

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla  
Facultad de Arquitectura  
Doctorado en Procesos Territoriales:  
Región, Ciudad, Arquitectura y Patrimonio



## **Participación comunitaria de personas adultas mayores para mejorar la movilidad peatonal barrial.**

**Estudio de caso en Jardines de San Manuel, Puebla**

**Alumno: Mtro. Jorge Omar Daniel Flores Torres**

Matrícula 221570018. CVU: 474057

**Directora de Tesis: Dra. María de Lourdes Guevara Romero**

ID: 100521886. CVU: 336949

**Codirectora de Tesis: Dra. María de Lourdes Flores Lucero**

ID: 100408222. CVU: 85792

**Asesora de Tesis: Dra. Gloria Carola Santiago Azpíasu**

ID: 100128911. CVU: 73344

Asesores externos:

**Dr. Eduardo Gutiérrez Juárez.** CVU: 615193

**Dra. Sonia Marcela López Dominguez.** CVU: 165154



Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Facultad de Arquitectura

Doctorado en Procesos Territoriales: Región, Ciudad, Arquitectura y Patrimonio



**Participación comunitaria de personas adultas mayores para mejorar la movilidad peatonal barrial.**

Estudio de caso en Jardines de San Manuel, Puebla

**Alumno:**

Jorge Omar Daniel Flores Torres. Matrícula: 221570018. CVU: 474057

**Directora de Tesis:**

Dra. María Lourdes Guevara Romero. ID 100521886. CVU: 336949

**Codirectora de Tesis:**

Dra. María de Lourdes Flores Lucero. ID 100408222. CVU: 85792

**Asesora de tesis:**

Dra. Gloria Carola Santiago Azpiazu. ID 100128911. CVU: 73344

**Asesores externos:**

Dr. Eduardo Gutiérrez Juárez CVU: 615193

Dra. Sonia Marcela López Domínguez CVU: 165154

**Septiembre 2025**

## **AGRADECIMIENTOS**

### **Institucionales**

Agradezco a la **Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación** por becarme desde enero 2021 hasta diciembre 2024 con CVU número 474057.

Del mismo modo agradezco a la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, a la directora **Dra. Gloria Carola Santiago Azpiazu** (miembro del comité tutorial), así como a la Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado **Dra. María Lourdes Guevara Romero** (directora de tesis), y a la **Dra. María de Lourdes Flores Lucero** (codirectora de tesis).

También les agradezco tanto al **Dr. Eduardo Gutiérrez Juárez** (director del Departamento de Arquitectura de la Universidad de las Américas Puebla) como a la **Dra. Sonia Marcela López Domínguez** por su apoyo como asesores externos.

Muchas gracias por brindarme esta oportunidad.

**Este trabajo se realizó bajo la línea de investigación:**

Gestión participativa para atender la vulnerabilidad socioterritorial del cuerpo académico CA-118: Planeación y Gestión Territorial Sustentable



## AGRADECIMIENTOS

### Personales

Tengo la suerte de tener una familia excepcional, a todas y a todos les agradezco su apoyo. Como toda familia hemos pasado momentos difíciles y hemos salido adelante juntos. Es lindo saber que tu familia te ama.

Así que gracias, mamá, papá y hermana, pero también gracias a mis tías y a mis tíos, a mis abuelas y abuelos, y también a mis primas y primos.

**A mi mamá Ángeles**, gracias por apoyarme siempre, por ser una persona inteligente, dedicada, honesta, trabajadora y entregada al servicio de los demás.

**A mi papá José Jorge**, gracias por apoyarme cada una de las veces en que más lo he necesitado. Gracias por haber rescatado a Nala.

**A mi hermana Jocelyn**, siempre te he admirado, muchas veces sigo envidiando lo grandiosa persona que eres, inteligente, amable, altruista y con intereses en diversas disciplinas.

**A Pilar, mi compañera**, gracias por confiar en mí, por apoyarme y por estar a mi lado en las buenas y en las malas. Hermosa persona, inteligente, divertida y de enorme corazón.

Un agradecimiento especial **a mi tía María Eugenia Miriam Torres Cuautle**, por todo su apoyo.

A la Dra. **Lourdes Guevara**, mi directora de tesis en dos ocasiones, gracias por confiar en mí, por apoyarme, por ser una maestra de vida y por su paciencia. Una vez más, lo logramos.

A mis amigas, amigos y colegas de RC 6.7° GL (**Myriam, Ale y Benja**), de la academia (**Hans, Emmanuel, Eric, Alejandro, Canis, March, Lalo, Arquipozos, Javi, Martín**) y también a todas y todos mis compañeras y compañeros del doctorado (**Marcial, Rogelio, Cynthia, Adri Miriam, Roberto, Carlos, Antonio**)

Familia, todo se lo debo a ustedes, para mí, este es un logro colectivo que ha requerido mucho esfuerzo, tiempo, paciencia y sacrificio. Estoy contento de saber que estamos a un paso de lograr una meta que hace tiempo parecía muy lejana, espero que la vida me alcance para retribuirles a ustedes y a la sociedad toda la bondad, confianza, apoyo y cariño que he recibido durante toda mi vida.



**Daniel Flores.**

## ÍNDICE

GLOSARIO.....	1
INTRODUCCIÓN .....	3
CAPÍTULO I. Fundamentos teóricos para el análisis de la movilidad peatonal de las personas adultas mayores .....	10
1.1    Bases teóricas para el análisis de la ciudad capitalista y exclusión socioespacial de grupos vulnerables .....	11
1.1.1    Antecedentes político-económicos: los efectos del sistema capitalista neoliberal.....	11
1.1.2    La ciudad como escenario de poder, conflicto y exclusión socioespacial.....	14
1.1.3    Envejecimiento activo y ciudad: hacia entornos urbanos inclusivos y facilitadores .....	16
1.2    El derecho a la ciudad como marco teórico para reprogramar la movilidad peatonal.....	23
1.2.1    Henri Lefebvre, la crítica a la ciudad capitalista y la gestión colectiva del espacio .....	24
1.2.2    David Harvey, la lucha anticapitalista y la ciudad como bien común	27
1.2.3    Edward Soja y la justicia espacial: la democracia social en la postmetrópolis.....	30
1.2.4    Manuel Castells y los movimientos sociales urbanos: más allá de la teoría	33
1.2.5    Ana Fani Alessandri Carlos y la crítica latinoamericana del derecho a la ciudad.....	35
1.3    Espacio público como derecho colectivo y escenario de inclusión socioespacial .....	37

1.3.1	El espacio público como derecho y representación social .....	37
1.3.2	Movilidad urbana: derecho, desigualdad y sostenibilidad en el espacio público	41
1.3.3	Movilidad de las personas adultas mayores: autonomía, riesgos y derecho a la ciudad .....	42
1.4	Participación comunitaria como herramienta para la mejora de la movilidad peatonal y la inclusión social de las personas adultas mayores .....	50
1.4.1	Impacto de la participación comunitaria en la consolidación de la democracia y la gobernanza .....	50
1.4.2	La participación comunitaria desde un enfoque global .....	51
1.4.3	La participación comunitaria en América Latina y en México .....	52
1.4.4	Obstáculos para el ejercicio efectivo de la participación comunitaria	53
CAPÍTULO II. Instrumentos legales nacionales e internacionales y su relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores .....		
2.1	Instrumentos legales internacionales, bases para el desarrollo y ejercicio del derecho a la ciudad y la participación ciudadana.....	61
2.2	Análisis de los instrumentos legales en México y su relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores.....	68
2.2.1	Principales instrumentos legales en materia de movilidad a nivel federal	68
	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) .....	70
2.2.2	Principales instrumentos legales en materia de movilidad en el Estado de Puebla .....	74

CAPÍTULO III. Análisis de las condiciones de movilidad urbana de la ciudad de Puebla a escala urbana y a escala barrial. Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel..... 87

3.1 Desarrollo y crecimiento de la mancha urbana y conformación del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Puebla ..... 88

3.1.1 Construcción de amplias vialidades para la movilidad motorizada y sus consecuencias en el espacio público de la ciudad de Puebla..... 91

3.1.2 Impacto de la implementación del modelo de movilidad motorizada. Primeras colonias modernas en la ciudad de Puebla: espacio público envejecido y olvidado ..... 94

3.1.3 La construcción de Ciudad Universitaria como detonador de crecimiento de la colonia Jardines de San Manuel ..... 96

3.2 Condiciones actuales de movilidad peatonal. Caso de estudio: Colonia San Manuel..... 97

3.2.1 Antecedentes y contexto general del caso de estudio ..... 98

3.2.2 Condiciones actuales de movilidad peatonal para las personas adultas mayores 104

CAPÍTULO IV. Participación Comunitaria: Instrumento de mejora del espacio público y la movilidad peatonal de las personas adultas mayores. Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel..... 123

4.1 Estado actual de los elementos de la participación comunitaria ..... 124

4.2 Relación actual entre autoridades y habitantes ..... 128

4.3 Vinculación con actores sociales, entrevistas con actores clave, representantes de calle y ex representantes de la colonia ..... 131

4.4 Actividades comunitarias para fortalecer el tejido social urbano: Reforestación..... 137

4.5	Vinculación con asociaciones civiles y privadas: proyecto ANDA Puebla	141
4.6	Reunión con autoridades policiacas.....	147
4.7	Percepción de las personas vulnerables de la colonia, personas adultas mayores.....	149
4.8	Talleres de participación .....	155
4.9	De cara al desarrollo de un nuevo Plan Maestro para Jardines de San Manuel: Concurso Vida Urbana AECID.....	156
4.10	Principales actores sociales identificados en proyectos de movilidad peatonal en la colonia Jardines de San Manuel .....	162
	Conclusiones de la tesis.....	170
	Reflexiones epistemológicas .....	177
	Referencias .....	182
	Anexos .....	188

## GLOSARIO

**Colonia:** División territorial del municipio de tercer orden formada por una lotificación identificada, reconocida y aprobada por la autoridad municipal, independientemente de su superficie, tenencia de la tierra y régimen de propiedad. En esta investigación se entenderá por colonia a los barrios y a los fraccionamientos (Gobierno del Municipio de Puebla, 2004, p. 294 y 591).

**Envejecimiento activo:** según la Organización Mundial de la Salud (OMS) es el proceso de optimizar las oportunidades de bienestar físico, social y mental a lo largo de la vida del ser humano. Su objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas, aumentar su esperanza de vida y permitirles aprovechar su potencial. El envejecimiento activo depende de distintos factores, como el entorno físico, la sociedad y los servicios sociales (2015).

**Gobernanza:** La gobernanza se refiere a la **interacción establecida entre los tres niveles de gobierno, la sociedad civil, el sector privado y el ámbito académico**, cuyo objetivo es fomentar un desarrollo que sea sostenible, equitativo y equilibrado (Secretaría de Desarrollo Agrario, 2024)

**Grupos vulnerables:** Grupos considerados en situación de vulnerabilidad son aquellos que, debido a condiciones de desigualdad, encuentran obstáculos para ejercer plenamente su derecho a una movilidad segura. Entre ellos se incluyen personas con bajos ingresos, población indígena, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas adultas mayores, integrantes de la comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños, adolescentes y otros individuos que, por sus circunstancias particulares, se ven expuestos a algún tipo de exclusión (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 5)

**Personas adultas mayores:** El término adulto mayor se ocupa técnicamente para designar a las personas que han alcanzado 60 años según la Organización Mundial de la Salud (2015) y se aplica a las políticas públicas, investigaciones y programas sociales. En este trabajo se opta por el término personas adultas mayores ya que



tiene un matiz inclusivo y humanista; además de que en México existe el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. Esta designación permite enfatizar la individualidad, dignidad y respeto, así como la sabiduría y conocimiento de dichas personas.

### **Prácticas políticas insurgentes:**

**Sistemas complejos:** Rolando García define un sistema complejo como una representación de un recorte de la realidad, en la que los elementos no son separables y por lo tanto no pueden ser estudiados aisladamente. En un sistema complejo, un cambio en uno de sus componentes transforma el sistema en otro, pero no lo anula como tal, y continúa funcionando. Investigar un sistema complejo implica estudiar un “trozo de realidad” que incluye aspectos físicos, biológicos, sociales, económicos y políticos (García, 2006).

**Transdisciplinariedad:** De acuerdo con el Manifiesto de la transdisciplinariedad firmado en 1994 por Lima de Freitas, Edgar Morin y Basarab Nicolescu se define la “transdisciplinariedad” como un espacio para la síntesis “a través, en medio y más allá” de las disciplinas. Es importante notar el enfoque antropológico profundo y la importancia de los valores de rigor, apertura y tolerancia (Núñez-Dentin y Dentin, 1994).

**Urbanismo barrial:** es la planificación urbana a escala de barrio que toma en cuenta la participación comunitaria informada y la integración de la dimensión social en el diseño de los espacios urbanos a fin de promover una justicia social.

## INTRODUCCIÓN

Entre **1940 y 1970**, las urbes mexicanas experimentaron una **expansión acelerada bajo la influencia del movimiento moderno**, el cual se consolidó en la capital del país en términos arquitectónicos y urbanos, para posteriormente ser replicado en otras ciudades en desarrollo como Puebla (Ducci, 1990; Sánchez Sánchez, 2004).

En la **ciudad de Puebla**, se impulsó un **modelo de crecimiento urbano funcionalista caracterizado por una retícula ortogonal, supermanzanas y grandes avenidas diseñadas para privilegiar la movilidad motorizada** (Sánchez Rueda, 2009). Fruto de este modelo surgieron colonias como Humboldt, América Norte, América Sur, La Hacienda y Jardines de San Manuel.

Estas **colonias** diseñadas bajo una visión funcionalista **han envejecido, al igual que las infraestructuras del espacio público y su población, provocando problemas como las inadecuadas condiciones de movilidad peatonal que afectan de forma particular a las personas vulnerables como lo son las personas adultas mayores**, quienes hoy en Jardines de San Manuel representan casi el 30 por ciento de los 12 mil habitantes.

Estas condiciones se manifiestan en **banquetas deterioradas, falta de iluminación, barreras** físicas como jardineras, mobiliario urbano mal ubicado y paradas de autobús que obstaculizan el paso, así como una creciente sensación de inseguridad y riesgo de accidentes. Todo ello **limita la autonomía, la participación social y la posibilidad de envejecer activamente**. Sumado a estas condiciones físico-espaciales, se debe considerar **la débil organización vecinal y la carencia de mecanismos eficaces de participación ciudadana** para incidir en la mejora del espacio público de la colonia.

Desde el **ámbito legal y de gobernanza**, se identifican **obstáculos para la participación ciudadana** efectiva, debido a una organización vecinal débil y a una relación distante entre habitantes y **autoridades, en donde los procesos participativos se perciben más como mecanismos de validación que como herramientas reales de toma de decisiones**. Y desde el ámbito social, estas deficiencias reducen la presencia de las personas mayores en el espacio público, limitando sus relaciones interpersonales y debilitando los lazos comunitarios.

Por lo que, **de manera hipotética**, si se **diseña e implementa un proceso participativo con personas adultas mayores, entonces se fortalecerá la organización vecinal**, se visibilizarán sus necesidades y experiencias, y se generarán propuestas colectivas que incidan en la mejora del espacio público y las condiciones de movilidad peatonal, contribuyendo a garantizar su derecho a la ciudad y su inclusión social en el entorno barrial.

De este modo, **el objetivo general** de esta investigación es **diseñar e implementar un proceso participativo con personas adultas mayores residentes en la colonia Jardines de San Manuel**, Puebla, con el fin de recuperar su percepción sobre la movilidad peatonal, fortalecer la organización vecinal y generar propuestas colectivas para mejorar el espacio público, desde una perspectiva de derecho a la ciudad, inclusión social y gobernanza barrial.

A través de este **proceso participativo**, se busca documentar las **experiencias cotidianas de movilidad de las personas mayores, identificar obstáculos concretos en su tránsito por el barrio y promover acciones colectivas que incidan en el mejoramiento del entorno urbano**. Además, se pretende sentar las bases para una planeación barrial de largo plazo que articule a la ciudadanía con instituciones académicas, asociaciones civiles, oficinas de diseño urbano, colegios profesionales y gobiernos locales, estatales y federales.

En este contexto, el espacio público no solo debe concebirse como infraestructura urbana, sino como un bien común en disputa donde confluyen el diseño físico, la gestión política y la experiencia cotidiana. **Por ello, este trabajo**

**adopta la participación ciudadana como eje metodológico central, entendida como una herramienta de creación colectiva** (Borja y Muxí, 2000) que **fortalece la gobernanza urbana y permite generar propuestas desde la sociedad** (habitantes).

## **Metodología**

Esta investigación se desarrolló bajo la metodología de sistemas (García, 2006) y se compone de cuatro ámbitos de estudio. Además, tiene un enfoque cuantitativo, cualitativo y transdisciplinar<sup>1</sup> para la recolección e interpretación de los datos derivados del análisis de los ámbitos teórico conceptual, legal, físico espacial y social (Hernández Sampieri y Mendoza Torres, 2018).

Los cuatro ámbitos de estudio se describen a continuación: Dentro del **ámbito teórico conceptual** se abordan tres conceptos principales, **derecho a la ciudad, espacio público y participación**. Para esta investigación se entiende que dentro del derecho a la ciudad (Organización de Naciones Unidas, 2005a) se inscriben los conceptos de espacio público y de participación.

Paralelamente, dentro del espacio público sucede la **accesibilidad** y la **movilidad** en sus diferentes escalas, **urbana y barrial**, de la misma manera, la participación también sucede en estas dos escalas territoriales participación urbana y participación comunitaria, siendo de interés para este trabajo, la movilidad peatonal barrial de las personas adultas mayores y la participación comunitaria (ver diagrama en el apartado teórico). Estos conceptos principales están relacionados con otros (sub) conceptos como **gobernanza, política pública, democracia participativa y urbanismo barrial**, entre los más relevantes. El territorio (espacio) es entendido como una construcción dinámica y cambiante que afecta la calidad de vida de las personas, en este caso, la vida de las personas adultas mayores.

---

<sup>1</sup> En este estudio se recurren a las siguientes disciplinas: sociología, antropología, urbanismo y arquitectura.

En lo referente al **ámbito legal** se analizan los principales instrumentos legislativos a nivel internacional y nacional (federal, estatal y municipal, siguiendo un criterio de escalas territoriales) relacionados con los conceptos abordados en el ámbito teórico (derecho a la ciudad, espacio público y participación) para conocer la relación existente entre estos documentos y las condiciones actuales de movilidad peatonal barrial de las personas adultas mayores en el contexto de México, la ciudad de Puebla y el caso de estudio.

El estudio del **ámbito físico espacial** se realiza en dos escalas, dentro de la primera escala se analiza el crecimiento de la ciudad a partir de 1930, así como la conformación del sistema de movilidad urbana y su impacto en la movilidad peatonal de diversas colonias del noreste y sureste de la ciudad. Dentro de la segunda escala, se analiza el crecimiento y desarrollo de la colonia Jardines de San Manuel a partir de 1956 (Reyes, 2021) hasta el presente y se evidencian las inadecuadas condiciones de movilidad peatonal a escala barrial y cómo esto afecta directamente a las personas adultas mayores.

En cuanto al **ámbito social**, se plantea la participación comunitaria como alternativa en la mejora del espacio público y la movilidad peatonal de las personas adultas mayores, analizando la vinculación de actores sociales clave de la colonia que puedan incidir directamente en una mejora del espacio público y las condiciones actuales de movilidad peatonal. Incentivando la participación, interacción y cooperación entre los habitantes de Jardines de San Manuel, autoridades, asociaciones civiles y privadas, colegios y academias (**gobernanza**).

Las técnicas implementadas incluyen: análisis y revisión teórica y de los instrumentos legales, levantamientos, recorridos en campo, recopilación de la percepción de las personas adultas mayores; a través del uso de herramientas como: revisión de libros y artículos científicos e instrumentos legales de los tres niveles de gobierno, revisión hemerográfica, dibujos a mano, digitalización de dibujos, modelado 3D, visualización arquitectónica, cuaderno de apuntes de campo, realización de entrevistas, cuestionarios y talleres de participación comunitaria.

**El presente trabajo propone abordar la problemática que existe en torno a la movilidad peatonal de las personas adultas mayores a partir de una *trialéctica* compuesta por los conceptos teóricos: derecho a la ciudad, espacio público y participación ciudadana.**

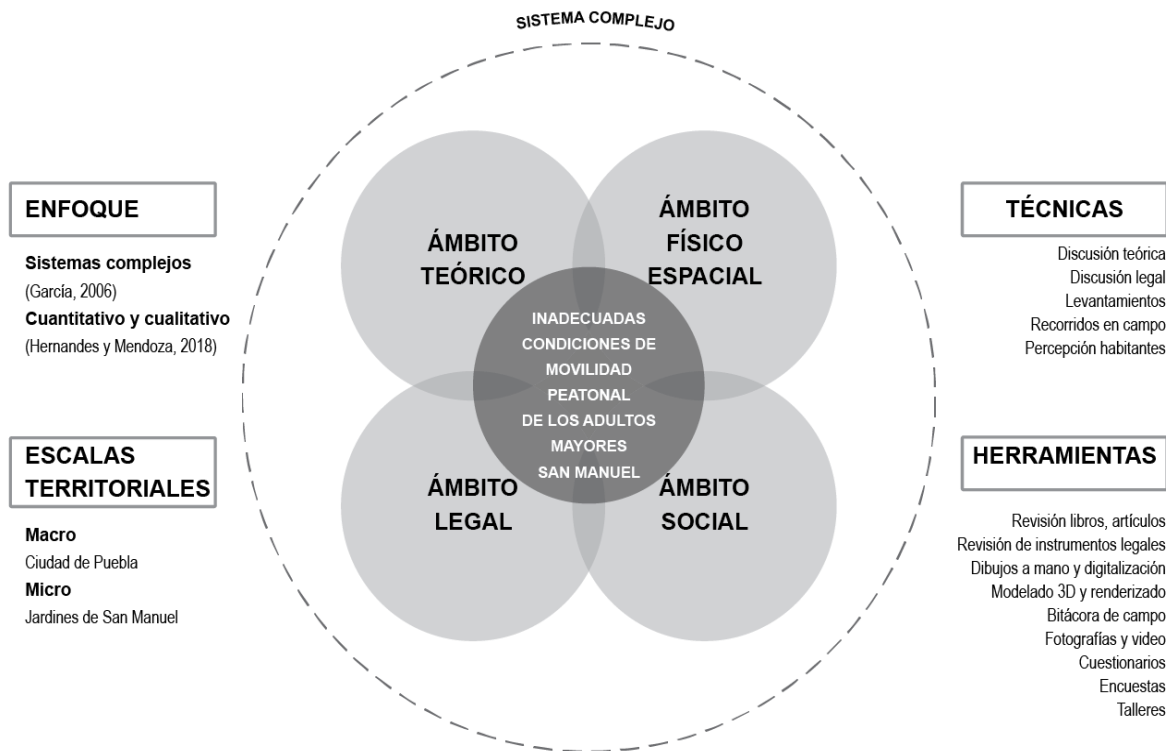


Figura 1: Diagrama de los ámbitos de estudio que componen la metodología de investigación.

Fuente: Elaboración propia.

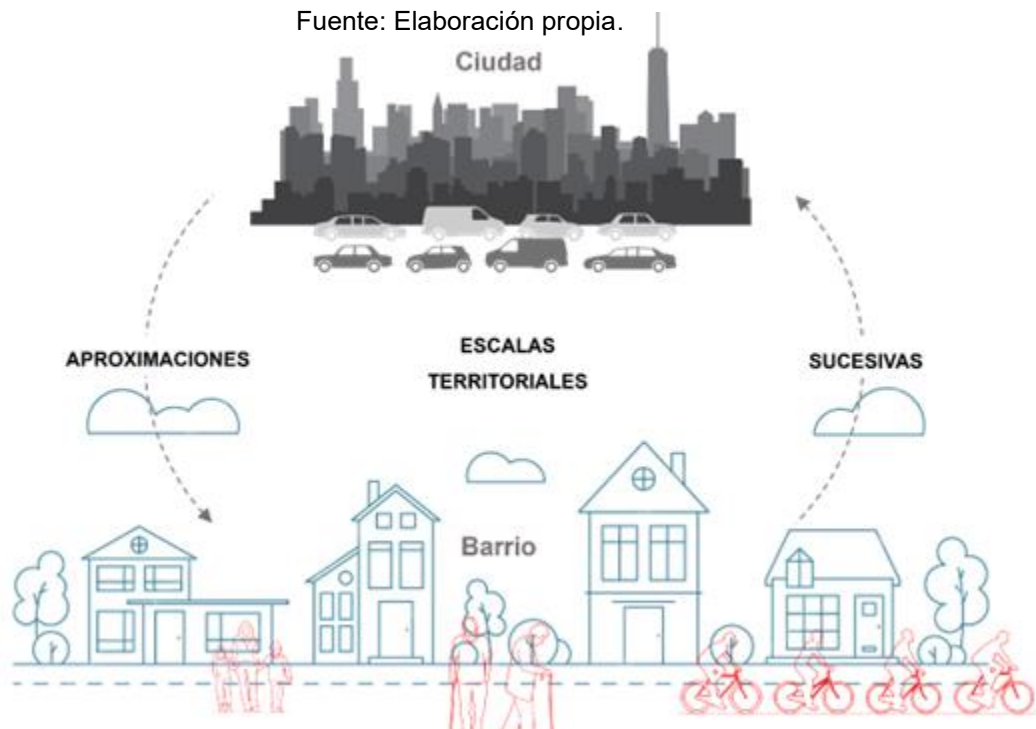


Figura 2: Diagrama de los ámbitos de estudio que componen la metodología de investigación.

