informante EDU2 expresa que no han recibido cursos sobre el tema ni ellos han acudido a solicitarlos.

En contraste, el grupo del catecismo sí recibió un curso de educación vial: “Hace mucho, como 7 u 8 años”. (INF-SOC3, 2021)

Por otro lado, las organizaciones interesadas en la movilidad segura crean alianzas de colaboración con colectivos y otras iniciativas que también realizan capacitaciones de seguridad vial para grupos escolares, institucionales e iniciativa privada. Esto puede considerarse una oportunidad de mayor difusión del enfoque sistémico en una comunidad. Así lo mencionó el informante OC:

En cada escuela que llegamos hicimos trabajo de sensibilización de padres y madres de familia, de maestras y de niños de los 6° de la primaria, curso sesiones en primarias y preescolares. Todo esto con aliados de la sociedad civil específicamente con Jóvenes Salvaguardas, Por amor abróchalos. Nosotros gestionamos con las escuelas las colaboraciones y estos colectivos que ya venían trabajando en la ciudad de estos temas, los vinculamos para la capacitación. (INF-OC, 2021)

Por su parte, los municipios de Guadalajara y Zapopan ofrecen el curso “Educavial” como un incentivo para la reducción en el costo de las multas de tránsito.

En el caso de Zapopan, señala que si la multa corresponde a la Dirección de Movilidad y Transporte Zapopan, es posible tomar el curso en línea y reducir la multa en un 70%, siempre y cuando corresponda a los “numerales: 3, 4, 9, 26, 32, 34, 36, 38, 39, 40 y 41” (Gobierno de Zapopan, 2022).

Está dirigido a “los infractores que desean aprender más sobre cultura y educación vial”. El curso es gratuito y para el registro se accede por medio del enlace: educavialzapopan.com/, que posteriormente solicita llamar a los teléfonos indicados o acudir a las oficinas de la dependencia.

La frase publicitaria de EducaVial Zapopan es: “¡Todas las personas somos responsables de la seguridad vial!” (Gobierno de Zapopan; Movilidad y Transporte, 2022)

En cambio, el curso Educavial (Gobierno de Guadalajara, 2022) en Guadalajara consiste en un trámite dirigido en exclusiva para Sindicatos Obreros, con multa clave 5. El costo de \$85 pesos, que puede pagar en línea o en Tesorería, se descuenta al pagar la multa. Es un trámite fundamentado en el Artículo 64, Fracción XXI de la Ley de Ingresos del Municipio de Guadalajara, Jalisco, para el Ejercicio Fiscal 2021.

Las modalidades del curso son:

- En línea, con el enlace: <https://guadalajara.gob.mx/registroeducavial>
Los días: miércoles, jueves o sábado. Con dos opciones de horario: 8:55 a 11:00 hrs o 14:55 a 17:00 hrs.
- Presencial, en las oficinas de la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara.

Tanto el trámite como el curso puede ser realizado de lunes a viernes en horario de 9:00 a 15:00 hrs. (Gobierno de Guadalajara, 2022)

Finalmente, continúa apareciendo en la búsqueda de cursos una información que ya no es vigente y que puede causar confusión o dudas para quien está interesado en los cursos. Al realizar una búsqueda como: movilidad jalisco educación vial, es el tercero en aparecer, después de Educavial Guadalajara y EducaVial Zapopan, es decir por encima de la información vigente de Secretaría de Transporte. (Gobierno del Estado de Jalisco, 2022)

4.2.4.2 Documentar la siniestralidad.

Como se muestra en la Ilustración 120, la Secretaría de Transporte del estado de Jalisco lleva un seguimiento de los siniestros en que interviene el transporte público. Contar con un registro nos da pauta para entender la dimensión del reto al que nos estamos enfrentando quienes nos interesamos por

la seguridad vial y yendo más a fondo, nos guía para encontrar las causas que provocaron dichos sucesos y trabajar en reducirlas. La Visión Cero es nuestra meta.

El mapa de siniestralidad, así como el análisis estadístico, son documentos (...) elaborados en concordancia con la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y su Reglamento. (...) incorporan los conceptos básicos de la movilidad y analizan los accidentes por tipos y por usuarios de la vía pública. Asimismo, establecen criterios de conformidad a los parámetros internacionales de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Estamos plenamente convencidos de que acciones como esta contribuyen, de manera efectiva, para alcanzar la Seguridad Vial que todos deseamos. (Secretaría de Transporte, 2022)

Ilustración 120. Registro de siniestros en el AMG en que interviene transporte público.



Fuente: obtenido de Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco (2022)

4.2.5 La Perspectiva de Infancias.

En el ámbito nacional, como una necesidad de abordar la movilidad en la nueva normalidad post pandemia, SEDATU publicó la Guía de Implementación Movilidad Emergente 4S (2020). Esta enfatiza la importancia de comprender la perspectiva de los usuarios abarcando la mayor diversidad posible de manera que al ser los destinatarios de las propuestas, se garantiza un mayor nivel de éxito en la implementación de las estrategias. Parte de esta diversidad son las NNA y las mujeres, quienes han sido y continúan siendo las principales cuidadoras de la niñez.

De acuerdo con el Manual de Imagen Urbana y Espacio Público para el Estado de México, la perspectiva de infancias consiste en la serie de medidas necesarias para la inclusión de este sector de la población en un marco de derecho, reconociendo su opinión en todo aquello que les concierne como sujetos individuales y como parte de una comunidad (Gobierno del Estado de México, 2021). Los manuales de espacio público e imagen urbana referentes en el estado de Jalisco no abordan el concepto de perspectiva de infancia ni la movilidad de cuidado o, por ello consideramos importante su actualización.

Sin duda la perspectiva de infancias busca el cumplimiento de los derechos de la niñez, sin embargo su nombre aun responde a una visión adultocéntrica y como menciona Díaz (2017), para visibilizar el sujeto debemos nombrarlo. Por tanto, considero que hablar de una perspectiva de la niñez sería más coherente para los fines de este trabajo, puesto que precisamente pretendemos que sea la voz de niñas y niños la que sea escuchada, que sean visibilizados en la sociedad de la que forman parte. Al tratarse de una propuesta en el término, el trabajo se alinea al concepto establecido -infancia- con la finalidad de adscribirse en esa temática.

De igual forma el laboratorio que propone Tonucci (1996) en su proyecto La Ciudad de los Niños, tiene la función de educar a los actores de gobierno y a los ciudadanos en una idea precisa: “Deberá meter o volver a meterles al niño en

la cabeza (lo que significa) ayudar a los adultos a que reconozcan a los niños, con sus necesidades y sus derechos, a escucharlos y comprenderlos” (pág. 21).

Lo cual sustenta la experta en movilidad activa y desarrollo infantil EXPDIAC (2021), al explicar magistralmente en el Conversatorio Peatonal con motivo del Día del Peatón, “es necesario planear la ciudad con el niño en la cabeza (para que) las niñas y niños dejen de andar de puntitas por la ciudad” (pág. s/p).

Para que el Laboratorio funcione, según Tonucci hace falta el *oído verde* de Gianni Rodari, lo que significa que se requiere de una habilidad especial para escuchar y entender a los niños, basada en la atención, manifestación de curiosidad y sencillez, para que los niños sientan la recepción de sus ideas y éstas surjan con mayor deseo e inventiva, a fin de que en el proceso resulten las aportaciones (pág. 22). En ello coincide nuestra informante que además, promueve el derecho de los niños y niñas a la ciudad, al preguntarle ¿qué debemos cambiar en la manera de intervenir los espacios públicos para que realmente pueda considerarse una ciudad de las NNA?:

Escuchar a los NNA, leer a Tonucci. Cuando los niños dicen basta. Escucharlos con otra sensibilidad, pensar que el coche no es el único que puede ocupar el espacio público, también que al hacer el sketch y diseñar, ellos estén ahí. (INF-EXPDIAC, 2021)

De esta manera el Laboratorio y la creación de los Consejos de niños, es una manera de respetar su derecho a la participación y a la vez es formativo de personas con capacidad de lograr que niños y adolescentes se involucren en los procesos de participación democrática de la ciudad. (Tonucci, 1996)

Por otra parte, la Carta Abierta de los Jaliscienses por el Derecho a la Ciudad (Consejo Jalisciense Promotor del Derecho a la Ciudad, 2016), aspira a que sus habitantes vivan ciudades incluyentes, conectadas y a escala humana. Donde caminen en entornos seguros y amables, cuyos espacios educativos, laborales, de servicio y recreación se encuentren en la proximidad de los hogares. Sin embargo en ningún momento menciona a la infancia, a pesar de ser un

documento reciente, elaborado en representación de una ciudadanía que, sin niñas y niños no está completa. Esto resulta más evidente rescatando el concepto de la escala humana. Para Tonucci el niño es el parámetro, en el sentido de que niñas y niños son las personas más vulnerables y menos escuchadas de la sociedad, de manera que, si ellos son el parámetro, estamos seguros de estar abarcando al resto de quienes integran una comunidad, en toda su diversidad.

En el mismo sentido, los involucrados desde las organizaciones civiles trabajan para sensibilizar a la población en la importancia de que las NNA aporten su perspectiva en la movilidad, como lo muestra un razonamiento expresado por una niña de 9 años:

El semáforo que nos indica cuándo cruzar caminando la calle no da tiempo para pasar hasta el otro lado de la calle. Mi mamá y yo siempre nos quedamos en la banqueta que está en medio ¿No podrían hacer que los semáforos duraran más tiempo? (Andrade-Ochoa, 2020)

Desde el enfoque de las niñas y niños, resulta más que evidente que los semáforos dan prioridad al paso de los vehículos, por tanto, el peatón espera cuanto sea necesario para no retrasar al automovilista. Sin embargo, las NNA se dan cuenta que eso no funciona para ellos, los peatones por excelencia, y así otros aspectos en la movilidad y en el espacio público. El problema es que las infancias no son consideradas en un nivel real de participación por quienes toman las decisiones, aunque lo establezcan los acuerdos internacionales y se encuentre legislado a nivel nacional y municipal. De hecho, la perspectiva de infancias es apenas mencionada en los planes, programas o estrategias oficiales.

Al respecto, el planteamiento y teoría de la participación infantil de Roger Hart (1993), nos explica cómo la capacidad de participación de la infancia surge de la motivación cuando pueden sentir que un proyecto les pertenece. Así mismo, pone énfasis en que debemos considerar tanto la perspectiva de los niños como de las niñas en cualquier proyecto y, no menos importante, es fundamental comprender que la infancia no es igual para todos. En este sentido, podemos visualizar el concepto de infancias con esta frase de Hart:

Mientras los jóvenes de los países industrialmente avanzados luchan por su capacitación en un mundo sin trabajo para su grupo de edad y con actividades educativas y recreativas cada vez más programadas, la mayoría de sus coetáneos en los países en desarrollo trabajan. (pág. 28)

El cual se ve reforzado por la filósofa Alicia Entel (2012), quien explica a qué se debe el surgimiento del término infancias:

Durante mucho tiempo se trabajó la infancia como abstracción, según un modelo burgués hegemónico. Pensar la infancia en plural no remite sólo a una suerte de diversidad cultural, sino a la inequidad. Hay infancias que no se viven como infancias. Cuando un chico es sometido a la explotación laboral no podemos compararlo con otro chico al que sí se le permite vivir su infancia. (pág. s/p)

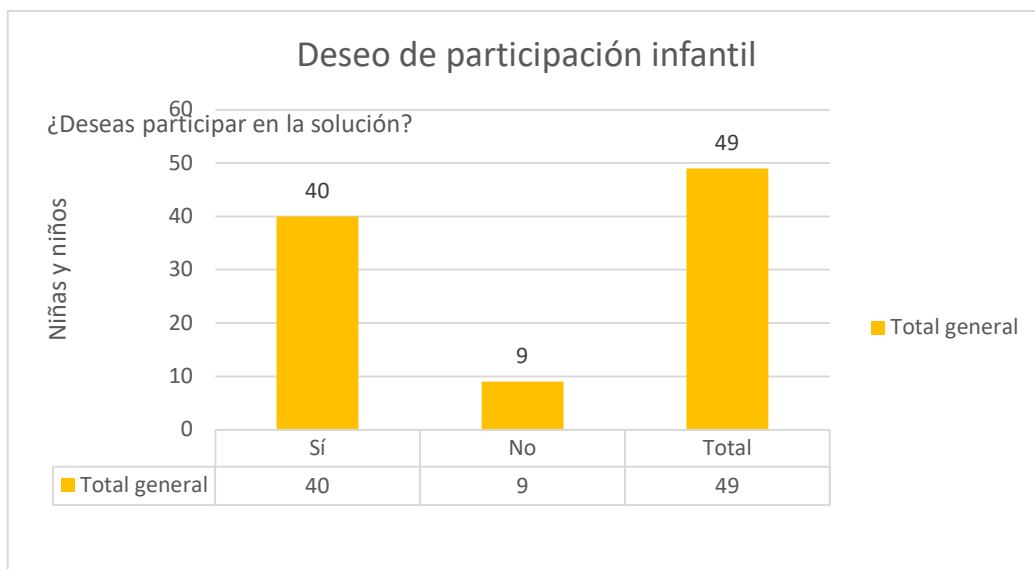
Por lo tanto, si todos los involucrados en la ciudad, asumiéramos el reto de crear un espacio urbano amigable con la infancia, a la vez de respetar y tomar en cuenta el enfoque de los niños, sus necesidades y experiencias, según lo plantea Arup (2017), entonces deberíamos abarcar las necesidades y experiencias de la diversidad de infancias. Esta organización británica sostiene que un indicador claro para evaluar a una ciudad es el tiempo que los niños pueden dedicar a jugar en espacios exteriores, la habilidad de poder pasear de manera independiente y el nivel de contacto con la naturaleza. Su visión es que una ciudad amigable con los niños es la mejor representación de lo que una ciudad sustentable puede ser.

Lamentablemente, por medio de las encuestas pudimos saber que en Paraísos del Colli las niñas y niños pasan poco tiempo fuera de casa, debido a que la inseguridad les impide salir a jugar sin la compañía de sus padres o algún otro adulto que pueda cuidarlos. Además, carecen de espacios adecuados para la recreación o el deporte, ya que ni la calle en sí misma tiene las condiciones de seguridad más indispensables para fungir como un espacio público apto para la infancia. Un 27% de niñas y niños no puede ir solo a ningún lado y un 61% sólo puede ir sin compañía a la tienda de la esquina. Esto se ve reforzado por Andrade-Ochoa (2020) quien sostiene que en los últimos 50 años se ha reducido

notablemente la actividad de la infancia en áreas exteriores, al grado de que un aproximado al 80% de NNA ya no juegan en la calle.

Las encuestas también arrojaron que 40 de 49 niñas y niños de 6 a 11 años de edad, tienen deseo de participar en soluciones para su movilidad, por lo que destaca más como una necesidad expresa de participar en las decisiones de lo que les concierne y afecta. En ello coincide la experta en movilidad y desarrollo infantil, quien de su experiencia recupera que a las niñas y niños “sí les interesa mucho activarse y hacer cosas en la ciudad, pintar las ciclovías, ser parte de la ciudad, ser ciudadanos. Sentir que tienen derecho”. (INF-EXPDIAC, 2021)

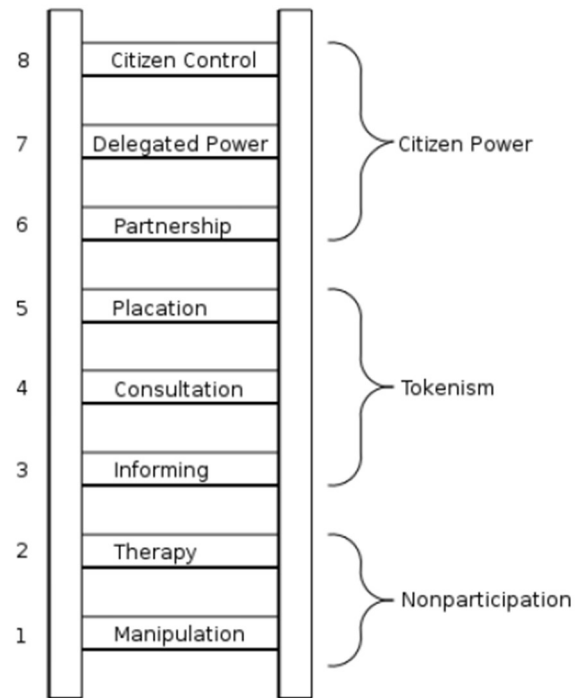
Ilustración 121. Niñas y niños quieren cambiar su movilidad.



Fuente: elaboración propia.

Volviendo a lo expuesto por Hart, su escalera de la participación basada en el concepto original de Sherry Arnstein (1969), nos muestra los niveles de participación infantil. Para este trabajo de investigación es fundamental aspirar a colocarnos del nivel 4 en adelante de la escalera de Hart, con la finalidad de incidir en que las NNA participen de una manera auténtica.

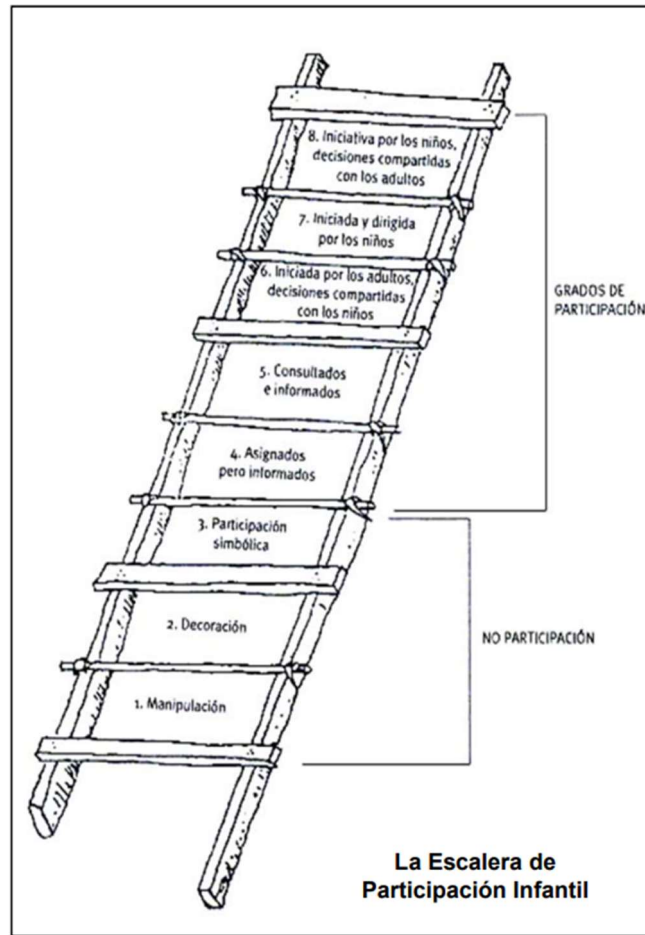
Ilustración 122. Escalera de la participación de Arnstein, 1969.



Fuente: (Arnstein, 1969)

Si bien Hart realizó una adaptación de la escalera de Arnstein para la Unicef en 1993, sus conceptos son específicos para la infancia y en este caso, la ostentación del poder está representada por el adulto. Por otra parte mientras la participación real inicia en el nivel 6 de Arnstein, para Hart lo hace desde el nivel 4.

Ilustración 123. Escalera de participación infantil y juvenil de Hart, 1993.



Fuente: Imagen tomada del artículo *La Participación de los niños*. (Hart, 1993)

De acuerdo con Hart, para alcanzar el nivel 4 debemos cumplir al menos con lo siguiente:

1. Los niños comprenden las intenciones del proyecto.
2. Ellos saben quién tomó las decisiones de su participación y por qué.
3. Ellos tienen un papel significativo (no decorativo).
4. Se ofrecen como voluntarios para el proyecto después de que se les explique el proyecto claramente. (pág. 13)

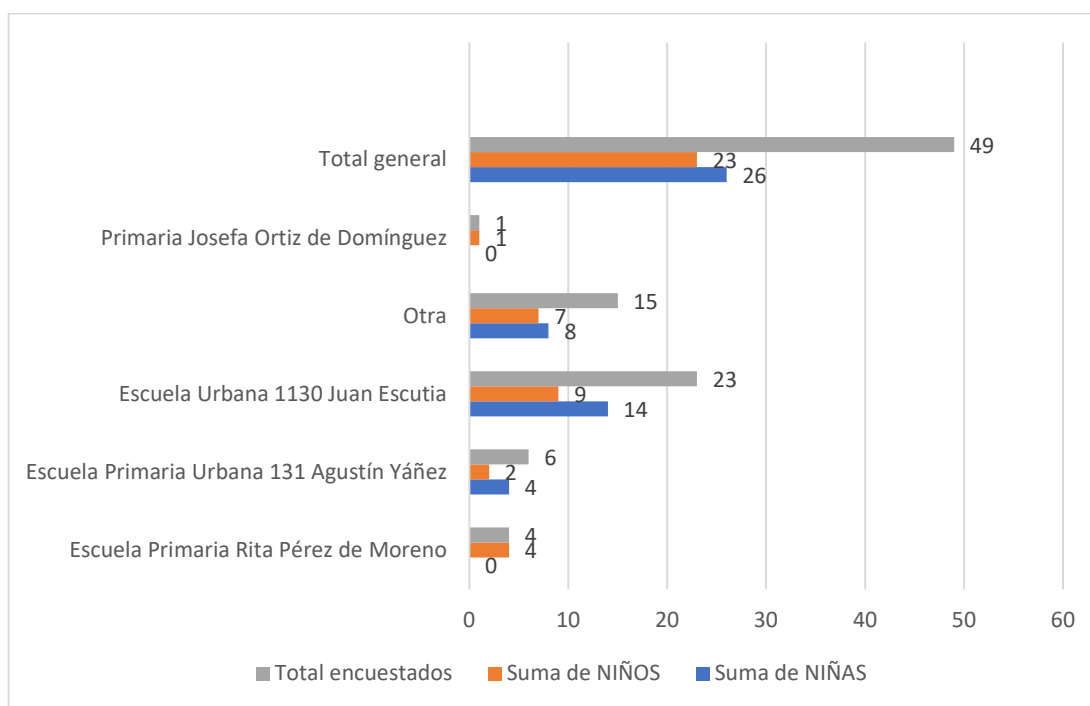
Los requisitos de Hart fueron abarcados durante la investigación, en las etapas de aplicación de encuestas y parte de las dinámicas participativas. En la etapa de validación, la participación no fue opcional y esto se recupera en la sección de las reflexiones.

4.2.6 El diseño urbano participativo con niños.

Participación de las infancias.

En este punto que se trata de abordar la satisfacción y las necesidades de los niños resulta indispensable referirnos a Tonucci (1996), “para que NNA dejen de ser prisioneros de los espacios a donde solo pueden acudir acompañados por sus cuidadores en los horarios que éstos dispongan”. Se convierten en el parámetro que indica con claridad la aptitud de la ciudad respecto a alguno de sus componentes, como en este caso es la movilidad. La clave es su participación.

Ilustración 124. Participación de NNA en las encuestas.



Fuente: elaboración propia.

Integrar la perspectiva de infancia en la planeación y el diseño urbano, genera de entrada espacios más amplios para la reflexión, como lo propicia un niño al exponer lo siguiente: “Que los autos son peligrosos, entonces por que si el coche es peligroso, ¿por qué le permiten estar aquí sin ninguna consecuencia y deja el peligro para todos los demás?” (INF-EXPDIAC, 2021)

Por otra parte, explica cómo la participación se puede propiciar en diferentes facetas. Una muestra es la colaboración entre instituciones públicas y organización civil, como ha sucedido entre SIPINNA y Exploradores de la Ciudad, con proyectos en que la niñez elige lo que se va a hacer y cómo se llevará a cabo. Nos comparte otro ejemplo de participación infantil, a través de “proyectos independientes, apoyados por secretaría de cultura. Invitan a identificarse con su cultura, tradiciones, historia y arte de Morelia, visitan museos para conocer sus actores principales. Es otra parte de que los NNA se sientan ciudadanos” (INF-EXPDIAC, 2021). Tal como lo expone Tonucci: “Podemos estar seguros de que, si los niños pueden participar en el proyecto de la ciudad, la sentirán, hoy como niños, mañana como adultos, "suya", la ciudad a cuidar y a defender, así como hacemos todos con nuestra casa”. (Tonucci, 1996)

Por último, no podemos dejar de mencionar su experiencia en el activismo, donde ha presenciado cómo los mismos niños y niñas impulsan el empoderamiento entre sus pares: “Casi siempre estoy con mis niños, ellos toman también la batuta, los derechos de los peatones, entonces los otros niños en la caminata comentan también al respecto” (INF-EXPDIAC, 2021).

La participación de las niñas y niños en los asuntos de su comunidad es un factor indispensable considerado tanto por la Convención sobre los Derechos del Niño como por el Objetivo 11 de Ciudades y Comunidades Sostenibles: “11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países”. (ONU, 2015).

4.2.7 La participación social, un pilar para la participación infantil.

Respecto a la organización social de los habitantes de la colonia, encontramos que no existe cohesión ni un grupo de colonos que se reúna con regularidad. Uno de los informantes sociales se reúne únicamente con los vecinos más cercanos, para resolver asuntos que les afectan en lo más próximo.

En sí como organización no, pero más bien, así como tenemos un grupo de WhatsApp y en el mismo grupo nos estamos avisando y estamos al pendiente aquí de la colonia, de aquí a dos cuadras, osea el círculo muy cercano, no es como que estemos muy extendidos no. (INF-SOC1, 2021)

Dentro de sus alcances, su grupo vecinal ha tenido experiencias de manifestar su inconformidad ante proyectos o situaciones que les perjudican, tanto con resultados a favor como en contra.

Pues mira hace poco también, aquí sobre la Av. Del Colli se pusieron los de, creo que es uno del basurero. Entonces al principio sí, de hecho, aquí mismo en la cuadra también se organizó y pues querían que no se pusiera. Que se pusiera un parque o que se pusiera otra cosa. No querían, pues realmente que se pusiera el basurero porque pues también, por ende, de tener el basurero aquí te implica el tener muchos camiones circulando ¿no? Y pues no querían, Osea sí se llegó a un diálogo, pero pues yo creo que el proyecto ya lo traían, ya se había gastado el presupuesto del proyecto o no sé. Y pues no, prefirieron hacer el basurero. (INF-SOC1, 2021)

En el caso de las obras del Macro Periférico, su inconformidad se resolvió de manera favorable:

Hace poco hubo un cierre aquí por periférico por lo del macro periférico, y estaban pasando muchos camiones por esta cuadra. Entonces, como hacían el desvío, no podían pasar por periférico, entonces pasaban camiones de volteo y todo eso. Por aquí, por esta calle y la calle era muy angosta y pues varios carros de aquí, de los vecinos, pues ya les habían roto el retrovisor y cosas así. Entonces sí, en ese aspecto se organizaron y les cerraron la calle hasta que les dieran otra opción para pasar los camiones y todo lo que es de volteo y demás por otro lado. En ese aspecto creo que si nos organizamos. (INF-SOC1, 2021)

El informante SOC2 comenta que las personas participaban más cuando tenían más necesidades por resolver:

Yo creo que antes la gente participaba, toda se involucraba porque no había los servicios o sea realmente no había ni agua ni luz ni drenaje, [...] ¡Había unión! Hoy que ya se tienen los servicios, pues ya cada quien, pues ya no hay tanta unión.

Sin embargo, en otra ocasión que presentó un trámite para la colonia, no se sintió apoyado ni por el gobierno ni por el grupo de colonos:

Pero también hay una cuestión eh, yo también me di cuenta pues que la gente, la gente no apoya, [...] ahí yo veo mucha apatía de parte de la gente. A pesar de que se presentaron a todos los niveles de gobierno, tengo los acuses, yo no vi mucha respuesta ni de las autoridades ¡ni de los vecinos!

Pudimos identificar también el problema de que los proyectos no han sido socializados con la comunidad por parte del municipio. El informante GOB3 manifestó que la obra de renovación de banquetas en Av. Las Torres no había sido socializada con ninguna de las colonias intervenidas, entre las que se encuentran Paraísos del Colli y Miramar. Esto fue confirmado por uno de los vecinos:

No, en esto no, bueno de parte de aquí de la colonia no, la verdad no. No estamos enterados, es que como te digo no hicieron como socialización. (INF-SOC1, 2021)

Esta situación ha sido reiterativa en otros casos, como el del estacionamiento de los camiones recolectores de basura:

Pues no, realmente los vecinos y todos nos enteramos porque empezaron a construir y entonces empezaron a preguntar y ya fue cuando supimos que iba a ser ahí de camiones de basura y demás y todo eso y pues también, pues lo mismo de que la basura no vaya a generar también alguna causa aquí.

Como solución a la falta de comunicación entre vecinos para formar mayor cohesión y un frente común para atender sus necesidades, el informante SOC2 sugiere: “[...] yo siento que sí hace falta que se convoque y todo eso. Osea volvemos a lo mismo, en muchas colonias no hay mucha participación. Hace falta renovarse” (INF-SOC2, 2021).

Existen coincidencias en su visión respecto a la unión vecinal para conseguir respuestas a sus demandas, ambos tienen o han tenido propuestas para el mejoramiento de la colonia que podrían haber sido viables de contar con un grupo vecinal más unido y una mayor escucha por parte del ayuntamiento.

Cuando se les preguntó acerca de la posible colaboración de los padres de familia para que los NNA participaran en la propuesta de movilidad para que manifestaran sus necesidades, expresaron lo siguiente:

Sí, claro. Sí pues yo creo que incluir a todos en la sociedad es un punto bueno y además pues yo creo que también deben de influir los niños e incluirlos a todos, ¿no? (INF-SOC1, 2021)

Esto es importante porque la experiencia de los niños y niñas con la actitud cerrada por parte de los adultos es amplia y de acuerdo con la experta en desarrollo infantil y urbano, se convierte en uno de los principales obstáculos para la participación infantil:

Muchas veces no quieren participar porque como saben que los adultos no escuchan a los niños, se dan cuenta y dicen: ¿Para qué le doy tiempo para alguien que no me va a escuchar? ¿Cómo lo convences de que sí lo vas a escuchar? (INF-EXPDIAC, 2021)

Sin embargo, el informante ENTR-EDU1 coincide con el segundo entrevistado del sector escolar, ENTR-EDU2, en que no es posible por el momento convocar a reuniones con los padres de familia ni con las y los alumnos debido a la situación del Covid-19.

Esta situación se convierte en una de las principales dificultades para el desarrollo de esta investigación, ya que precisamente la interacción de actores en un espacio físico es uno de los primeros pasos para el éxito de proyectos que involucran la participación social, como lo explica el informante de la organización civil Misión Cero:

Por ejemplo, nosotros proponemos hacer un mural para pintar las bardas de las escuelas. En el 100% de las escuelas que hemos trabajado están todos grafiteadas entonces llegas y le dices te voy a poner pintura, brochas, materiales y ustedes pongan la mano de obra y hagamos un mural con un enfoque de Seguridad Vial y sí aceptan. Lo hacemos con el objetivo de que nos conozcan y de nosotros empezarlos a conocer y ha pasado algo muy curioso, que no sólo nos conocen a nosotros, sino que al hacer el mural padres y madres se conocen entre ellos, las mamás ahí se conocen. (INF-OC, 2021)

La diferencia contigo y con nosotros es que nosotros ya teníamos abierto el canal de comunicación con los directivos, maestros y padres de familia, y hay una gran diferencia porque hubiera sido muy distinto si ahorita hubiéramos querido hacer lo que hicimos a finales del año pasado y principios de este, si no hubiéramos tenido el canal de comunicación con el director y con la mamá presidenta de la mesa directiva. (INF-OC, 2021)

El escenario de la participación presenta, por tanto, áreas de oportunidad y dificultades a causa del Covid-19. La principal fortaleza es que la nueva normalidad se muestra desde la normativa como una plataforma para impulsar el acceso de los NNA de Paraísos del Colli al espacio público y a una movilidad más apropiada con su escala y requerimientos, lo cual puede enriquecerse todavía más con su participación.

Al respecto la experta EXPDIAC comenta cómo su activismo nace al ver la necesidad de participación de los niños: “He estado leyendo a Tonucci varios años, vi que no les estamos dejando el espacio” (INF-EXPDIAC, 2021).

Tonucci (1996) lo explica en los orígenes de su planteamiento:

La propuesta de repensar la ciudad reflexionando sobre las exigencias de las distintas edades de la vida” y desde su punto de vista, “los niños no deben ser protegidos, sino que deben ser "armados", es decir dotados de instrumentos, de habilidades, de autonomía” y es el adulto quien debe cambiar, modificar sus actitudes y costumbres en favor de un mejor ambiente para los niños. (pág. 14)

En este aspecto, puedo destacar que las niñas y niños de 6 a 11 años manifestaron abiertamente su deseo de participar en acciones que mejoren su movilidad. Incluso al realizarles la encuesta en la calle, este grupo de población accedió a responder en el total de los abordajes, mientras que en la encuesta virtual dependía totalmente de los padres de familia para que respondieran.

Esta dependencia de los adultos para que la niñez participe resultó evidente durante la aplicación de las encuestas y pudo confirmarse después de la primera dinámica con el grupo de catecismo, cuando se les propuso una reunión con las NNA a los padres de familia por medio de un grupo de WhatsApp. Sólo contestaron cinco mamás, opinaron sobre el día y horario más conveniente, confirmaron tres de ellas y finalmente, ninguna acudió a la cita. De esta experiencia se puede obtener que el primer impedimento o apoyo a la participación de las niñas y niños se encuentra en el entorno familiar. Debido a esto, es importante sensibilizar a los adultos en el tema de la participación infantil. Es fundamental que estén conscientes de que las niñas y niños dependen de ellos para participar, y aunque sea su derecho y tengan el deseo y la voluntad para hacerlo, son los adultos quienes les impiden ejercerlo.

Por lo tanto resulta clave lo expuesto por EXPDIAC:

No solo es importante que conozcan sus derechos sino saber con quién acudir para poder accederlos. A quienes se los van a exigir, que sea efectivo que sucedan. Para poder acercarse con activistas, saber que sí

tienen derecho a llegar seguros a la escuela. Comenzar porque tengan la conciencia, que se eduquen en el proceso de ejercer sus derechos, que se empoderen en este ejercicio. (INF-EXPDIAC, 2021)

En el caso de la Secundaria 94, se realizó un formato exclusivo para su alumnado, que le fue entregado a una coordinadora interna para su difusión y aplicación, como condición de la Subdirección. La encuesta original constaba de 15 preguntas, la última estaba dedicada a la participación. Sin embargo fue eliminada por el subdirector, sin comentarlo con nosotros antes de difundirla.

Se les preguntó si deseaban participar en dinámicas para aportar su visión y necesidades de la movilidad y los espacios públicos. Se les pedía dejar un medio de contacto, que podía ser el de sus papás.

Si por un lado, no hubo disposición para facilitar el contacto con los estudiantes y padres de familia en reuniones presenciales, tampoco se facilitó su acceso por medio virtual. De ahí que podemos concluir que quienes están a cargo de este plantel no tienen interés en participar en acciones que puedan beneficiarlos como el mismo informante EDU2 lo había expresado, ni en que sus estudiantes lo hagan en otros escenarios.

4.2.8 Las Áreas Verdes y Recreativas son espacios para el desarrollo infantil.

En Paraísos del Colli las NNA no cuentan con espacios adecuados para la recreación y el deporte, ni con áreas verdes o espacios abiertos seguros. Esta información previamente obtenida de la cartografía existente pudo observarse en los recorridos y también fue confirmada por integrantes de la comunidad:

No pues Paraísos realmente pues no tiene áreas verdes, bueno tiene su placita y ahí tienen su quiosco y bueno, ahí puede uno, hay sus banquitas, echar una platicada, pero ellos ahí no tienen área verde, osea no tienen unidad deportiva, no tienen. (INF-SOC2, 2021)

Las NNA y también los adultos buscan alternativas de estos espacios en las colonias cercanas:

Justo por Las Torres, subiendo como yendo para el Omnilife, ahí hay otro tipo parquecito, se puede decir, entonces también mucha gente va ahí y hace deporte, hace futbol. O tratan de ir, también hay otra área de canchas de futbol, eh no recuerdo a qué altura, pero eso ya es como más hacia Miramar, no tanto aquí en Paraísos del Colli. (INF-SOC1, 2021)

El problema de la falta de estos espacios radica en que las niñas y niños deberían tener la posibilidad de jugar en espacios abiertos seguros y contar con acceso a las áreas verdes y recreativas, como lo indica la Agenda 2030 y la Convención sobre los Derechos del Niño (UNICEF, 1989, pág. 23). En conjunto, esto forma parte de las condiciones para un desarrollo integral de la niñez.

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad. (ONU, 2015)

Andrade-Ochoa coincide con ello, al afirmar que si los niños carecen de estos espacios se atenta contra su desarrollo no sólo intelectual sino social, además de vulnerar sus derechos al juego y a disfrutar de áreas verdes y abiertas,

pues la ciudad no sólo carece de calles seguras, sino que destaca por la falta de espacios adecuados para la recreación de la infancia. (págs. 38-41)

Tonucci (1996) expone que tan trascendente es para el desarrollo del niño contar con la posibilidad del juego libre:

Las experiencias más altas y extraordinarias del adulto, tales como la del investigador científico, del explorador, del arte, de la mística; justamente las experiencias que se dan cuando el hombre está ante la complejidad, cuando encuentra de nuevo la posibilidad de dejarse transportar por el gran motor del placer (pág. 13)

Para realizar deportes, esta población no cuenta con instalaciones con excepción de las que tengan en los centros escolares y que no pueden utilizar en su tiempo libre. En tanto que durante la Vía Recreativa se observa poca afluencia y la mayoría acuden a caminar en familia. Ninguno de los NNA entrevistados mencionó a la Vía Recreativa. Puede inferirse que muy pocos niños tiene bicicleta y no se ven tampoco muchos ciclistas independientemente de la edad. Tampoco se observaron patinadores ni corredores. Otros usuarios de la vía son las personas que vienen de hacer sus compras en el tianguis o comercios locales y puede percibirse que disfrutan de poder caminar sin preocuparse por los autos.

El canal de Av. Las Torres se convierte en un espacio que las niñas y niños se apropian para jugar.

Ilustración 125. Los NNA juegan en el canal a falta de espacios recreativos.



Fuente: elaboración propia.

Un ejemplo de las propuestas mencionadas en las entrevistas a los habitantes es el parque lineal, un proyecto posiblemente compatible con la obra que se realiza actualmente en Av. Las Torres, la cual no fue socializada. Esta propuesta de los vecinos probablemente hubiera sido planteada durante esa socialización con mayor posibilidad de que fuera ejecutada en el mediano plazo, satisfaciendo las necesidades de los habitantes. El siguiente es un extracto de las dos preguntas relacionadas con este tema:

¿Qué asuntos de la colonia considera que son prioritarios actualmente?

Un proyecto por Las Torres, sobre el tema de entubar el canal y hacer un parque lineal. Hay interés en realizarlo.

¿El ayuntamiento se ha acercado para interesarse o socializar temas de la colonia? Como el proyecto de renovación de banquetas incluyentes por Av. Las Torres.

En ningún momento, no hubo socialización. No hubo participación.
(INF-SOC1, 2021)

La plaza es lo más acercado a espacios abiertos y recreativos. Frecuentemente se instalan juegos mecánicos y los brincolines son semi

permanentes, puestos de comida, ropa y juguetes, a los que los vecinos acuden principalmente los viernes por la tarde y durante el fin de semana. La nevería y la pizzería son al parecer los lugares preferidos al terminar el paseo, donde los usuarios improvisan los escalones existentes como bancas y pueden estar observando a la gente pasar. Por la calle no hay mobiliario para sentarse y disfrutar del espacio aun donde la banqueta tiene secciones más amplias.

Respecto a espacios para la cultura y el arte, las NNA de Paraísos del Colli disponen de una biblioteca municipal, La Luciérnaga, y con salones para las clases y prácticas artísticas, que se encuentran cerrados por reparaciones. Referente a ello, por redes sociales pudimos saber que han tenido clases virtuales en distintos períodos y tuvieron programas especiales que no requerían la presencialidad, como alternativa de actividades lúdicas ante la pandemia por Covid-19.

Por su parte la población infantil también opinó por medio de las encuestas, refiriéndose a sus necesidades de espacios recreativos y deportivos, ya que, si bien algunos pueden salir a jugar a la calle, concuerdan en los siguientes requerimientos:

Que me acompañe algún adulto.

Que haya espacio libre para jugar.

Que haya espacios adecuados para practicar deportes.

Que haya parques o áreas verdes en la colonia.

Ilustración 126. Arbolado de la plaza.



Fuente: elaboración propia.