Fuente: Elaboración propia.



# CAPÍTULO I.

**Fundamentos teóricos para el análisis de la movilidad peatonal de las personas adultas mayores**



# CAPÍTULO I. Fundamentos teóricos para el análisis de la movilidad peatonal de las personas adultas mayores

El presente apartado tiene como objetivo sentar las bases teóricas y conceptuales que permitan abordar la problemática de la **movilidad peatonal de las personas adultas mayores**. Para ello, se propone sentar los antecedentes político-económicos enfocados en el rol del **capitalismo**, su relación con el **Estado** y la **política pública**, así como la concepción del **derecho a la ciudad**, su vinculación con el **espacio público integral** y la **participación comunitaria** que surge en el contexto de una **democracia participativa** e incentiva la **gobernanza**. El análisis conceptual facilitará entender las relaciones que existen entre las causas y consecuencias de dicha problemática para proponer alternativas y soluciones a diferentes **escalas**, priorizando la **barrial**.



Figura 3: Diagrama conceptual de la estructura del ámbito teórico de la investigación. Flores, 2025.

## 1.1 Bases teóricas para el análisis de la ciudad capitalista y exclusión socioespacial de grupos vulnerables

### 1.1.1 Antecedentes político-económicos: los efectos del sistema capitalista neoliberal

Las sociedades actuales y por consecuencia las dinámicas de sus ciudades responden a un contexto político-económico globalizado y cada vez más volátil (Brenner et al., 2012): el sistema **capitalista neoliberal**, que se viene implementando a partir de los años setenta. Dentro de las complejidades de este sistema, cabe destacar el principio de la acumulación de capital mediante la desregulación (Sassen, 1995) y privatización -cercamiento capitalista (De Angelis, 2007)- a costa del bienestar social. El geógrafo y crítico del capitalismo David Harvey (2004) habla de este fenómeno y se refiere a la **acumulación por desposesión**, como continuación de la ‘acumulación originaria’ de Marx.

De acuerdo con Harvey (2004), la acumulación por desposesión es un proceso donde la tierra ha sido objeto de procesos de comercialización y privatización. En este contexto, se han transformado distintas formas de propiedad —como la comunal, colectiva o estatal— en derechos de propiedad individual y exclusiva. También se ha eliminado el acceso a los bienes comunes, mientras que la fuerza de trabajo ha sido convertida en una mercancía. Estas dinámicas están ligadas a mecanismos de apropiación propios del colonialismo, el neocolonialismo y el imperialismo, que incluyen la explotación de recursos naturales. Además, se ha impuesto la lógica monetaria en los intercambios económicos y en la recaudación fiscal, en especial sobre la tierra, y se han utilizado prácticas como la esclavitud, la usura, la deuda pública y los sistemas de crédito para sostener estos procesos. El Estado, al concentrar el uso legítimo de la fuerza y establecer lo que se considera legal, desempeña un papel fundamental en el impulso y la legitimación de estos procesos (Harvey, 2004, p. 113)

Una crítica aún vigente al sistema capitalista neoliberal es que ha debilitado el poder del **Estado**, cuya función principal es garantizar el orden, la estabilidad y el bienestar de la sociedad dentro de un territorio. De esta manera, **el gobierno al frente del Estado actúa como facilitador del mercado** en detrimento de su intervención social protectora. Como consecuencia, el rol de un Estado debilitado queda relegado a la servidumbre de la producción de capital. En este sentido, refiriéndose a la **política pública**:

El conjunto de esta política desarrolla una cierta contradicción entre el aparato urbanístico del Estado, constituido institucional y políticamente en torno a la concepción del servicio público, y la práctica consistente **en favorecer sistemáticamente la acumulación del capital privado** (Castells, 1976, p. 226).

David Harvey y David Wachsmuth hablan de un nexo indisoluble entre el Estado y las finanzas que describen como una interrelación entre el poder estatal y el capital financiero que desafía la visión tradicional de que ambos pueden analizarse como entidades claramente diferenciadas. Esto no implica que Estado y capital sean idénticos, sino que ciertas instituciones gubernamentales —como los bancos centrales o los ministerios de finanzas— se integran en el funcionamiento del capital al encargarse de gestionar la creación monetaria y los flujos financieros, formando así parte del propio proceso de circulación del capital. Esta interdependencia también opera en sentido contrario, cuando los recursos que provienen de impuestos o endeudamiento alimentan al aparato estatal, cuyas funciones terminan por transformarse en bienes sujetos a procesos de monetización, comercialización y, eventualmente, privatización (Brenner et al., 2012, p. 272).

Mantener el sistema económico actual beneficia principalmente a grandes empresas y corporaciones transnacionales, a élites financieras, medios de comunicación corporativos, así como a profesionales y sectores privilegiados como son las finanzas y la tecnología. Mientras que **los más perjudicados son los**

**trabajadores y las clases populares**, las pequeñas empresas y productores locales y el **medio ambiente**.

### **Efectos del debilitamiento del Estado ante el sistema capitalista neoliberal**

Justamente es el Estado quien debería garantizar la protección, justicia y equidad a nivel de todas las clases sociales y del cuidado del medio ambiente. En este contexto que es el capitalismo neoliberal, de manera específica, el valor de las personas está condicionado por su capacidad para generar riqueza o consumir. Cuando dejan de hacerlo, como puede ser el caso de las **personas adultas mayores**, el sistema tiende a marginarlos, convirtiéndolos en un **sector vulnerable** que depende de la solidaridad social y las políticas públicas. Sin embargo, un Estado debilitado no es capaz de cumplir su misión y el presente estudio mostrará las consecuencias en ciertos aspectos de la vida ciudadana de las personas adultas mayores.

Cabe precisar que, en ciertos escenarios, las consecuencias del debilitamiento del Estado, junto con décadas de **corrupción**, economía ilegal y políticas fallidas han favorecido el surgimiento de los **narcoestados**<sup>2</sup>; fenómenos complejos donde grupos de crimen organizado interfieren en el desarrollo de la historia, política y economía de algunos países.

Tanto en los Estados democráticos como en los narcoestados, el **sistema económico** ha **cooptado al gobierno**, actuando en función de sus intereses en lugar de los de la ciudadanía. Por lo tanto, aunque existan propuestas de cambio o alternativas, si éstas no responden a los intereses de la acumulación de capital, el sistema mismo las va a descartar y no llegarán a implementarse.

---

<sup>2</sup> Aunque se menciona la influencia del narcoestado en el debilitamiento del poder del Estado, esta investigación no ahondó en este tema controversial en la sociedad mexicana.

### 1.1.2 La ciudad como escenario de poder, conflicto y exclusión socioespacial

Plantear la comprensión de la ciudad es entenderla más allá de su definición físico-espacial, es decir sus límites territoriales. (Jacobs, 1992) subraya la importancia de la diversidad de usos y de la interacción social en el tejido urbano (Borja y Muxí, 2000), lo que respalda la idea de la ciudad como un ente en constante evolución y con múltiples funciones interrelacionadas. David Harvey (1993) ofrece una visión crítica de los procesos de urbanización, explicando cómo factores económicos, políticos y sociales moldean la configuración del espacio urbano, lo que se alinea con la noción de la ciudad como un sistema dinámico y complejo. Por su parte, Manuel Castells (2010) considera a las ciudades como nodos fundamentales en redes económicas y sociales, destacando su papel en la integración de funciones diversas y en la **articulación de infraestructuras y sistemas de movilidad**. Por lo tanto, **una ciudad es un entramado de relaciones**, funciones y procesos históricos que requieren un abordaje multidimensional en el ordenamiento del territorio.

Las relaciones que componen la ciudad no son siempre ordenadas y pacíficas. La geógrafa urbana brasileña Ana Fani Alessandri Carlos concibe la ciudad como una construcción “colectiva y conflictiva” en la que participan diversas clases sociales, como un escenario de confrontación entre las tendencias de mercantilización y privatización y el ejercicio de la ciudadanía (1992, citado en Molano Camargo, 2016, p. 15).

Edward Soja explica que el sistema capitalista promueve una jerarquización socioespacial de la ciudad. Por una parte, este espacio permite el control y la normalización, mientras que, por otra parte, ofrece un escenario de subversión y posibilidad en la construcción de alternativas frente a la hegemonía (1996, citado en Molano Camargo, 2016).

**De esta manera hay que entender la ciudad no sólo a partir de sus relaciones físicas, sino de aquellas virtuales como son las que se establecen al mencionar el capital o la información.** Como se señaló anteriormente, la acumulación del capital -intangible y especulativo- sucede en muchos escenarios

en perjuicio del medio ambiente -tangible-. En este sentido y al referirse a las estrategias para **mercantilizar el espacio urbano**, Brenner et al. (2012) señalan que:

a menudo fracasan estrepitosamente, produciendo paisajes urbanos y regionales desvalorizados y asolados por la crisis, en los que el trabajo y el capital no pueden combinarse productivamente para satisfacer las necesidades sociales, y en los que las configuraciones socioespaciales heredadas se desestabilizan gravemente, **generalmente a costa de un considerable sufrimiento humano y una degradación ambiental masiva.** (2012, p. 3)

En las ciudades contemporáneas, los más beneficiados suelen ir de la mano de la acumulación de riqueza, mientras que los menos favorecidos económicamente suelen ser los más afectados, generando así una desigualdad social bien conocida. Segovia y Dascal hablan de una "**doble desigualdad**" donde enfatizan que además de las diferencias socioeconómicas, se suma una disparidad en la calidad de vida entre las zonas pobres y las de mayores ingresos (2000, p. 7). De esta manera puede concluirse que **el capital financiero transforma la ciudad y altera la cotidianidad** (Carlos 2014, citado en Molano Camargo, 2016) **en perjuicio de los menos favorecidos.**

Las relaciones de poder rigen actualmente el funcionamiento de las ciudades se puede visualizar de la siguiente manera: **en la parte más preponderante se encuentra el capital, seguido del gobierno, la ciudad, el barrio, los ciudadanos y al final, los grupos vulnerables.**

Sin embargo, el buen funcionamiento de las ciudades se podría garantizar si esta pirámide de poder se invirtiera, es decir, si los grupos vulnerables (dentro de los cuales incluimos a las personas adultas mayores) tuvieran la mayor importancia, seguidos de la ciudadanía en general, tanto a escala barrial como a escala urbana; por último, el gobierno y el capital.



Para garantizar la inclusión de las personas vulnerables podemos remontarnos a la escalera de la participación propuesta por Sherry Arnstein en (1969). La idea central explica cómo se puede redistribuir el poder que permite a los ciudadanos "olvidados o sin derechos",<sup>3</sup> excluidos de los procesos económicos y políticos, ser **incluidos**. El objetivo fundamental radica en compartir los beneficios de la sociedad de la abundancia, para lo cual es necesario **reasignar el poder** entre los olvidados y los poseedores de poder. Dentro de la escalera de participación, Arnstein habla de ocho peldaños. En el sexto, que se refiere a la participación, se recalca la importancia de los organizadores sociales a escala de barrio, para que sean líderes reconocidos y respetados, cuya actividad sea remunerada y apoyada por expertos locales (Arnstein, 1969). No obstante, se advierte del posible oportunismo que algunos ciudadanos pueden ejercer.

### **1.1.3 Envejecimiento activo y ciudad: hacia entornos urbanos inclusivos y facilitadores**

#### **Antecedentes del envejecimiento activo y sus implicaciones urbanas**

A partir de los años **80** y principios de los **90**, ya existían estudios en gerontología que promovían la importancia de la actividad física, mental y social en la vejez. Sin embargo, la OMS comenzó a difundir el concepto de **envejecimiento activo**<sup>4</sup> a nivel global en la década de **1990**, cuando se introdujo como estrategia clave para promover el rol activo de las personas adultas mayores durante su proceso de envejecimiento. Uno de los hitos más importantes fue en **2002**, con la publicación

---

<sup>3</sup> Peter Marcuse profundiza diferentes categorías entre los que demandan y aspiran y los privados y descontentos.

<sup>4</sup> Ver glosario. De acuerdo a la OMS (2007), el envejecimiento activo se promueve mediante:

- El reconocimiento de la amplia gama de capacidades y recursos existentes entre las personas adultas mayores;
- La previsión de y respuesta flexible a las necesidades y preferencias relacionadas con el envejecimiento;
- El respeto por sus decisiones y elecciones de estilo de vida;
- La protección de las personas más vulnerables (subrayado mío); y
- La promoción de su inclusión en todas las áreas de la vida comunitaria y de su aporte a las mismas.

del **Informe sobre Envejecimiento Activo** (2015) durante la **Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento**, organizada por la ONU en Madrid. En este documento, la OMS definió el envejecimiento activo y estableció sus tres pilares fundamentales: **salud, participación y seguridad**.

Las **implicaciones urbanas** derivadas del envejecimiento activo conllevan la idea de que **las ciudades deben adaptarse para garantizar la movilidad, accesibilidad, seguridad y bienestar de las personas adultas mayores**. Dentro de estas implicaciones habría que plantearse una lectura de género, ya que las actividades tanto de hombres como mujeres suelen diferir a lo largo de sus vidas.

Por ejemplo, las mujeres practican el envejecimiento activo derivado del rol tradicional de mantenimiento del hogar, lo que implica, por ejemplo, hacer las compras para alimentarse a diario o llevar y recoger a los hijos o nietos a sus escuelas, lo que quizá lleve a las mujeres a un uso más preponderante del espacio público sobre todo de manera peatonal; de la misma manera, señalar que el ingreso económico a lo largo de la vida de los hombres y mujeres ha sido históricamente dispar.

Para garantizar el envejecimiento activo, las consideraciones principales propuestas por la OMS incluyen: **accesibilidad y movilidad, espacios públicos y vivienda, seguridad y autonomía**, así como **inclusión digital** y comunicación. **Dentro de la accesibilidad y movilidad, se requieren: calles y aceras sin barreras arquitectónicas (rampas, pavimentos antideslizantes, cruces accesibles), transporte público adaptado con autobuses de piso bajo, ascensores en estaciones y señalización clara, así como bancos y zonas de descanso en espacios públicos.**

Con respecto a los espacios públicos y la vivienda, se recalca la necesidad de viviendas adaptadas y accesibles (ascensores, baños con barras de apoyo, puertas anchas), **creación de espacios verdes y parques con rutas seguras para caminar y hacer ejercicio, al igual que centros comunitarios y equipamientos para fomentar la vida social y el envejecimiento activo.**

En lo referente a la seguridad y autonomía, **se enfatiza el requerimiento de iluminación adecuada en calles y parques para mayor seguridad**, la reducción de ruido y contaminación para mejorar la calidad de vida, los servicios de emergencia accesibles y con tiempos de respuesta rápidos. Finalmente, en el aspecto de inclusión digital y comunicación, se destaca la **señalización clara y legible en espacios públicos y transporte, la promoción de tecnologías accesibles para facilitar la comunicación y el acceso a servicios y los programas de educación digital para personas adultas mayores.**

### **Respuestas institucionales ante el envejecimiento urbano global**

Una serie de foros mundiales<sup>5</sup> llevaron a que en el Foro Social Mundial de 2005 se firmara la **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad** (2005a) en Brasil con la participación de organizaciones internacionales, movimientos sociales y académicos. Se propone una discusión detallada del documento y sus implicaciones en el apartado del marco legal.

### **Estrategias de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización de Naciones Unidas (ONU) frente al aumento del envejecimiento**

Dado que para 2050 **una de cada seis** personas en el mundo tendrá **más de 65 años** y que habrá más personas adultas mayores que niños (Organización Mundial de la Salud, 2007) en el mismo año, la OMS lanzó la iniciativa de la **Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las personas adultas mayores** que incluye más de 1,400 ciudades y comunidades en más de 50 países. Su objetivo es ayudar a ciudades y comunidades a adaptarse al envejecimiento de la población,

---

<sup>5</sup> Foro Social Mundial 2001 (Porto Alegre, Brasil) donde se discutieron temas sobre el derecho a la ciudad; el Foro Social Mundial 2002 y 2003 donde se fortaleció la agenda sobre la justicia urbana y participación ciudadana; en el Foro de las Autoridades Locales por la Inclusión Social (2002, 2004) se avanzó en la elaboración del documento; en el Foro Urbano Mundial (2004, Barcelona) se discutió ampliamente el concepto de derecho a la ciudad.







promoviendo entornos más inclusivos y accesibles para las personas adultas mayores, quienes **“requieren entornos de vida facilitadores y de apoyo para compensar los cambios físicos y sociales asociados con el envejecimiento”** (Organización Mundial de la Salud, 2007, p. 8). Es importante señalar que una ciudad amigable con las personas adultas mayores es “una ciudad para todas las edades” (Organización Mundial de la Salud, 2007, p. 9).

De forma similar, en el año 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) declaró la **Década del Envejecimiento Saludable (2021-2030)** que se basa en el Plan de Acción sobre el Envejecimiento Saludable de la OMS. Cabe destacar que las medidas individuales, así como las políticas públicas influyen en el proceso de envejecimiento, incluso llegando a revertirlo, de ahí que la palabra clave sea **facilitación** (Organización Mundial de la Salud, 2007, p. 11).

### **Guía para las ciudades amigables con las personas adultas mayores**

El planteamiento de cómo traducir esta facilitación se ve explicado en el texto, ***Las ciudades globales amigables con los mayores: una guía preparada por la OMS (2007)*** el cual enfatiza una serie de listas para lograr espacios inclusivos. Dentro de estas listas destacamos las siguientes:

A continuación, se muestra a modo de tabla la **lista de control de espacios al aire libre y edificios amigables con las personas adultas mayores:**

<b>Entorno</b> 	<p>Ciudad limpia, límites de niveles ruido y olores en espacios públicos.</p> <p>Espacios verdes y áreas peatonales libres de obstrucciones</p> <p>Baños públicos</p>
<b>Asientos al aire libre</b> 	<p>Asientos en:</p> <p>parques, paradas de transporte y espacios públicos</p> <p>En estado adecuado y vigilado (seguro ) para todos</p>
<b>Aceras</b> 	<p>Estado correcto de mantenimiento, lisas y niveladas, anti-deslizantes.</p> <p>Ancho suficiente para permitir el tránsito de sillas de ruedas, presentan cordones de declive hasta la calle.</p> <p>Libres de obstrucciones (ambulantes, vehículos estacionados, árboles, heces de perros, nieve)</p> <p>Los peatones tienen prioridad de uso.</p>
<b>Calles</b> 	<p>Cruces peatonales adecuados (anti-deslizantes, cruce seguro)</p> <p>Las calles tienen estructuras físicas correctamente diseñadas y ubicadas estratégicamente (islas para tránsito, pasos sobre nivel y bajo nivel)</p> <p>Los semáforos para cruce peatonal permiten el tiempo suficiente para que las personas adultas mayores crucen la calle, además contarán con señales visuales y auditivas.</p>
<b>Tránsito</b> 	<p>Las normas y reglas de tránsito se hacen cumplir de forma estricta, los conductores ceden el paso a los peatones.</p> <p>Existen bicisendas separadas para ciclistas</p>
<b>Seguridad</b> 	<p>Existe seguridad en espacios públicos (vigilancia policial)</p> <p>Reducir el riesgo de desastres naturales</p> <p>Seguridad comunitaria y personal</p>

<b>Servicios</b> 	<p>Los servicios están agrupados y situados cerca de los lugares donde habitan las personas adultas mayores y son de fácil acceso</p> <p>Existen servicios para el cliente, especiales para las personas adultas mayores</p>
<b>Edificios</b> 	<p>Los edificios son accesibles:</p> <p>Ascensores, rampas, señalización adecuada, barandas en las escaleras, escaleras que no son demasiado altas ni empinadas, pisos anti-deslizantes, zonas de descanso con asientos cómodos, cantidad suficiente de baños públicos</p>
<b>Baños públicos</b> 	<p>Los baños públicos están limpios, presentan un buen estado de conservación, son de fácil acceso para personas con distintos niveles de capacidad, están correctamente señalizados y situados estratégicamente.</p>

Figura 4: Diagrama de la guía de control para ciudades amigables con las personas adultas. Texto obtenido de “Ciudades globales amigables con los mayores: una guía”, isotipos elaborados usando Chat GPT. Flores, 2025.

Es así como una ciudad amigable con las personas adultas mayores debe tomar en cuenta las capacidades diversas y enfatizar la autonomía por encima de la discapacidad. De manera general, se hace un llamado a mostrar cortesía y respeto en el uso de los espacios públicos (Organización Mundial de la Salud, 2007).

## **El reto de las ciudades ante la transición demográfica y la expansión urbana**

Las características de una ciudad reflejan factores determinantes del envejecimiento activo de muchas maneras interconectadas. **El paisaje de la ciudad, sus edificios, su sistema de transporte y vivienda contribuyen a una movilidad confiada, una conducta saludable, participación social y autodeterminación o contrariamente, al aislamiento temeroso, la inactividad y la exclusión social** (Organización Mundial de la Salud, 2007, p. 69)

Dado que nos enfrentamos de manera general a un mundo cada vez más urbano y más envejecido, la problemática central del estudio, la movilidad peatonal de las personas adultas mayores, está determinada por tres conceptos interdependientes entendidos a partir de los sistemas complejos propuestos por Rolando García (2006).<sup>6</sup> Los tres conceptos que se abordarán en mayor extensión son el **derecho a la ciudad**, el **espacio público** y la **participación comunitaria**; siendo el más importante **el derecho a la ciudad** porque engloba tanto al espacio público como a la participación comunitaria.

---

<sup>6</sup> Según García (2006), un sistema complejo es aquel en el que los elementos interactúan de manera no lineal y sus relaciones y transformaciones son dinámicas.



## 1.2 El derecho a la ciudad como marco teórico para reprogramar la movilidad peatonal

La relación entre la transformación del espacio urbano, las desigualdades sociales y la necesidad de garantizar el **acceso equitativo** y seguro a la ciudad para todos sus habitantes, en especial los grupos vulnerables, como resultan ser las personas adultas mayores, **requiere profundizar el concepto de derecho a la ciudad, su relación con el espacio público y la participación comunitaria.**

Este apartado discute enfoques críticos sobre cómo la ciudad debe ser concebida, gestionada y vivida a través de una **justicia espacial, un derecho que está estrechamente vinculado con la democracia participativa y la equidad social.**

**El derecho a la ciudad, sustentado en el (re) empoderamiento social, la justicia espacial y la democracia territorial.** Teorías críticas del espacio urbano: base para una comprensión transformadora

Tras la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) muchas ciudades europeas quedaron devastadas, lo que llevó a grandes proyectos de reconstrucción y modernización. Sin embargo, este proceso favoreció modelos de desarrollo que priorizaban el crecimiento económico sobre las necesidades sociales. Debido a la industrialización y la migración del campo a la ciudad como producto de la expansión del capitalismo, surgieron desigualdades urbanas: muchas metrópolis experimentaron una **segregación espacial**, donde las clases bajas quedaban marginadas en la periferia mientras los centros urbanos se modernizaban para las élites<sup>7</sup> (Molano Camargo, 2016).

---

<sup>7</sup> A través del Plan Marshall, Francia reconstruyó sus ciudades después de la Segunda Guerra Mundial, implementando las propuestas urbanas de Le Corbusier, desde un orden geométrico y racionalista, el Gobierno edificó viviendas masivas en la periferia de las ciudades resolviendo el

De manera cronológica y desde diferentes escuelas de pensamiento, **Henri Lefebvre** (1901-1991), **David Harvey** (1935-presente), **Edward Soja** (1940-2015), **Manuel Castells** (1941-presente) y **Ana Fanni Alessandri Carlos** (1950-presente) proponen visiones críticas y analíticas del espacio urbano tomando en cuenta las dinámicas sociales y las estructuras de poder, convirtiéndose así en figuras claves de la teoría urbana y en particular de la comprensión del **derecho a la ciudad, la justicia espacial y la democracia territorial**.

### 1.2.1 Henri Lefebvre, la crítica a la ciudad capitalista y la gestión colectiva del espacio

En las décadas de 1950 y 1960, **Henri Lefebvre**, sociólogo, filósofo y teórico marxista francés comenzó a **cuestionar el modelo de ciudad funcionalista** promovido en la posguerra. En la modernidad la ubicación de **las actividades las define el capital** en colusión con el Estado, lo que provoca la **mercantilización** de la **vida urbana**.