Ilustración 127. Cerro del Colli visto desde Grevilia y Arrayán.



Fuente: elaboración propia.

Ilustración 128. Reposición de malla en el canal.



Fuente: elaboración propia.

4.3 Diseño aplicativo de la solución.



PANAL PARTICIPATIVO

**DE LAS NIÑAS, NIÑOS
Y
ADOLESCENTES**

Objetivo:



Que las niñas, niños y adolescentes (NNA) cuenten con una herramienta que facilite su participación en procesos de decisión acerca de su movilidad y del espacio público barrial.

Justificación

Las NNA no son convocados a participar en las decisiones de carácter urbano. Esto les afecta como usuarios del espacio público barrial y en sus posibilidades para la movilidad activa segura.

Para participar, las NNA requieren instrumentos específicos que les permitan generar y manejar la información en su nivel de comprensión y en los lenguajes que mejor dominan: escritura y dibujo.

¿Quién puede implementarlo?

Toda persona interesada en mejorar las condiciones de la infancia en el espacio público y la movilidad, por medio de su participación.

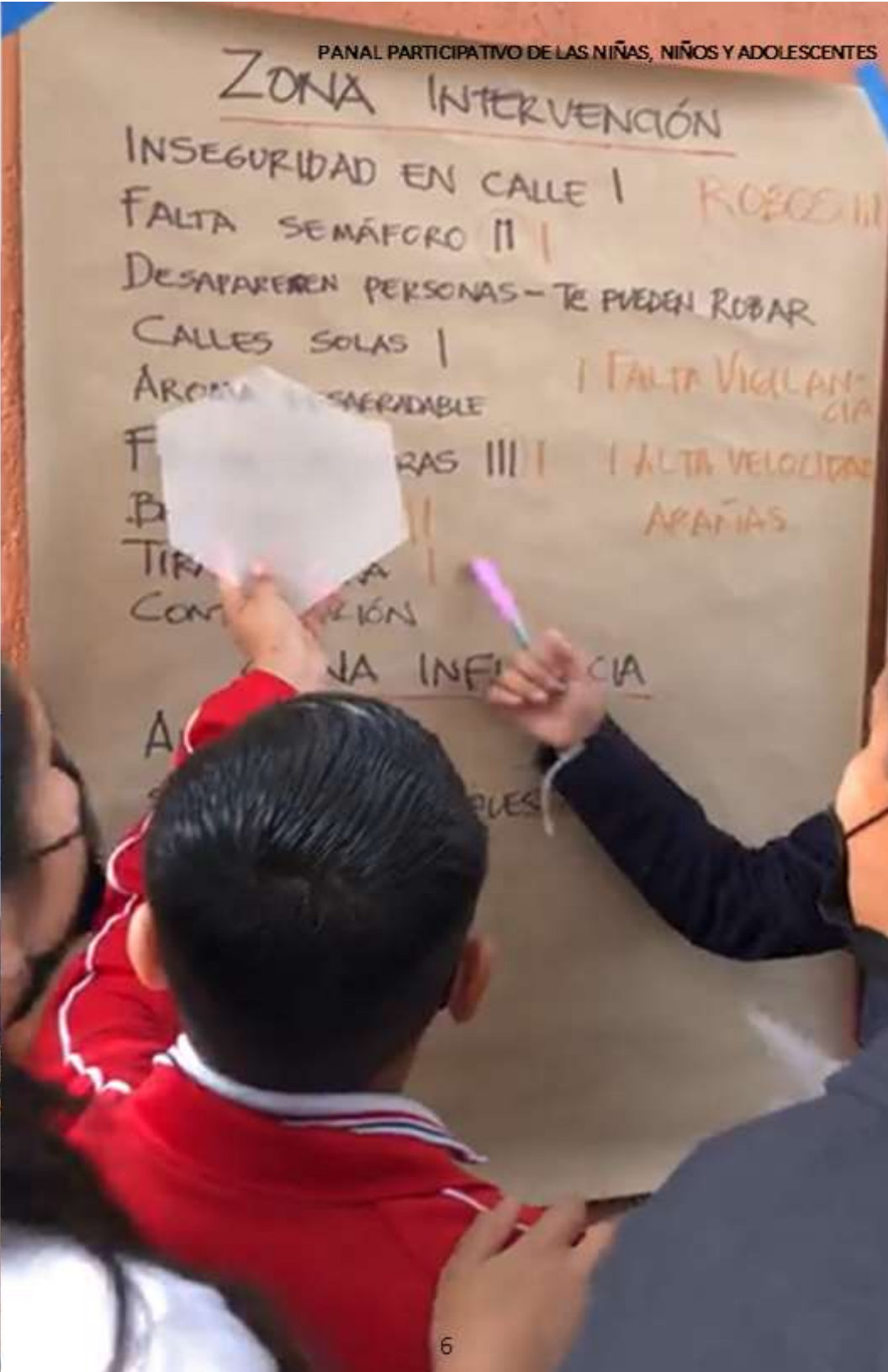


Sustentabilidad

La construcción social de las comunidades sólo puede ser realmente sustentable cuando incluye e involucra la participación de todos y todas quienes la conforman, particularmente quienes han sido históricamente excluidos: las NNA, las personas encargadas de su cuidado y las personas de edad.

Las NNA tienen derecho:

- A participar en los asuntos de su comunidad.
- Al acceso a áreas verdes, recreativas y culturales.
- Al juego libre y al esparcimiento en exteriores.
- A sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles.



ZONA INTERVENCIÓN

- INSEGURIDAD EN CALLE I
- FALTA SEMÁFORO II
- DESAPARECEN PERSONAS - TE PUEDEN ROBAR
- CALLES SOLAS I
- ÁREAS INSEPARABLES
- FALTA DE PASADIZOS III
- BARRIOS III
- TIRADAS III
- CONTAMINACIÓN
- ALTA VELOCIDAD
- ROBOS
- FALTA VIGILANCIA
- APATÍAS
- INFERENCIA

Fundamento del DCP

Esta herramienta también contempla lo que en el Diseño Centrado en las Personas (DCP) se conoce como las Tres Lupas:



En este caso, el Panal Participativo coloca al centro a las NNA, por lo que es necesario precisar las variaciones en el uso de los términos.

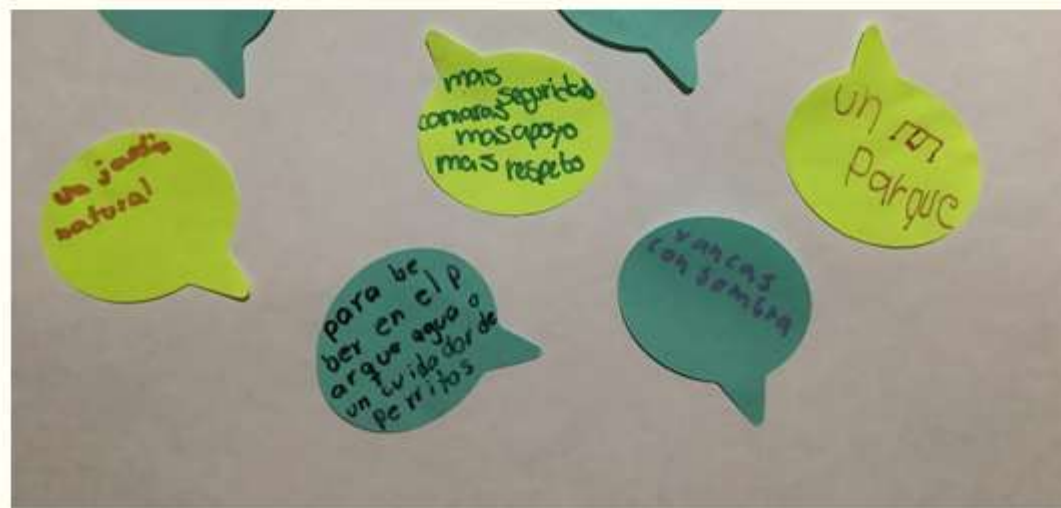
Mientras que en el caso del DCP se considera lo necesario como lo deseable y se marcan diferencias entre lo factible (técnico) y lo viable (financiero), en el caso de las NNA la diferencia principal radica entre lo necesario y lo deseable.

Es decir, para la niñez es tan importante lo necesario como lo que se desea, lo que se encuentra en la esfera de los anhelos, pero lo conciben como dos aspectos distintos.



El poder de decidir

Actualmente, las NNA renuncian con frecuencia a lo deseable y en muchos casos incluso a lo que les parece necesario, en favor de las prioridades de los adultos.



La renuncia se efectúa en su nombre por parte de los adultos, puesto que son quienes ostentan el poder de decisión.

Origen del Panal

El Panal Participativo de las Niñas, Niños y Adolescentes (Panal Participativo) coloca al centro a las personas.

Surge de la interrelación de las tres dimensiones que han orientado este trabajo de investigación:

la Movilidad, el Espacio Público y los Derechos de las NNA en conjunto con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.



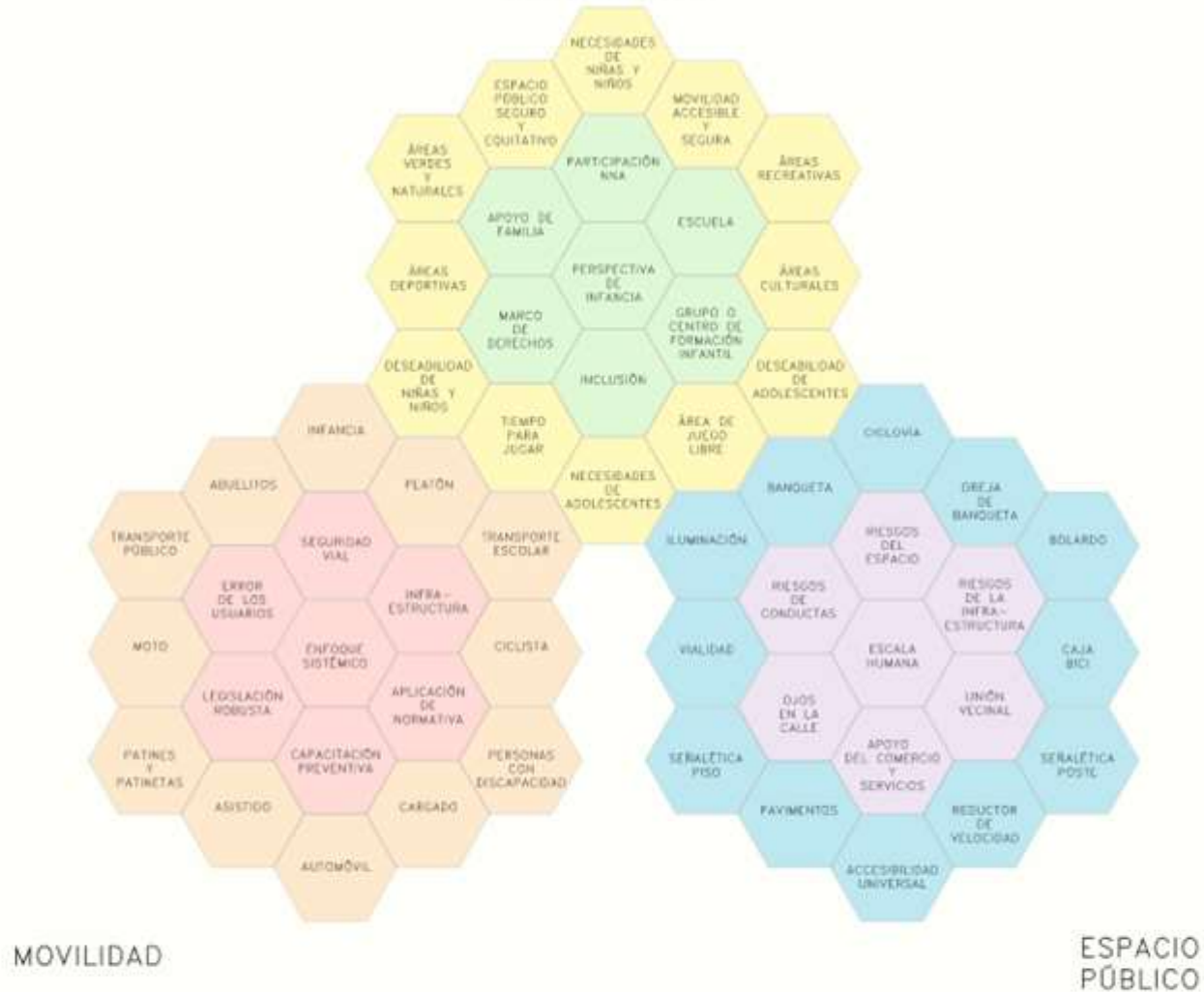
Dimensiones y composición del Panal

Perspectiva de infancia

Enfoque sistémico

Escala humana

DERECHOS DE LAS NNA Y AGENDA 2030



Interrelación y configuraciones

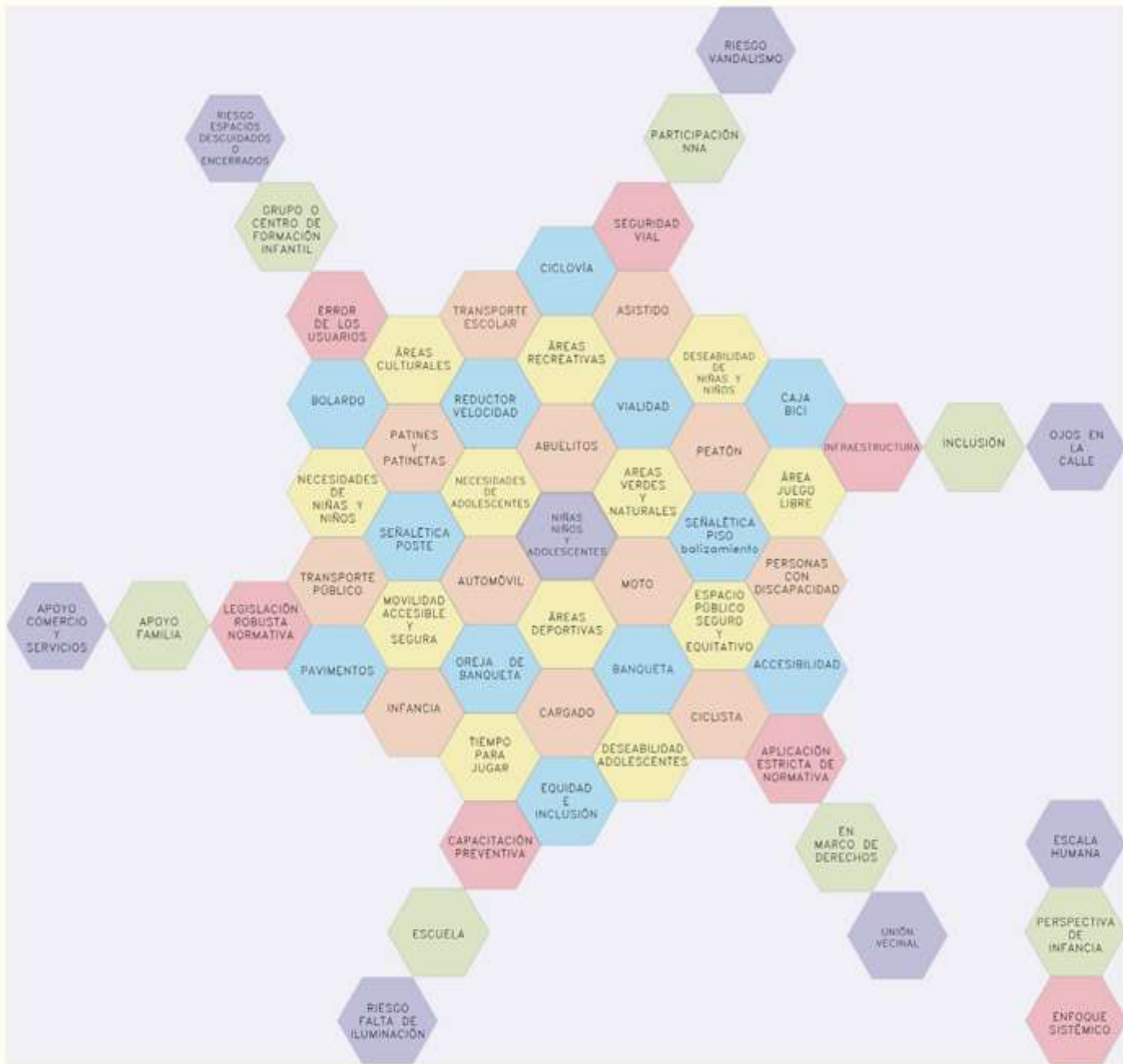
A partir de ello se genera la interrelación de los conceptos, que se vinculan directa o indirectamente con el resto de los propuestos.

Las configuraciones del Panal Participativo pueden ser tan diversas como los mismos grupos de NNA que lo utilicen, puesto que cada uno presenta particularidades, espacios, necesidades y deseos que lo caracterizan.

Configuraciones

Basados en las tres dimensiones, las configuraciones permiten crear diagnósticos, discutir prioridades, establecer objetivos y generar estrategias de solución.

- Perspectiva de infancia
- Enfoque sistémico
- Escala humana



La celda

En un panel, la celda es su pieza fundamental.

Para el Panal Participativo representa también la base que le da origen y atribuye esa calidad significativa a las aportaciones que contiene.

De ahí que la herramienta de participación que cada niña, niño o adolescente utilizará en el proceso, sea precisamente una celda.

De esta manera cada una de sus aportaciones contribuye en la construcción del panel, es decir el hábitat de su comunidad.



Especificaciones

Forma:

Hexágono con dimensiones totales de 22cm de ancho X 19cm de alto.

A partir de plantilla en archivo descargable.

Materiales:

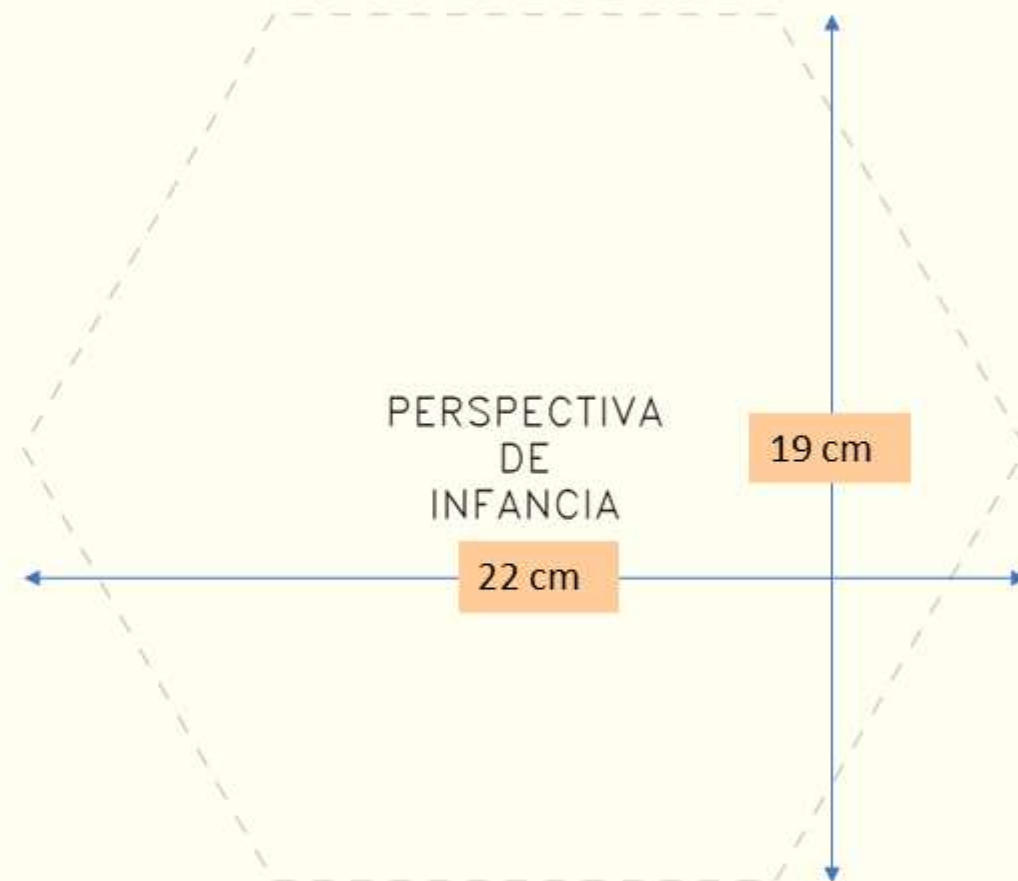
PVC transparente espesor de 14 puntos

Papel bond de 75mg color amarillo

Tinta:

Para ser usado con marcadores de colores, punto mediano de tinta permanente.