El *habitar* es reemplazado por el *hábitat*. En el *habitar* se fomenta la actividad social, se otorga a los ciudadanos identidad urbana y participación política. Por el contrario, en el *hábitat* el ciudadano se reduce a ocupar una vivienda, obligado a obedecer **políticas urbanas** impuestas por parte de las autoridades y el capital, **provocando la negación de la participación ciudadana en las transformaciones urbanas**.

Ante este problema Lefebvre se plantea, si **los propios habitantes particularmente la clase obrera pueden crear y producir la ciudad** que requieren (Lefebvre, 1968) considerando que el capitalismo se reproduce en el espacio -

---

problema de habitación para tres millones de familias, sin embargo, se generó, segregación espacial y pobreza de calidad de vida.

isotopías-, pero es también **en el espacio<sup>8</sup> en donde aparecen las oportunidades para transformarlo** -utopías urbanas<sup>9</sup>- (Lefebvre, 2022)

Una de sus reflexiones lleva a plantear el espacio como una mercancía más (Lefebvre, 1968). **Es así como el capital produce el espacio tal como produce otras mercancías**, de acuerdo con sus propios intereses y estrategias de acumulación, (Lefebvre, 1974) De este planteamiento surge la defensa por ejercer el derecho a la ciudad, que Lefebvre (1968) explica en sus propias palabras:

**El derecho a la ciudad** no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. **Sólo puede formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada.** [...] Ello supone **una teoría integral de la ciudad y la sociedad urbana** que utilice los recursos de la ciencia y del arte. **Únicamente la clase obrera puede convertirse en agente, vehículo o apoyo social de esta realización.** (1968, p. 138 y 139).

Lefebvre apostaba por una **revolución urbana socialista, la cual vendría de las clases obreras, a través de investigaciones urbanas, que se convertirían en acciones políticas y de este modo poder incidir en las decisiones de la ciudad.** Después, Lefebvre entendería que **la transformación del espacio urbano no dependería únicamente de las acciones que la clase obrera pudiera realizar, sino de un esfuerzo de toda la sociedad, todas las clases, la economía y la superestructura.** Antes de morir Henri Lefebvre advirtió de las consecuencias

---

<sup>8</sup> Categorías de análisis del espacio de Lefebvre (1968): espacio percibido (el mundo material y real), espacio concebido (representaciones mentales e imaginarias) y espacio vivido (generado a partir de los dos primeros y que rompe con la dualidad entre lo concebido y lo percibido y que permite aproximarse a la complejidad de la experiencia vivida).

<sup>9</sup> Por isotopías: se entiende una tendencia a la uniformización, mientras que las heterotopías, refieren las maneras distintas de ocupar el espacio y las utopías urbanas serían los lugares de transformación radial urbana (Lefebvre, 2022 citado en Molano Camargo, 2016).

de la mundialización urbana neoliberal (**globalización**), y de cómo este fenómeno contribuiría al incremento de la desigualdad social y la alienación.

Pese a que Lefebvre no dejó manifiestas ideas prácticas de cómo implementar sus teorías, ha inspirado **movimientos sociales y políticas urbanas** inclusivas en el siglo XXI, ejemplos en América Latina incluyen la **lucha por la vivienda digna** en Brasil y Argentina o la puesta en obra de políticas públicas que permitieron la **transformación urbana de la comuna 13** en Medellín, Colombia; en este sentido se cumple “**una transformación de la sociedad [que] supone la posesión y la gestión colectivas del espacio mediante una intervención constante de los interesados, con sus múltiples, diversos y contradictorios intereses**” (Lefebvre, 2013, p. 450 y 451).

Además de destacar que **el espacio no sólo es físico sino social** (Lefebvre, 1974) criticar la mercantilización del espacio urbano y **enfatar la importancia del ritmo urbano y la movilidad**, el aporte del concepto de derecho a la ciudad sigue siendo una referencia clave para el urbanismo y los estudios críticos de la ciudad. **La filosofía de Lefebvre respalda una ciudad más humana, participativa y accesible.**

Sin embargo, sus sesgos idealistas, románticos y antiestructurales -antioficiales- fueron señalados por autores como Manuel Castells y David Harvey, quienes argumentan que una visión más pragmática y estructurada es necesaria para transformar las ciudades de manera efectiva. **Aunque el derecho a la ciudad se presenta como un derecho universal, éste no siempre se adapta a realidades distintas, como las ciudades del Sur Global**, donde las dinámicas de informalidad, desigualdad y acceso a servicios son particulares; un análisis más específico lo propone Ana Fani Alessandri Carlos.

### 1.2.2 David Harvey, la lucha anticapitalista y la ciudad como bien común

El geógrafo, teórico social marxista británico David Harvey replantea las ideas de Lefebvre y propone el concepto de **derecho a la ciudad como la posibilidad de transformar y recuperar la ciudad como bien común. Para Harvey el cambio urbano, no vendrá de la clase o lucha obrera, sino de lo que denomina movimientos anticapitalistas urbanos**, de la reivindicación de las **prácticas ciudadanas insurgentes**<sup>10</sup> como alternativa a la apropiación del espacio por parte del sistema capitalista, es decir, de las utopías (procesos de transformación constantes) de las que hablaba Lefebvre. Para Harvey, el derecho a la ciudad es un paso intermedio para alcanzar una meta más ambiciosa: **construir una sociedad no capitalista**.

La teoría de Harvey se fundamenta en dos aspectos principales: **a) la producción social del espacio y de la ciudad por parte del capital y b) las posibilidades políticas y sociales de ejercer el derecho a la ciudad** (Harvey, 2013).

#### **La producción del espacio urbano como expresión del capital y las relaciones de poder**

Desde los años sesenta, Harvey desarrolla la “teoría de la geografía histórica del capitalismo”, partiendo de los postulados de Lefebvre que explican que el capitalismo se replica produciendo, consumiendo y apropiándose del espacio. Para Harvey, la **producción y reproducción capitalista, genera sobreacumulación de excedentes de capital y de trabajo, generando crisis económicas**.

En su visión, el capital se expande geográficamente y se reorganiza espacialmente, instalando capital fijo como puertos, aeropuertos, en regiones específicas para la acumulación de capital. **Lo anterior da pie a la creación de**

---

<sup>10</sup> Harvey retoma el concepto de *ciudadanía insurgente* de James Holston (2008) para tener una forma propia y autónoma de construcción política (citado en Molano Camargo, 2016).

**centros múltiples de acumulación, provocando dinámicas agresivas de construcción y destrucción espacial, *destrucción creadora o acumulación por desposesión*.** Como consecuencia surgen guerras, violencia, despojo de territorios, depredación de la naturaleza, explotación y **privatización de los servicios sociales urbanos** (Harvey, 2004).

Dentro de esta dinámica, los gobiernos locales buscan negociar con el capital para atraer la inversión, **diseñando estrategias urbanas parciales**, como dotación de infraestructura y equipamiento urbano en sectores específicos, **impidiendo una planificación urbana integral** (Harvey, 2007, p. 386). Una conclusión importante es que **“la urbanización capitalista, tiende a destruir la ciudad como bien común social, político y vital”** (Harvey, 2013, p. 125), creando un “terreno fértil para el empeoramiento acumulativo de las injusticias” (Zanotti Agustín, 2014, p. 93).

### **Prácticas insurgentes y reapropiación del espacio urbano desde el derecho a la ciudad (posibilidades políticas y sociales)**

Harvey enfatiza el alcance y las posibilidades del ejercicio al derecho a la ciudad: **es un derecho a cambiar y a reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos, es un derecho más colectivo que individual ya que la reinvención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de organización, la libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades** (Harvey, 2013, p. 19).

**El ejercer el derecho a la ciudad, podrá ser posible sólo a través de las *prácticas políticas insurgentes*, desde el espacio personal y comunitario, incluyendo la participación de instituciones del gobierno, pasando de sujetos sociales, a arquitectos insurgentes, diseñadores de las utopías urbanas a las que se refería Lefebvre, en donde el capital no determine las relaciones sociales o la disposición de los recursos medio ambientales, sino que éstas, estén en función del bien común** (Harvey, 2003).

En este sentido, Harvey afirma que las **prácticas políticas insurgentes, producen una *ciudadanía insurgente*, capaz de incidir en la gestión política urbana y declara que el derecho a la ciudad no puede asumirse como un fin último ya que tiene alcances mayores:**

Hay que **derrocar y reemplazar la totalidad del sistema capitalista** de acumulación perpetua, junto con sus estructuras asociadas de clase explotadora y poder estatal. **La reivindicación del derecho a la ciudad es una estación intermedia en la ruta hacia ese objetivo** (Harvey, 2013, p. 16). En lo que respecta a la **justicia espacial y planeación inclusiva**, Harvey habla de la necesidad de una **planificación urbana que distribuya equitativamente los recursos.**

Desde el enfoque estructuralista y economicista, Harvey deja poco espacio para otros factores que intervienen en el desarrollo urbano, como son los institucionales, políticos o culturales. Su enfoque global del capitalismo y la urbanización puede llevar a subestimar diferencias históricas y contextuales. Al tener una visión negativa del mercado y la propiedad privada, se descartan los modelos mixtos que combinen regulaciones estatales con incentivos del sector privado para generar ciudades más inclusivas. Su visión puede llevar a una simplificación de los conflictos urbanos, donde los actores no siempre se alinean con una división entre capitalistas *versus* proletarios, sino que hay muchos puntos intermedios.

En conclusión, Harvey propone un **urbanismo más justo y humano**, donde no haya **desplazamientos ni exclusión por el mercado inmobiliario** y donde se garantice un **derecho a una ciudad accesible, segura y habitable**. Finalmente, aunque Harvey reconoce la intervención estatal en la producción del espacio urbano, su crítica al neoliberalismo **tiende a pasar por alto cómo ciertos modelos de planificación estatal pueden también generar desigualdades, corrupción o ineficiencias.**

### 1.2.3 Edward Soja y la justicia espacial: la democracia social en la postmetrópolis<sup>11</sup>

Edward Soja, geógrafo e inventor estadounidense, integró enfoques espaciales con cuestiones de justicia social y desigualdad urbana. **Al igual que Lefebvre y Harvey, Soja critica el capitalismo neoliberal, ya que produce segregación y marginación en las ciudades. Uno de sus principales aportes, es el concepto de justicia espacial**, que argumenta que las injusticias en la distribución del espacio afectan la calidad de vida de las personas tanto como las desigualdades económicas o políticas. **Al retomar el concepto de derecho a la ciudad se refiere a la lucha por la justicia espacial en las postmetrópolis.**

Esta teoría se fundamenta en tres aspectos principales: a) la construcción social del espacio, b) la ciudad entendida como postmetrópolis y c) las luchas por la justicia espacial y la democracia regional.

#### **La construcción social del espacio como campo de resistencia y creación de alternativas urbanas**

De acuerdo con Soja (1996) en la **construcción social del espacio intervienen multitud de fuerzas, no solamente económicas, sino culturales y políticas.** Retoma las categorías de análisis del espacio de Lefebvre (espacio percibido, espacio concebido y espacio vivido) y a partir de la suma de estos conceptos, **Soja describe al espacio como un escenario de control y normalización, pero a la vez de alternativas y de relaciones** espaciales que escapan a las fuerzas del capitalismo y de la postmetrópolis. **Y ahí es en donde fundamenta su teoría, en**

---

<sup>11</sup> En el libro *La ciudad informacional. Tecnologías de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Manuel Castells define la **postmetrópolis** como “**un espacio caracterizado por una reorganización radical de los centros urbanos tradicionales, fragmentados y polarizados por una dinámica global que reconfigura el poder y la movilidad de los individuos y los grupos**” (1995, p. 429). Por su parte Edward Soja, detalla el término como una respuesta más directa a las transformaciones tecnológicas, sociales y espaciales que generan una forma urbana dispersa, en la que los elementos de las ciudades no se organizan de forma centralizada, sino que se diseminan en redes globales y locales interconectadas.



**tomar distancia de las diadas binarias** (exterior-interior, público-privado, masculino-femenino) y encontrar en los espacios híbridos o zonas fronterizas la potencia para la construcción de alternativas (Soja, 1996).

Dentro de estos espacios se encuentran **barrios informales y asentamientos autogestionados, donde surgen economías alternativas y formas de vida comunitarias, zonas de frontera física o cultural, como las periferias urbanas, donde hay una mezcla de culturas y prácticas espaciales que desafían la estructura impuesta por el capitalismo y espacios digitales y virtuales, que permiten la creación de redes de solidaridad y resistencia fuera de las dinámicas tradicionales del poder.**

### **La configuración y posibilidades de la ciudad postmetrópolis**

Bajo este marco la ciudad postmetrópolis<sup>12</sup>, se entiende como un espacio multidimensional en constante cambio, producto del intercambio de fuerzas diversas que transforman la vida urbana de manera constante, produciendo diferentes posibilidades, las cuales, a pesar de estar inmersas en las dinámicas del control del capital, no pueden ser controladas totalmente por éste (Soja, 2008). **Ejemplos** de alternativas serían por tanto **economías informales y solidarias**, que funcionan fuera de las reglas del mercado neoliberal, **experiencias de autogestión y planificación participativa**, donde las comunidades tienen un rol activo en la producción del espacio urbano y **redes de activismo y protesta, que usan el espacio público y digital** para disputar el poder y proponer nuevas formas de organización.

---

<sup>12</sup> La *postmetrópolis* puede ser: metrópolis industrial posfordista, ciudad, región urbana globalizada o Cosmópolis; megaciudad con gigantes zonas urbanas o exópolis; ciudad fractal de intensificadas desigualdades y polarización social; ciudad archipiélago carcelario de ciudades fortificadas; y “simcity hiperreal”, donde la vida diaria de sus habitantes transita como si fuera un juego de ordenador (Soja, 2008, p. 22).

Una de las características principales de la postmetrópolis es el incremento de las desigualdades económicas y extraeconómicas como raciales, de género y étnicas entre otras, con consecuencias destructivas en los entornos naturales y urbanos (Soja, 2008, p. 564). Las formas de contrarrestar estas injusticias y desigualdades se encuentran en las luchas por justicia espacial y por democracia territorial, que buscan redireccionar los nuevos procesos de urbanización capitalista.

### **Luchas por la justicia espacial y democracia territorial en contextos de urbanización desigual**

Es desde el análisis espacial y la diversidad encontrada en la postmetrópolis que Soja considera posible la búsqueda de justicia espacial y democracia territorial para concretar el derecho a la ciudad. De esta manera se debe entender que:

[...] cobra nueva vida un antiguo concepto de derechos y responsabilidades de los ciudadanos, el re – empoderamiento de la **sociedad civil** y la demanda de los años sesenta para poder obtener un mayor derecho a la ciudad o *le droit á la ville*, la mordaz frase de Henri Lefebvre que jugó un papel clave en la movilización de mayo de 1968 para el levantamiento en París (Soja, 2008, p. 562).

La **justicia espacial**, tendría una mayor sensibilidad hacia las cuestiones interculturales, transnacionales y de género, para el futuro de una democracia participativa en la ciudad. **El problema urbano que representa apostar por una justicia espacial democrática hace un llamado a que los ciudadanos la reclamen desde nuevas expresiones.**

En resumen, para Soja, el derecho a la ciudad no puede reducirse a la lucha anticapitalista, ya que existen múltiples fuerzas que dan forma a la injusticia urbana como el racismo, el fundamentalismo religioso, la

**discriminación de género, la injusticia ambiental.** De ahí, como mencionaba David Harvey, más que una etapa intermedia, **el derecho a la ciudad para Soja es un horizonte de posibilidades inmediatas que están contribuyendo, a partir de pequeñas expresiones a crear relaciones espaciales más justas y democráticas.**

Soja aporta una visión clave sobre el derecho a la ciudad desde la justicia espacial y la postmetrópolis -sobre todo enfocada a su análisis de Los Ángeles-, pero su lectura puede estar sesgada por un **exceso de énfasis en lo espacial, una mirada optimista sobre los espacios híbridos y su visión estructuralista** puede pasar por alto **las experiencias, percepciones y decisiones cotidianas** de las personas, algo que su análisis no siempre aborda en profundidad.

#### **1.2.4 Manuel Castells y los movimientos sociales urbanos: más allá de la teoría**

El sociólogo y urbanista español Manuel Castells ha hecho contribuciones clave al concepto del derecho a la ciudad, pero con un enfoque diferente al de Henri Lefebvre, David Harvey y Edward Soja. **Su línea de investigación ha profundizado la acción colectiva y el conflicto social en vinculación con los escenarios urbanos. Mientras que Lefebvre define el derecho a la ciudad como una reivindicación para una vida urbana más democrática, Castells lo aterriza en movimientos urbanos concretos.** Su análisis destaca cómo los grupos sociales luchan por el acceso a la vivienda, el transporte y los servicios urbanos (Molano Camargo, 2016).

Mientras que David Harvey analiza el derecho a la ciudad desde una óptica marxista, enfocándose en la lucha contra la acumulación capitalista, **Castells por su parte, se interesa en la acción colectiva y los movimientos urbanos como motores del cambio.** En su concepción **las ciudades son espacios de conflicto entre clases y actores diversos**, de manera que la ciudad no es una demanda única, sino que emerge de la interacción entre movimientos sociales urbanos,

**el Estado y el mercado**, tomando en cuenta que “en el fondo nos encontramos con una discusión sobre el declive de los Estados-nacionales en favor de flujos globales de capital” (Zanotti Agustín, 2014, p. 95). Mientras Soja enfatiza la justicia espacial y los espacios híbridos como oportunidades de resistencia, **Castells se enfoca en las organizaciones vecinales, cooperativas y redes de acción colectiva que desafían las injusticias urbanas.**

### **Movimientos urbanos como manifestaciones del derecho a la ciudad en la práctica**

Para Castells, **los movimientos urbanos no son solo reivindicaciones económicas, sino también políticas y culturales; la lucha por mejorar la calidad de vida puede generar cambios estructurales en las ciudades.** Mientras que Lefebvre y Harvey ven la transformación urbana como parte de una lucha revolucionaria contra el capitalismo, **Castells, aunque reconoce este factor, argumenta que las luchas urbanas no siempre son de clase y pueden surgir por múltiples razones:** identidad, cultura, medio ambiente, género, etcétera. Como lo explica Margit Mayer, Castells es el primer teórico en sugerir que los movimientos urbanos podrían existir al:

Combinar el activismo en torno al consumo colectivo con las luchas por la cultura comunitaria y la autogestión política, [...] **es decir, capaces de transformar los significados urbanos y producir una ciudad organizada a partir de valores de uso, culturas locales autónomas y estructuras descentralizadas** (Castells, 1983 citado en Mayer, 2012, p. 81).

### **La era de la información y el impacto de las redes digitales**

En sus trabajos más recientes, Castells destaca cómo **las nuevas tecnologías y las redes digitales transforman la lucha por el derecho a la ciudad.** En *La era de la información* plantea que vivimos en una generación de información y

conocimiento que se convertirían en fuentes principales de productividad y poder (1999, pp. 46–51). **Castells incorpora las redes digitales y la globalización como herramientas clave en la lucha urbana y enfatiza cómo estas herramientas digitales permiten que los movimientos urbanos coordinen luchas globales y presionen a los gobiernos y corporaciones.**

Si bien Castells ha hecho contribuciones clave al estudio de las ciudades y las redes, su enfoque tiende a estar marcado por un sesgo estructuralista, tecno utópico y economicista, lo que puede limitar su comprensión del derecho a la ciudad en términos más culturales, emocionales y simbólicos. A pesar de esto, su trabajo sigue siendo fundamental para entender cómo las ciudades son moldeadas por las dinámicas de poder y la tecnología.

#### **1.2.5 Ana Fani Alessandri Carlos y la crítica latinoamericana del derecho a la ciudad**

La geógrafa brasileña (1950- presente) ha contextualizado **el concepto de derecho a la ciudad desde una perspectiva crítica y latinoamericana**. Influenciada por Henri Lefebvre y el marxismo, su trabajo se enfoca en la producción del espacio urbano y la relación entre el capitalismo y la vida cotidiana en la ciudad.

Al igual que Lefebvre, Harvey y Soja, **Ana Fani Alessandri Carlos entiende la ciudad como un espacio producido por las relaciones capitalistas. Argumenta que el capitalismo mercantiliza el espacio urbano, transformándolo en una mercancía en lugar de un bien común.** Esto genera desigualdades en el acceso a la ciudad, excluyendo a los sectores populares del derecho a habitar y apropiarse del espacio. De esta manera la ciudad no es sólo un escenario donde ocurren las relaciones económicas, sino que es producida por ellas, y esta producción es desigual y excluyente.

## **Apropiación del derecho a la ciudad como discurso estatal**

Para Ana Fani Alessandri Carlos, **el derecho a la ciudad** no se limita a la provisión de infraestructura o servicios urbanos, sino que **implica una lucha contra la segregación socioespacial impuesta por el mercado y las políticas urbanas neoliberales**. Destaca cómo las periferias urbanas en Brasil y otros países del Sur Global son el resultado de un modelo que expulsa a los más pobres hacia las áreas menos valoradas, de manera que recuperar **el derecho a la ciudad significa romper con la lógica de segregación impuesta por el capital**. Dado que Brasil ha adoptado el derecho a la ciudad como discurso estatal, Carlos alerta sobre cómo esta apropiación ha reducido el término a una representación minimalista:

**El derecho a la ciudad está circunscrito a lo que el Estado está dispuesto a ceder en la gestión de la ciudad**, sin todavía incomodar a la realización del circuito del capital, al contrario, creando plenas condiciones para su realización (2007, citada en Molano Camargo, 2016, p. 109).

Advierte Carlos el nuevo papel del Estado como el agente que garantiza el proceso de acumulación capitalista bajo la etiqueta de desarrollo sustentable. **Frente a un Estado regulador que también tiene la capacidad de cooptar los movimientos y luchas urbanas**, así como ante la tendencia a banalizar el derecho a la ciudad, Carlos (2007) hace un llamado a criticar el Estado y el capital de manera radical (citada en Molano Camargo, 2016, p. 17).

### 1.3 Espacio público como derecho colectivo y escenario de inclusión socioespacial

#### 1.3.1 El espacio público como derecho y representación social

La importancia de considerar el espacio público<sup>13</sup> como un derecho social fundamental recalca a su vez la necesidad de **un urbanismo más inclusivo y participativo de todos los ciudadanos**, sin importar su rango social, económico o etario. Según Segovia et al. **“no hay indicios que permitan sostener que la modernización ha contribuido a resolver o a disminuir el problema de la segregación y el encasillamiento en las distintas clases sociales, sino más bien ha contribuido a agravarlo”** (citado en Jordán Fuchs et al., 2005, p. 8), generando desigualdad, marginalidad y polarización.

La importancia del espacio público radica en que permite “la representación, en el que la sociedad se hace visible” (Borja y Muxí, 2000, p. 7); además es el lugar en donde se puede ejercer la ciudadanía y por lo tanto, la calidad de esta ciudadanía dependerá de la calidad misma del espacio público y de la diversidad. Según Fernando Carrión, las ciudades pobres muestran una baja integración social y un espacio público débil (Carrión, 2019, p. 207).

Históricamente el espacio público es sitio de encuentro (Mumford, 1961); **en la ciudad “primero son las calles, plazas y luego los espacios circulatorios”** (Borja y Muxí, 2000, p. 14). **A su vez, la ciudad en su forma antigua y tradicional se concibe para caminar, en otras palabras, es peatonal: “la caminabilidad era esencial antes de la era del automóvil”** (Southworth, 2005, p. 247).

---

<sup>13</sup> Siguiendo a Jordi Borja y Zaida Muxí, el espacio público se entiende no sólo desde su estatuto jurídico, es decir, como espacio sometido a una regulación específica por la administración pública; igualmente en términos legales es el espacio que se distingue de la propiedad urbana privada de la propiedad pública; y en todo caso es el uso que define el espacio público, como por ejemplo, una fábrica abandonada se convierte en espacio público (p.27-28).

**La organización tradicional de las ciudades antiguas suponía la existencia de espacios públicos a escala barrial y otros a escala de la urbe en su conjunto, lo que favorecía la interacción social y el fortalecimiento de la identidad colectiva.** Hoy en día esta funcionalidad está invertida y la idea de hacer ciudad de manera integral fue abandonada. El espacio público “paga la factura de los productos urbanos” y se convierte en un “elemento residual” (Borja y Muxí, 2000, p. 12 y 30).