Toallitas con alcohol o cloradas para funcionar como borrador.



¿Qué se necesita para implementarlo?

Un escenario conocido donde NNA se sientan cómodos y seguros.

Un ambiente respetuoso de sus opiniones y en lo posible, libre de figuras de poder: Padres de familia, profesores, directores, etc.



Facilitadora o facilitador del ejercicio.

Escucha abierta y sensibilidad para percibir tanto las palabras como otras formas de expresión de las NNA.

Otorgar la orientación necesaria durante el proceso.

Considerar la participación en todas las etapas y estar informados al respecto.

Adultos comprometidos en acompañar su proceso: permitir su asistencia, llevarlos a la sesión, acompañarlos en recorridos.

Introducción

La dinámica con el Panal Participativo está formada por 5 etapas:

1. Diagnóstico e identificación de problemas.
2. Búsqueda de soluciones.
3. Propuesta.
4. Deseabilidad.
5. Recuperación de la información.

Implican momentos de trabajo individual y momentos colaborativos.

Duración aproximada:

1 hora – Grupo de 12 a 20 NNA

Antes de recibir al grupo:

Extender los mapas de la zona de intervención y de la zona de influencia sobre una mesa donde estarán los participantes alrededor.

Se distribuyen los materiales que sean de uso común, que son principalmente los marcadores.

Un rotafolio o pliegos de papel que pueda pegar en la pared.

Instrucciones

Quien hace la función de facilitadora se presenta y explica brevemente el objetivo de llevar a cabo la dinámica: diagnosticar, problematizar, plantear soluciones.

Se plantea una situación problemática detectada previamente en la comunidad y que es de interés común.

A continuación, se establecen las reglas para que la dinámica transcurra de manera armónica y ágil:

La regla principal es que la participación sea voluntaria.

Respetar los turnos.

Respetar las opiniones de todos los participantes.

Guardar silencio para escuchar las aportaciones de los demás.

Etapa 1. Diagnóstico

1) Los participantes reciben notas adhesivas de colores, donde escribirán un problema que identifican y puedan localizar en el mapa, siguiendo la temática planteada. El código de color de la nota es el siguiente:

- **Rosa mexicano:** Lo más grave (que pudiera poner en riesgo la vida o la salud).
- **Naranja:** Riesgo menor (no pone en riesgo la vida pero representa peligro)
- **Amarillo:** No significa riesgo, pero es una condición que puede mejorarse.



Etapa 1. Diagnóstico



- 2) Cada participante va colocando sus tres notas adhesivas, una de cada color, en los sitios donde se localizan los problemas.
- 3) Cuando ya todos ubicaron sus notas en el mapa, entre todos identifican el área donde se concentran los de mayor gravedad.
- 4) Todas las notas son leídas en voz alta y la persona facilitadora las anota en el rotafolio, para formar categorías (problemas de Mantenimiento, de Conductas, de Espacios, de Hábitos, de Infraestructura, ...)

Etapa 1. Diagnóstico

5) Finalmente, el grupo decide cuál de estos problemas será prioritario de atender. La persona facilitadora lo anota en el rotafolio para que todos lo tengan presente durante la siguiente etapa.

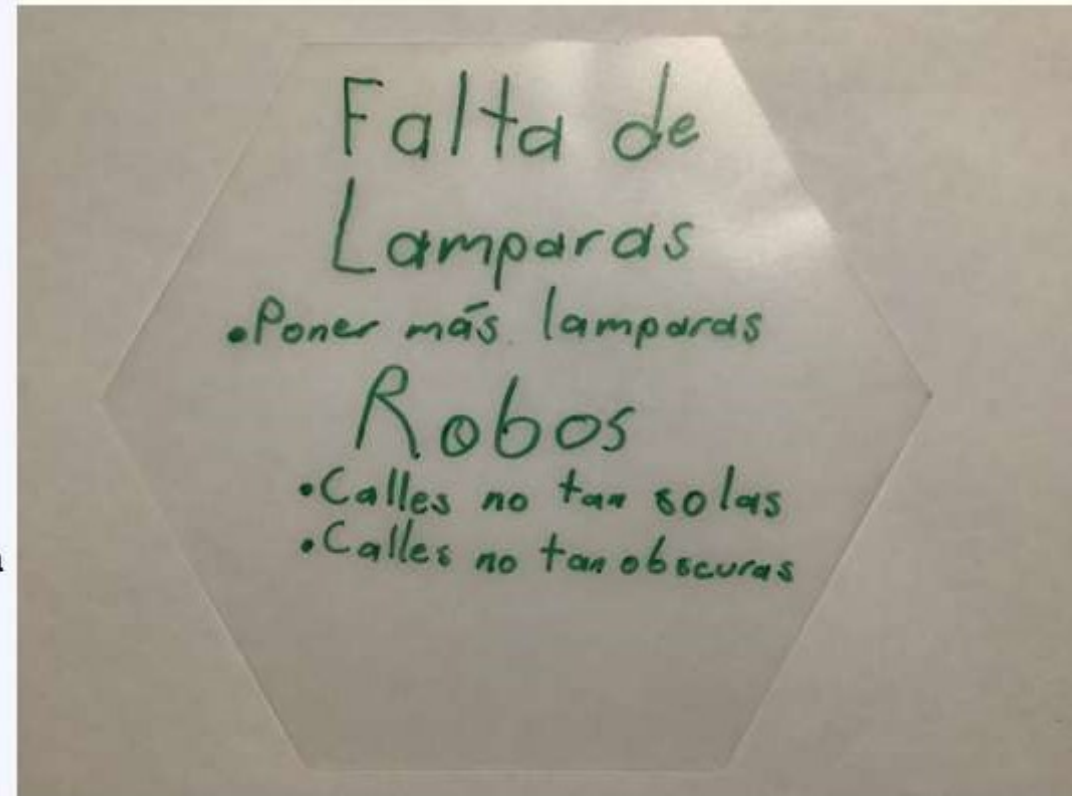
Oportunidad:

En lo posible evitar los ejemplos para no influir en la importancia que cada NNA otorga a cada situación de acuerdo con su cercanía o vivencia.



Etapa 2. Búsqueda de soluciones.

- 1) Se reparte una celda de acetato a cada participante. Cada celda está numerada para identificarla.
- 2) De forma individual y en silencio, cada NNA escribirá una propuesta de solución al problema seleccionado por todos, en alguna o varias de las categorías encontradas.
- 3) Según vayan terminando, colocan su celda en la mesa, leen su propuesta en voz alta y la facilitadora las anota en el rotafolio.
- 4) Continuar hasta que todas las NNA acomodan su celda, configurando el panel.



Etapa 2. Búsqueda de soluciones.

Se anota en el rotafolio las veces que una idea se repite.

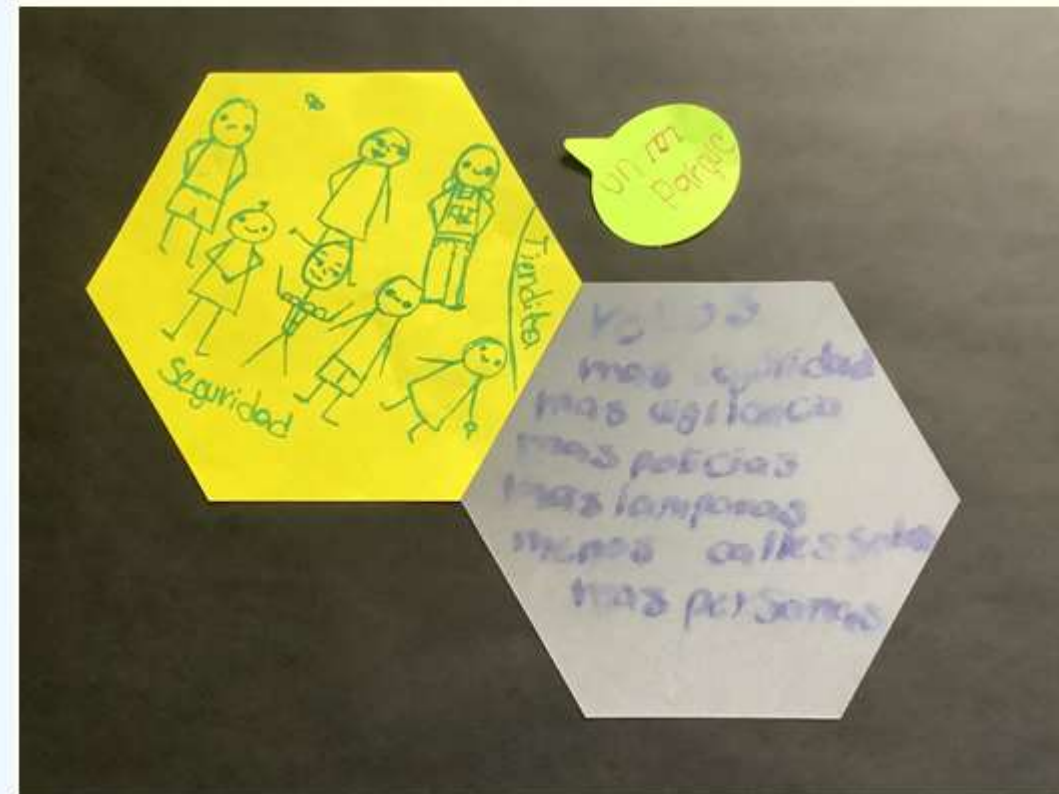
Oportunidad:

Las mismas NNA podrán acomodar su celda junto a otra que identifiquen como idea complementaria a la suya.



Etapa 3. Propuesta.

- 1) Se reparte una celda de papel a cada participante. Debe llevar el mismo número de la celda de acetato.
- 2) De forma individual y en silencio, cada NNA dibujará como se imagina que se vería su propuesta de solución al problema. Puede usar los colores que desee y agregar anotaciones si es necesario.
- 3) Conforme van terminando colocan su dibujo debajo de su celda de acetato.



Etapa 3. Propuesta.

Todo el grupo observa las propuestas con cuidado para decidir si una sola les parece mejor, o bien si la combinación de algunas puede resultar en una mejor propuesta.

Por turnos, emiten la combinación de celdas que les parece mejor, identificada por los números. Por ejemplo: 3-14-20.

Se cuentan las repeticiones de las propuestas o incluso si se repiten combinaciones. El grupo de NNA podrá determinar cuál propuesta es la que resuelve mejor el problema para todas y todos.



Etapa 3. Propuesta.

Oportunidad: las celdas que no se mencionan pueden ser complementarias de las ideas elegidas.

Oportunidad: la persona facilitadora podría incorporarlas de acuerdo con su experiencia y sensibilidad sin alterar las prioridades que decidió el grupo.



Etapa 4. Deseabilidad.

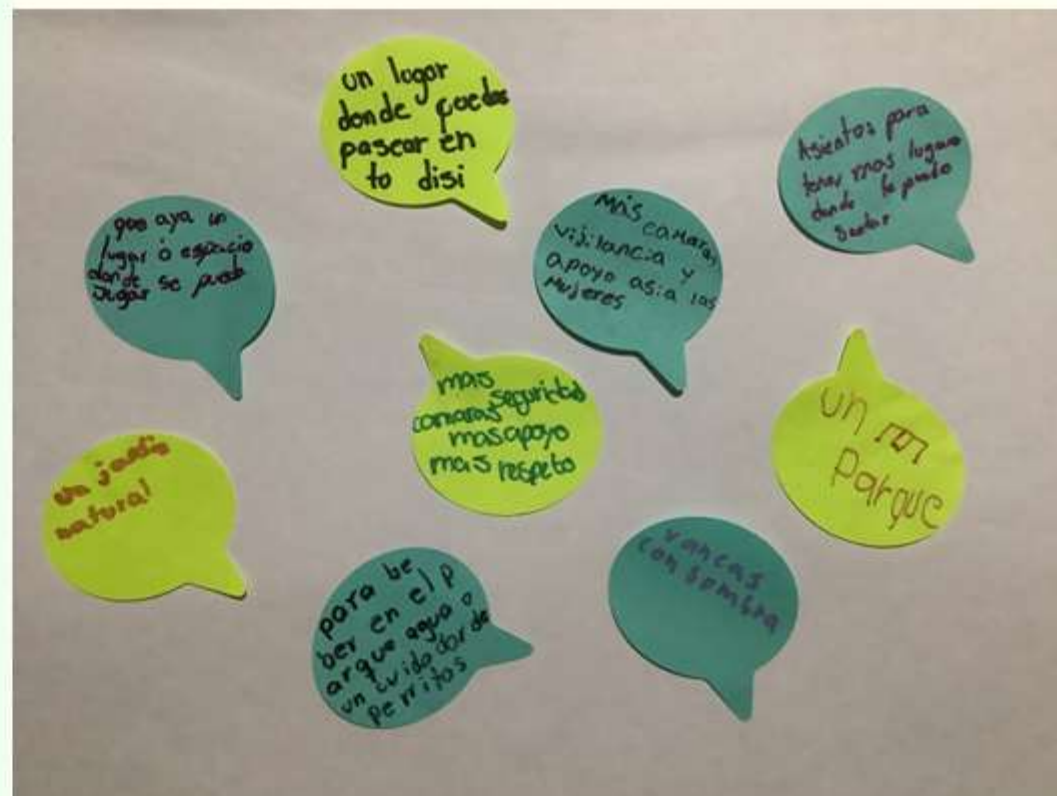


- 1) Se les reparte una nota adhesiva de color azul a las niñas y de color verde a los niños.
- 2) En la nota escribirán de forma breve una situación, concepto o elemento concreto que les parezca deseable de estar presente en su movilidad o en el espacio público. Pueden dibujar en lugar de escribir.
- 3) Colocan esta nota sobre su propia celda.
- 4) Por turnos, expresan su deseo y cómo puede incorporarse a las propuestas aportadas.

Etapa 4. Deseabilidad.

Oportunidad: hacerles ver que se trata de algo que desean sólo por gusto o placer de disfrutar, no porque deba resolver parte del problema ni otra necesidad urgente.

Oportunidad: compartirles un número de WhatsApp al que puedan enviar imágenes que les gustan respecto al tema, pueden ser tomadas por ellos mismos en sus paseos.



Observaciones.

Ajustar el tiempo para la dinámica de acuerdo al número de participantes o dividir los grupos mayores a 25 NNA.

Planear recesos de ser necesario, así los participantes no estarán cansados e inquietos.

Distribuir más al grupo en el espacio disponible ya que se pudieron identificar hasta tres copias iguales de una misma propuesta, en otros casos fueron dos copias y en total resultaron hasta 14 copias, las correspondientes a un 20% del total de participantes.

Entregar 1 kit de material por participante: 3 marcadores permanentes punto mediano, notas adhesivas de colores y una toallita con alcohol. Esto con la finalidad de que cuiden el material y evitar distracciones al compartir.

Aportación a la construcción social del hábitat sustentable.

Gracias a la colaboración de NNA fue posible generar una herramienta que funciona para facilitar la participación de la niñez en la toma de decisiones en la escala barrial.

Como resultado se obtienen estrategias de solución a problemáticas que las mismas NNA identificaron.

Las NNA se colocan al centro de la planeación como parámetro de aptitud de una movilidad activa y espacios públicos sustentables.

4.4 Factibilidad y validación.

El 3 de mayo de 2022 fue posible poner en práctica la herramienta de participación con los dos grupos de 6° grado de la Escuela Primaria Urbana 1130 “Juan Escutia”. Asistieron 67 niñas y niños, de un total de 78, y en la sesión estuvieron presentes la maestra y el maestro de cada grupo.

Se contó con dos horas para la realización de la actividad, que se desarrolló en 5 etapas, además de la Introducción.

Debido a que en el ejercicio anterior con dinámicas participativas, sólo estaba asistiendo la mitad de cada grupo por protocolo de la pandemia, se expusieron brevemente el tema de interés y los antecedentes de colaboración para conocimiento de todas y todos.

A continuación se plantearon las reglas para trabajar lo más armónicamente posible y que nos alcanzara el tiempo otorgado:

- Respeto de todas las aportaciones y opiniones.
- Orden para participar y realizar las actividades.
- Colaboración para construir ideas aunque no sean sobre la propuesta propia.

Los materiales necesarios para trabajo individual les fueron entregados según se iban necesitando y sólo el material compartido se colocó al centro desde el inicio. En la pared cercana se pegaron pliegos de papel para anotaciones de la facilitadora, que todos pudieran ver.

Para comenzar, se colocaron dos planos en el suelo, uno donde se ve el mapa de la colonia y otro donde se ve la manzana correspondiente a la escuela, la plaza y el centro cultural y las aceras vecinas, con el templo, la papelería, la carnicería y la nevería, entre otros establecimientos. De inmediato las niñas y niños fueron expresando de forma espontánea si localizaban su casa o ubicaban las avenidas principales.

ETAPA 1 DIAGNÓSTICO.

Cada participante recibió tres notas adhesivas, una de color rosa mexicano, otra naranja y otra amarilla.

1. Se les pidió que pensarán en 3 problemas que suceden o se encuentran en la zona de intervención, que dificultan su movilidad o vivencia de la calle. Sin comentarlos con sus compañeros, los escribirían identificando su importancia por el color de la nota:
 - Rosa mexicano: Lo más grave (que pudiera poner en riesgo la vida o la salud).
 - Naranja: Riesgo menor (no pone en riesgo la vida pero representa peligro)
 - Amarillo: No significa riesgo, pero es una condición que puede mejorarse.

En lo posible evité dar ejemplos para que sus ideas y prioridades surgieran sin influencias, tal como ellos consideran importante.

2. Por turnos colocaron sus notas en el sitio donde suceden, en el mapa de intervención. Sólo si alguno de los problemas, principalmente los graves, los identificaba fuera de esta zona, las colocarían en el plano de la colonia (zona de influencia). Al final resultó que identificaron problemas abarcando prácticamente todas las zonas de la colonia, e incluso fuera de sus límites.
3. A continuación, entre todos seleccionaron el área donde se ubicaban los problemas más graves. Una persona de apoyo que puede ser uno de los participantes, va leyendo lo que escribieron y la guía o facilitadora anota en los pliegos de la pared los problemas sintetizándolos y marcando sus repeticiones. Con esta información se crean categorías (problemas de Mantenimiento, de Conductas, de Espacios, de Hábitos, de Infraestructura, ...)

4. De todos los problemas descritos, el grupo decidió cuál problema atenderían primero, es decir en el que se trabaja el resto de la actividad.

En esta sesión eligieron atender el problema de los robos, que resultó relacionado a diversas categorías:

Riesgos a la integridad física: robo de personas, secuestros, asalto a mano armada.

Agravio a la propiedad ajena: robo de vehículos, de autopartes, ingreso a instalaciones educativas, casa habitación, comercios y servicios.

Robo en espacios públicos: objetos para vender a chatarrerías locales (recicladoras), vandalismo, alambrados.

Una vez que se establece el problema a resolver, pasamos a la segunda etapa.

Áreas de oportunidad de la etapa 1:

Considerar tiempo en la Introducción para que las reglas sean planteadas entre el grupo y así ellos mismos ayudarán a cumplirlas entre todos.

ETAPA 2 BÚSQUEDA DE SOLUCIONES.

- 1) Escribir en uno de los pliegos de la pared el problema que se está atendiendo para que todos lo tengan claro.
- 2) Se reparte una celda de acetato a cada participante.
- 3) De forma individual, cada NNA escribirá una propuesta de solución al problema en alguna o varias de las categorías encontradas. Tratará de escribirlo de la forma más resumida posible.
- 4) Cada uno (pondrá su nombre) irá pasando al centro para colocar la celda en el piso, dirá en voz alta su propuesta y la Guía anotará en la lámina-pizarrón. Así todas y todos las irán acomodando alrededor, formando el panel.

Por el tiempo, sólo colocaron su celda en el piso.

Áreas de oportunidad de la etapa 2:

Es mejor si el grupo se distribuye más en el espacio disponible y se mantiene el orden (que no estén yendo de un lado a otro todo el tiempo) ya que se pudieron identificar hasta tres copias iguales de una misma propuesta, en otros casos fueron dos copias y en total fueron 14 copias, lo cual reduce significativamente las aportaciones. En este caso un 20% del total de participantes.

ETAPA 3 PROPUESTA.

1. Se leerán en voz alta todas las propuestas, se contarán las repeticiones y se elegirán las que más se repitan o bien si no se repiten con fuerza, los participantes elegirán las que les parezcan mejores para resolver el problema.
2. A cada participante se le entrega una celda de papel amarillo.
3. Hará un dibujo de cómo se imagina las soluciones elegidas, puede resumirlas en una (si se da el caso) o elegir una para dibujarla.
4. Todo el grupo colocará su dibujo debajo de su acetato.

Áreas de oportunidad de la etapa 3:

ETAPA 4 DESEABILIDAD.

1. Se les reparten notas adhesivas de un color que no se haya utilizado (azul, verde, morado u otro).
2. Cada participante escribirá algo que desea que exista en la zona de intervención aunque no sea resolver un problema. Se trata de conocer lo que es deseable para las niñas y los niños, que quisieran contar con ello por mero gusto o placer.

Áreas de oportunidad de la etapa 4:

Se les puede dar un número de teléfono para que por Whatsapp envíen alguna foto de algo que han visto que les gusta para la colonia o para la zona de intervención. Puede ser algún material, planta, formas o colores, etc, y decir qué les gusta de ello.

ETAPA 5 AGRADECIMIENTO.

Se agradece a los participantes y sus maestros por el trabajo realizado y explicación de lo que se hace con la información que se recupera del ejercicio de participación con el uso de la herramienta Panal Participativo de las NNA.

Esta herramienta pretende ser para uso de NNA en cualquier grupo, social, educativo, cultural, etc donde deseen mejorar el espacio público y la movilidad.

ETAPA 6 RECUPERACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y DEL USO DE LA HERRAMIENTA.

Trabajo para la persona facilitadora de la dinámica.

Anotaciones de referencia, toma de fotografías del panel, etc.

OBSERVACIONES Y REFLEXIONES COMO FACILITADORA.

Contar con más tiempo para la dinámica, de esta manera se pueden planear recesos y los participantes no estarán cansados e inquietos. Además ese tiempo da oportunidad de escuchar sus percepciones, cómo se sienten. En esta ocasión nos asignaron dos horas, y considero que con 30-40 minutos más podríamos hacer completa la Etapa 2, y al finalizar la Etapa 3 y 4 exponer sus propuestas para generar una reflexión de cierre. En fin, el tiempo nos ayudaría a contar con más espacio para el diálogo y la discusión.

Entregar etiquetas para escribir nuestro nombre y colocarlo visible para los demás.

Se observaron dificultades en al menos la mitad de las niñas y niños para seguir instrucciones, escuchar con atención, respetar turnos y para guardar silencio aun desde el inicio de la dinámica. Además varios de los participantes maltratan el material, lo rompen o lo pisan sin importarles que es para compartir con sus compañeras y compañeros o para otros grupos. En cambio otros son cuidadosos y aunque tengan dudas, esperan su turno para hablar.

Es mejor si el grupo se distribuye más en el espacio disponible y se mantiene el orden (que no estén yendo de un lado a otro todo el tiempo) ya que se pudieron identificar hasta tres copias iguales de una misma propuesta, en otros casos fueron dos copias y en total fueron 14 copias, lo cual reduce significativamente las aportaciones. En este caso las correspondientes a un 20% del total de participantes.

En efecto y respecto a lo anterior, lo mejor para este ejercicio es que puedan optar para participar, para que efectivamente sea un acto voluntario. Con esto se evitaría que las niñas y niños que no quieren participar no lo hagan de forma forzada.

Colocar láminas visibles con los pasos de la etapa que se está llevando a cabo también sería de gran ayuda. Usando elementos gráficos y color.

Contar con dos tabloneros para tener una mesa suficientemente grande para que los participantes se coloquen alrededor. En esta ocasión, al estar los mapas en el piso y los niños no tener superficies de apoyo, el polvo evitó que las etiquetas se adhirieran con firmeza.

Imprimir los mapas en formato más grande. Los utilizados en esta sesión eran 90x120 y fácilmente pueden ser 120x180. También dar énfasis a la claridad en nomenclatura de las calles y de las principales referencias para las niñas y niños.

Es mejor que las notas adhesivas y la celda de color, sean de colores bien diferenciados. Por ejemplo: el amarillo y el verde fluorescentes pueden confundirse.

Entregar a cada participante un kit de material para toda la sesión: 3 marcadores de tinta permanente punto mediano, notas adhesivas de los colores necesarios y una toallita con alcohol que sirve de borrador, estas se venden preenvasadas. De preferencia identificar las celdas de cada participante. Todo esto con la finalidad de que cuiden el material.

Colocar un cronómetro con alarma, incluso para hacerlo más atractivo, pueden alternarse los participantes para ponerlo a funcionar en cada actividad. Así con el tiempo medido ayudar a que se enfoquen en lograr el resultado. (Incluso se puede crear competencia entre los grupos).

Es necesario dividir los grupos demasiado grandes. En este caso fue complicado que dos grupos que generalmente trabajan por separado y presentan comportamientos diferenciados, se unieran en un solo equipo. Esto se conoce porque anteriormente, en la dinámica de diciembre, se trabajó con cada grupo por separado en sus salones.

Si hay posibilidad de elegir, optar por un espacio cerrado para controlar el ruido de otras actividades o del ambiente. Incluso ayudaría para colocar otra información en las paredes, como fotos de los lugares conocidos o referencias.

5 Conclusiones o recomendaciones.

En la búsqueda de una movilidad segura para la niñez y adolescencia, la perspectiva de infancia se convierte en una oportunidad para la sustentabilidad en la planeación de la ciudad. Esto coloca a la niñez no como un abstracto futuro de la humanidad, sino como un presente único e irrepetible que merece ser vivido en plenitud y que ha sido repetidamente excluido e invisibilizado de los procesos sociales y de decisión urbanos y por consiguiente, también de sus espacios. En palabras de Tonucci, si conseguimos asegurar que la ciudad les pertenezca a los niños, la ciudad entonces podrá pertenecernos a todos.

Después de una primera etapa donde encontré importantes deficiencias espaciales y de infraestructura con relación a la movilidad y al espacio público de Paraísos del Colli, me llevó algo más de tiempo detectar algo más trascendental para este trabajo, que las NNA no eran escuchados en sus necesidades y aspiraciones. Incluso encontré instancias que llegaron a impedir su participación en actividades donde podían opinar y expresar sus ideas.

Esto dio lugar, con el tiempo y gracias principalmente a la colaboración de dos instituciones formadoras de la niñez, a la creación del Panel Participativo de las Niñas, Niños y Adolescentes, una herramienta que aun siendo perfectible, funciona para su propósito y facilita la participación de la niñez en la toma de decisiones en la escala barrial, resultando en estrategias de solución a problemáticas que las mismas NNA identificaron.

A través de un ejercicio se pudo obtener que uno de los principales impedimentos para salir a la calle y desplazarse es la grave situación de inseguridad que viven en su hábitat inmediato: el barrio, demostrando un elevado nivel de conciencia al respecto. Esto les permitió identificar en pocos minutos una infinidad de formas en que dicha inseguridad se presenta en su entorno conocido, pudiendo incluso precisar datos y la localización espacial de los riesgos.

Lo anterior me llevó a entender por qué Tonucci enfatiza en escuchar a los niños, en que los ayuntamientos tengan apertura a las asambleas de niñas y niños. En este aspecto, se puede detectar una ausencia de articulación entre las diversas instancias públicas que desde sus frentes tienen a su cargo la formación,

el cuidado y la seguridad de la niñez, además de las encargadas de la infraestructura, el espacio público y la movilidad. Y mientras pocas son abiertas a colaborar, otras se cierran por completo a que las niñas y niños participen.

Se pudo constatar que al menos en esta colonia, las instancias gubernamentales no han implementado procesos participativos que involucren a sus habitantes en la toma de decisiones. Tampoco existe un acercamiento entre las instituciones educativas y las instancias en materia de movilidad y seguridad de la niñez, para identificar, diagnosticar y activar acciones de protección en seguridad vial para la comunidad escolar. Sin embargo las niñas y niños sí detectan y padecen las deficiencias en su movilidad y en la falta de espacios recreativos, además de que manifiestan su deseo de participar en las soluciones. Es por eso que su participación es no solo necesaria sino deseable.

Como peatones por excelencia, las NNA tienen en la movilidad activa una llave de acceso al espacio público, al que aportarían mayor seguridad si tuvieran mayor presencia en él. Las calles están apropiadas por la delincuencia y los autos, mientras la niñez vive encerrada. Entre más niñas y niños puedan transitar y jugar en la calle, mayor será la seguridad y la calidad de los espacios públicos, más ojos estarán observándolos y menor oportunidad tendrá la delincuencia para actuar.

Paraísos del Colli, como pueden ser otras tantas colonias, necesita personas caminando y conviviendo en la calle, apropiándose de ella y convirtiéndose en sus guardianes naturales, las niñas y niños son también parte de esa vigilancia pues no solo jugarían en ella, serían a la vez grandes observadores y auditores con curiosidad natural. Estas acciones deben ir acompañadas de imprescindibles intervenciones en la infraestructura y el equipamiento para mejorar la calidad espacial y otorgar la protección que las NNA requieren para su movilidad segura, para lo cual resulta trascendental la adopción del enfoque sistémico en la seguridad vial.

Si bien este cambio de visión representa un alto grado de compromiso entre todos los involucrados, significaría en este caso una oportunidad para la colonia que ahora ya cuenta con dos estaciones del Macro Periférico, con la posibilidad

de que un mayor número de personas transite a pie o en medios no motorizados en sus traslados al interior de la colonia, lo que impactaría considerablemente en la seguridad, tanto urbana como la relativa a la movilidad. Existe por tanto, la oportunidad para que las instancias promuevan acciones en materia de movilidad activa segura de NNA, contemplando un trabajo en colaboración con todos los involucrados en su cuidado y formación.

La incorporación del enfoque sistémico para la movilidad segura es sin duda, uno de los resultados más significativos surgidos durante esta investigación. Por ahora las metas en el área metropolitana se enfocan en reducir los accidentes en que se vea involucrado el transporte público, sin embargo no hay razón para limitarse a ello. La niñez requiere de la movilidad segura, si es segura para ellos lo será para todos los demás habitantes y la meta de cero muertes en accidentes viales que nuestra ciudad y sus barrios requieren, si bien es un gran desafío, puede ser una realidad que se construya en colaboración.

Tanto el ámbito profesional, como las organizaciones civiles interesadas en el derecho y el desarrollo infantil, la movilidad activa, la seguridad vial, la seguridad vecinal y la construcción de comunidad, pueden encontrar en Paraísos del Colli un amplio campo de acción. Las NNA tienen la capacidad para diagnosticar, dimensionar los problemas, plantear y discutir soluciones, sin embargo es fundamental que los adultos aprendamos a escucharlos con detenimiento y ayudar a visibilizarlos como personas capaces de opinar y decidir.

Al respecto es importante destacar que la perspectiva de infancias es un concepto ausente en la normativa estatal y municipal, así como en los manuales de espacio público municipales del AMG y en documentos relativos a la seguridad de las niñas y niños, por lo que es recomendable su revisión y actualización, a fin de ser congruentes con el marco normativo nacional e internacional y principalmente, para demandar su acción concreta.

Es importante señalar que la negativa de escuelas y colegios para llevar a cabo ejercicios con el Panal Participativo fuera de Paraísos del Colli fue rotundo, aun explicándoles que los resultados podían ser utilizados en su propio beneficio. Por ello es necesario que los adultos que los rodean en el ámbito familiar, escolar,

vecinal y de cualquier grupo formativo de la niñez, a habiliten e impulsen ejercicios de participación de NNA en su toma de decisiones. Y en definitiva, considero necesario que los ejercicios de participación en procesos reales formen parte del currículo de educación básica si pretendemos que los derechos de las niñas y los niños sean respetados de manera real y no sólo en las formas o en el papel. Además forma parte del cuidado del que son sujetos las NNA por parte de los adultos, pues dejarlos participar es ayudar a su protección, a armarlos en este caso para su movilidad segura y la apropiación de sus barrios y ciudades.

Es evidente el temor o el tedio de los adultos a escuchar su opinión y a tener que comprometerse en acciones basadas en sus propuestas y no hace más que demostrar la incapacidad de nuestra sociedad en visibilizar a las niñas y niños como personas completas, con aptitud para externar ideas y opiniones. Este trabajo pretende transformar esta visión adultocentrista hacia la perspectiva de infancia, en la cual se comparten opiniones, propuestas y decisiones, entre adultos y NNA. En definitiva, aprender a escuchar las voces de niñas y niños, respetar, acompañar y promover su derecho a participar.

6 Tabla de Ilustraciones.

Ilustración 1. Población de NNA de 6 a 11 años.	13
Ilustración 2. Población de NNA de 12 a 14 años.	14
Ilustración 3. Población de NNA de 15 a 17 años.	14
Ilustración 4. Porcentajes de la población del AMG por rango de edad.	16
Ilustración 5. Población escolar del AMG.	16
Ilustración 6. Casos de inseguridad más frecuentes en Paraísos del Colli. Período 2013-2021.	18
Ilustración 7. Espacios atractores de familias en Av. Prol. El Colli.	23
Ilustración 8. Condiciones de un cruceo peatonal seguro.	28
Ilustración 9. Implementación definitiva de paso peatonal en Av. De Los Laureles y calle Papayas.	31
Ilustración 10. Av. De Los Laureles y calle Papayas.	32
Ilustración 11. Oreja de banqueta en Av. Arco de la Estrella y Av. Tesistán.	32
Ilustración 12. Oreja de banqueta en Av. del Ajonjolí y calle Tulla.	33
Ilustración 13. Av. Tesistán y Arco de la Estrella.	33
Ilustración 14. Ubicación de Paraísos del Colli en el Área Metropolitana de Guadalajara.	36
Ilustración 15. Jerarquía vial de la colonia Paraísos del Colli.	37
Ilustración 16. Entronque de Av. Prol. El Colli con el Periférico Poniente.	38
Ilustración 17. Cruceo de Av. Las Torres y Prol. Av. Del Colli.	38
Ilustración 18. Instalaciones de servicios municipales, instituciones educativas y religiosas.	40
Ilustración 19. Zonas de riesgo de inundación en la colonia y alrededores.	41
Ilustración 20. Boca de tormenta obstruida.	42
Ilustración 21. Canal azolvado y contaminado.	43
Ilustración 22. Voluntarios, funcionarios públicos, ONG's participan en los proyectos de Gehl.	48
Ilustración 23. Colaboración de actores sociales en proyectos urbanos del Estudio Gehl.	49

Ilustración 24. Interdependencia de los ODS con la Convención sobre los Derechos del Niño.	53
Ilustración 25. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.	54
Ilustración 26. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.	55
Ilustración 27. Viñeta de Frato. Seudónimo de Francesco Tonucci.....	56
Ilustración 28. Viñeta de Frato, seudónimo de Francesco Tonucci.	58
Ilustración 29. Relación entre velocidad y visión del conductor.....	61
Ilustración 30. Nodos de conflicto vial detectados en la colonia.....	82
Ilustración 31. Tramo sin banquetas en Jacaranda y Níspero.....	84
Ilustración 32. Esquina de Av. Las Torres y Prol. Av. Del Colli en abril de 2021, aun sin la ciclovía.	85
Ilustración 33. Ciclovía y carril de estacionamiento en Av. Las Torres, en noviembre de 2021.	85
Ilustración 34. Cenotafio de un joven de 18 años.....	86
Ilustración 35. Cenotafio de un joven de 18 años.....	86
Ilustración 36. Cenotafio de una mujer de 79 años.	87
Ilustración 37. Descontento por la obra en proceso sobre Av. Las Torres.	87
Ilustración 38. Cruces vehiculares y exclusivos de peatones y ciclistas en Av. Las Torres.	88
Ilustración 39. Aforos peatonales.	91
Ilustración 40. Paradas del transporte público.....	92
Ilustración 41. Sitio de taxis en la esquina de la Secundaria 94.....	93
Ilustración 42. Accesibilidad ausente.....	95
Ilustración 43. Accesibilidad obstruida.....	96
Ilustración 44. Accesibilidad ausente.....	96
Ilustración 45. Arbolado de la plaza.....	97
Ilustración 46. Cerro del Colli visto desde Grevilia y Arrayán.	98
Ilustración 47. Malla incompleta junto al canal.	99
Ilustración 48. Niños jugando dentro del canal de Av. Las Torres.....	99
Ilustración 49. Reposición de malla perimetral en el canal.....	100
Ilustración 50. Obra de renovación en Av. Las Torres.....	100

Ilustración 51. Percepción de inseguridad: Lotes con perímetro en mal estado....	101
Ilustración 52. Desorden en las recicladoras contribuye a la percepción de inseguridad.....	101
Ilustración 53. Calle Tepame, solitaria incluso durante el día.....	102
Ilustración 54. Personas drogándose afuera de la parroquia.	102
Ilustración 55. La iluminación pública no abarca la escala peatonal.	103
Ilustración 56. Calles Jacaranda y Níspero. Al fondo, el Centro Cultural.	103
Ilustración 57. Publicación referente al proyecto de Renovación de Banquetas en redes sociales.	108
Ilustración 58. Uno de los tramos renovados.	108
Ilustración 59. Adolescentes responden la encuesta aplicada de manera presencial.	111
Ilustración 60. Alumnado del grupo de Catecismo que respondió la encuesta.	112
Ilustración 61. Distribución por colonia de residencia de los respondientes de la encuesta.....	113
Ilustración 62. Distribución por escuela de NN encuestados.....	113
Ilustración 63. Predominancia del turno matutino en la escolaridad de los encuestados.....	114
Ilustración 64. Movilidad de cuidado. Las niñas y los niños no van solos a la escuela.	114
Ilustración 65. Caminar es el medio de transporte de niñas y niños.	115
Ilustración 66. Distancia temporal entre casa y escuela.....	115
Ilustración 67. Espacios de movilidad autónoma de niñas y niños.....	116
Ilustración 68. Espacio público al que acceden niñas y niños.....	117
Ilustración 69. Niñas y niños identifican cruceros de riesgo.	117
Ilustración 70. Razones de riesgo vial.....	118
Ilustración 71. Niñas y niños quieren cambiar su movilidad.	119
Ilustración 72. Edades de los adolescentes que respondieron la encuesta.	119
Ilustración 73. Escuela a la que asisten los adolescentes encuestados.....	120
Ilustración 74. Mayoría de adolescentes asisten a la escuela por las mañanas. ..	120
Ilustración 75. La movilidad de las chicas.	121

Ilustración 76. La movilidad de los chicos.	121
Ilustración 77. Rasgos del transporte que las chicas evalúan más.	122
Ilustración 78. Rasgos del transporte que priorizan los chicos.....	123
Ilustración 79. La movilidad es fácil para chicos y chicas.....	123
Ilustración 80. Percepción adolescente de la seguridad.....	124
Ilustración 81. Los adolescentes identifican los cruceros de mayor riesgo vial.	124
Ilustración 82. Razones del riesgo en los cruceros identificados.	125
Ilustración 83. Disposición a participar de los adolescentes.....	125
Ilustración 84. Imagen de referencia de Patrullas Escolares en México.....	126
Ilustración 85. Niñas y niños del catecismo participando en la dinámica del señalamiento vial.....	127
Ilustración 86. Participación de los grupos de catecismo en dinámica del señalamiento vial.	128
Ilustración 87. Niños felices de haber realizado su señal de Alto.....	128
Ilustración 88. Segunda sesión de la dinámica de señalamiento vial.....	129
Ilustración 89. Niñas y niños muestran el señalamiento elaborado por ellos mismos.	129
Ilustración 90. Las niñas y niños más pequeños también quisieron hacer su señal de Alto.	130
Ilustración 91. Herramienta participativa para mejorar la movilidad de NNA.....	131
Ilustración 92. Categorías de personajes de la Lotería de una Ciudad Humana...	131
Ilustración 93. Niñas participando en la dinámica de la lotería.....	132
Ilustración 94. Representación infantil de un percance vial y sus consecuencias.	133
Ilustración 95. Niños participando en la dinámica de la lotería.....	134
Ilustración 96. Niñas y niños llegando al catecismo.	136
Ilustración 97. Los niños cruzan la calle acompañados por adultos.....	137
Ilustración 98. Las avenidas dificultan la movilidad de niñas y niños.	137
Ilustración 99. Conflicto vial en Prol. Av. del Colli.....	139
Ilustración 100. Grupo de mujeres y niños pasean por la calle empedrada.	143
Ilustración 101. Estrategia M4S: ejes y estrategias.....	144
Ilustración 102. Tiempos y medios de movilidad escolar en la zona.	146