Del espacio público, como elemento ordenador y constructor, depende el funcionamiento y la especificidad de la ciudad, dado que ahí se ubica la mayor densidad de infraestructuras (Carrión, 2019, p. 198). **Además de la dimensión física, el espacio público tiene una dimensión social, recreativa, cultural y política** (Jordán Fuchs y Segovia, 2005, p. 18), que permite estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia y Dascal, 2000).<sup>14</sup>

### **Transformaciones del espacio público en la ciudad moderna**

En contraste, **el crecimiento de las ciudades en la era moderna, que responde a la lógica del crecimiento del capital privado**, genera una ciudad difusa, fragmentada y privatizada (Borja, 2003; Borja y Muxí, 2000). De manera que gradualmente los sectores sociales con mayor poder adquisitivo desarrollan su vida urbana en **espacios cerrados, lo que fomenta la segregación y limita el acceso al espacio público para el resto de la población. Este fenómeno ha llevado a la creación de comunidades cerradas, que evitan los encuentros con los sectores más vulnerables de la sociedad.** En este contexto, el grueso de la población no puede acceder a ciertos territorios, generando espacios de exclusión, en los que las desigualdades sociales y económicas se hacen más evidentes. Es

---

<sup>14</sup> Para una discusión en mayor profundidad de cómo se ha concebido el espacio público ver: Habermas (espacio de intercambio, encuentro con el otro, co-presencia en anonimato); Tassin (aprendizaje de la alteridad del individuo); Ghorra-Gobin (principio de destino común, voluntad de vivir juntos) y Arendt (dominio de la libertad) en (Segovia et al., 2005, p. 18).



decir, **la ciudad contemporánea contribuye a la fragmentación social y a la creación de barreras físicas y simbólicas entre diferentes grupos; al surgimiento de “muros reales y mentales [...] infranqueables que impiden no sólo encontrarse, verse, imaginarse y pensarse como pares, vecinos, conciudadanos”** (Jordán Fuchs y Segovia, 2005, p. 8).

Mientras que en la actualidad la injusticia territorial es cada vez más notable en el crecimiento desordenado de las ciudades, es importante recalcar que el espacio público es una necesidad social. Este tipo de espacio no solo satisface necesidades funcionales, sino que también tiene un fundamento antropológico. Como lo señala Lefebvre, las necesidades humanas en relación con el espacio público son:

[...] opuestas y complementarias a la vez, comprenden la necesidad de seguridad y de apertura, la de certidumbre y aventura, la de organización del trabajo y la de recreación, las necesidades de previsibilidad y de lo imprevisto, de unidad y de diferencia, de aislamiento y de encuentro, de cambios y de inversiones, de independencia (cuando no de soledad) y de comunicación, de inmediatez y perspectiva a largo plazo (Lefebvre, 1968, p. 123).|

### **Dimensiones sociales y culturales del espacio público**

Esto implica que el espacio público debe ser un lugar que responda a múltiples dimensiones de la vida humana, permitiendo tanto la privacidad como la interacción social, y ofreciendo una flexibilidad que fomente el bienestar colectivo. El espacio público conforma un “lugar de encuentro, de desarrollo de identidad y de pertenencia en todas las escalas [...] de expresión de diversidad cultural, generacional y social” (Osorio citado en Segovia y Dascal, 2000, p. 8).

En este sentido, el espacio público permite no sólo asegurar la calidad de vida pública de la ciudadanía, sino también socializar (Segovia y Dascal, 2000), participar en el ejercicio de la heterogeneidad, que a su vez garantiza el funcionamiento público y la integración sociocultural (Borja y Muxí, 2000, p. 38).

En la perspectiva de **David Harvey el espacio público es un bien común**. En el espacio público se circula de manera libre sin necesidad de pagar, comprar o consumir (Borja y Muxí, 2000). De ahí que se haga hincapié en el derecho de hacer uso de este espacio compartido con otros ciudadanos, de ejercer una democracia participativa que genere espacios adecuados a las posibilidades y necesidades de las diferentes personas, lo que se conoce como cultura ciudadana (Mockus Antanas, 2002). Este enfoque subraya **la importancia de una participación de la comunidad en la toma de decisiones sobre el uso y la gestión del espacio público**, promoviendo la inclusión y la igualdad de acceso para todos los habitantes, sin distinción alguna. Borja y Muxí mencionan: hacer del espacio público un lugar de “inclusión para los excluidos” (Borja y Muxí, 2000, p. 67).

En este sentido, la definición de espacio público de Jordi Borja en *La Ciudad Conquistada* (2003) se relaciona con la idea de ciudadanía activa (Belaúnde Martínez, 2006). Según Borja, el espacio público debe ser un dominio público, de uso social y multifuncional, lo que permite a la población apropiarse de éste de manera diversa y creativa, según sus necesidades y deseos. Esta apropiación del espacio es un ejercicio de libertad que contribuye al fortalecimiento de la identidad colectiva y a la construcción de una ciudad más inclusiva (Borja, 2003; Borja y Muxí, 2000).

La apropiación del espacio público, así como sus usos son libres mientras no infrinjan los reglamentos establecidos:

**Se entenderá por espacio público a todo espacio accesible, sin importar el momento o el tipo de persona, sin discriminación alguna de actividades, las cuales no necesariamente son determinadas explícitamente, a condición de**

**que ellas sigan un reglamento de uso establecido por la autoridad** (Rémy y Voyé, 1981, p. 92 y 93)

Por último, el espacio público debe ofrecer libertad de circulación e interacción, permitiendo a los ciudadanos ejercer su derecho a la movilidad, y proporcionando un entorno donde las personas puedan tanto interactuar como permanecer inactivas. Las formas en que la población ocupa esos espacios comunes de la ciudad, como plazas, parques y calles, varían según sus necesidades individuales y colectivas, lo que enriquece la vida urbana y promueve una mayor cohesión social. De ahí que una visión centrada en el ser humano sea crucial.

### **1.3.2 Movilidad urbana: derecho, desigualdad y sostenibilidad en el espacio público**

**La movilidad urbana, sucede en el espacio público**, es un concepto central en el estudio de las ciudades modernas y su funcionamiento. Se refiere al movimiento de personas, bienes e información dentro de un entorno urbano, y abarca diversas formas de transporte como **caminar, usar bicicletas, el transporte público, el automóvil privado**, entre otros. Esta movilidad no solo tiene que ver con la infraestructura de transporte, sino también con las **políticas urbanas**, el diseño de la ciudad y los factores socioeconómicos que influyen en el acceso y uso de estos sistemas.

En las últimas décadas, la movilidad urbana ha adquirido gran relevancia debido al aumento de la urbanización y el crecimiento de las ciudades. Las ciudades contemporáneas están más densamente pobladas, lo que hace que el tránsito de personas sea más complejo y, en algunos casos, más lento. **En este contexto, los problemas relacionados con la congestión, la contaminación, la accesibilidad y la equidad han surgido como desafíos fundamentales para garantizar que todos los ciudadanos puedan desplazarse de manera eficiente y segura.**

En su forma ideal, **la movilidad urbana debe ser inclusiva, equitativa y sostenible, considerando las necesidades de todos los grupos sociales, incluidos aquellos más vulnerables, como las personas con discapacidades, las infancias y las personas adultas mayores**, así como las colectividades culturales o étnicas diversas. Sin embargo, en la práctica, se privilegia el uso del automóvil y en su defecto el uso que van a ejercer las personas adultas y rara vez se consideran a los grupos vulnerables.

### **1.3.3 Movilidad de las personas adultas mayores: autonomía, riesgos y derecho a la ciudad**

El envejecimiento de la población es un fenómeno en aumento a nivel mundial, actualmente la mayoría de las personas aspiran a vivir más de 60 años (Organización Mundial de la Salud, 2015, p. 8).

Datos evidencian que la pérdida de capacidades y autonomía vinculadas con el proceso de envejecimiento sólo está relacionada de manera vaga con la edad de una persona, en otras palabras, no existe un “tipo” de persona mayor. Las condiciones de las capacidades y necesidades en esta etapa dependerán de los hechos ocurridos a lo largo de la vida y aunque muchas personas adultas mayores presentarán problemas de salud, esto no indica que necesariamente serán dependientes de alguien más. Con las políticas y los servicios adecuados, **el envejecimiento de la población puede significar un cambio de paradigma social**, lo que implica construir un mundo que favorezca a las personas adultas mayores, mediante estrategias y políticas que les permitan vivir de manera cómoda y segura, disminuyendo las injusticias que prevalecen en el sistema actual (Organización Mundial de la Salud, 2015, p. 8).

La transición demográfica hacia poblaciones de mayor edad es previsible y puede ser planificada, considerando el aporte que realizan las personas adultas mayores a sus familias, comunidad local y la sociedad en general. Incluso las personas con deterioro en sus capacidades **pueden ir a donde necesitan si**

**cuentan con los entornos adecuados.** Sin embargo, hoy en día, en muchas partes del mundo, como sería el caso de México, es peligroso y poco práctico que una persona mayor salga de su hogar de manera segura (Organización Mundial de la Salud, 2015, p. 17).

### **La construcción social de la vejez: la edad como factor de discriminación y desigualdad**

La discriminación por motivos de edad implica graves consecuencias tanto para las personas adultas mayores como para la sociedad en general, este tipo de discriminación provoca en la población de mayor edad, menores niveles de autonomía, menor productividad y mayor estrés. Algunos de estos prejuicios se basan en el deterioro biológico observable, así como en ideas acerca de trastornos como la demencia, dejando a un lado los aspectos positivos del envejecimiento como el crecimiento personal que puede ocurrir durante este periodo de la vida y las contribuciones que puedan realizar las personas adultas mayores a la sociedad con base a su experiencia y sabiduría de vida. La discriminación por motivos de edad está arraigada en la sociedad y promueve el aislamiento social, el deterioro físico y cognitivo, la falta de actividad física y la idea de ser una carga económica (Organización Mundial de la Salud, 2015, p. 24).

### **Envejecimiento urbano, autonomía y accesibilidad en México**

Envejecimiento y vejez no son el mismo concepto, el proceso desde el nacimiento hasta la muerte es envejecimiento, **la vejez inicia a los 60 años y es considerada la última etapa de vida.** El fenómeno del envejecimiento de la población se debe principalmente a dos factores, por un lado, la disminución de la mortalidad y por otro lado a los desarrollos científicos, tecnológicos, educativos y sociales que han logrado que las personas vivan más. **En México**, en los últimos 50 años el porcentaje de personas envejecidas ha aumentado, para el año 2019 de acuerdo

con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) había 13 millones 900 mil personas adultas mayores. **Actualmente 6 de cada 10 personas adultas mayores son mujeres, lo que evidencia una feminización del envejecimiento, con una esperanza de vida en promedio de 78 años para mujeres y 73 años para los hombres** (Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, 2019).

Existen una serie de actitudes relacionadas a la percepción social de las personas adultas mayores, determinando la posición social de ellas. **La vejez se asocia a dos ideas, por un lado, la enfermedad y por otro lado el beneficio de la experiencia.** De manera general, la percepción de sobre las personas adultas mayores es negativa, dando origen a prácticas discriminatorias, por ello es importante informar a la sociedad para que las personas adultas mayores reciban un trato digno, integral y equitativo, ya que son sujetos socialmente activos, integrantes de la sociedad y portadores de derechos (Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, 2019).

A pesar de que hubo un cambio de paradigma tras la pandemia de COVID-19, la gran mayoría de los seres humanos aún requieren desplazarse para realizar sus actividades cotidianas. Sin embargo, existe un riesgo al realizar esta actividad esencial, este problema afecta principalmente a la población vulnerable; en México de acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano:

**Movernos en las ciudades nos está costando vidas humanas**, con más de 16 mil personas por año, **siendo las principales víctimas las personas más vulnerables de la vía [quienes] representan el 65.4 por ciento de los decesos en las calles**, por actitudes y comportamientos que pueden ser prevenibles. [...] Dentro de la vulnerabilidad, los niños y niñas menores a 5 años y las personas adultas mayores de 60 presentan una tendencia mayor a fallecer en un hecho vial (Méndez, 2018, p. 18).

**Actualmente nos enfrentamos a entornos urbanos contruidos para la movilidad motorizada<sup>15</sup>** lo que genera tráfico y un fuerte impacto medioambiental. Además, provoca que **el espacio público represente un riesgo para todos los habitantes, siendo la población vulnerable la más afectada. Dentro de esta población se encuentran las personas adultas mayores, quienes actualmente representan el 14 por ciento de la población en México, sin embargo, para el año 2050 se estima que más de una quinta parte de la población tendrá más de 60 años** (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022, p. 1).

### **Movilidad activa o no motorizada: urbanismo excluyente y barreras**

Al pensar en cómo se desplazan los ciudadanos en su cotidianidad para cumplir con sus necesidades básicas y de ocio, -trabajar, estudiar, hacer compras, visitar amigos y familiares-, existe una división en el modo de movilidad, ya sea motorizada (automóvil, motocicleta, autobús, metro) y no motorizada (caminar y bicicleta).

En 1989 Peter Newman y Jeffrey Kenworthy introdujeron el concepto de **ciudades dependientes del automóvil** y la importancia de promover alternativas no motorizadas. Jordi Borja y Zaida Muxí (2000) explican además las consecuencias de esta dependencia:

**Una ciudad que funciona exclusivamente con el automóvil privado y con centralidades especializadas y cerradas** como centros administrativos o de negocios, áreas turístico-culturales exclusivas, shopping centres de lujo, edificios símbolo de grandes empresas, etc. **no facilita el progreso de la ciudadanía. Al contrario, acentúa las tendencias a la segmentación, al individualismo y a la exclusión** (p. 68).

---

<sup>15</sup> A esta ocupación exclusiva del espacio “circulatorio” por parte del automóvil, comentan Borja y Muxí que hay que entender el espacio público dentro de un contexto de crisis desde el siglo XX debido a la “dinámica de la propiedad privada, la prioridad pública y privada a los programas inmobiliarios [...] la oferta comercial cerrada, la inseguridad ciudadana” (2000:49).

De ahí que **eliminar las barreras** sea imperativo. Además, plantear la movilidad sostenible implica un “equilibrio entre los diferentes modos de transporte, promoviendo el uso de medios no motorizados como la bicicleta y el caminar, y reduciendo la dependencia de los vehículos motorizados” cuyas consecuencias serán reducir la huella ambiental y mejorar la calidad de vida en las ciudades (Banister, 2008, pp. 73–80)

Existen instrumentos teóricos y legales que determinan el orden de la movilidad (ver figura 5: pirámide de jerarquía de la movilidad urbana) a diferentes escalas. Sin cuestionamiento posible, el peatón es prioritario y en particular las personas con discapacidad, los niños y las personas adultas mayores, seguido de los ciclistas, el transporte público, el transporte de carga y al final los automóviles. En México, pese a la existencia de dicha pirámide, el peatón y principalmente los grupos vulnerables, siguen corriendo riesgos innecesarios en sus desplazamientos. Por otra parte, cabe resaltar que dichos instrumentos no toman en cuenta la especificidad o problemáticas que se presentan a escala barrial.





Figura 5. Render de la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana. Flores, 2025.

## **Garantía de derechos del peatón: accesibilidad universal y caminabilidad urbana**

Más allá de reconocer la **vulnerabilidad del peatón**, pugnar por una movilidad activa peatonal exitosa engloba los conceptos de accesibilidad, seguridad y caminabilidad no sólo en la inmediatez. Como señala Martínez Lima, aunque existe un desarrollo de innovación de las ciudades, éste suele hacerse a corto plazo.

La **accesibilidad** es un concepto clave ya que determina la facilidad con la que las personas pueden acceder a bienes, servicios y oportunidades dentro de un espacio geográfico.<sup>16</sup> Para evaluar la accesibilidad, se utilizan indicadores como el tiempo de viaje, la densidad de infraestructuras, y la conectividad de las redes de transporte. Sin embargo, persisten desafíos como la brecha entre las diferentes zonas urbanas, la necesidad de fomentar la **movilidad sostenible** y la incorporación de tecnologías avanzadas. **Promover y facilitar la movilidad peatonal es así uno de los ejes primordiales de la accesibilidad.**

El peatón establece una relación de identidad con las rutas que transita, ya que puede apreciar sus características particulares (Lynch, 1960 en Valenzuela Montes y Talavera García, 2015).

De ahí que existan factores que promuevan o disuadan sus desplazamientos. El arquitecto Michael Southworth (2005) reconoce en la **caminabilidad** un valor social y recreacional; además enfatiza que promueve la salud mental y física. Sugiere que para diseñar una red peatonal exitosa se requieren **seis criterios: 1) conectividad, 2) diversidad de usos de suelo, 3) seguridad, 4) confort, 5) interés visual y 6) accesibilidad.**

Incentivar la caminabilidad es sentar las bases para una ciudad sostenible. Caminar es un ejercicio accesible y asequible que promueve la salud (Southworth, 2005). Es importante recalcar que caminar permite una mejor función cognitiva y un

---

<sup>16</sup> Se manifiesta en diferentes dimensiones: la espacial (distribución de actividades y servicios); la física (infraestructura adecuada para todos los usuarios); la económica (asequibilidad del transporte); la temporal, que mide el tiempo necesario para desplazarse; y la digital.

menor declive cognitivo, ambas siendo importantes para la población en general y de manera particular para las personas adultas mayores. Sumado a esto, la caminabilidad puede promover la **sociabilidad** y aumentar el **capital social** (Leyden, 2003 citado en Southworth, 2005, p. 248) **factores cruciales para la calidad de vida de la persona adulta mayor**. De manera global, la caminabilidad beneficia la salud humana, las relaciones sociales y la protección del medio ambiente (Southworth, 2005, p. 254).

Como se mencionó, la existencia de las normas técnicas para la creación, desarrollo del espacio público o en su defecto las soluciones *ad hoc*, no aseguran su respeto e implementación. Incluso si se llevan a cabo dichas normativas, la existencia del espacio público a través de sus infraestructuras deben garantizar una visión integral donde sea accesible, caminable y seguro: “el derecho a la **seguridad** es un derecho democrático fundamental” ((Borja y Muxí, 2000, p. 58) Actualmente se lucha contra la agorafobia, es decir el miedo al espacio público, que se combate con el automóvil y que equipara a la vialidad con el espacio público y a la seguridad con la privatización (Borja y Muxí, 2000, p. 43 y 57).

## **1.4 Participación comunitaria como herramienta para la mejora de la movilidad peatonal y la inclusión social de las personas adultas mayores**

### **1.4.1 Impacto de la participación comunitaria en la consolidación de la democracia y la gobernanza**

Como se discutió en el primer apartado, el ejercicio del derecho a la ciudad va más allá de la posibilidad de habitar y circular en ella, sino de **la capacidad latente de transformarla de manera colectiva**. Esta transformación debe entenderse como un complejo proceso de creación donde intervienen diversos actores sociales. Para ello, es fundamental pugnar por un espacio público integral que garantice accesibilidad, seguridad y caminabilidad. En este proceso, la participación comunitaria juega un papel central, ya que permite que las voces de los habitantes incidan en la toma de decisiones, asegurando que el desarrollo urbano responda a las necesidades reales de la comunidad y no solo a intereses particulares. El papel crucial que juega la participación comunitaria está reconocido en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Organización de Naciones Unidas, 2005b), que será discutido en el siguiente capítulo.

La participación comunitaria, concebida en un contexto de **democracia participativa**, contribuye a la **gestión** de los espacios públicos y a la **gobernanza** local, cuyos resultados afectan de manera directa la calidad de vida de los actores sociales. **La implicación de la comunidad permite la toma de decisiones orientadas no solo a satisfacer intereses económicos o políticos, sino el bienestar general de los actores involucrados**. Por **democracia participativa** se entiende la **injerencia activa y directa en la toma de decisiones políticas, más allá del voto en elecciones periódicas**. Se basa en mecanismos que permiten la intervención constante de la sociedad en los asuntos públicos, garantizando una mayor inclusión y control ciudadano sobre el gobierno. Se habla de democracia participativa al enfatizar la participación directa, los mecanismos de

consulta (como referéndums, plebiscitos y audiencias públicas), los espacios de deliberación, el control y fiscalización ciudadana, y el empoderamiento de la sociedad civil.

La **participación comunitaria debe incorporar las opiniones e intereses de los diferentes actores sociales, haciendo hincapié en la sinergia de los expertos multidisciplinarios y dando voz a los grupos vulnerables**. Los niveles de participación descritos por Segovia y Dascal (2000) incluyen: **el derecho a ser informado, a la opinión, a impugnar legalmente las decisiones de la autoridad, a evaluar, a confrontar ideas y llegar a un consenso, a decidir y a vigilar el cumplimiento de las decisiones**.

#### **1.4.2 La participación comunitaria desde un enfoque global**

Siguiendo la investigación de Ortíz (2010), la realidad contemporánea está marcada por nuevas formas de dominación que cuestionan los principios fundamentales de la soberanía estatal, provocando una serie de **crisis** interrelacionadas que afectan tanto a la **naturaleza** como a la **sociedad humana**. Estas crisis abarcan desde la ambiental hasta la energética, pasando por la alimentaria, del agua y de producción, configurando lo que se considera una verdadera “crisis civilizatoria” (p. 56).

La explotación extrema de los recursos naturales y de las personas por parte de intereses transnacionales ha llevado a un debilitamiento de los sistemas de **gobernanza** tradicionales y a una creciente desigualdad a escala global. En este contexto, las sociedades enfrentan graves desafíos: empobrecimiento, exclusión económica, social, política y cultural, expropiación de saberes y recursos, destrucción de colectivos y una profunda manipulación ideológica y cultural que alimenta la desigualdad y la desintegración social.

Sin embargo, frente a esta situación de adversidad, surgen iniciativas sociales que plantean una alternativa a la lógica dominante; **las posibilidades de las que habla Edward Soja y concretiza Manuel Castells** (ver apartado previo

sobre el derecho a la ciudad). **Estas propuestas buscan recolocar al ser humano y a la naturaleza en el centro de nuestra ética, promoviendo un nuevo proceso civilizatorio que respete la diversidad cultural y entienda al mundo como un espacio y patrimonio común.** En este sentido, **la ciudad es un elemento más del medio ambiente (ecosistema)** y no un espacio aislado que escapa a las dinámicas de los ecosistemas naturales.

Tal como señala Ortiz (2010), este nuevo enfoque se caracteriza por la idea de **construir una cultura universal que valore y respete las distintas formas de vida, promoviendo un mundo en el que la humanidad y el medio ambiente sean cocreadores del bienestar colectivo** (p. 2). Este enfoque requiere superar las divisiones y fragmentaciones que han marcado la historia reciente, adoptando una visión integral para abordar los problemas globales.

Las propuestas para una nueva cultura se enfrentan a varios retos estructurales, como el empobrecimiento generalizado de la población, la exclusión social en todas sus formas, la expropiación de los conocimientos y recursos de las comunidades y la destrucción de los colectivos organizados, que, en muchos casos, se encuentran sometidos a manipulaciones ideológicas que buscan desmovilizarlos. A pesar de estos desafíos, esta nueva cultura, que promueve la diversidad cultural, la cooperación y la solidaridad, tiene la capacidad de resistir la depredación de la naturaleza y la pérdida de soberanía social, actuando como un contrapeso a las dinámicas destructivas impuestas por los intereses transnacionales (Ortiz, 2010).

#### **1.4.3 La participación comunitaria en América Latina y en México**

La globalización ha tenido un impacto directo en los procesos de urbanización, transformando las ciudades en espacios desordenados y fragmentados. La privatización de los recursos y la subordinación de los derechos sociales a los intereses mercantiles han exacerbado las desigualdades sociales y económicas, mientras que las **políticas públicas, fraccionadas y desarticuladas, no han logrado abordar de manera efectiva los problemas urbanos.** En este

contexto, los gobiernos de izquierda, como ha sido el caso de México a partir de 2018, **al menos discursivamente**, han planteado opciones para recuperar el papel regulador del Estado, **promoviendo la participación organizada de la sociedad en la gestión del desarrollo urbano. Este enfoque pone énfasis en el derecho a la ciudad, en la producción social del hábitat y en la gestión participativa del mismo**, conceptos que buscan devolver a las comunidades el control sobre su entorno y permitirles definir su propio futuro.

Este giro hacia una nueva cultura y modelo de desarrollo urbano se ha materializado a través de proyectos comunitarios y movimientos sociales que operan tanto a nivel local como nacional e internacional. Estos movimientos buscan una transformación profunda que permita un mundo para todos, **reconociendo el derecho de todas las personas a acceder a un hábitat digno y sostenible. La gestión participativa y la producción social del hábitat representan los pilares de esta nueva visión urbana**, que busca romper con las lógicas de exclusión y explotación y crear espacios inclusivos, justos y sostenibles para las futuras generaciones.

#### **1.4.4 Obstáculos para el ejercicio efectivo de la participación comunitaria**

Una primera **barrera por vencer para ejercer la participación comunitaria es la falta de espacios físicos destinados a este fin**. En definitiva, existe la necesidad de contar con espacios físicos que permitan el diálogo y la toma de decisiones a nivel local:

“Los ciudadanos **requieren de espacios que posibiliten la integración, el encuentro e interrelación social, y tienen derecho a participar activamente en las decisiones que afectan la organización de la ciudad y la distribución de sus espacios**” (Osorio citado en Segovia y Dascal, 2000, p. 9).