Ilustración 103. Porcentajes de acuerdo con sitios seguros para las NNA.....	147
Ilustración 104. Acompañantes de las NNA en trayectos escolares.	148
Ilustración 105. Tipificación de delitos en Paraísos del Colli, 2019-2021.....	149
Ilustración 106. Mapa de calor de incidencia delictiva en la colonia.....	149
Ilustración 107. Incidencia delictiva en el corazón de la colonia.....	150
Ilustración 108. Esquema de acciones que pueden implementarse para mejorar la seguridad en la peatonalización de la infancia	152
Ilustración 109.Obstrucciones en banquetas recientemente renovadas.	154
Ilustración 110. Obstrucción del paso peatonal y la ciclovía.	154
Ilustración 111. Flujo vehicular obstruido por estacionamiento indebido.....	155
Ilustración 112. Nuevos bolardos completamente dañados.	156
Ilustración 113. Atropellamiento de menor ciclista en la zona, registrado en redes sociales.	157
Ilustración 114. Consulta de registros de Bici Blanca por colonia.	158
Ilustración 115. Mapa de ciclistas fallecidos en la zona.	158
Ilustración 116. Ultimo registro de ciclista fallecido en la zona.....	159
Ilustración 117. Accidente de vehículo repartidor en el canal de Av. Las Torres. .	160
Ilustración 118. Choque entre auto y moto en la zona.	160
Ilustración 119. Auto accidentado en canal de Av. Las Torres.....	161
Ilustración 120. Registro de siniestros en el AMG en que interviene transporte público.	165
Ilustración 121. Niñas y niños quieren cambiar su movilidad.	170
Ilustración 122. Escalera de la participación de Arnstein, 1969.	171
Ilustración 123. Escalera de participación infantil y juvenil de Hart, 1993.	172
Ilustración 124. Participación de NNA en las encuestas.	173
Ilustración 125. Los NNA juegan en el canal a falta de espacios recreativos.....	183
Ilustración 126. Arbolado de la plaza.....	185
Ilustración 127. Cerro del Colli visto desde Grevilia y Arrayán.	186
Ilustración 128. Reposición de malla en el canal.....	186
Ilustración 129. Lotería y sus personajes, desarrollada por la Liga Peatonal.....	267
Ilustración 130. Formato de la Auditoría de Caminabilidad.	268

7 Referencias.

- Alatorre, M. (2020). *Informe Anual 2020*. Zapopan: Gobierno de Zapopan.
- Andrade-Ochoa, S. (2020). 1, 2, 3 Por la niñez. Manual de seguridad vial con una perspectiva de infancia. Ciudad de México: Liga Peatonal. Obtenido de <https://libreacceso.org/wp-content/uploads/2021/03/1-2-3-por-la-ninez.pdf>
- Arnstein, S. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *JAIP*, 216-224.
- Arup. (2017). *Cities Alive: Designing for urban childhoods*. Londres: Arup. Obtenido de <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-designing-for-urban-childhoods>
- Bicicleta Blanca. (14 de abril de 2021). www.bicicletablanca.org. Obtenido de <https://bicicletablanca.org/>
- Bochu, C. (2002). *La ciudad, los niños y la movilidad*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Obtenido de https://ec.europa.eu/environment/archives/youth/original/air/kids_on_the_move_es.pdf
- Brundtland, G. H. (2014). *UN.org*. Obtenido de <https://www.un.org/es/chronicle/article/es-momento-de-profundas-reformas>
- Caminito de la Escuela. (Octubre de 2020). www.caminitodelaescuela.org. Recuperado el 3 de noviembre de 2020, de <https://www.caminitodelaescuela.org/conoce.html>
- Centro Mario Molina para estudios estratégicos sobre energía y medio ambiente. (2016). *Implementación del Proyecto de Movilidad Escolar PROME*. CDMX: Centro Mario Molina Para Estudios Estratégicos.
- Chávez, V. (17 de abril de 2021). Incendios en La Primavera dejan riesgos de inundaciones y lodazales. *El Occidental*.
- Comisión de Movilidad Urbana y Conurbación H. Ayuntamiento de Zapopan. (2019). *Plan de Trabajo Anual 2020*. Zapopan: Gobierno de Zapopan.

- Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. (4 de agosto de 1987). www.ecominga.uqam.ca. Obtenido de http://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf
- CONACYT. (octubre de 2021). www.conacyt.mx. Obtenido de <https://conacyt.mx/pronaces/pronaces-vivienda/>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) ONU. (2016). Nueva Agenda Urbana. (pág. 76). Quito: Gobierno del Ecuador/ ONU.
- Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos. (2014). *Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes*. Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.
- Consejo Jalisciense Promotor del Derecho a la Ciudad. (31 de octubre de 2016). Carta Abierta de los Jaliscienses por el Derecho a la Ciudad. Guadalajara, Jalisco, México.
- Contreras Sierra, E. R. (2013). El concepto de estrategia como fundamento. *Pensamiento y gestión*, 152-181.
- Corona Caraveo, Y., & Morfín Stoopen, M. (2016). *Nuestra voz también cuenta, haz que se escuche*. Cuernavaca: Grafimor S.A. de C.V.
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. (2020). www.un.org. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Díaz, H. E. (2017). Análisis del cambio en el enfoque sobre la infancia en la educación: del sujeto de necesidades al sujeto de derechos. En L. Mantilla, A. Stolkiner, & M. Minnicelli, *Biopolítica e infancia. Niños, niñas e instituciones en el contexto latinoamericano* (págs. 333-356). Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

DiThommaso, G., & Nieto, R. (julio de 2022). *www.gehlpeople.com*. Obtenido de <https://gehlpeople.com/blog/city-making-in-unprecedented-times/>

EducActívate. (8 de mayo de 2021). *www.educactivate.com*. Obtenido de <https://www.educactivate.com/frato/>

El poder del consumidor. (12 de abril de 2018). *www.elpoderdelconsumidor.org*. Obtenido de <https://elpoderdelconsumidor.org/2018/04/incidentes-viales-primera-cause-de-muerte-en-ninos-de-5-a-14-anos-sociedad-civil-exigimos-ley-para-poner-alto/>

EXPMADI. (17 de agosto de 2021). Peatonline. *Conversatorio Iberoamericano Peatonal Online*. México: Laboratorio de Innovación Urbana.

Flores, H., & Garduño, A. (2015). El diseño ante los retos actuales. En H. Flores Magón, *Devenir del diseño* (págs. 34-51). Guadalajara: Editoriales e Industrias Creativas de México, S.A. de C.V.

Gehl People. (2020). *gehlpeople.com*. Obtenido de <http://gehlpeople.com/press/#>

Gehl People. (7 de marzo de 2020). *www.gehlpeople.com*. Obtenido de <https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/ConteodePersonasenMovimiento.pdf>

Gehl Press. (28 de Abril de 2021). *www.gehlpeople.com*. Obtenido de https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/05/IMG_8040-edited.jpg

Gehl, J. (2010). La ciudad sostenible. En J. Gehl, *Ciudades para la gente* (págs. 105-110). Buenos Aires: Infinito.

Gobierno de Guadalajara. (11 de febrero de 2022). *www.tramites.guadalajara.gob.mx*. Obtenido de <https://tramites.guadalajara.gob.mx/tramites/curso-de-educacion-vial--educavial->

Gobierno de Guadalajara. (11 de febrero de 2022). *www.tramites.guadalajara.gob.mx*. Obtenido de

https://tramites.guadalajara.gob.mx/rest/index.php/api/tramites/imprimir_ficha_ciudadana/imprimir?i=4469&msclkid=ec1c35efafb211ecbafcbce85d5fab191

Gobierno de Jalisco. (febrero de 2021). *www.tramites.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://tramites.jalisco.gob.mx/tramite/8498?msclkid=a93b09d7afaa11ec8b545d34151905a2>

Gobierno de Jalisco. (11 de febrero de 2022). *www.tramites.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://tramites.jalisco.gob.mx/tramite/8489?msclkid=ec1cd4e2afb211eca5df4e1d71912ccc>

Gobierno de Zapopan. (10 de mayo de 2019). *www.zapopan.gob.mx*. Obtenido de <https://www.zapopan.gob.mx/zapopan-ciudad-de-los-ninos-se-suma-a-sipinna-jalisco/>

Gobierno de Zapopan. (11 de febrero de 2022). *www.zapopan.gob.mx*. Obtenido de <https://www.zapopan.gob.mx/v3/educavial-descuento?msclkid=db2bb5c4afaf11ec8efc3f52f98255f2>

Gobierno de Zapopan; Movilidad y Transporte. (11 de febrero de 2022). <https://educavialzapopan.com/>. Obtenido de <https://educavialzapopan.com/>

Gobierno del Estado de Jalisco. (2013). *Programa Sectorial de Movilidad Sustentable*. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco.

Gobierno del Estado de Jalisco. (31 de Marzo de 2020). *www.seguridadmap.app*. Obtenido de <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/#/>

Gobierno del Estado de Jalisco. (11 de febrero de 2022). *www.info.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://info.jalisco.gob.mx/gobierno/programas/6192?msclkid=ec1c85deafb211ecbae4600b29e40da3>

Gobierno del Estado de México. (2021). *Manual de Imagen Urbana y Espacio Público para el Estado de México*. Toluca: Gobierno del Estado de México.

Gobierno Municipal de Zapopan. (28 de septiembre de 2012). *PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO DISTRITO URBANO ZPN-7 "EL COLLI"*. Zapopan: Gobierno Municipal de Zapopan.

Gobierno Municipal de Zapopan. (octubre de 2020). *zapopan.gob.mx*. Obtenido de <https://www.zapopan.gob.mx/v3/noticias/comparte-zapopan-proyecto-ciudad-de-los-ninos-con-francesco-tonucci>

González, A. (. (2020). *Cebrapedia. Guía para la creación comunitaria de cruces peatonales*. Ciudad de México: Creative Commons.

Google Earth. (13 de noviembre de 2020). *www.google.com/earth/*. Obtenido de <https://earth.google.com/web/@20.64956649,-103.45083933,1667.471382a,4686.66560233d,30y,0h,0t,0r/data=CkQaQhI8CiUweDg0MjhhYzA3NzUxMTEzMDM6MHg0NjEyODkwNTBIOTMyZDgzKhNQQVJBw41TT1MKREVMiENPTExJGAlgAQ>

Guardia nocturna. (21 de marzo de 2021). <https://www.facebook.com/NoticieroGuardiaNocturna>. Obtenido de <https://www.facebook.com/watch/?v=217053862859359>

Hart, R. (1993). La participación de los niños: De la participación simbólica a la participación auténtica. *Ensayos Innocenti*, 1-46. Obtenido de https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/ie_participation_spa.pdf

IDLUAM. (Octubre de 2020). <https://www.idluam.org>. Obtenido de <https://www.idluam.org/blog/gobiernos-locales-y-objetivos-de-desarrollo-sostenible-ods/>

IIEG. (7 de noviembre de 2016). <https://www.iieg.gob.mx>. Obtenido de <https://www.iieg.gob.mx/contenido/PoblacionVivienda/colonias/>

IIEG. (2017). *Alcanza Área Metropolitana de Guadalajara los 5 millones de habitantes*. Zapopan: IIEG.

- IIEG. (4 de febrero de 2019). <https://iieg.gob.mx>. Obtenido de <https://www.iieg.gob.mx/contenido/PoblacionVivienda/DiaMundialContraCancer.pdf>
- IIEG. (2020). *Asistencia escolar en Jalisco*. Zapopan: IIEG.
- IMCO Staff. (2019). *Índice de movilidad urbana: Barrios mejor conectados para ciudades más equitativas*. Ciudad de México: IMCO.
- INF-EDU1. (15 de junio de 2021). Entrevista Sector Educativo Secundaria. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-EDU2. (16 de junio de 2021). Entrevista Sector Educativo Primaria . (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-EXPDIAC. (8 de septiembre de 2021). Entrevista a Experta en Derecho Infantil a la Ciudad. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-GOB2. (8 de febrero de 2021). Entrevistado Ayuntamiento de Zapopan. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-OC. (2 de febrero de 2021). Entrevista ONG INF-OC. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-SOC1. (1 de abril de 2021). Entrevista a Informante Social 1. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-SOC2. (1 de abril de 2021). Entrevista a Informante Social 2. (R. Jaime, Entrevistador)
- INF-SOC3. (26 de Junio de 2021). Entrevista a Informante Catecismo 2. (R. Jaime, Entrevistador)
- INSP. (26 de Agosto de 2020). <https://www.insp.mx/>. Obtenido de <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>
- Jacobs, J. (1961). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L.

- López Reyes, M. E. (Agosto de 2020). Can you really help me? Supporting empathic dialogue to understand care service for assisting women against violence. Delft, Países Bajos: Delft University of Technology.
- Lynch, K. (1984). *La buena forma de la ciudad*. Massachusetts: The MIT Press.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Massachusetts: The MIT Press.
- Niña de 7 años. (12 de abril de 2021). Encuesta a niñas y niños de 6 a 11 años de Paraísos del Colli. Zapopan, Jalisco, México: Google Forms.
- Niño de 10 años. (17 de abril de 2021). Niño de 10 años que camina a la escuela. *Encuesta de movilidad a niñas y niños de 6 a 11 años de Paraísos del Colli*. Zapopan, Jalisco, México: Google Forms.
- Niño de 11 años. (19 de abril de 2021). Encuesta a niñas y niños de 6 a 11 años de Paraísos del Colli. Zapopan, Jalisco, México: Google Forms.
- ONU. (2015). *UN.org*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Osorio, E. (2 de abril de 2021). Entrevista a experto en seguridad vial. (R. Jaime, Entrevistador)
- Página 12. (16 de enero de 2012). *www.pagina12.com.ar*. Obtenido de <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-185545-2012-01-16.html?msclkid=e67efb58ac9711eca68342cd4256450d>
- Pineda Nebot, C. (21 de febrero de 2018). *Researchgate.com*. Obtenido de <https://www.researchgate.net/publication/323316748>
- Plan ciclista. (abril de 2021). *www.facebook.com/plan.ciclista*. Obtenido de https://www.facebook.com/note.php?note_id=303459947899&id=100000095957266
- Sardo, D. (2018). *Ahora los Chicos, el Barrio y la Ciudad que queremos. Programa de la Secretaría de Educación de la Villa María*. Villa María: Sardo, Daniel.

- Sardo, D. (mayo-junio de 2018). *Ahora los chicos. La ciudad y el barrio que queremos. Ahora los chicos. La ciudad y el barrio que queremos*. Villa María, Córdoba, Argentina: Unesco/ Villa María Ciudad del Aprendizaje.
- Schuff, S., & Vogel, L. (28 de marzo de 2019). *www.gehlpeople.com*. Obtenido de <https://gehlpeople.com/blog/towards-child-friendly-cities-2/>
- Schuff, S., & Vogel, L. (octubre de 2020). *gehlpeople.com*. Obtenido de <https://gehlpeople.com/blog/towards-child-friendly-cities-2/>
- Secretaría de Salud, STCONAPRA. (2016). *Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015*. Ciudad de México: Secretaría de Salud/ STCONAPRA.
- Secretaría de Transporte. (febrero de 2021). *www.tramites.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://tramites.jalisco.gob.mx/tramite/8498/pdf>
- Secretaría de Transporte. (2 de marzo de 2022). *www.setrans.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://setrans.jalisco.gob.mx/mapa-de-siniestralidad>
- SEDATU; SSA; SCT; SEMARNAT; OPS México. (2020). *Guía de implementación movilidad emergente 4S. Ampliación de banquetas, ciclovías emergentes y pacificación del tránsito*. Ciudad de México: Gobierno de México.
- Seguridad Map. (diciembre de 2021). *www.seguridadmap.app.jalisco.gob.mx*. Obtenido de <https://seguridadmap.app.jalisco.gob.mx/>
- Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica. (28 de JUNIO de 2019). *SNIEG.MX*. Obtenido de <https://www.snieg.mx/cni/infometadato.aspx?idOrden=1.1&ind=4&porDetalle=no&gen=263&d=n>
- Soliz, F., & Maldonado, A. (2012). *Guía de metodologías comunitarias participativas*. Ecuador: Clínica Ambiental.
- Survey Monkey. (mayo de 2021). *www.surveymonkey.com*. Obtenido de <https://es.surveymonkey.com/mp/sample-size/>

- Tonucci, F. (1996). *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires: Losada, S.A.
- Tonucci, F. (1996). *La ciudad de los niños: Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires: Losada, S.A.
- Tonucci, F. (31 de octubre de 2018). La Ciudad de los Niños es un proyecto transversal. (I. A. Fundación Acor Argentina, Entrevistador)
- Tráfico ZMG. (21 de marzo de 2021). <https://www.facebook.com/traficozmg>. Obtenido de <https://www.facebook.com/traficozmg/posts/4193087257419872>
- Tráfico ZMG. (21 de marzo de 2021). <https://www.facebook.com/traficozmg>. Obtenido de <https://www.facebook.com/watch/?v=2829504180639655>
- Tráfico ZMG. (21 de marzo de 2021). <https://www.facebook.com/traficozmg/>. Obtenido de <https://www.facebook.com/traficozmg/posts/2852964404765504>
- UNICEF . (2020). *Objetivos de Desarrollo Sustentable. Metas para la infancia*. Madrid: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Gobierno de España.
- UNICEF. (1989). *Convención sobre los Derechos del Niño*. Madrid: Nuevo Siglo.
- Unicef. (Octubre de 2020). <https://www.un.org/es>. Obtenido de <https://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf>
- UNICEF. (2020). unicef.org. Obtenido de <https://www.unicef.org/es/convencion-derechos-nino/accion-mundial-convencion-de-los-derechos-del-nino>
- Unicef España. (15 de julio de 2020). Ciudadesamigas.org. Obtenido de <https://ciudadesamigas.org/ciudades-diseno-urbano-infancia/>
- UNICEF-LACRO. (2019). *Ciudades amigas de la infancia en América Latina y el Caribe*. Panamá: Unicef. Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
- Vásquez, J. (2013). Adultocentrismo y juventud: aproximaciones foucaulteanas. *Sophia: Colección de Filosofía de la Educación*, 217-234.

Vásquez, J. (2013). Crítica de la razón adultocéntrica. *Apuntes iniciales desde América Latina* (pág. 21 pp). La Habana: FLACSO-Ecuador.

Vicentini Harboe, G. (2019). *Vida urbana y Ciudades para la gente: Un análisis comparativo de Jane Jacobs y Jan Gehl en sus textos*. Valencia: Universitat Politecnica de Valencia.

Vision Zero Network. (Febrero de 2022). *visionzeronetwork.org*. Obtenido de <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/#:~:text=Vision%20Zero%20starts%20with%20the%20ethical%20belief%20that,from%20the%20status%20quo%20in%20two%20major%20ways%3A?msclkid=080b783faad111ecb95e37bff503855d>

Vision Zero Network. (7 de Marzo de 2022). *visionzeronetwork.org*. Obtenido de https://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2018/11/VZN_CoreElements_FINAL.pdf

Vision Zero Network. (7 de marzo de 2022). *visionzeronetwork.org*. Obtenido de https://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2018/11/VZN_CoreElements_FINAL.pdf

Vision Zero Network. (Febrero de 2022). *visionzeronetwork.org*. Obtenido de <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

Zambrano, B., & Andrade-Ochoa, S. (s.f.). *Lotería de una ciudad humana*. Ciudad de México: Liga Peatonal.

8 Anexos

8.1 Cartas de vinculación social.



México, 3 de septiembre de 2021

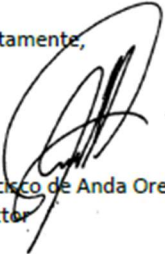
A quien corresponda
Programa de Becas Nacionales CONACYT

Hago de su conocimiento que la alumna RUTH JAIME VÁZQUEZ, de la “Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable” del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), se ha puesto en contacto conmigo en mi carácter de Consultor Experto en Seguridad Vial en la organización Movilidad y Desarrollo México. Su comunicación ha sido con la finalidad de solicitar mi asesoría en su Trabajo de Obtención de Grado, titulado “Proyecto de intervención participativa del espacio público y la movilidad sustentables de las niñas, niños y adolescentes de la colonia Paraísos del Colli”.

Considero importante apoyar con la transmisión del conocimiento y lecciones aprendidas en mi desempeño profesional a investigaciones como la que se menciona. Estos trabajos buscan establecer una mayor vinculación social y propuestas de mejora urbana para la movilidad, así como un uso del espacio público más equitativo, seguro e incluyente para la niñez y adolescencia, abonando al camino hacia comunidades y ciudades más sustentables.