Cabe mencionar que, en la era digital, los espacios de diálogo y debate son posibles a través de redes sociales y plataformas virtuales. En todo caso, **la tecnología no ha llegado a ser una herramienta democrática por completo y si se va a considerar su uso, debe tomarse en cuenta la inclusión digital de las personas adultas mayores.**

Otro obstáculo es el paradigma actual que existe, donde la participación comunitaria surge por decreto, **es decir que el Estado o los empresarios invitan a la participación para cumplir con una condición legal. Sin embargo, debe existir un cambio cultural, de perspectiva, donde las decisiones comunitarias sean parte esencial de la cultura corporativa del Estado y las empresas y estén “presentes en todo el ciclo de vida de una decisión”;** siendo esto posible solo en una relación de conocimiento mutuo, de respeto, credibilidad y comprensión (Segovia y Dascal, 2000, p. 30). La premura por concertar una decisión no es el ambiente ideal que permita entablar relaciones de mutuo y mejor entendimiento entre los diferentes actores sociales. De ahí que la **participación ciudadana sea una inversión significativa en un principio, pero con resultados más integrales a largo plazo.**

Finalmente, otro cambio de paradigma debe surgir de forma que la cultura ciudadana se empodere y ejerza de manera activa su derecho a la **fiscalización del gobierno respecto a sus compromisos y resultados** (Segovia y Dascal, 2000, p. 22). Sin esta apropiación y ejercicio pleno de derecho (a la ciudad) la transformación colectiva, será imposible.



## **Conclusiones capitulares: reflexión crítica sobre los conceptos clave**

Dadas las crecientes desigualdades y la depredación medioambiental que ha generado el sistema capitalista, **es necesario si discutir y reflexionar temas como derecho a la ciudad, el espacio público y la participación ciudadana, pero, sobre todo, implementarlo en la realidad.**

Al proponer múltiples enfoques del derecho a la ciudad, la teoría aporta una comprensión de ésta como **espacio social vivo y en transformación**, alimentando las aspiraciones colectivas de **mejoramiento de la calidad de vida** a partir de la acción política en distintas **escalas de participación o producción del espacio urbano**. El derecho a la ciudad es un vínculo, entre el estudio del conocimiento social y los problemas urbanos, permitiendo la reflexión epistémica que precisamente **Lefebvre mencionaba, una vida urbana basada en una sociedad informada y crítica sobre la ciudad.**

El derecho a la ciudad continúa siendo una posibilidad de análisis teórico y acción política, que permite concebir a la ciudad como un acto de creación colectiva, basado en la participación comunitaria de los actores sociales que la habitan.

El análisis del derecho a la ciudad y la movilidad urbana de las personas adultas mayores destaca la necesidad de rediseñar (adaptar) las ciudades **para garantizar el acceso al espacio público** y la libre circulación como un derecho para todos, especialmente para los grupos vulnerables. **Las perspectivas de Lefebvre, Harvey, Soja, Castells y Carlos promueven la ciudad como un espacio de lucha y transformación colectiva, donde se debe priorizar la justicia espacial y territorial, así como la participación para reducir desigualdades.** Así, es crucial que las **políticas urbanas** se ajusten a los cambios y necesidades pendientes e incluyan las **necesidades de las personas adultas mayores, asegurando su autonomía, democracia participativa y bienestar en entornos más seguros, accesibles, caminables e inclusivos.**

**El derecho a la ciudad no es la ciudad actual, como lo plantea Lefebvre, es la posibilidad, es la ciudad futura.** Por lo tanto, este derecho se manifestará a través de la **política pública** bien orientada y **la gobernanza**. Como hace hincapié Benjamín Mora Gómez (2010), en los casos donde el derecho a la ciudad no ha sido legislado, **“no hay una instancia que defienda a la ciudad [...] ni tampoco hay quien defienda el derecho a la ciudad pues no hay derechos a la ciudad reconocidos”** (citado en Iracheta Cenecorta, 2010, p. 151).

De ahí que sea imperativo **luchar por el derecho a la ciudad como la vía para legitimar la participación ciudadana** en la toma de decisiones. En este sentido, **el derecho a la ciudad ya no se puede leer como una alternativa, sino como un principio justo y necesario que permita un cambio de paradigma y que involucre a los actores clave.**

**El ejercicio del derecho a la ciudad va de la mano con el espacio público, al ser un derecho social fundamental y un elemento esencial en la construcción de ciudades inclusivas y equitativas.** Del espacio público se destacan sus dimensiones físico-espacial, social, recreativa y cultural. Su importancia radica en su función como lugar de representación social, encuentro y ejercicio de la ciudadanía. Sin embargo, el desarrollo urbano moderno ha generado un crecimiento fragmentado, donde la **privatización y la segregación** han debilitado su función integradora. Para contrarrestar esta situación, es imprescindible una **planificación urbana que priorice la accesibilidad, la equidad y la diversidad.**

La **movilidad urbana**, como componente esencial del espacio público, debe garantizar el derecho a desplazarse de manera **segura y eficiente** para todos los ciudadanos, **especialmente para los sectores vulnerables como las personas adultas mayores.** La **discriminación por edad y la falta de infraestructura o las inadecuadas infraestructuras del espacio público, limitan la autonomía de este grupo, afectando su calidad de vida.**

**Por ello, es fundamental implementar políticas y diseños urbanos** que fomenten una movilidad accesible, promoviendo una ciudad adaptada a las necesidades de su creciente población envejecida.

En este contexto, **la movilidad activa y no motorizada** cobra relevancia como una estrategia clave para reducir la dependencia del automóvil, mejorar la sostenibilidad ambiental y fomentar la cohesión social. **La caminabilidad, como pilar de una movilidad urbana saludable, favorece no solo la integración de la población adulta mayor en el tejido urbano, sino que también mejora la salud física y mental de toda la población.**

**A pesar de la existencia de una normativa que regula el espacio público, ésta no toma en cuenta el aspecto social, los criterios de la caminabilidad, ni cómo las infraestructuras se insertan en el medio ambiente (ecosistema).**

**La participación comunitaria en el contexto urbano debe entenderse a partir de sus potencialidades, pero también de las dificultades para implementarla. Se reclama un cambio de paradigma donde la participación comunitaria incida en la cultura gubernamental** y empresarial en la toma de decisiones, de la mano de los ‘expertos’ académicos. Esta visión resalta la importancia de generar espacios físicos y digitales accesibles y garantizar la inclusión.

La participación no debe ser solo una respuesta a las crisis locales y globales, sino un cambio estructural que pueda incidir en la creación de ciudades más inclusivas, sostenibles y democráticas. **En este sentido, la participación comunitaria se convierte en un instrumento clave para contrarrestar los efectos negativos de la globalización, como la desigualdad, la depredación ambiental y la exclusión social.**

En el caso de México, las políticas de izquierda, (al menos discursivamente) centradas en recuperar el papel regulador del Estado buscan dar espacio a la participación social organizada, lo que refleja un esfuerzo por reconstruir una relación más equitativa entre los ciudadanos y su entorno urbano. La falta de

espacios de encuentro, un cambio cultural y el empoderamiento de la ciudadanía son obstáculos por vencer.

En la dialéctica establecida por el derecho a la ciudad, el espacio público y la participación comunitaria se suele abordar los conceptos de manera global, **sin tomar en cuenta el valor de la identidad y las necesidades específicas de los barrios (contextualizar).**

En una visión integral, **es tarea de todos, como académicos, habitantes y autoridades, dignificar los conocimientos, sabiduría y experiencia de vida de las personas adultas mayores.**

A su vez, **es necesario informar y empoderar a esta población vulnerable para que puedan participar de la construcción del espacio público inclusivo y adaptado a las crecientes necesidades.**

**Sin el ejercicio pleno de la participación democrática, la tarea seguirá pendiente.**

# CAPÍTULO II.

## Instrumentos legales nacionales e internacionales y su relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores



## **CAPÍTULO II. Instrumentos legales nacionales e internacionales y su relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores**

El objetivo central del capítulo consiste en revisar, analizar y reflexionar sobre los principales instrumentos legales a nivel internacional y nacional, a nivel federal, estatal y municipal. A partir de los conceptos principales discutidos en el marco teórico, es decir la problemática de la movilidad peatonal barrial entendida dentro de la relación (dialéctica) de conceptos como el derecho a la ciudad, el espacio público y la participación comunitaria, se pretende explorar las condiciones inadecuadas de movilidad peatonal de las personas adultas mayores en la colonia Jardines de San Manuel, en la ciudad de Puebla, México.

Los instrumentos se analizan en dos escalas, a nivel internacional y a nivel nacional. En el primer subapartado (2.1) se mencionan los instrumentos a nivel internacional que han sentado las bases para la legislación actual en México, así como en el Estado de Puebla (subapartado 2.2).

## **2.1 Instrumentos legales internacionales, bases para el desarrollo y ejercicio del derecho a la ciudad y la participación ciudadana**

### **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005b)**

Sin lugar a duda, previo a la publicación de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible** (Organización de las Naciones Unidas, 2018), un instrumento clave fue la **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**, que es el resultado de una serie de movimientos sociales por parte de organizaciones no gubernamentales que trabajaron para promover un cambio político y social, así como redes urbanas y académicas. Este documento fue precedido por diversos foros: Foro social de las Américas en Quito en el año 2004, después el Foro Mundial Urbano en Barcelona en octubre de 2004, posteriormente el foro Social Mundial en Porto Alegre, en enero 2005 y la revisión previa se llevó a cabo en Barcelona en septiembre de 2005, para finalmente firmarse en Porto Alegre Brasil en el año 2005 dentro del marco del Foro Social Mundial. La Carta por el Derecho a la ciudad establece el concepto de Derecho a la ciudad como un **derecho colectivo** que garantiza el acceso equitativo a los bienes urbanos, promoviendo la **justicia social, la democracia participativa y la sostenibilidad** (Organización de Naciones Unidas, 2005b).

**Para el 2050, el 65 por ciento de la población mundial habitará en ciudades, de este porcentaje casi una cuarta parte serán personas adultas mayores** (Organización Mundial de la Salud, 2015) , sin embargo, la mayor parte de esta población habitará en condiciones de pobreza y exclusión, así como en condiciones medio ambientales inadecuadas y precariedad. Las personas adultas mayores están condicionadas a cubrir sus necesidades dependiendo de su capital económico, social, cultural, etnia, género y **edad**.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad también menciona que las **políticas públicas** actuales **deben incentivar la participación de la ciudadanía**

**en la construcción de sus entornos urbanos**, para evitar la segregación y el deterioro de la convivencia social. Por lo tanto, esta carta invita a construir un modelo sustentable de sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, así como de equilibrio entre lo rural y lo urbano. A continuación, se presenta el resumen de los principales puntos que aborda la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad relacionados con el tema de investigación:

El objetivo principal que establece la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad es mejorar la **calidad de vida** de las personas, es decir, una función social, para que quienes habitan la ciudad de manera temporal o permanente puedan realizarse y gozar los beneficios de manera política, económica, cultural, social y ecológica.

La **ciudad** se **define** en términos físico-espaciales como metrópoli, urbe o villa incluyendo el entorno rural y **dentro del ámbito social se define como el conjunto de actores e instituciones que intervienen en su gestión, es decir, un espacio colectivo**, que le pertenece a la totalidad de las personas.

Todo el mundo tiene derecho a la ciudad y este **es un derecho interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos**. El documento menciona que se debe incentivar la protección de los **grupos vulnerables**, evitando cualquier tipo de discriminación.

Un punto fundamental para esta investigación es que la ciudadanía debe tener acceso a la **participación en el diseño, elaboración e implementación de las políticas públicas**, además de participar en la planificación y gestión urbana. En este proceso se debe tener como prioridad atender las necesidades de los grupos vulnerables, garantizando su seguridad en el espacio público, promoviendo el uso adecuado del suelo urbano e inhibiendo la especulación inmobiliaria. Además, la ciudadanía deberá tener acceso a participar del ejercicio presupuestal municipal, así como **acceso a la información** de cómo se utilizan los recursos económicos.



Para estos fines, las autoridades deben tomar **medidas legislativas** y normativas para garantizar que se supriman todos los obstáculos que impidan el desarrollo y la participación política, económica, social y cultural en la ciudad **y para sancionar a todas aquellas personas que incidan en prácticas de corrupción e impunidad.**

Finalmente, se menciona que las autoridades, **deberán proporcionar espacios públicos adecuados para que la ciudadanía pueda reunirse, asociarse y manifestarse**, además de la necesidad de que agentes pertenecientes al sector privado participen en programas sociales.

### **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y Agenda 2030**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) fueron adoptados por la Organización de Naciones Unidas (ONU) en el año 2015, dentro del marco de la Agenda 2030. Esta serie de Objetivos representa un compromiso global para incentivar un desarrollo urbano más equitativo, sostenible e inclusivo. En el contexto de esta investigación, **el ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles** es el más importante, ya que establece alcances relacionados con la mejora de accesibilidad y movilidad peatonal en el espacio público (Organización de las Naciones Unidas, 2018).

**El ODS 11.2** tiene como objetivo **garantizar que todas las personas, en especial, los grupos vulnerables** (personas adultas mayores), **tengan acceso a sistemas de transporte seguros, sostenibles y accesibles**; lo que implica que es necesario la **adecuación de la infraestructura existente para que sea verdaderamente accesible y segura, como la dimensión de las banquetas, pasos peatonales seguros y la implementación de sistemas de transporte público que puedan ser utilizados por grupos vulnerables.** Además, este objetivo **promueve la movilidad activa o no motorizada**, incentivando el uso de

bicicletas y busca la mejora de la calidad de los entornos urbanos barriales para un desplazamiento adecuado y seguro de las personas peatonas.

El **ODS 11.3**, también es relevante, ya que hace énfasis en la **participación ciudadana en la planificación urbana (gobernanza)**, ya que para garantizar que las necesidades de las personas adultas mayores sean atendidas, es necesario que su voz sea escuchada. Los planes y programas para el espacio público deben priorizar la accesibilidad y la seguridad para todas las personas, primordialmente para los grupos vulnerables, para alcanzar modelos equitativos de gestión del espacio público.

En este mismo contexto, el **ODS 11.7** establece la obligación de garantizar que los **espacios públicos sean accesibles, inclusivos y seguros**, en particular para los grupos vulnerables (personas adultas mayores) y para las personas con discapacidad. Nuevamente, para lograr esta meta, es necesario adecuar la infraestructura urbana actual, con mobiliario accesible, cruces peatonales seguros y correctamente señalizados (auditivos), así como espacios de pausa dentro de la ciudad, lo que invariablemente implica el diseño y sobre todo la implementación de políticas públicas que fomenten la inclusión social y la equidad en el acceso y uso del espacio público.

Es importante resaltar que México se ha comprometido internacionalmente a alcanzar estas metas en materia de desarrollo de accesibilidad, movilidad y desarrollo urbano sostenible.

### **Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores**

La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores fue firmada en México en (2015) y posteriormente ratificada en 2023, estableciendo un marco normativo para garantizar el derecho de las

personas adultas mayores a envejecer con dignidad, autonomía e igualdad, libres de exclusión y de discriminación.

Este instrumento busca asegurar que los Estados (gobiernos) adopten medidas para la **protección, promoción y ejercicio efectivo de los derechos de las personas adultas mayores en los distintos ámbitos de su vida.**

Uno de los fundamentos de esta convención se refiere **al derecho a la accesibilidad y a la movilidad, estableciendo que las personas adultas mayores, deben gozar de entornos accesibles y seguros**, sin que exista ningún tipo de barrera que impida su movilidad. Para lo cual es necesario mejorar y adaptar la infraestructura urbana y el espacio público actual, para garantizar desplazamientos con autonomía y seguridad.

Además, **este instrumento también promueve la participación comunitaria en la planeación de políticas públicas, lo que significa, que las personas adultas mayores deben ser incluidas en los procesos de toma de decisiones sobre el desarrollo urbano**, el transporte público y el diseño y gestión del espacio público para asegurar que sus necesidades específicas sean incluidas en la construcción de ciudades verdaderamente inclusivas.

En este documento también **se menciona el derecho a la ciudad y al espacio público, para lo cual se establece, que los entornos urbanos deben ser diseñados y adaptados para garantizar la accesibilidad y la seguridad de las personas adultas mayores, para evitar caídas y mejorar las condiciones de movilidad peatonal**, a través de la aplicación de políticas públicas que favorezcan la inclusión de este grupo en la vida urbana.

Finalmente, **esta convención obliga (moralmente) a los Estados participantes, en este caso a México, a implementar políticas públicas que eliminen los obstáculos físicos y urbanos que hoy limitan la autonomía de las personas adultas mayores.** Esto incluye el diseño e implementación de marcos normativos y estrategias de desarrollo urbano orientadas a la accesibilidad y a la movilidad peatonal segura para las personas adultas mayores (**política pública**).

A continuación, en la tabla 1, se mencionan a modo de resumen otros instrumentos de carácter internacional que precedieron a la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y a la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, describiendo cuál es su principal aporte con respecto a la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y el espacio público.

<b>1989</b>	<b>Convención sobre los Derechos del Niño (1989)</b> Derecho a un entorno seguro y la planificación urbana con un enfoque inclusivo
<b>1996</b>	<b>Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos - Hábitat II</b> Acceso equitativo vivienda (ciudad)
<b>1999-2001</b>	<b>Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad</b> Accesibilidad urbana (espacio público, movilidad) y eliminación de barreras Modificación de entornos urbanos Modificar la infraestructura Modificar regulaciones por parte de los Gobiernos No discriminación Participación en la vida comunitaria
<b>2001-2005</b>	<b>Foro Social Mundial (Porto Alegre)</b> Discusión de <b>movimientos urbanos y el derecho a la ciudad</b>
<b>2005</b>	<b>Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad</b> Ver p. 68
<b>2015</b>	<b>ODS Y AGENDA 2030</b> Ver p.70
<b>2015-2017</b>	<b>Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores</b> Ver descripción p. 71

Tabla 1: Instrumentos de carácter internacional que precedieron a la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

## **2.2 Análisis de los instrumentos legales en México y su relación con la movilidad peatonal de las personas adultas mayores**

### **2.2.1 Principales instrumentos legales en materia de movilidad a nivel federal** **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es el **principal instrumento legal** a nivel nacional que respalda el **derecho de las personas adultas mayores a vivir en entornos urbanos accesibles y seguros**. En diciembre de 2020 se reformó el **Artículo 4°** constitucional, el cual reconoce que todas las personas tienen derecho a un medio ambiente sano (ciudades), así como **“a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”** (Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión, 2025, p. 14).

El **Artículo 27** establece la **función social de la propiedad** y la planeación urbana, así como la **regulación del uso del suelo en función del interés general** que promueva un **desarrollo urbano equitativo y sostenible**, reforzando la necesidad de garantizar ciudades accesibles para todos (Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión, 2025).

Sumado a lo anterior, el **Artículo 115**, otorga a los **municipios la responsabilidad de planear y regular el desarrollo urbano, lo que los obliga a garantizar la dotación y adaptación de infraestructuras accesibles que aseguren una movilidad peatonal segura y adecuada para las personas adultas mayores en los espacios públicos** (Congreso de la Ciudad de México, 2017).

Además, el **Artículo 123**, que protege el derecho al trabajo y la seguridad social, establece que todas las personas deben poder acceder a sus centros de

trabajo de manera accesible y segura (Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión, 2025).

Estos principios constitucionales brindan un marco normativo que sustenta la necesidad de mejorar las condiciones del espacio público de las ciudades mexicanas, **con la finalidad de que sean más accesibles y seguras, sobre todo considerando las necesidades de los grupos vulnerables, adaptando la infraestructura actual para la movilidad peatonal de las personas adultas mayores**, garantizando su inclusión y seguridad en el entorno urbano y barrial y en este sentido **toda autoridad que no cumpla con lo que dicta la ley, debería enfrentar las consecuencias legales de sus omisiones.**

### **Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (2010)**

La Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, impulsada por el Gobierno del Distrito Federal (hoy Ciudad de México) **en colaboración con organizaciones civiles y académicas**, tiene como objetivo adaptar el Derecho a la Ciudad al contexto de la capital del país, promoviendo un desarrollo urbano inclusivo, democrático, sustentable y equitativo. Este documento reconoce la ciudad como un bien común y un derecho colectivo, lo que implica garantizar la **accesibilidad y la equidad al espacio público y a los servicios urbanos**. En este sentido se establece que todas las personas (incluyendo a las personas adultas mayores) sin exclusión, tienen derecho a habitar y transitar libremente por la ciudad, en condiciones de seguridad (Gobierno de la Ciudad de México, 2010).

**Uno de los ejes centrales de la carta es la movilidad accesible y sustentable, para lo cual, se plantea la necesidad de disponer de infraestructura de movilidad incluyente, con especial énfasis en el transporte público y la movilidad peatonal. Por lo que se promueve la creación y adaptación de calles accesibles y seguras, diseñadas para personas peatonas y grupos vulnerables, lo que incluye a las personas adultas mayores, con el fin de garantizar su seguridad y autonomía en el espacio público.**

Además, este documento destaca la importancia de la **participación ciudadana en la planificación de la ciudad** (Gobierno de la Ciudad de México, 2010, p. 13 y 21), **incentivando que la población colabore activamente en la toma de decisiones sobre el desarrollo de su entorno**, asegurando que las necesidades de los diferentes grupos sociales sean atendidas de manera equitativa, promoviendo la democratización del espacio público.

A través de este tipo de instrumentos, se puede exigir a las autoridades la adecuación y mejora de las infraestructuras del espacio público, especialmente de las relacionadas con la movilidad activa o no motorizada, para alcanzar ciudades no sólo accesibles, sino caminables.

### **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022)**

Actualmente, el instrumento más importante en materia de movilidad en México es la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022).

Esta ley establece las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Su enfoque se centra en la **protección de grupos vulnerables**, la **jerarquía de la movilidad**, la **reducción de muertes por siniestros viales**, y la **coordinación entre los tres órdenes de gobierno** para integrar la movilidad y seguridad vial en las políticas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial. También promueve la **sensibilización de la población y la toma de decisiones con base en evidencia científica**.

Algunos de los principios establecidos en esta ley, se mencionan en el **Artículo 4**, el cual establece principios fundamentales que deben regir las políticas públicas en la materia. Entre ellos se encuentran la **accesibilidad y el diseño universal**, orientados a eliminar barreras y garantizar entornos inclusivos,



especialmente para grupos en situación de vulnerabilidad. Se reconoce la **equidad** como base para asegurar igualdad de oportunidades, así como la movilidad activa, que **promueve ciudades caminables y el uso de medios no motorizados**. Además, se subraya **la necesidad de mecanismos de participación social en todas las etapas del ciclo de las políticas públicas**, el principio de seguridad, que prioriza la protección de la vida y **la integridad física, la sostenibilidad como compromiso ambiental, y el uso prioritario de la vía** para quienes requieren condiciones especiales de desplazamiento. (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 8–10).

En el **Artículo 5** se encuentran dos premisas fundamentales: **“Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles” y el diseño del espacio público (vial), debe ser adaptado para garantizar la accesibilidad y seguridad primordialmente de los grupos vulnerables** (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 10–11).

En el **Artículo 6** se establece la **jerarquía de movilidad, priorizando siempre a los grupos en situación de vulnerabilidad**. En esta jerarquía, las personas peatonas tienen la máxima prioridad, seguidas por ciclistas, usuarias y prestadoras de servicios de transporte, y, en último lugar, los vehículos motorizados particulares. Esto implica que las políticas públicas deben favorecer en todo momento la seguridad y accesibilidad para estos grupos (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 11).

El **Artículo 9 reconoce el derecho a la movilidad**, garantizando la integridad física y la prevención de lesiones, **especialmente para los grupos más vulnerables**. Del mismo modo, establece el principio de autonomía en los traslados, asegurando que todas las personas puedan desplazarse libremente con accesibilidad y seguridad. En relación con la infraestructura, el **Artículo 11** menciona **la obligación de diseñar espacios seguros y accesibles**, con límites de velocidad adecuados y estrategias de pacificación del tránsito para minimizar riesgos (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 14–15).

Los **Artículos 13 y 14** se refieren a la necesidad de diseñar la infraestructura vial y el **espacio público con criterios accesibles**, al alcance de todas las personas, en particular de los grupos vulnerables, garantizando que las ciudades sean accesibles y funcionales (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 16).

En términos de sostenibilidad, el **Artículo 16** promueve el desarrollo de sistemas de movilidad sustentables, integrados en la planificación urbana. Además, el **Artículo 21 enfatiza la importancia de que el sistema de movilidad sea igualitario, equitativo e inclusivo, asegurando que todas las personas, sin importar su condición, puedan desplazarse en condiciones seguras y accesibles** (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 16–17).

El **Artículo 31**, se refiere a los criterios de movilidad y seguridad vial. En este artículo se menciona que es necesario que todos los niveles de gobierno tengan un mismo criterio en sus planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano con relación a la movilidad y seguridad vial. Además, señala que deben llevarse a cabo las acciones necesarias para alcanzar la accesibilidad y el diseño universal. Otro aspecto fundamental, es “promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 23).

El **Artículo 39** resalta la importancia de contar con **espacios públicos** de calidad, diseñados bajo criterios de **diseño universal**, accesibles, seguros e incluyentes. En complemento, el **Artículo 40** enfatiza la necesidad de que los espacios destinados para peatones y vehículos no motorizados sean diseñados con dimensiones, conexiones y áreas suficientes para garantizar su funcionalidad y seguridad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 28).