Sin más por el momento, me remito a sus órdenes.

Atentamente,



Francisco de Anda Orellana
Director

Morelia, Michoacán a 11 de mayo de 2022

A quien corresponda

Programa de Becas Nacionales CONACYT

Por medio de la presente hago de su conocimiento que la alumna RUTH JAIME VÁZQUEZ, de la "Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable" del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), se ha puesto en contacto conmigo en mi carácter de experta en temas de Desarrollo infantil, movilidad activa y desarrollo urbano, desde el 17 de agosto de 2021. Su comunicación ha sido con la finalidad de entrevistarme estableciendo un vínculo entre mi experiencia profesional en el tema, mi desempeño en el activismo por la movilidad activa y su Trabajo de Obtención de Grado, titulado "Estrategia con perspectiva de infancia para el espacio público y la movilidad activa sustentable de la colonia Paraísos del Colli".

Como profesional involucrada en el bienestar y desarrollo de la niñez en el ámbito urbano, considero pertinente el apoyo a trabajos de investigación como el mencionado, que puedan aportar propuestas sustentables de movilidad y uso del espacio público más equitativo e incluyente para nuestras ciudades.

Sin más por el momento,



Itsi Alveano Aguerrebere

Doctora en políticas públicas

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

itsiline@gmail.com

4431747984



ESCUELA URB. 1130
"JUAN ESCUTIA"
C.C.T 14EPRO783R
ZONA 89 SECTOR 11
ARRALLANES S_N
PARAISOS DEL COLLI.
ZAPOPAN JAL.
TEL. 3338210442



Correo: jose.cazaress@jaliscoedu.mx

ZAPOPAN, JALISCO 9 DE JUNIO 2022

ASUNTO: CONSTANCIA DE TRABAJO

A quien corresponda,
Programa de Becas Nacionales CONACYT

Por medio de la presente hago de su conocimiento que la alumna RUTH JAIME VÁZQUEZ, de la "Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable" del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), se ha puesto en contacto con esta Institución, Escuela Primaria Urbana 1130 Juan Escutia, desde el 16 de junio del 2021. La finalidad es la de vincular su Trabajo de Obtención de Grado, titulado "Estrategia con perspectiva de infancia para el espacio público y la movilidad activa sustentable de la colonia Paraísos del Colli", con la Institución que represento, en beneficio de nuestra comunidad educativa, recibiendo de nuestra parte una respuesta favorable.

Desde entonces ha estado en comunicación conmigo y ha contado con el apoyo necesario para efectuar distintas dinámicas en el tema, con la participación de las alumnas y los alumnos de 6to grado del presente curso escolar. Como institución involucrada en el bienestar y desarrollo de la niñez y adolescencia considero pertinente el apoyo a trabajos de investigación como el mencionado, que puedan aportar propuestas de movilidad y uso del espacio público más equitativo, seguro e incluyente para nuestro alumnado y la comunidad infantil en general, encaminándonos hacia comunidades y ciudades más sustentables.

ATENTAMENTE
"2022, AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES CON CARNCER EN
JALISCO"



PROF. JOSE RAMON CAZARES SANDOVAL

DIRECTOR



Movilidad y Transporte
Gestión Integral de la Ciudad

Zapopan, Jalisco, 10 de junio de 2022.

A quien corresponda
Programa de Becas Nacionales CONACYT



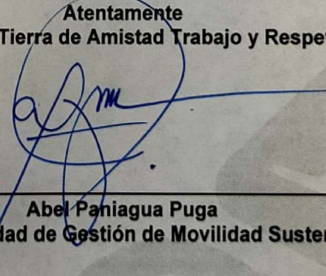
Dirección de
Movilidad y Transporte
Unidad Administrativa Basílica
Plaza de las Américas
"Juan Pablo II" Col. Centro,
Zapopan, Jalisco, México
Tel. 33 38 18 22 00
Ext. 3529, 3522 y 3509
www.zapopan.gob.mx

Por medio de la presente hago de su conocimiento que la alumna RUTH JAIME VÁZQUEZ, de la "Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable" del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), se ha puesto en contacto conmigo en mi carácter de Jefe de Unidad de Gestión de Movilidad Sustentable del Gobierno de Zapopan, el 29 de marzo de 2021. Su comunicación ha sido con la finalidad de entrevistarme para conocer las acciones en materia de movilidad que el Ayuntamiento está llevando a cabo en el área de estudio de su investigación y la posibilidad de vincular su Trabajo de Obtención de Grado, titulado "Estrategia con perspectiva de infancia para el espacio público y la movilidad activa sustentable de la colonia Paraísos del Colli".

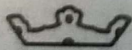
Como profesional involucrado en la construcción de sustentabilidad, considero pertinente el apoyo a trabajos de investigación como el mencionado, que puedan aportar propuestas de movilidad y uso del espacio público sustentables, en un marco de equidad e inclusión.

Sin más por el momento,

Atentamente
"Zapopan, Tierra de Amistad Trabajo y Respeto"



Abel Paniagua Puga
Jefe de la Unidad de Gestión de Movilidad Sustentable





PARROQUIA MARÍA MADRE DEL REDENTOR
ARQUIDIOCESIS DE GUADALAJARA A.R.
PROL. DEL COLLI. No. 1045-A COL. PARAISOS DEL COLLI. CP 45069
TEL. NOTARÍA: 33 31 80 17 76

Zapopan, Jalisco a 13 de junio del 2022

A quien corresponda

Programa de Becas Nacionales CONACYT

Reciba primeramente un afectuoso saludo de mi parte, así como mi más sincero deseo que el Señor le asista y sostenga en la importante tarea que se le ha confiado.

Por medio de la presente hago de su conocimiento que la alumna **RUTH JAIME VÁZQUEZ**, de la "Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable" del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), ha estado en contacto con esta comunidad parroquial de María Madre del Redentor desde el 24 de marzo del 2021. La finalidad ha sido buscar nuestro apoyo para vincular su Trabajo de Obtención de Grado titulado Estrategia con perspectiva de infancia para el espacio público y la movilidad activa sustentable de la colonia Paraísos del Colli", con la Institución que represento, en beneficio de nuestra comunidad de Niñas, Niños y Adolescentes que acuden al Catecismo, recibiendo de nuestra parte una respuesta favorable. Desde entonces, la Coordinación del Catecismo ha sido fundamental para la difusión de encuestas entre el alumnado y también para llevar a cabo dinámicas participativas en el tema. Como institución interesada en el bienestar y desarrollo integral de la niñez y adolescencia considero pertinente el apoyo a trabajos de investigación como el mencionado, que puedan aportar propuestas de movilidad y uso del espacio público más equitativo, seguro e incluyente para nuestro alumnado y la comunidad infantil de la colonia en general, aportando a la construcción de ciudades más sustentables.

Sin más por el momento, agradeciendo su atención que a la presente se sirva dar, a la vez que le reitero mi consideración respetuosa mi afecto filial, Dios le bendiga.

Atentamente

Pbro. José Antonio Arias Salinas
Párroco





ASUNTO: Carta Conacyt
Zapopan, Jalisco; 21 de Septiembre del 2021

A quien corresponda

Programa de Becas Nacionales CONACYT

Por medio de la presente hago de su conocimiento que la alumna RUTH JAIME VÁZQUEZ, de la “Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable” del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (I.T.E.S.O.), se puso en contacto conmigo en virtud de la Comisión que representé, el 15 de enero de este año para extender una petición de colaboración técnica-académica con el Municipio de Zapopan por medio de su Trabajo de Obtención de Grado, titulado en su momento “Estrategia participativa para la movilidad sustentable infantil en Paraísos del Colli, Zapopan” y que actualmente se titula “Proyecto de intervención participativa del espacio público y la movilidad sustentables de las niñas, niños y adolescentes de la colonia Paraísos del Colli”.

Por motivos de cambio de administración por el momento no es posible saber quién presidirá la comisión de movilidad urbana y conurbación dada esta situación considero que lo más apropiado es establecer un vínculo de continuidad de esta colaboración con la dirección de Movilidad.

La Comisión que encabezé considera importante y pertinente el apoyo a trabajos de investigación como el mencionado, enfocados en la niñez y adolescencia de nuestro Municipio, para quienes podemos aportar en conjunto y en este caso específico, propuestas de movilidad y uso del espacio público más equitativo, seguro e incluyente, con miras a la construcción de comunidades y ciudades más sustentables.

Sin más por el momento quedo a sus ordenes.

A t e n t a m e n t e .

Zapopan, Jalisco. A 21 de Septiembre de 2021
Zapopan, Ciudad de los Niños y las Niñas

Melina Alatorre Núñez

Regidora Presidenta de la Comisión Colegiada y Permanente de Ecología

8.2 Alineación con el marco normativo.

INTERNACIONAL	FEDERAL	ESTATAL	MUNICIPAL
<p>Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles.</i> 	<p>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.</p>		
	<p>Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024</p>	<p>Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo (PEGD) 2018-2024 Visión 2030 <i>(Deroga el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2030 y su actualización 20 oct 2016)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 6. Apartado estratégico: objetivos, metas y proyectos estratégicos. • 6.1 Seguridad, justicia y estado de derecho. • 6.4 Desarrollo sostenible del territorio. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo integral de movilidad (DT4) • 6.7 Temáticas especiales. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo integral de las niñas, los niños y adolescentes. 	<p>Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018– 2021</p>
	<p>Programas Nacionales Estratégicos (PRONACES)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pronace de Vivienda 		
	<p>Sistema Nacional de Planeación Participativa</p>	<p>Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios.</p>	<p>Reglamento de Planeación Participativa para el</p>

			Municipio de Zapopan. <i>Última Reforma GMZ 16/12/2020</i> <ul style="list-style-type: none"> • Planes Institucionales
	Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024	Programa Sectorial de Movilidad Sustentable <ul style="list-style-type: none"> • Reglamento de Movilidad • Código ambiental 	Reglamento de movilidad, tránsito y seguridad vial para el municipio de Zapopan, Jalisco. <i>Última reforma publicada GMZ 04/11/2020</i> Código Ambiental Zapopan. 2017
	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU)		
	Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021 Espacios Públicos en los Asentamientos Humanos	Código Urbano para el Estado de Jalisco. 2008 <i>Última reforma POEJ 11/01/2018</i>	Plan Parcial de Desarrollo Urbano Distrito Urbano ZPN-7 El Colli
	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial <i>En proceso de aprobación.</i>	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco <ul style="list-style-type: none"> • Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte. • <i>Título Segundo. Capítulo I. Artículo 14. Consejo consultivo: participación social y consulta en materia de Movilidad y transporte.</i> • <i>Capítulo II. De los organismos de participación social y consulta.</i> 	Reglamento de movilidad, tránsito y seguridad vial para el municipio de Zapopan, Jalisco. <i>Última reforma publicada GMZ 04/11/2020</i>

		<p>Proyecto de Movilidad Escolar Sustentable (PROME) Etapa 1-Implementación 2016</p> <ul style="list-style-type: none"> Estrategias de Movilidad Escolar Sustentable (EMES) 	<ul style="list-style-type: none"> Programa Banquetas Libres Programa Pasos Peatonales Ergonómicos Programa Luchadores Viales (movilidad alternativa-escuela) Programa Biciescuela Programa Afuera
<p>Emergencia Sanitaria por COVID-19</p>	<p>Estrategia Movilidad 4S. Plan de Movilidad para una Nueva Normalidad. 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> Guía de implementación movilidad emergente (Tomo I) Guía para los servicios de transporte y gestión de la demanda de viajes (Tomo II) <p><i>Secretaría de Salud (SSA)</i> <i>Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)</i> <i>Oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS)</i></p>	<p>En proceso de difusión e implementación.</p>	<p>En proceso de difusión e implementación.</p>



INTERNACIONAL	FEDERAL	ESTATAL	MUNICIPAL
<p>Convención de los Derechos del Niño</p>	<p>Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. 2014 (LGDNNA)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reglamento de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. • Sistema de Protección Integral de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes (SIPINNA) 	<p>Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes en el Estado de Jalisco. 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema Estatal de Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. 	<p>Programa Municipal de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes Zapopan 2018-2021</p> <p><i>Instrumento rector jurídico administrativo en materia de estrategias públicas para niños, niñas y adolescentes en Zapopan.</i></p> <p>Alineado y vinculado al Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo 2018-2024 y al Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema Municipal de Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. <p>Reglamento Del Sistema Municipal De Protección Integral De Niñas, Niños Y Adolescentes De Zapopan, Jalisco (SIPINNA Zapopan).</p> <p>Política pública: Ciudad de los Niños. 2015</p>

Fuente: Elaboración propia, basada en el análisis de la normativa internacional, nacional, estatal y municipal.





8.3 Herramientas metodológicas.

8.3.1 Instrumentos de Observación directa.

a) Formato de Observables Móviles.

OBSERVADOR:			FECHA:		
CALLE O AVENIDA:		ENTRE CALLES:		DÍA: L M M J V S D	
ZONA:		HORARIO O TURNO		HORA INICIO:	
CLAVE EN MAPA:			DURACIÓN:		
TIPO DE MOVILIDAD		CONTEO	TOTAL	SEGURIDAD NIÑOS	
					
MOTORIZADA	TRANSPORTE URBANO				
	ESCOLAR				
	AUTOMOVIL				
	MOTO				
TIPO DE MOVILIDAD		CONTEO	TOTAL	RIESGOS NIÑOS O CUIDADORES	
NO MOTORIZADA	PEATONAL				
	CON RUEDAS (P.ej: patineta)				
	CARGADO (P.ej: carreola)				
	ASISTIDO (P.ej: silla de ruedas)				
BICICLETA					
TRICICLO CARGA					

b) Formato de Observables Fijos.

OBSERVADOR:				FECHA:	
CALLE O AVENIDA:				HORA:	
ENTRE CALLES:					
ZONA:					
RÚBRICA					
	BUENO	REGULAR	MALO	NO HAY	NOTAS
					
INFRAESTRUCTURA					
PAVIMENTO VIALIDAD					
PAVIMENTO BANQUETA					
SEÑALÉTICA EN POSTE					
SEÑALÉTICA EN PISO					
SEMÁFORO					
TIEMPO PARA PEATON					
AUDITIVO					
PARADA TRANSPORTE URBANO					
PARADA TRANSPORTE FORÁNEO					
PARADA MULTIMODAL					
REDUCTORES DE VELOCIDAD					
ESTACIÓN DE TAXI					
LÁMPARAS					CANTIDAD:
BOTES DE BASURA					CANTIDAD:
ACCESIBILIDAD					
BANQUETA					
RAMPAS EN CRUCEROS					
PUENTE PEATONAL CON RAMPA					
PUENTE PEATONAL CON ESCALERA					
PUENTE PEATONAL CON ELEVADOR					
BAHÍAS TOMAR Y DEJAR PASAJE					
GUÍAS TÁCTILES					
VÍA LIBRE SIN OBSTRUCCIONES					
ZONAS NATURALES					
CUERPOS DE AGUA					
AREAS VERDES					
CERRO					

RÚBRICA			
	EXISTE	INEXISTENTE	NOTAS
			
ZONAS O ELEMENTO DE RIESGO			
CANALES			
ZANJAS O EXCAVACIONES			
BALDÍO SIN PODAR SIN MALLA			
BALDÍO CON MALLA ROTA			
ZONA CON AGUA ESTANCADA			
AREA CON VISIBILIDAD OBSTRUIDA			
REGISTRO O ALCANTARILLA SIN TAPA			
CONSTRUCCIÓN ABANDONADA			
CONSTRUCCIÓN SIN MALLA			
CONSTRUCCIÓN INVADIENDO BANQUETA			

8.3.2 Entrevista.

Entrevista A.

Fue aplicada a informantes pertenecientes al ámbito social. La finalidad fue obtener datos relevantes de las categorías de Movilidad y Participación social.

Introductorias

1. ¿Cuánto tiempo tiene Usted viviendo en la colonia?
2. De acuerdo con lo que ha observado, ¿Cuáles son los dos medios de transporte que más utilizan los colonos diariamente y por qué cree que prefieran estos medios?
3. ¿Cuáles son los dos medios que menos utilizan y a qué cree que se deba que no los usen?
4. ¿Cómo le parece el servicio de transporte público de la colonia? ¿Por qué?
5. ¿Qué cree que sea lo más difícil para un niño al querer usar el transporte público local?

Los niños de la colonia.

6. ¿Sabe aproximadamente cuántos niños o qué proporción de niños viven en la colonia?
7. ¿Usted realiza traslados con niños diariamente o con cierta frecuencia? ¿Qué medios utiliza y cuánto tiempo invierte en ello?
8. La Unicef considera importante que los niños (0 a 17 años) puedan jugar y realizar actividades recreativas, culturales y deportivas, así como participar en su comunidad (colonia, ciudad). ¿A usted le parece qué esto es importante? ¿Por qué?
9. Las actividades y participación mencionadas son esenciales para que los niños desarrollen habilidades y aptitudes relacionadas con mejores oportunidades y calidad de vida. ¿Cuáles de estas actividades considera que los niños de la colonia pueden realizar por sí mismos? En qué parte del espacio público: calle, parque, centro cultural...

10. ¿La mayoría de los niños se trasladan solos o acompañados por adultos a la escuela y otras actividades? ¿Qué medios utilizan?
11. ¿Cuáles elementos considera que favorecen la movilidad libre de los niños de la colonia?
12. ¿Cuáles considera que sean los elementos que la dificultan o la impiden?
13. ¿Conoce si las escuelas de la colonia han contemplado o utilizan algún medio de transporte colectivo o plan de movilidad para sus alumnos? ¿Cómo es?
14. ¿Sabe si los padres de familia lo han solicitado?

Colonia y gobierno

15. En los últimos 5 años, ¿cuáles son los cambios más importantes en la movilidad y en los espacios públicos de la colonia? Sean positivos o negativos, por ejemplo: alguna ruta de transporte nueva, renovación del parque, aumento o disminución de accidentes.
16. ¿De qué manera estos cambios han causado impacto en la movilidad de los niños y su uso de los espacios? Por favor explique ampliamente.
17. ¿Considera que los niños pueden tener necesidades distintas a las de los adultos en movilidad y uso de los espacios públicos?
18. ¿Cuáles considera que son los 3 principales riesgos para la movilidad de los niños en la colonia?
19. Desde la Junta de Colonos ¿han recibido o solicitado atención del gobierno para los problemas de su colonia? Si contesta NO, pasar a pregunta 21
20. ¿Reciben atención constante? ¿Cómo es la atención que reciben?
21. ¿Lo han hecho específicamente para el tema de la Movilidad o alguno relacionado con los Niños? ¿Qué respuesta obtuvieron?
22. Zapopan tiene el lema “La ciudad de los Niños”, ¿el municipio ha realizado algún proyecto para los niños en su colonia? Expóngalo por favor. Si contesta NO, pasar a pregunta 24
23. ¿Los niños participaron en este proyecto?
24. ¿Qué le parecería que los niños participen en propuestas para su movilidad de acuerdo a sus necesidades? ¿Cómo podrían hacerlo?

25. ¿Hay algo que Usted quiera agregar o compartirnos?

Entrevista B.

Aplicada a informante perteneciente al ámbito municipal. Se buscó un perfil que perteneciera a las comisiones de Movilidad o Construcción de la comunidad o a alguna instancia en la que estuvieran desarrollando proyectos o programas enfocados en la movilidad infantil. Se pretendía obtener información clave sobre participación, movilidad y metodologías de trabajo con la comunidad, además de proyectos en marcha y la intervención de Tonucci en el municipio.

Introductorias

1. ¿Qué es lo que más le gusta de la comisión que encabeza **(o en la que colabora)**?
2. ¿Cuáles son los dos medios de transporte que más utilizaba en la ciudad, antes de su trabajo actual? ¿Por qué?
3. Si pudiera elegir otro medio, ¿cuál preferiría y por qué?
4. ¿Cuáles son los medios que le parecen más apropiados de una movilidad urbana sustentable?

La Ciudad de los Niños.

5. Zapopan es “La ciudad de los Niños” ¿qué proyectos o programas ha desarrollado su Comisión para los niños? Expóngalo por favor.
6. ¿Los niños participan en ellos? Si es así, ¿de qué manera lo hacen? *Si contesta NO, pasar a la pregunta 8*
7. ¿Qué guías han seguido en los proyectos participativos con niños? (P.ej: de las Ciudades Amigas de la Infancia) ¿En cuáles proyectos? Podría extenderse.
8. Recientemente se reunió el Gobierno de Zapopan con el pedagogo Francesco Tonucci, ¿su Comisión interviene en los proyectos que él asesora o conoce cuáles son? ¿Dónde podemos consultar información al respecto?
9. Tonucci plantea que mejorar la movilidad de los niños, mejora la movilidad para todos ¿Qué opina Usted al respecto?