En cuanto a la asignación de recursos, el **Artículo 60** establece que los proyectos y presupuestos gubernamentales deben priorizar acciones dirigidas a mejorar la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, asegurando que el diseño universal y la seguridad vial sean elementos fundamentales en la planificación urbana (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, p. 35).

Otro aspecto clave es la sensibilización, educación y formación en movilidad y seguridad vial. El **Artículo 62** menciona la necesidad de desarrollar planes, programas, campañas y acciones para educar a la población en estos temas. En el **Artículo 63**, se resalta que estos mensajes deben estar sustentados en evidencia científica, asegurando que las estrategias de comunicación sean efectivas. Además, el **Artículo 64** busca concientizar a la ciudadanía sobre el uso adecuado de la infraestructura para la movilidad, conforme a la jerarquía establecida en la ley, y fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre movilidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 35–36).

A nivel municipal, el **Artículo 68** establece la responsabilidad de los gobiernos locales de vigilar el **cumplimiento** de las **Normas Oficiales Mexicanas**, asegurando que se apliquen correctamente en las ciudades. Finalmente, el **Artículo 78** impulsa la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, los cuales estarán integrados por la sociedad civil, instituciones académicas y organismos de investigación, permitiendo una participación en la evaluación y monitoreo de las políticas de movilidad (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022, pp. 39–40).

**En conjunto, esta ley proporciona un marco integral para la planificación, operación y regulación de la movilidad y del espacio público en México, priorizando la seguridad vial, la accesibilidad y la inclusión de los grupos vulnerables, como lo son las personas adultas mayores.**

## 2.2.2 Principales instrumentos legales en materia de movilidad en el Estado de Puebla

### Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla (2021)

La Constitución Política del Estado de Puebla menciona en su **Artículo 12 garantiza el acceso a toda persona a la movilidad asequible y en condiciones de seguridad vial, priorizando el desplazamiento de las personas peatonas**. De la misma manera, en el **Artículo 123 se especifica que el gobierno es el encargado del cumplimiento de las leyes en materia de movilidad y seguridad vial para alcanzar una justicia social** (Gobierno del Estado de Puebla, 2024, p. 37 y 116).

### Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla (2023)

La **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla**, publicada en 2023, establece un marco normativo alineado con principios internacionales como la **Agenda 2030**, la **Declaración de Estocolmo de 2020**, el **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, y la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**. Su objetivo es garantizar el **derecho de toda persona a la movilidad asequible**, promoviendo la **participación de los sectores público, social y privado** en la formulación de políticas de movilidad y seguridad vial. Además, enfatiza la **toma de decisiones basada en evidencia científica y territorial**.

El **Artículo 3** de la ley establece la necesidad de garantizar la **accesibilidad de las personas a las calles**, asegurando la **calidad de la infraestructura vial**. En complemento, el **Artículo 4** otorga a los municipios la **facultad de formular, aprobar y administrar los planes de movilidad y seguridad vial**, promoviendo la **infraestructura segura** para todos los habitantes. En este sentido, el **Artículo 5** subraya la importancia de **utilizar el espacio público y la vialidad de manera**

**segura**, garantizando condiciones adecuadas para peatones y ciclistas (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, pp. 10–11).

En el **Artículo 6**, se establecen los principios fundamentales para la **planeación, diseño e implementación de políticas públicas** en movilidad, incluyendo la **accesibilidad, la inclusión y equidad, la participación ciudadana, la transparencia y la rendición de cuentas**. Esto implica que la sociedad debe involucrarse activamente en todas las etapas del ciclo de formulación de políticas públicas (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 11).

El **Artículo 10** establece la prioridad en la **planeación, diseño e implementación de políticas públicas, inversiones y asignación de recursos** en materia de movilidad y seguridad vial. En este marco, se reconoce la **jerarquía de movilidad**, donde se debe favorecer en todo momento a los **grupos más vulnerables**, tales como personas **peatonas, ciclistas, usuarias del transporte público y prestadoras de servicios de transporte**, dejando en última posición a los vehículos motorizados particulares (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 22).

El **Artículo 18** obliga a las autoridades estatales y municipales a garantizar **espacios públicos suficientes, seguros y de calidad** para el desplazamiento de las personas mediante la **actividad física**, integrando la **infraestructura peatonal y ciclista** en la normatividad sobre calles y espacios públicos. Además, el **Artículo 23** ordena a las autoridades **abstenerse de colocar obstáculos** que impidan el tránsito peatonal, protegiendo el derecho a la movilidad efectiva (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 26).

Los **derechos de las personas peatonas**, establecidos en el **Artículo 24**, incluyen la **movilidad efectiva, la preferencia de paso, el derecho a transitar por banquetas y cruzar en esquinas de manera segura, la correcta atención a semáforos y la garantía de contar con infraestructura vial adecuada**. Del mismo modo, el **Artículo 27** establece que el **Estado y los Ayuntamientos serán responsables del cumplimiento efectivo de esta ley**, mientras que el **Artículo 28**

detalla las autoridades responsables de su aplicación (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 29 y 34).

En términos de planeación, el **Artículo 48** menciona los principales instrumentos de gestión de la movilidad y seguridad vial, los cuales incluyen el **Programa Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial**, los **Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable** y los **Programas Municipales de Movilidad y Seguridad Vial** (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 48).

El **Artículo 61** señala que los **programas, acciones y proyectos de infraestructura deben enfocarse prioritariamente en la mejora de la movilidad no motorizada y peatonal**, así como en la **sensibilización, educación, investigación e información sobre movilidad y seguridad vial**. Complementando este punto, el **Artículo 63** establece que las autoridades estatales y municipales deben promover **la participación social en la planeación, ejecución y vigilancia de las políticas estatales de movilidad y seguridad vial** (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 53 y 54).

Para fortalecer la colaboración entre distintos sectores, el **Artículo 64** instruye a la **Secretaría de Movilidad y Transporte** a convocar a organizaciones del sector social, así como a celebrar convenios con especialistas que brinden asesoría en **proyectos, estudios e investigaciones** en materia de movilidad y seguridad vial. En este contexto, el **Artículo 65** establece la creación del **Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**, el cual se encargará de evaluar el cumplimiento de las estrategias implementadas en el estado (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 55)

En materia de seguridad vial, el **Artículo 77** estipula que el **sistema de movilidad debe garantizar la máxima protección de la vida, la salud y la integridad física de las personas en sus desplazamientos** por las vías públicas. Para ello, la ley contempla medidas para mejorar la infraestructura y establecer normas técnicas adecuadas (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 60).

Finalmente, el **Artículo 89** menciona la elaboración de **manuales y normas técnicas** que regulen la seguridad vial en el estado, mientras que los **Artículos 133 a 135** destacan la importancia de la **sensibilización de la ciudadanía** sobre los derechos y obligaciones en materia de movilidad y seguridad vial (Gobierno del Estado de Puebla, 2023, p. 68 y 88).

En conclusión, la **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla** busca garantizar un **sistema de movilidad seguro, accesible, incluyente y sostenible**, en el que se prioricen las necesidades de los grupos más vulnerables y se fomente una cultura de movilidad eficiente y equitativa.

### **Resumen de Instrumentos legales en México y en el Estado de Puebla relacionados con la movilidad (peatonal)**

A continuación, se mencionan a modo de resumen los instrumentos legales a nivel nacional que se han derivado de instrumentos internacionales como la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y a la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

<b>2010</b>	<b>Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad.</b> Ver p.75
<b>2017</b>	<b>Constitución de la Ciudad de México</b> Participación ciudadana Acceso equitativo a los bienes y servicios urbanos Movilidad segura y sostenible
<b>2019</b>	<b>Manual de Calles. Diseño Vial para Ciudades Mexicanas</b>
<b>2020</b>	<b>Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial</b> <b>Creación</b>

<b>2022</b>	<b>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</b> <b>Ver p.76</b>
<b>2021</b>	<b>Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla</b> <b>Ver p.80</b>
<b>2023</b>	<b>Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla</b> <b>Ver p.80</b>
<b>2024</b>	<b>Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023</b>
<b>2025</b>	<p><b>COREMUN</b></p> <p>Se dividirá en 32 reglamentos</p> <p>De los cuales serán de interés para esta investigación:</p> <p><b>Comisión de infraestructura:</b> Movilidad y Servicios Públicos (calles parques y jardines)</p> <p><b>Comisión de Desarrollo Urbano, Gestión y Medio Ambiente:</b> Reglamento para protección de animales, prevención y control de zoonosis, anuncios, protección del ambiente y desarrollo sustentable. Reglamento de Ordenamiento Territorial y construcciones</p> <p><b>Comisión de participación ciudadana:</b> Reglamento de gobierno y gobernanza del municipio de Puebla</p> <p><b>Comisión de igualdad sustantiva de género y Derechos Humanos.</b></p>
<b>2017</b>	<b>NORMA TÉCNICA</b>

Tabla 2: Resumen de Instrumentos legales en México relacionados con la movilidad



En el diagrama de la figura 6, se muestra de forma gráfica como los objetivos de los instrumentos internacionales han permeado al punto de ser parte de las leyes en México tanto a nivel federal como a nivel estatal.

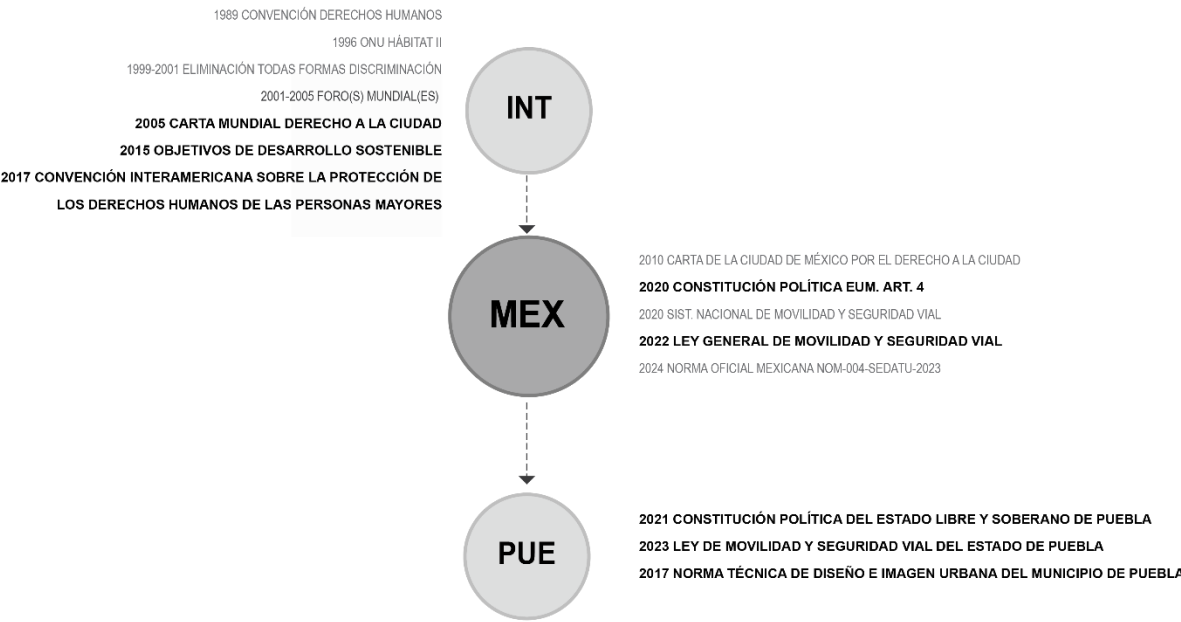


Figura 6: Diagrama de la relación de los instrumentos legales presentados en el capítulo.

Flores, 2025.

Tabla comparativa de instrumentos legales

Concepto clave / Instrumento legal	Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad	Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD)	ODS (11)	Constitución Mexicana (Art. 4º)	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022)	Ley Estatal de Movilidad Puebla (2023)	Reglamento de Desarrollo Urbano del Municipio de Puebla	Observaciones
Derecho a la ciudad	✓	-	✓	-	✓	✓	-	No es jurídicamente vinculante en todos los niveles
Movilidad segura y accesible	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Poca operatividad a nivel barrial
Accesibilidad universal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Avanza en el lenguaje, no en la implementación
Participación comunitaria / ciudadana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Parcial	Falta establecer mecanismos vinculantes
Enfoque en grupos vulnerables (adultos mayores, personas con discapacidad)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	Presencia general, pero poca especificidad operativa
Función social del espacio público	✓	-	✓	-	✓	Parcial	Parcial	No hay mecanismos para garantizarla
Planeación participativa a nivel local	✓	✓	-	-	✓	✓	Parcial	Depende de voluntad política o presión vecinal

Pregunta lo que quieras



Tabla 3: Tabla comparativa entre instrumentos internacionales y locales

## CONCLUSIONES CAPITULARES

Debido a que las muertes por hechos o siniestros viales van en aumento (16 mil muertes en 2017 y 19,500 estimadas para 2020) se deben tomar medidas que contrarresten este fenómeno. Después de la revisión de los distintos instrumentos legales a nivel internacional como la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Declaración de Estocolmo y Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, entre otros, se concluye que:

Estos **instrumentos coinciden** en que el espacio público de una **ciudad sustentable** debe ser **accesible y seguro**, para que todos sus habitantes puedan gozar de los beneficios de manera equitativa, por lo que se debe exigir a las autoridades de los diferentes órdenes de gobierno, la necesidad inmediata para diseñar e implementar leyes, así como planes y programas para adaptar el espacio público teniendo como prioridad a los grupos vulnerables (mujeres, infancias y personas adultas mayores). Además, estos instrumentos mencionan la necesidad de la participación de la ciudadanía (**gobernanza**) en la mejora del barrio y por lo tanto en las condiciones de movilidad activa o no motorizada, para lo cual es necesario que la población disponga de los espacios de reunión adecuada.

Ya que la regulación urbana, la accesibilidad y la movilidad son responsabilidad de los gobiernos, sin duda alguna, un factor clave para la promoción de estos será la **vinculación** de los instrumentos legales existentes. Así mismo es evidente que las personas adultas mayores deben participar en el diseño de políticas y espacios públicos adaptados a sus necesidades.

Un análisis detallado de los instrumentos legales analizados sugiere que:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos debe considerarse como el fundamento legal para que la ciudadanía pueda exigir infraestructura accesible. Las leyes constitucionales federales deben enlazarse con Ley General de Movilidad y Seguridad Vial 2022 y la Carta sobre el Derecho a la Ciudad. Es importante recalcar que el incumplimiento de las políticas inclusivas y una mejora

de la infraestructura peatonal es una omisión del Estado en materia de derechos fundamentales.

Un primer paso sería la legislación de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad como parte de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por ejemplo, Brasil ya la implementó en su Constitución y se advierte vigilar que este concepto no sea empleado como un mero discurso político del gobierno bajo la bandera de la sustentabilidad defendiendo los intereses del capital sobre las necesidades de la población en otras palabras “sin apenas incomodar [e]l circuito del capital” (Carlos, 2007, citada en Molano Camargo, 2016, p. 109).

A pesar de los avances en el marco normativo en materia de movilidad, accesibilidad y participación ciudadana, persisten vacíos legales que limitan la implementación efectiva de propuestas participativas en contextos barriales. Por un lado, aunque diversos instrumentos —como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) y la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla (2023)— hacen alusión a la participación ciudadana, lo hacen de forma general y no delimitan con claridad los mecanismos vinculantes a través de los cuales las personas, especialmente las personas adultas mayores, puedan incidir en la toma de decisiones. No existen lineamientos claros sobre cómo debe desarrollarse esta participación, ni se garantizan espacios permanentes de consulta vecinal a escala barrial. Por otro lado, la falta de presupuesto etiquetado para procesos participativos y la ausencia de sanciones hacia autoridades que incumplen con estos principios, genera que el derecho a la participación sea más declarativo que operativo. Esta situación permite que las autoridades **convoquen “talleres” o “consultas” únicamente como procesos de validación, sin que las propuestas ciudadanas sean tomadas en cuenta en las etapas de planificación o ejecución**. Estos vacíos en la estructura legal y en su operatividad abren la puerta a prácticas clientelares, simulan apertura democrática y perpetúan la exclusión de los grupos más vulnerables de los procesos de transformación urbana.

Dado que la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad ya fue implementada en la Ciudad de México (2010), el Estado de Puebla podría seguir el precedente e incorporarla a la legislación estatal; lo cual iría en congruencia con la visión de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla (2023), que ya incorpora la visión de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. La legislación de dicho instrumento fortalece la participación comunitaria y refuerza las relaciones entre el derecho a la ciudad y la accesibilidad.

Por su parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) sienta las bases para exigir mejoras en la infraestructura peatonal. El instrumento destaca la necesidad de adecuaciones en banquetas, cruces y calles de la colonia. Además, deja en claro el compromiso del municipio y del estado para aplicar esta ley en sus planes de movilidad. Pone de relieve la eliminación de barreras físicas, con lo cual se pueden exigir intervenciones urbanas para mejorar la accesibilidad de las personas adultas mayores en la zona determinada.

En cuanto a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla (2023), se destaca que ésta no consultó a las personas adultas mayores, enfatizando su invisibilidad. De nueva cuenta, se hace hincapié en dar prioridad a la participación de los grupos vulnerables al diseñar política pública. Este instrumento subraya la jerarquía de movilidad.

Sin duda alguna, existe claridad y concordancia en la legislación respecto a la movilidad activa o no motorizada, así como al espacio público y a la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones de los entornos urbanos (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022). Sin embargo, las leyes no se implementan en la realidad actual de México. Por lo que es necesario fiscalizar el desempeño constante de las autoridades para que lleven a cabo los compromisos que el país pactó de manera internacional. El rendimiento de cuentas promueve además que la ciudadanía aumente su confianza en las instituciones.

Este proceso, que se puede dar de manera individual, cobrará más peso si viene de una iniciativa comunitaria, de colectivos integrados por expertos en el tema,

abogados, académicos y la participación ciudadana inclusiva. De ahí que se haga un llamado a la sinergia que mana de la verdadera transdisciplina.

Como se discutió en el apartado teórico, la línea de investigación que siguió Manuel Castells reconoce el poder de las redes sociales y las plataformas virtuales en la era digital. De ahí que hoy en día dicho universo permita por un lado sensibilizar y educar a la población en temas de movilización, mientras que por otro lado, exigir el cumplimiento de la ley por parte de las autoridades.

De manera particular, una reflexión sobre la implementación de las leyes e instrumentos vigentes lleva a cuestionar la importancia de la **escala barrial**. Dicho de otro modo, si los instrumentos legales no consideran el ámbito social y las especificidades de cada barrio, su aplicación entrará en conflicto con la realidad. Rem Koolhaas cuestiona que las ciudades se conciban de manera genérica, pensando que el territorio posee las mismas características, cuando en realidad cada barrio responde a sus particularidades. Estas características particulares se deben traducir a la hora de implementar las leyes.

Dado que no existen instrumentos a escala barrial, se deben generar a partir de un **plan integral a largo plazo**. Históricamente, en México los planes no se construyen a raíz de una ciudadanía bien informada que llegue a un consenso sobre las decisiones que van a aprobarse. En la elaboración de un plan integral debe construirse no solo con la visión de la infraestructura (aspecto físico-espacial) sino dentro de una perspectiva holística que integre el ámbito social y medio ambiental.

**La realidad en este país es una distopía**, ya que, por las razones, motivos, pretextos y falta de capacidad, las autoridades responsables en los distintos niveles de gobierno no están haciendo cumplir la ley, es decir están incurriendo en una irresponsabilidad administrativa, política y penal, por lo tanto, deberían ser sancionados por negligencia administrativa y enfrentar las consecuencias legales correspondientes.

La no aplicación de la ley en México lleva al planteamiento de preguntas en un entramado complejo. Dos interrogantes que plantea Mora Gómez (2010) son:

¿Quién defiende a mi ciudad de las acciones, omisiones, silencios, tolerancias, sujeciones y cambios de rumbo que atentan en contra de su pasado, hieren su presente y anulan su futuro?

¿La expropiación que algunos hacen de la ciudad es acaso consecuencia de una falta de interés ciudadano por apropiarse de su ciudad? (citado en Iracheta, 2010, p. 151)

Por nuestra parte, quedan sin responder otras dudas: ¿por qué no se implementan las leyes e instrumentos existentes en materia de movilidad y seguridad? Si el gobierno tiene destinados recursos, ¿qué pasa con ellos? ¿Son insuficientes? ¿Cuál es el rol de la corrupción y la impunidad en el ejercicio de la ley? A pesar de que no se pudo profundizar en los últimos dos aspectos, consideramos que tienen injerencia directa en la dinámica de la implementación legal.

En el año 2025 México se encuentra entre los países más corruptos del mundo, ocupa la posición 140 de 180 países de acuerdo con el Índice de Percepción de Corrupción (cita) sumado a que el Estado de Puebla se encuentra entre los diez Estados más corruptos de México (Guillén Reyes, 2024), quizá por este motivo los funcionarios de los distintos órdenes de gobierno no enfrentan ninguna consecuencia ante su mediocridad, incompetencia, mala gestión y los actos de corrupción; sin mencionar la relación del Gobierno con el crimen organizado.

A pesar de que los ciudadanos tenemos la capacidad de fiscalizar el cumplimiento y la actuación del gobierno, nos encontramos ante una relación de poder dispar, de manera que existe la percepción generalizada de no poder pedir cuentas o supervisar las decisiones del gobierno. Mientras la ciudad no tenga derechos reconocidos, seguirá habiendo infinidad de “vacíos” que llenar (Mora Gómez, 2010 citado en Iracheta 2010, p. 151).

# CAPÍTULO III.

**Análisis de las condiciones de movilidad urbana de la ciudad de Puebla a escala urbana y a escala barrial.  
Estudio de caso en Jardines de San Manuel**





### **CAPÍTULO III. Análisis de las condiciones de movilidad urbana de la ciudad de Puebla a escala urbana y a escala barrial. Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel.**

Este capítulo se presenta en dos apartados. En el primero se muestra el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Puebla, se describe de manera general la conformación del sistema de movilidad urbana, el cual se construyó considerando a la maquina (el auto) y se olvidó de las personas y esto por consecuencia ocasionó un problema de movilidad peatonal tanto a escala urbana, como a escala barrial.

En el segundo apartado se evalúan las condiciones actuales del espacio público del sitio de estudio: Colonia Jardines de San Manuel, empleando el enfoque teórico y legal revisado en los dos capítulos anteriores, poniendo especial énfasis en las condiciones actuales de movilidad peatonal y en los efectos que esto tiene para las personas adultas mayores.

### 3.1 Desarrollo y crecimiento de la mancha urbana y conformación del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Puebla

Como se mencionó en la introducción entre 1940 y 1970 las ciudades en México crecieron de manera acelerada (Ducci, 1990) tal fue el caso de la **ciudad de Puebla, donde la construcción de grandes vialidades ha ido de la mano con el “desarrollo” territorial de la mancha urbana.**

A continuación, en la tabla 3, se presentan algunos eventos clave en el crecimiento de la ciudad y en la conformación del sistema de movilidad urbana, así como la consolidación del sitio de estudio (ver apartado 3.2).