10. Aproximadamente ¿Qué porcentaje de las solicitudes recibidas por su Comisión desde las Juntas de Colonos, están vinculadas con problemas de la movilidad infantil o de conectividad con espacios para los niños?
11. ¿Qué porcentaje de solicitudes al respecto reciben desde instituciones educativas u organizaciones que trabajan por el bienestar de los niños? ¿Qué porcentaje corresponde a instituciones privadas?

Sustentabilidad. Derechos del Niño. Niñez en la escala municipal y mundial.

12. La Unicef define a las personas de 0 a 17 años como niños ¿Zapopan considera este mismo rango de edad para su población infantil? Si es distinto, ¿en qué se basa?
13. ¿De qué manera es relevante contar con índices e indicadores específicos para el análisis y acceso de información de la población infantil?
14. Como no se cuenta con estos índices ¿Cuál considera que sería la mejor fuente de información acerca de los niños, para elaborar proyectos o políticas municipales que los beneficien?

La Agenda 2030, por medio de los ODS y de la Convención sobre los Derechos del Niño, contempla que los niños puedan realizar actividades recreativas, culturales y deportivas, disfrutar de áreas naturales, para garantizar su desarrollo integral, así como participar y opinar en los procesos que le competen de su comunidad (colonia, ciudad).

15. ¿Qué importancia tiene la movilidad autónoma de los niños para el cumplimiento de estos objetivos?
16. ¿Cuáles aportaciones de esta Comisión acercan a Zapopan al cumplimiento de esta Agenda y de los Derechos del Niño?

Relación personal y como funcionario con los niños.

17. ¿Tiene usted niños? *Si responde sí*, ¿Cómo le gustaría que fuera su movilidad?
18. ¿Qué trascendencia cree que tenga para los niños el trabajo que ahora realizan desde el ayuntamiento?

19. ¿Cuáles ha sentido como los mayores obstáculos para impulsar proyectos para niños?
20. ¿Cuáles han sido sus fortalezas para vencer o reducir esos obstáculos?
21. ¿Qué le parecería a Usted que los niños conocieran a los regidores y miembros de los ayuntamientos y pudieran acercarse a plantear sus necesidades y colaborar en resolverlas?
22. ¿Cómo le gustaría ser recordado por los niños de Zapopan?
23. ¿Hay algo que Usted quiera agregar o compartirnos?

Entrevista C.

Fue aplicada a informantes expertos de la movilidad y seguridad vial. La finalidad fue obtener datos relevantes de las categorías de Movilidad, ODS y Derechos del niño y de Participación social.

Introductorias

1. ¿Qué es lo que más le gusta de poder hacer trayectos no motorizados?
2. ¿Cuáles son los inconvenientes?
3. Vives en Morelia, ¿Cuáles son los dos medios de transporte que más utilizas en la ciudad, ¿Por qué?
4. ¿Con qué opciones de movilidad no motorizada cuentan las NNA de Morelia?
5. ¿Qué necesitarían las NNA de Morelia para construir su propio modelo de movilidad?

La Ciudad de los Niños.

6. ¿Conoces Zapopan?
7. Zapopan es por lo que resta de esta administración, “La ciudad de los Niños” ¿qué proyectos o programas para NNA que han tenido éxito en Morelia considera viables de réplica en esta ciudad? Expóngalo por favor.
8. ¿Los niños participan en ellos? Si es así, ¿de qué manera lo hacen? Si contesta NO, pasar a la pregunta 8

9. ¿Cuáles han sido tus referentes para implementar proyectos de movilidad para NNA?
10. ¿Qué consideras que debemos cambiar en la manera de intervenir los espacios públicos para que realmente pueda considerarse una ciudad de las NNA?
11. Tu doctorado es en Políticas Públicas enfocado en el desarrollo infantil, ¿en qué nicho tendría cabida el asunto de las NNA en el espacio público para que tuviera una oportunidad real de que sean tomados en cuenta en las decisiones que les atañen?
12. Tonucci plantea que mejorar la movilidad de los niños, mejora la movilidad para todos ¿Qué opina Usted al respecto?
13. ¿A raíz de qué nace Caminatúbela?
14. ¿Puedes hablarnos acerca del impacto de tu personaje entre las NNA? ¿Cómo llegan a empoderarse?
15. ¿Esto significa más un progreso en autonomía en su movilidad, apropiación del espacio público o una lleva a lo otro?
16. La Unicef define a las personas de 0 a 17 años como niños ¿cuáles serían los elementos indispensables para que este grupo poblacional tuviera mayor participación desde la escala barrial?
17. Al carecer de índices específicos de la población infantil y adolescentes ¿Cuál considera que sería la mejor fuente de información acerca de los niños, para elaborar proyectos o políticas municipales que los beneficien?
18. ¿Qué impacto puede tener en ello mejorar las condiciones de los trayectos escolares de NNA?
19. En tu opinión, ¿qué hace falta para que SIPINNA escuche lo que las NNA tienen que decir respecto a su movilidad y al espacio público? hacer efectiva la participación infantil y adolescente?
20. ¿Cuáles han sido los reclamos que más NNA han hecho al respecto durante tu interacción con ellos? ¿Qué necesitan y qué desean?
21. Relación personal y como activista con los niños.
22. ¿Tienes niños? Si responde sí, ¿Cómo le gustaría que fuera su movilidad?

23. ¿Qué trascendencia cree que tenga para los niños el trabajo que ahora realiza desde el activismo y a través de las políticas públicas?
24. ¿Cuáles ha sentido como los mayores obstáculos para impulsar proyectos para niños?
25. ¿Cuáles han sido sus fortalezas para vencer o reducir esos obstáculos?
26. ¿Qué le parecería a Usted que los niños identificaran a los activistas y también a los tomadores de decisiones, de manera que pudieran acercarse a plantear sus necesidades y deseos y colaborar en resolverlas?
27. ¿Hay algo que Usted quiera agregar o compartirnos?

8.3.3 Encuestas.

Encuesta virtual para adolescentes de 12 a 17 años.

Medio: Google Forms

Vínculo: <https://forms.gle/7XqnoNqeYhh7jR1o9>

Misma encuesta aplicada de forma presencial en la colonia.

Movilidad de 12 a 17 años en Paraísos del Colli

¡Hola Chicos y Chicas!
Gracias por contestar este cuestionario, con sus respuestas me ayudan a conocer cómo se mueven en la ciudad los niños y adolescentes para desarrollar sus actividades y qué podemos hacer para mejorar su movilidad. Les llevará unos 5 minutos responderlo.
¡Comencemos!

*Obligatorio

1. ¿Eres chico/a o chico? *

Marca solo un óvalo.

Chica
 Chico

2. ¿Qué edad tienes? *

Marca solo un óvalo.

12
 13
 14
 15
 16
 17

3. ¿En qué horario vas a la escuela? *

Marca solo un óvalo.

Mañana
 Tarde

4. ¿Cómo se llama tu escuela? *

5. ¿Qué medio de transporte utilizas con más frecuencia? *

Marca solo un óvalo.

Caminar
 Camión
 Bicicleta
 Patineta
 Carro
 Moto
 Mototaxi

6. Elige las opciones que más coinciden con el transporte que utilizas. *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Es seguro
 Es rápido
 Es económico
 Es inseguro
 Tarda mucho
 Contamina mucho
 Es caro

7. ¿Se te facilita moverte dentro de la colonia para convivir con tus amigos, hacer deporte o actividades culturales? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

Otros: _____

10. Si te gustaría participar en crear una forma de movilidad segura para los chicos y chicas de la colonia, anota un número de teléfono para contacto. Puede ser Whatsapp de tus papás. *

Google no creó ni aprobó este contenido.

Google Formularios

6. ¿Por qué? elige las opciones que coinciden con tu respuesta *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

La calle es segura

Los espacios públicos son seguros

Hay espacios adecuados para el deporte

Hay espacios agradables para convivir al aire libre

Hay espacios adecuados para la actividad cultural

No existen espacios para jugar o hacer deportes al aire libre

La calle es insegura

Los espacios públicos son inseguros

Otros: _____

9. ¿Cuál cruce de calle o avenida de la colonia te parece más difícil de cruzar y por qué? *

Encuesta virtual para niñas y niños de 6 a 11 años.

Medio: Google Forms

Vínculo: <https://forms.gle/BCzz9p1SsLpWRe949>

Misma encuesta aplicada de forma presencial en la colonia.

Movilidad niños de 6 a 11 años en Paraísos del Colli.

Hola Niñas y Niños:
Gracias por ayudarme contestando este cuestionario, con sus respuestas me ayudan en mi tarea de la universidad para conocer cómo se mueven los niños en la ciudad y qué podemos hacer para mejorar esta movilidad. Por favor contesta todas las preguntas y si te lo permiten tus papás, déjame un dato de contacto al final para estar en contacto. ¡Comencemos!

*Obligatorio

1. ¿Eres niña o niño? *

Marca solo un óvalo.

Niña

Niño

2. ¿Cuántos años tienes? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

6

7

8

9

10

11

3. ¿En qué colonia vives? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Paraísos del Colli

Miramar

Balcones del Sol

12 de Diciembre

La Floresta del Colli

Otra

4. ¿Cómo se llama tu escuela? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Escuela Urbana 1130 Juan Escutia

Escuela Primaria Urbana 131 Agustín Yáñez

Escuela Primaria Rita Pérez de Moreno

Escuela José Antonio Escobedo

Primaria Josefa Ortiz de Domínguez

Otra

5. ¿En qué horario vas a la escuela? *

Marca solo un óvalo.

En la mañana

En la tarde

6. ¿Con quién te vas a la escuela? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Voy sola o solo

Voy con mis compañeras o compañeros

Me lleva mamá o papá

Otros: _____

7. ¿Qué medio de transporte utilizan más? *

Marca solo un óvalo.

Caminamos
 Bicicleta
 Camión
 Mototaxi
 Carro
 Moto

8. ¿Cuánto tiempo tardas en llegar a la escuela? *

Marca solo un óvalo.

entre 5 y 15 minutos
 entre 15 y 30 minutos
 entre 30 y 50 minutos

9. ¿A qué lugares puedes ir tu solito en la colonia o cerca de aquí? *

Marca solo un óvalo.

Tienda de la esquina
 Unidad deportiva Miramar
 Centro cultural Paraísos del Colli (Quiosco)
 La Colmena Miramar
 No puedo ir solo a ningún lado
 Otros: _____

10. ¿Puedes salir a jugar en la calle o a hacer algún deporte o actividad cultural en la colonia? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Deporte
 A jugar en la calle
 Cultural: Baile, pintura, teatro, otra
 No practico pero me gustaría hacerlo
 No puedo jugar en la calle
 Otros: _____

11. Para esas actividades ¿Qué necesitas de las siguientes opciones? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Que me acompañe algún adulto
 Que haya parques o áreas verdes en la colonia
 Que haya espacio libre para jugar
 Que haya espacios adecuados para practicar deportes o actividades artísticas
 Otros: _____

12. ¿Cuál cruce de calle o avenida de la colonia te parece más difícil de cruzar y por qué? *

13. Si quieres participar en mejorar la movilidad de los niños en Paraísos del Colli, por favor pregunta a tus papás si puedes anotar un teléfono (puede ser Whatsapp) para llamarte en cuenta. *

8.3.4 Dinámicas Participativas,

Lotería de una ciudad humana.

Ilustración 129. Lotería y sus personajes, desarrollada por la Liga Peatonal.




Usuarios	Infraestructura	Espacio público	Accesibilidad	Aditamentos
El peatón	La ciclovía	La banqueta	La ruta podotáctil	El casco (moto)
La ciclista	El semáforo peatonal	La calle	La rampa	El cinturón de seguridad
El automovilista	El semáforo vehicular	Las áreas de juego	La silla de ruedas	El autoasiento (auto)
La motociclista	El reglamento de tránsito	El bicipuerto	El perro guía	Las luces (bici)
El transporte público	La oreja	El árbol	El bastón guía	El retrovisor
La infancia	La caja bici-moto	El alumbrado	La carriola	Las gafas (moto)
La discapacidad	El cruce peatonal	La banca	El andador	El claxon (auto)
Los abuelitos	Los bolardos	El parabus	El semáforo auditivo	La campana (bici)
El transporte escolar	La señal de tránsito	La fuente	Las muletas	El bici remolque
Los paramédicos	El drenaje pluvial	La zona escolar	El lenguaje de señas	La Bici cargo
La agente vial	El reductor de velocidad	El kiosco	La ciudad	

Fuente: imágenes del documento original (Zambrano & Andrade-Ochoa).

Auditoría de Caminabilidad en Entornos Escolares.

Ilustración 130. Formato de la Auditoría de Caminabilidad.

AUDITORÍA DE CAMINABILIDAD EN ENTORNOS ESCOLARES



Camina alrededor de tu escuela prestando atención a cada uno de los elementos que enlistamos a continuación. Después, evalúa estos cinco apartados y comparte los resultados en la página web: www.caminitodelaescuela.org

Tu nombre: _____
 Edad: _____ Género: _____
 Nombre de la escuela: _____
 Nivel escolar: _____
 Fecha: _____ Hora: _____

Evaluación general del entorno escolar: ☹️ 😐 😊 😄 😁

*Para obtener la evaluación general del entorno escolar suma los resultados de los cinco apartados. Aunque esta evaluación es cualitativa te puede ayudar a revelar los aspectos que requieren mayor atención.

2. Velocidad

- Hay letreros de velocidad máxima 20 km/h
- Los automovilistas respetan la velocidad máxima
- Hay marcas en el pavimento de zona escolar
- Hay semáforos de destello frente a la escuela
- Hay reductores de velocidad cerca de la escuela
- Hay fotomultas alrededor de la escuela
- Los carriles vehiculares son estrechos para incitar la circulación a baja velocidad
- La entrada a la escuela está en una calle de tránsito calmado
- Hay bolardos o vallas que protejan el acceso peatonal
- Hay cruces peatonales a nivel de calle a menos de 100 metros de la escuela

Evaluación de la velocidad vehicular: ☹️ 😐 😊 😄 😁
0-2 2-5 5-8 8-10

1. Cruceos

- Están pintadas las cebras peatonales
- Los automovilistas respetan las cebras
- Hay letreros de cruce escolar
- Los automovilistas ceden el paso a los peatones antes de dar la vuelta a la derecha
- Hay semáforos vehiculares
- Hay semáforos peatonales
- Las personas tienen el tiempo suficiente para cruzar caminando la calle
- Los conductores te pueden ver en la esquina cuando esperas tu turno para cruzar la calle
- Hay ampliaciones de banqueta en las esquinas (orejas)
- Hay zonas de espera segura en los camellones (isletas)

Evaluación de los cruceos: ☹️ 😐 😊 😄 😁
0-2 2-5 5-8 8-10

4. Tráfico

- El tráfico vehicular se mantiene fluido en el acceso
- Existe un área segura para realizar las maniobras de ascenso y descenso de escolares
- Hay personas encargadas de acompañar a los niños y niñas al interior del colegio
- El área frente al acceso se mantiene libre de autos estacionados durante la entrada y salida de clases
- La escuela cuenta con transporte escolar
- Hay transporte público para llegar a la escuela
- Hay paradas de transporte público cercanas
- Hay infraestructura para llegar en bici a la escuela
- Hay biciestacionamientos cerca de la escuela
- El entorno carece de conflictos frecuentes entre los distintos medios de transporte que lo transitan

Evaluación del tráfico vehicular: ☹️ 😐 😊 😄 😁
0-2 2-5 5-8 8-10

3. Banquetas

- Hay banquetas alrededor de la escuela
- Las banquetas son planas y continuas
- El pavimento se encuentra en buen estado
- Son suficientemente amplias para que circulen dos personas con silla de ruedas o carreola
- Hay guías de pavimento podotáctil
- Hay rampas en las esquinas
- Hay buen drenaje pluvial para evitar encharcamientos que obstaculicen la movilidad peatonal
- Carece de obstáculos fijos como postes o mobiliario
- Carece de obstáculos móviles como autos o basura
- Hay elementos de sombra o refugios para la lluvia como árboles o marquesinas

Evaluación de las banquetas: ☹️ 😐 😊 😄 😁
0-2 2-5 5-8 8-10

5. Seguridad

- Te sientes segur@ caminando sol@ alrededor de la escuela
- Hay más gente caminando en la calle
- Hay gente descansando o conviviendo en la calle
- La calle carece de obstrucciones visuales significativas como arbustos grandes o publicidad invasiva
- Hay comercios en las plantas bajas
- Les tienes confianza para solicitar ayuda en caso de alguna emergencia
- Están marcados los puntos de reunión al exterior en caso de alguna emergencia
- Hay áreas de juego alrededor de la escuela
- Hay actividad en las calles durante todo el día
- Hay buena iluminación por las noches

Evaluación de la seguridad: ☹️ 😐 😊 😄 😁
0-2 2-5 5-8 8-10

Fuente: archivo PDF descargado de <http://www.caminitodelaescuela.org/docs/auditoria.pdf>

8.4.1 Clasificación de información obtenida por técnica de la Observación Directa.

El primer instrumento de recolección de información aplicado en la zona fue la observación directa con recorridos de transecto, primero por las vialidades principales y después por las calles del interior correspondientes a las áreas predominantemente habitacionales.

Los componentes de soporte de la observación directa son registro fotográfico realizado durante recorridos en distintos días y horarios, mapas de elaboración propia sobre bases cartográficas y aforos peatonales efectuados en tres de los cruces de la colonia, identificados como conflictivos

La codificación fue guiada por las categorías y subcategorías y abarca las unidades de análisis de cada grupo, así como anotaciones que posteriormente servirán en la parte de los hallazgos.

8.4.2 Clasificación de información por técnica de la Encuesta.

La información analizada de las encuestas se desglosa en tres tablas que contienen:

- A. muestra los resultados del pilotaje del cuestionario elaborado para ser aplicado a niñas y niños de la colonia. Para la prueba elegí un grupo de 50 niñas y niños del mismo nivel educativo que el grupo objetivo, no relacionadas con la zona de estudio y prácticamente equilibrado al 50% respecto al género. Fueron omitidas las preguntas 3, 14 y 15 para aumentar la probabilidad de respuesta. Se recibieron 17 respuestas en total, con mayor participación de niños. La comprensión de las preguntas fue alta, la encuesta les pareció larga, especialmente a los de menor edad, y pudieron identificar conceptos o preguntas repetitivas, así como errores en las posibilidades de selección.
- B. Corresponde a la información obtenida de las encuestas aplicadas a niñas y niños de Paraísos del Colli, desde el 12 de abril al 2 de

mayo de 2021, tanto en versión virtual como en las calles de la colonia.

- C. Fue respondida por 26 niñas y 23 niños, pertenecientes al grupo del catecismo, por lo cual la respuesta corresponde a un 12% de un universo de 400 niñas y niños.
- D. Muestra los resultados de la encuesta respondida por el grupo adolescente entre el 5 de abril y el 2 de mayo de 2021, de forma virtual y presencial. En total recibí respuestas de 13 chicos y 14 chicas, constituyendo el grupo más difícil de abordar.

Posteriormente fue posible aplicar una nueva encuesta, elaborada exclusivamente para el alumnado de la Secundaria 94 Guillermo Prieto y administrada por la subdirección, de acuerdo con sus condiciones. Fue entregada la semana del 5 de julio de 2021 a la persona asignada por el subdirector para coordinarla. Esta encuesta no fue valorada en sus resultados por la falta de disposición para la participación.

8.4.3 Clasificación de la Información por técnica de la Entrevista.

Para el análisis de la información se utilizó el método mixto, tanto cualitativo para el manejo de datos sensibles e informaciones subjetivas, así como cuantitativo para el manejo estadístico y gráficas generadas a partir del levantamiento de datos.

Contiene el registro de 14 informantes con quienes se sostuvo desde charlas casuales hasta entrevistas semiestructuradas, tanto en versión virtual, como telefónicamente y presencial. A lo largo de las mismas se fue dando un efecto tipo cascada o bola de nieve, lo que significa que algunos de ellos fueron informantes clave que me llevaron o dieron acceso a otros actores más cercanos a la problemática expuesta.

La información fue clasificada de acuerdo con las Categorías y Subcategorías.