<b>Año</b>	<b>Evento</b>
1531	Fundación
1548	Comienza la industria textil, actividad que se consolidará durante el siglo XVII y XVIII
1867	Línea de tren Ciudad de México – Veracruz pasando por Puebla
1900	Población 94 mil habitantes
<b>1920</b>	<b>Fundación Colonia Humboldt</b>
1930-1940	Población 145 mil habitantes
<b>1953</b>	<b>Fundación Colonia San Manuel</b>
1960	Inicia la conurbación Norte: Amozoc, San Pablo del Monte, Tecamachalco, Xocohzingo, Plaza Dorada
<b>1962</b>	<b>Se construyó la autopista México Puebla</b> y en ese mismo año se realizaron nuevas modificaciones de los límites municipales pasando de 182.42 kilómetros cuadrados a 524.32 kilómetros cuadrados de superficie, anexando cuatro municipios y modificando las fronteras de los municipios de San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuautlancingo,

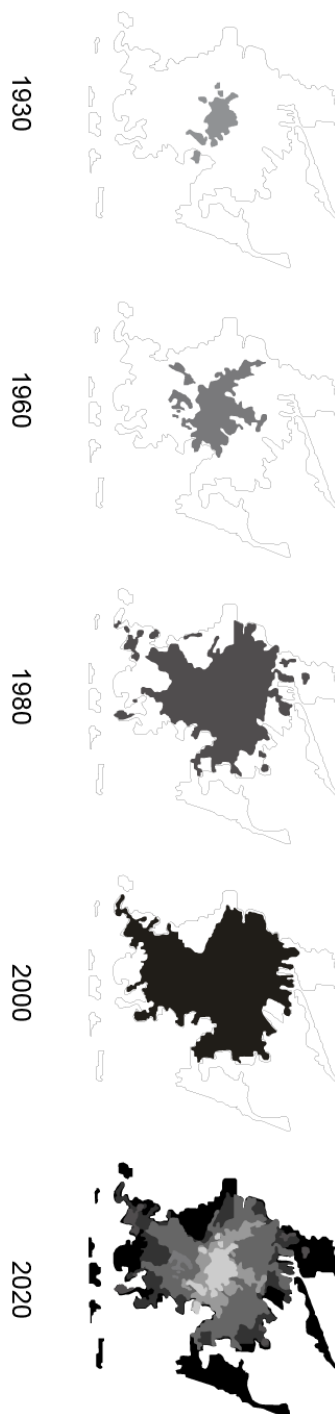
	aumentando la superficie del municipio de Puebla en casi un 300%, provocando conflictos limítrofes
1965	Fundación de Volkswagen
<b>1969</b>	<b>Fundación Ciudad Universitaria</b> Entubamiento Río San Francisco Construcción del Bulevar 5 de Mayo
1976	Recta a Cholula
1977	Centro Histórico Zona Monumentos Históricos
1979	Declaratoria de conurbación: Amozoc, Coronango, Cuautinchan, Cuautlancingo, Santa Clara Ocoyucan, San Pedro Cholula, San Andrés Cholula
1986	Programa Ordenamiento Territorial Región Cholula, Huejotzingo, San Martín Texmelucan. Aeropuerto Hermanos Serdán
1988	Autopista Puebla – Atlixco
1990	Angelópolis
1992	Expropiación
1993	Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (PRDA)
2011	IMPLAN
2011 - 2019	Actualización PRDA

Tabla 4: Eventos clave en el crecimiento de la mancha urbana y en la conformación del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Puebla. Flores, 2025 basado en el texto de Vázquez Pinacho

En la figura 7 se muestra el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Puebla desde 1930 hasta aproximadamente el año 2020, coincide con el periodo de crecimiento acelerado (Ducci, 1990) de las ciudades en México (1940-1970) y como este crecimiento se ha mantenido constante durante las últimas décadas provocando problemáticas como segregación y fragmentación socio espacial.

Además, esto ha provocado problemas en el espacio público como falta de accesibilidad y una movilidad condicionada a las necesidades de los vehículos particulares (en México los autobuses públicos son de particulares).

Figura 7: Diagrama del crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Puebla. Flores. 2023.



### 3.1.1 Construcción de amplias vialidades para la movilidad motorizada y sus consecuencias en el espacio público de la ciudad de Puebla

Este desarrollo urbano horizontal estuvo acompañado por la construcción de amplias vialidades, diseñadas para favorecer la movilidad motorizada. Esta lógica de planeación ha fragmentado la ciudad, generado traslados cada vez más largos y conformado un sistema de movilidad centrado en las máquinas, no en las personas, como se ilustra en la figura 8. Esta visión funcionalista del espacio urbano impactó también a las primeras colonias fundadas en la ciudad, donde hoy son evidentes las condiciones inadecuadas de movilidad peatonal, especialmente para los grupos vulnerables, como las personas adultas mayores.

Este sistema de movilidad se compone por una serie de anillos periféricos como el Bulevar 5 de Mayo, el Circuito Intermedio o Avenida Las Torres y el Periférico Ecológico; estos circuitos se comunican entre sí por medio de ejes viales como la Avenida 11 Norte – Sur, la Recta Cholula, Bulevar Atlixco, Vía Atlixcáyotl, 16 de Septiembre, Bulevar Valsequillo, Avenida 14 Sur, Bulevar de la 24 Sur, entre las más destacadas.

Dentro de estas vialidades se ha identificado la época de construcción de:

Año	Vialidad
1962	Autopista – México Puebla
1965	Bulevar 5 de Mayo
1975 - 1976	Recta a Cholula
1988	Autopista Puebla – Atlixco
1993	Bulevar Niño Poblano
1993 – 2011	Periférico Ecológico

Tabla 5: Años de construcción de las principales vialidades dentro de la ciudad de Puebla

En la imagen de la figura 8, se puede observar el crecimiento de la mancha urbana y las vialidades que han acompañado y permitido este crecimiento exagerado, que ha provocado que las distancias y los medios para desplazarse de las periferias hacia servicios o centros de educación y trabajo en otros, sean cada vez más lejanas y menos accesibles.

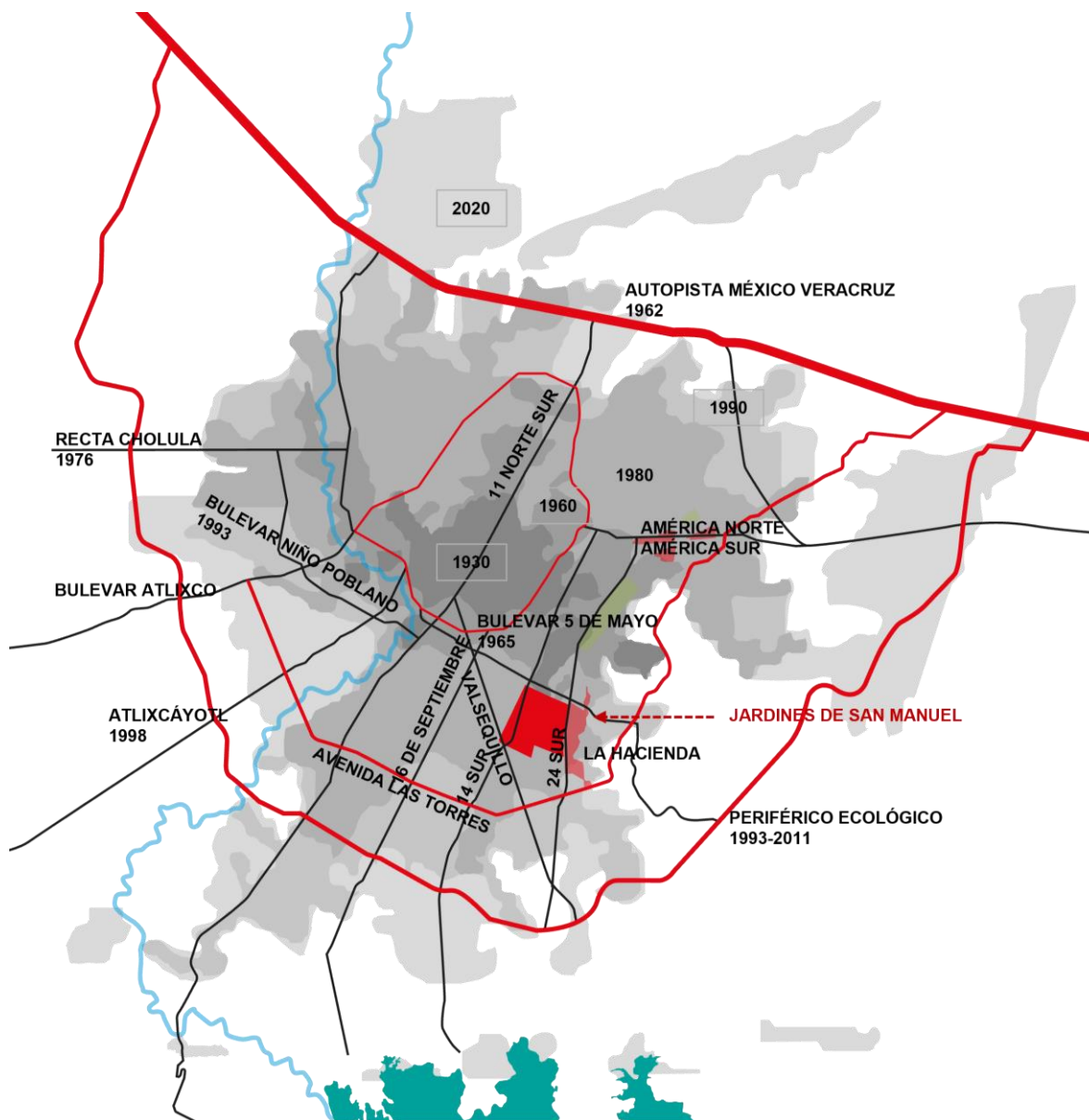


Figura 8: Diagrama de la conformación del sistema de movilidad urbana de la ciudad. Flores, 2025.

Así como la figura 8, muestra como el crecimiento ha fragmentado el territorio a través de amplias vialidades, la figura 9 muestra que otra consecuencia de esta fragmentación socio espacial, la cual impacta en el acceso al espacio público como parques y jardines, donde en la ciudad de Puebla alrededor del 50 por ciento del territorio carece de acceso a espacios públicos.



Figura 9: Mapa de acceso a parques y jardines (espacio público). Flores, 2024

Elaborado en Taller de SIGS y ODS

### **3.1.2 Impacto de la implementación del modelo de movilidad motorizada.**

#### **Primeras colonias modernas en la ciudad de Puebla: espacio público envejecido y olvidado**

Dentro del contexto de crecimiento de la ciudad de Puebla, para la década de 1950 comenzaron a establecerse nuevos asentamientos urbanos como lo fueron el caso de las colonias Humboldt y América Norte, al norte de la ciudad, así como la Hacienda y San Manuel al sur poniente.








A la par de procesos detonadores de crecimiento urbano al sur oriente de la ciudad como **la construcción de Ciudad Universitaria entre 1965 y 1969, las colonias mencionadas, encontraron su consolidación entre 1970 y 1980** (Montero, 2009). Para articular los nuevos asentamientos fue necesario la construcción de una serie de calles, avenidas y ejes viales, que para 1980 conectaban los principales sectores de la creciente mancha urbana.

Por lo que para comprobar el estado actual de las condiciones del espacio público, vegetación urbana e infraestructura peatonal, se realizaron recorridos en campo y levantamiento fotográfico de las colonias mencionadas, las cuales, como se muestra en la tabla 6 presentan calles y banquetas en mal estado, lo que pone a la población vulnerable en riesgo de sufrir caídas y lesiones; presencia de barreras (Alonso López, 2002) como calles cerradas, lo que provoca recorridos más largos; entornos abandonado, hay presencia de edificios abandonados, lo que indica que las actividades se han movido de la zona y ahora hay múltiples vacíos urbanos; así como una falta de la integración de vegetación urbana que promueva espacios seguros, agradables y medio ambientalmente más adecuados.

Realizar estos recorridos en campo permitió comprobar que la presencia de inadecuadas condiciones de movilidad peatonal de las personas adultas mayores es un común denominador en toda la ciudad.

Tabla 6: Tabla comparativa de condiciones actuales de movilidad peatonal de primeras colonias en la ciudad de Puebla de la zona norte y sur cuadrante oriente. Fotografías y tabla Flores, 2023 – 2025.



		INFRAESTRUCTURA GRIS			INFRAESTRUCTURA VERDE	
COLONIA	FUNDACIÓN	CALLES	BANQUETAS	BARRERAS	ENTORNO	VEGETACIÓN URB.
HUMBOLDT	1920					
AMÉRICA NORTE	1930 (1937)					
LA HACIENDA						

### **3.1.3 La construcción de Ciudad Universitaria como detonador de crecimiento de la colonia Jardines de San Manuel**

Ciudad Universitaria (CU) de Puebla fue construida entre 1964 y 1969, se estableció en terrenos de cultivo expropiados del ejido de San Baltazar Campeche y colindaba con el novedoso fraccionamiento Jardines de San Manuel. Ciudad Universitaria, sigue el modelo de utopía modernizante de las ciudades universitarias construidas en América Latina, y el propio campus de la Universidad Nacional Autónoma de México inaugurada en 1952.

Es así, como ciudad universitaria de la ciudad de Puebla, fue un proyecto de modernización que trató de romper el paradigma de las universidades céntricas y cerradas, para crear nuevos espacios en la periferia de la ciudad, este proyecto expresaba nuevas formas de ordenamiento, planificación urbana y arquitectura de vanguardia.

El proyecto de Ciudad Universitaria perseguía detonar el crecimiento de la ciudad y promover la relación entre la universidad y el tejido social, industrial y cultural del Estado.

“La edificación de C.U. hasta los límites de Puebla, tenía como meta el alejamiento de los estudiantes del centro de la ciudad, una estrategia similar que fue aplicada a la UNAM en los años 50, al notar que la movilización estudiantil en el centro histórico de la Ciudad de México lograba paralizarlo cerrando sus principales calles, esto ocurría de manera similar en Puebla, al iniciar un brote de descontento estudiantil se concurría en el cerrar la calle 4 sur, la av. Maximino Ávila Camacho (hoy Palafox y Mendoza), la 3 oriente y la 6 sur, al haber una manifestación al zócalo de la ciudad solo tenían que caminar una cuadra correspondiente a la av. Maximino Ávila Camacho y así realizar el mitin en el centro de la ciudad” (Sandoval Luna, 2018, pp. 94–95)

### **3.2 Condiciones actuales de movilidad peatonal. Caso de estudio: Colonia San Manuel**

La investigación del ámbito físico espacial de la colonia Jardines de San Manuel, se realizó considerando los conceptos teóricos abordados en el primer capítulo, así como los instrumentos legales revisados en el segundo capítulo. Para este fin, durante los últimos cinco años, se han realizado recorridos peatonales (en campo), levantamiento fotográfico, levantamiento arquitectónico para documentar las condiciones actuales de movilidad peatonal para las personas adultas mayores en la colonia. Los datos obtenidos en campo son complementados con datos obtenidos a través del uso de sistemas de información geográfica<sup>17</sup>.

A continuación, se presentan los antecedentes del sitio de estudio y una serie de mapas (ejercicios cartográficos) para indicar la ubicación del sitio de estudio, los datos principales respecto a población y edades de población; así como las vialidades que delimitan la colonia, un diagrama de la estructura de vialidades y un par de fotografías que resumen una tipología de grandes avenidas de San Manuel.

---

<sup>17</sup> Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, 2023) como Marco Geoestadístico (INEGI, 2022b), Principales resultados por localidad ITER (INEGI, 2022a), Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2020) y Principales Resultados por AGEB y Manzana Urbana (INEGI, 2020). Además, se utilizaron datos complementarios del Sistema Nacional de Información sobre Biodiversidad (CONABIO, 2023) y del Instituto Municipal de Planeación Puebla (IMPLAN, 2019) los cuales fueron procesados utilizando la aplicación de acceso gratuito QGIS versión 3.22.5

### **3.2.1 Antecedentes y contexto general del caso de estudio**

Entre 1950 y 1960 la ciudad de Puebla experimentó un proceso de expansión territorial hacia el sur de la mancha urbana, el cual se observó en el desarrollo y consolidación de nuevos territorios como el Fraccionamiento Jardines de San Manuel, así como la expansión de Ciudad Universitaria en 1965 (Reyes, 2021)

En ese mismo contexto, durante seis décadas, este territorio ha experimentado procesos de transformación y expansión urbana como la construcción de corredores urbanos de alto impacto como el Circuito Juan Pablo II, Bulevar Valsequillo, Circuito Intermedio o Avenida Las Torres y el mismo Periférico Ecológico (Gobierno del Estado de Puebla, 1996), evidenciando una visión de desarrollo que apuesta a la construcción de grandes avenidas como solución a la movilidad urbana.

También durante este mismo periodo el Fraccionamiento Jardines de San Manuel, ha experimentado un deterioro de las infraestructuras urbanas y del espacio público, debido a una falta de inversión y mantenimiento por parte de las autoridades municipales, y si bien existe una organización vecinal e incluso dos mesas directivas, ninguna de estas organizaciones civiles ha logrado solucionar este problema de abandono.

### **Mapa de ubicación del sitio de estudio**

El mapa de la figura 2 muestra la localización del estado de Puebla con relación a la escala nacional, así como la ubicación del municipio dentro del estado y finalmente la localización del sitio de estudio dentro del municipio. Este mapa se generó a partir de datos del Marco Geoestadístico de INEGI (INEGI, 2022b) y de datos del Portal de Geoinformación del Sistema Nacional de Información Sobre Biodiversidad (CONABIO, 2023) para obtener las divisiones estatales y municipales.

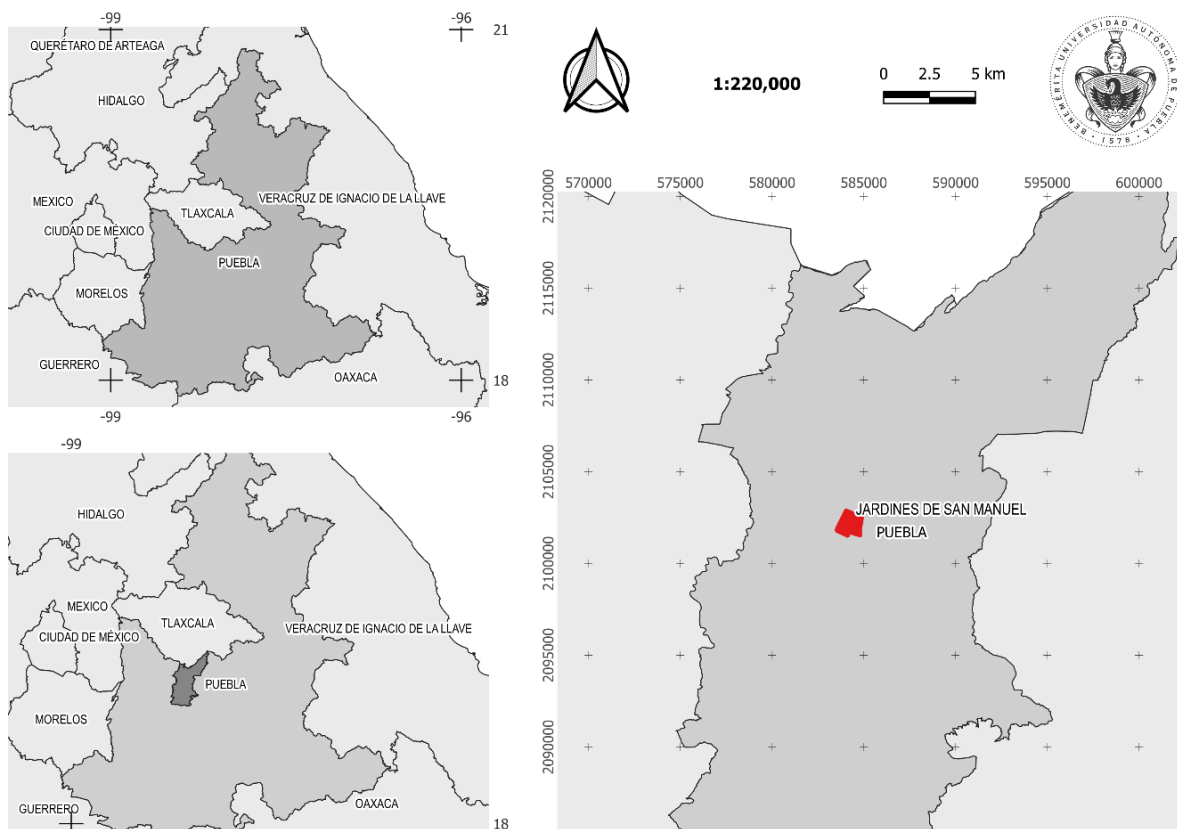


Figura 10: Mapa de localización del sitio de estudio. Elaboración propia con base a datos obtenidos del Marco Geoestadístico del Instituto Nacional de Estadística y Geografía 2022 y Sistema Nacional de Información Sobre Biodiversidad 2023.

## Población

De acuerdo con el Inventario de Viviendas (INEGI, 2016) la colonia cuenta con una superficie de 165 hectáreas y traza reticular compuesta por vialidades primarias, secundarias y terciarias, sus manzanas tienen una longitud aproximada de 255 m por 45 m de ancho, las cuales cuentan con parques y jardines al centro de ellas, de aproximadamente 35 x 38 m, como se puede apreciar en la figura 24. Este asentamiento cuenta con uso de suelo mixto, destacando el uso de suelo habitacional, comercial y de educación.

La colonia Jardines de San Manuel se encuentra delimitada por una serie de vialidades, al norte por la intersección de la 14 Sur y la calle 43 Oriente; al oriente por la Diagonal de la 18 sur, el Circuito Juan Pablo II y la Avenida 24 Sur; al poniente por la calle Río Lerma y Calle Ejido y al sur por Avenida San Claudio y Bulevar Circunvalación como se muestra en la figura 12.

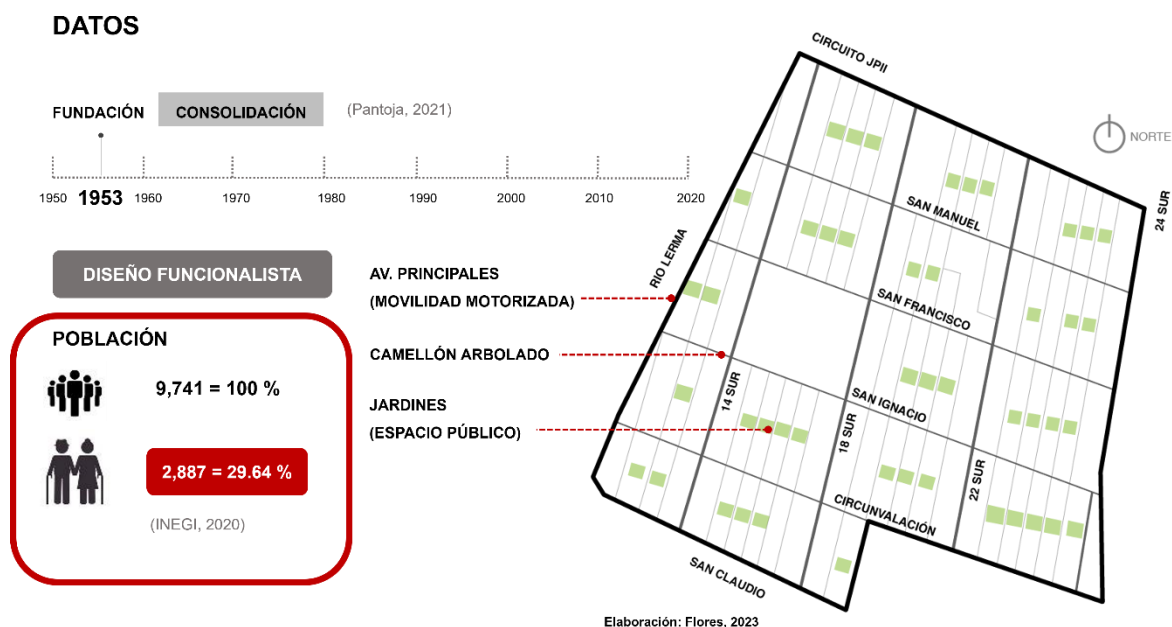


Figura 11: Diagrama resumen datos generales del sitio de estudio

## Mapa de vialidades, delimitación del sitio de estudio

En este mapa se indica la delimitación del sitio de estudio en función de las vialidades colindantes, al norte con la Avenida Circuito Juan Pablo II, al sur con Avenida San Claudio, al este con la Avenida 24 Sur y al oeste con la calle Río Lerma.

Se observa que el sitio de estudio fue diseñado de manera ortogonal, contando con manzanas de gran extensión delimitadas por vialidades primarias, secundarias y terciarias, favoreciendo la movilidad motorizada y segregando los viajes mediante medios no motorizados. Resultados complementarios obtenidos de entrevistas y cuestionarios realizados a habitantes personas adultas mayores, indican que cerca del 60 por ciento de los viajes dentro de la colonia se realizan a pie.

Para este mapa, se utilizaron datos del Marco Geoestadístico (INEGI, 2022b) y datos de la Carta Urbana (INEGI, 2016).

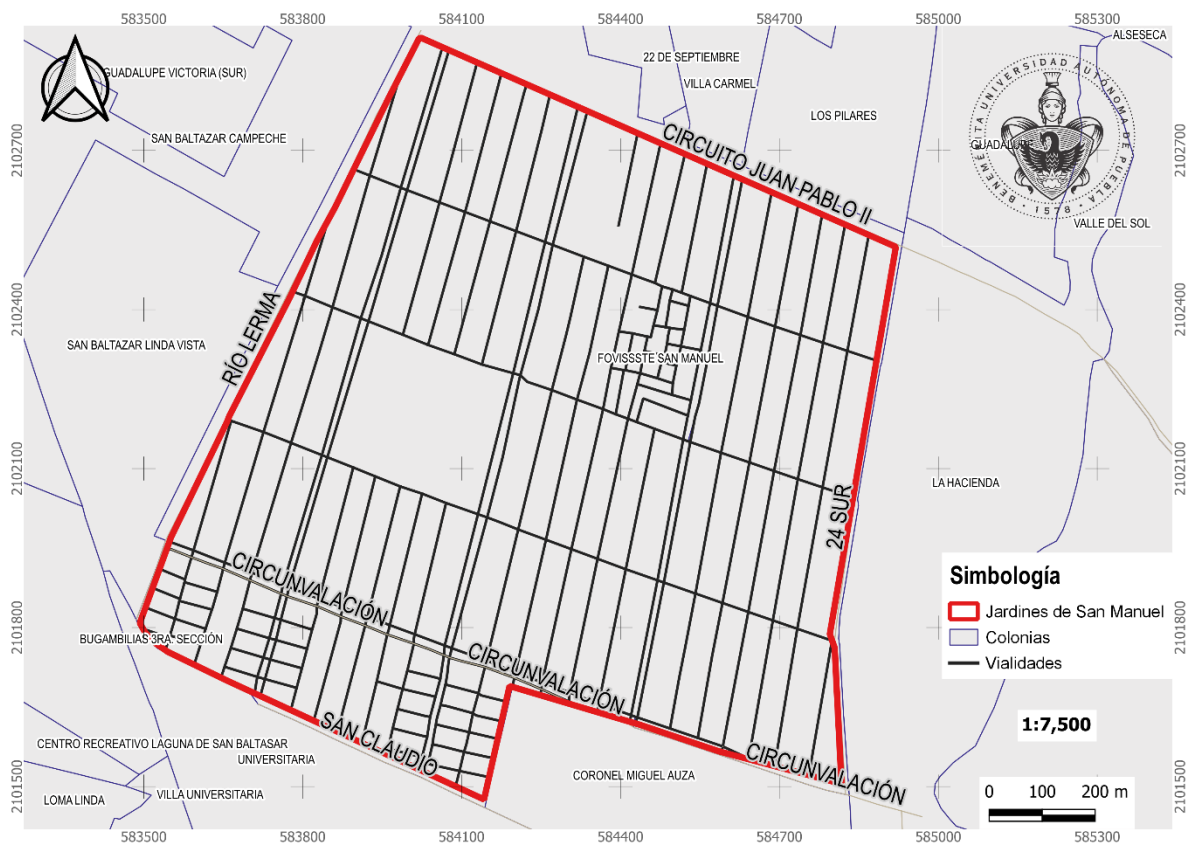


Figura 12: Mapa de localización del sitio de estudio: Vialidades que delimitan la colonia Jardines de San Manuel. Elaboración propia con base a datos obtenidos del Marco Geoestadístico (2022) y a la Carta Urbana del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022).



Figura 13: Diagrama de la estructura de vialidades principales en el sitio de estudio





Figura 14: Avenida 22 Sur entre Avenida San Ignacio y Avenida Circunvalación



Figura 15: Avenida 18 Sur entre Avenida San Francisco y Avenida Circunvalación

### **3.2.2 Condiciones actuales de movilidad peatonal para las personas adultas mayores**

Los habitantes de la colonia Jardines de San Manuel, deben enfrentarse diariamente a una infraestructura que se ha deteriorado al paso de las décadas desde su fundación en 1950.

Como podemos ver en las figuras #, donde se puede apreciar el mal estado de las banquetas, imposibilitando el caminar de manera segura, significando un riesgo para la población, sobre todo para las personas vulnerables, como los niños, discapacitados o personas adultas mayores.

Además, encontramos barreras (Alonso, 2002), como calles cerradas que implican recorridos peatonales más largos, casetas de puestos de periódicos, anuncios y espectaculares, así como las propias paradas de autobús, como se ilustra en las figuras #, las cuáles bloquean la franja peatonal, infringiendo la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana (2017).

En la tabla 7, se presentan algunos de los principales problemas presentes en el espacio público de la colonia Jardines de San Manuel, tales como: siniestros viales, espacio público y áreas verdes en abandono, mal estado de calles y banquetas, presencia de barreras, falta de iluminación y fricciones entre autoridades y habitantes.

	
<p>Siniestros viales</p>	<p>Espacio público deteriorado</p>
	
<p>Barreras en banqueta</p>	<p>Banquetas en mal estado / iluminación</p>
	
<p>Calles cerradas (inseguridad)</p>	<p>Rechazo proyectos intervención</p>

Tabla 7: Algunos de los principales problemas presentes en el espacio público de la colonia Jardines de San Manuel. Fotografías y tabla Flores, 2023 – 2025.

## Mapa de accesibilidad peatonal en intersecciones y ubicación de ciclovías

Para este mapa los datos se obtuvieron mediante levantamientos en campo evaluando parámetros indicados en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana (Gobierno Municipal, 2015) para cuatro intersecciones viales del sitio de estudio, todas sobre Circuito Juan Pablo II con Avenida 14 Sur, Avenida 18 Sur, Avenida 22 Sur y Avenida 24 Sur. Los parámetros considerados fueron los siguientes:

<b>Banquetas</b>	Franja de fachada, franja de circulación peatonal, franja mixta, guarnición, accesos vehiculares (rampa mixta), zona de espera transporte público
<b>Esquinas</b>	Rampas peatonales, radios de giro, orejas, zona de seguridad peatonal
<b>Dispositivos de apoyo</b>	Señalética Braille, guía podotáctil, cambios de dirección
<b>Pavimentos</b>	Condiciones adecuadas o no adecuadas
<b>Semáforos</b>	Presencia o ausencia de semáforos peatonales
<b>Obstáculos</b>	Conflictos entre autos y peatones, barreras, postes, bolardos, jardineras, anuncios, paradas de autobús

Tabla 8: Aspectos físico-espaciales basados en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana evaluados en intersecciones viales



Estos valores (anexo 2) fueron capturados como variables asignándoles valores en caso de estar presentes o no, para poder generar una suma y poner categorizar estos cruces de manera cualitativa.

Para este mapa aún falta recopilar en campo otros aspectos indicados en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana (Gobierno Municipal, 2015) como iluminación, señalética peatonal, mobiliario urbano, vegetación e infraestructura urbanas.

En este mismo mapa, se localizaron las ciclovías existentes actualmente, la primera se ubica sobre la Avenida 14 Sur y la segunda y más reciente sobre Avenida San Claudio la cuál colinda con Ciudad Universitaria. Esta última, originalmente se ubicaba sobre Avenida Circunvalación, en el mapa aparece como una línea punteada, sin embargo, debido a conflictos entre comerciantes y autoridades, fue retirada y reubicada en la Avenida San Claudio.

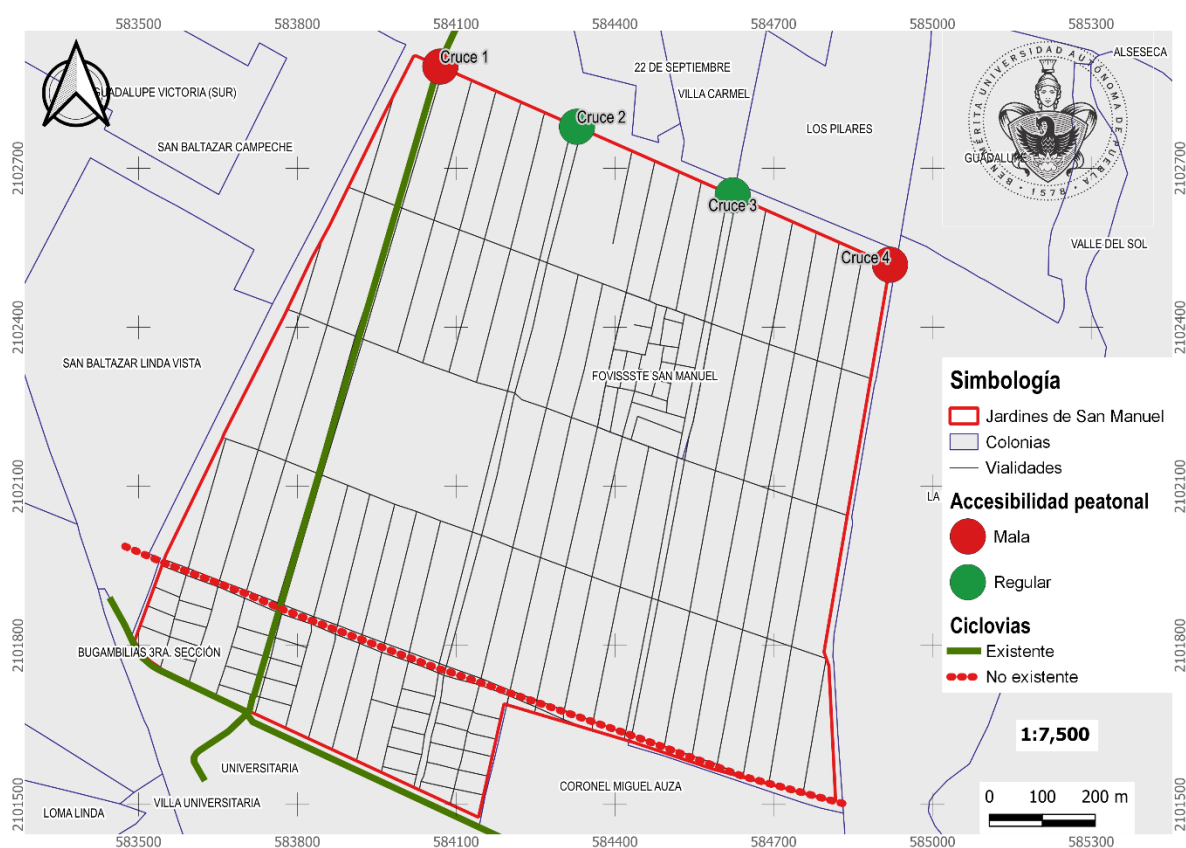


Figura 16: Mapa de intersecciones viales (accesibilidad peatona de personas adultas mayores y ubicación de ciclovías. Elaboración propia a partir de datos obtenidos mediante trabajo de campo 2022-2023.

## **Intersecciones viales**

Para realizar el estudio de los 32 segmentos de calle, se implementó un instrumento considerando las infraestructuras básicas requeridas para una adecuada movilidad peatonal de acuerdo con la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla (Gobierno Municipal, 2015).

Este instrumento contempla la evaluación de aspectos de las banquetas como: franja de fachada, franja de circulación peatonal, franja mixta, guarnición, accesos vehiculares, zona de espera de transporte público; de las esquinas considera: rampas peatonales, radios de giro, orejas, zona de seguridad peatonal; respecto a dispositivos de apoyo toma en cuenta la señalética Braille, guía podotáctil, cambios de dirección; de los pavimentos considera la condición en la que se encuentran; además incluye las infraestructuras como semáforos peatonales y un componente adicionado que es la presencia de obstáculos a la movilidad, en donde se incluyen: conflictos entre vehículos y peatones, así como presencia de barreras como postes, bolardos, jardineras, anuncios, e incluso las propias paradas de transporte público.

La evaluación se realizó considerando cada uno de los aspectos previamente descritos, si el tipo de infraestructura existe se le asigno un valor de +1, si la infraestructura no existe se le asigno un valor de -1. Dentro de los aspectos positivos, se encontró que casi todas las calles cumplen con el ancho mínimo de franja de circulación peatonal, cuentan con guarnición y en la mayoría de los casos se respeta la franja de fachada, además de que el estado de los pavimentos de estas intersecciones se considera adecuado.

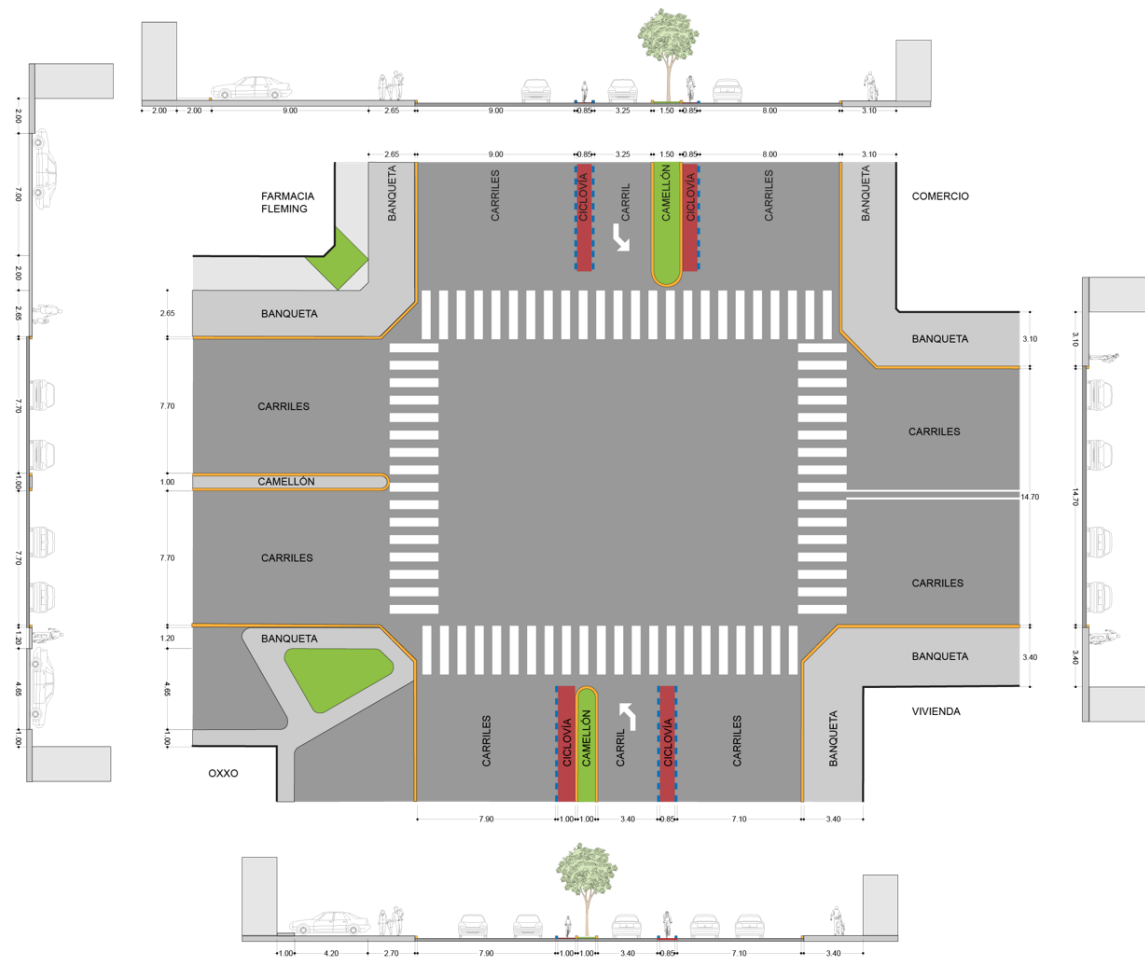
Sin embargo, se encuentran aspectos negativos como: en relación con la banqueta, pocas son las calles que cuenta con franja mixta, los accesos vehiculares afectan en la mayoría de los casos a la franja de circulación peatonal, las zonas de transporte público en muchos casos son inexistentes. Con relación a las esquinas, son mínimas las que cuentan con rampas peatonales (no se evaluó si son

adecuadas o no), los radios de giro favorecen las altas velocidades de vehículos motorizados, ninguna cuenta con orejas y muy pocas cuentan con zona de seguridad peatonal. En función de los dispositivos de apoyo la mayoría de las calles no cuentan con señalética Braille, tampoco con guía podotáctil, ni cambios de dirección.

Finalmente, ninguna de las calles evaluadas cuenta con semáforos peatonales y muy importante, en todas existe la presencia de conflictos entre vehículos y peatones, así como de espacios de estacionamiento para los comercios que también invaden la franja peatonal. Además, se encontró la presencia de barreras como postes, bolardos, jardineras, anuncios e incluso las propias paradas de autobús, afectando también la franja peatonal<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Los resultados completos de la evaluación en campo y las fotografías pueden consultarse en el apartado final de anexos



1 -CIRCUITO Y 14 SUR

Figura 17: Diagrama de la intersección número 1





Figuras 18-23 Fotografías de la intersección número 1

## Mapa de centros atractores y recorridos peatonales

Para este mapa, se utilizaron datos obtenidos mediante técnicas como recorridos en campo y levantamiento fotográfico, posteriormente utilizando la aplicación Google Earth, se compararon estos datos con los existentes en las imágenes satelitales.

En este mapa se observan varios de los principales centros atractores en el sitio de estudio, tales como comercios, escuelas, farmacias, centros religiosos, servicios y centros de abastecimiento como supermercados. A estos destinos, han sido superpuestos, algunos de los recorridos peatonales realizados juntos con habitantes personas adultas mayores de la colonia, para conocer las rutas empeladas, así como el tiempo y la distancia que deben recorrer para realizar sus actividades dentro de la colonia. Además, mediante el uso de herramientas como entrevistas y cuestionarios, se ha recopilado su percepción acerca de las condiciones de movilidad peatonal presentes en el sitio de estudio.

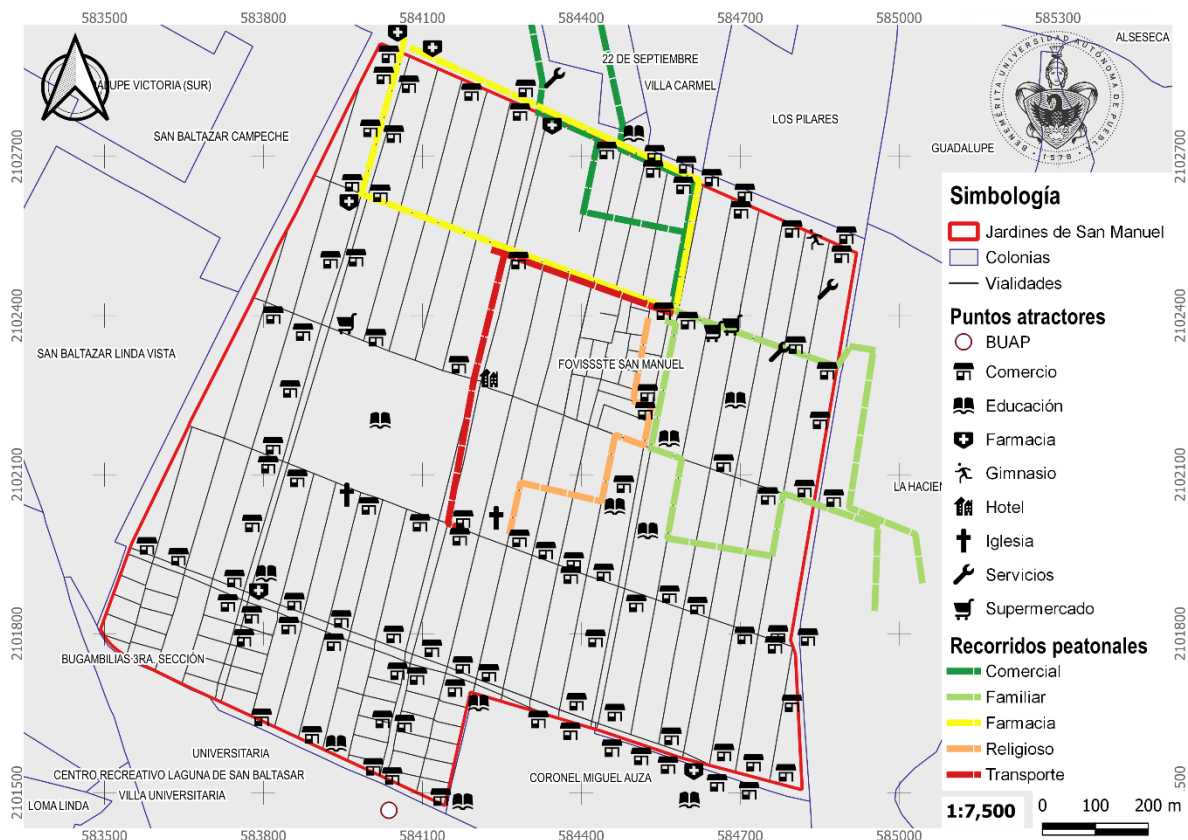


Figura 24. Mapa y diagrama de puntos atractores y recorridos peatonales de personas adultas mayores dentro del sitio de estudio. Elaboración propia con base a datos obtenidos mediante trabajo de campo 2021 - 2023.

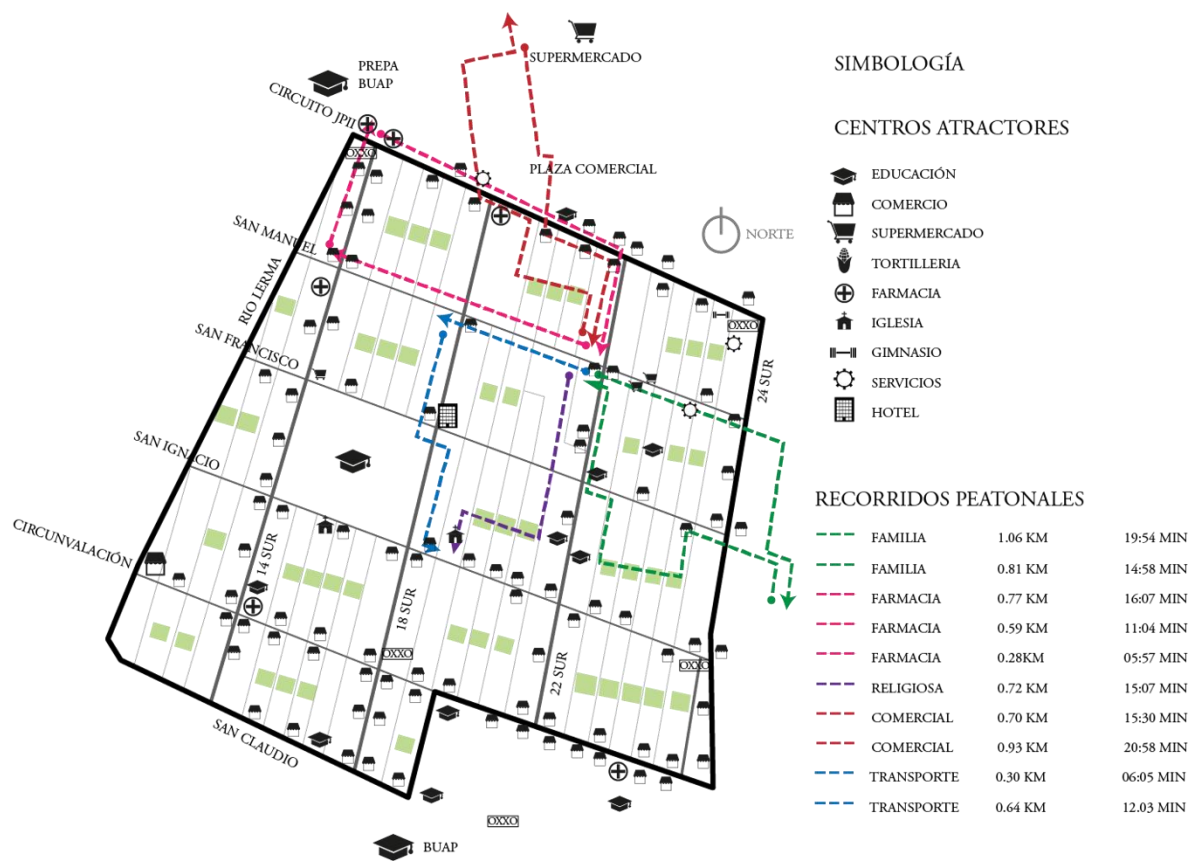


Figura 25. Mapa y diagrama de puntos atractores y recorridos peatonales de personas adultas mayores dentro del sitio de estudio. Elaboración propia con base a datos obtenidos mediante trabajo de campo 2021 - 2023.

## Mapa de distribución de personas adultas mayores

En este mapa, a través de datos de los Principales resultados por localidad ITER (INEGI, 2020) se obtuvo la población total de habitantes de la colonia, siendo 9,741, de esta cifra, 2,887 son personas adultas mayores, representando el 29.64 por ciento de la población total, dato que valida la relevancia de atender este sector poblacional.



Figura 26. Mapa de distribución de población adulta mayor en el sitio de estudio. Elaboración propia con base a datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía: Principales resultados por localidad (ITER) 2020.

Los datos cuantitativos de población adulta mayor fueron convertidos a porcentajes con respecto a las manzanas, de este modo se obtuvieron datos cualitativos categorizándose en bajo (de 0 a 20 por ciento), medio (de 20 a 40 por ciento) y alto (mayor al 40 por ciento), estos rangos fueron definidos considerando el porcentaje máximo de 58 por ciento.

### **Mapa de accesibilidad al espacio público**

En este último mapa, a partir de datos obtenidos del Inventario de Espacios Públicos Recreativos (IMPLAN, 2019) se ubicaron los parques y jardines dentro del sitio de estudio. A partir de un centroide de estos parques y jardines, se realizó un buffer de 400 m, considerando la distancia más corta mencionada por diversos estudios para acceder a espacios públicos, servicios e infraestructura (Raulin et al., 2020, p. 4). Los resultados obtenidos muestran que todas las manzanas de la colonia tienen acceso a espacio público, incluso algunas manzanas fuera de la colonia pueden acceder a estos espacios.

El número de manzanas aumentaría si se consideran buffers de 600 metros (Gobierno Municipal, 2022, p. 13) u 800 metros (Junping et al., 2016, p. 18). En este mismo plano se pueden ver las vialidades por medio de las cuales las personas adultas mayores pueden acceder a estos parques y jardines, estas vialidades se consideraron a partir de una velocidad de caminata de 4 kilómetros por hora.



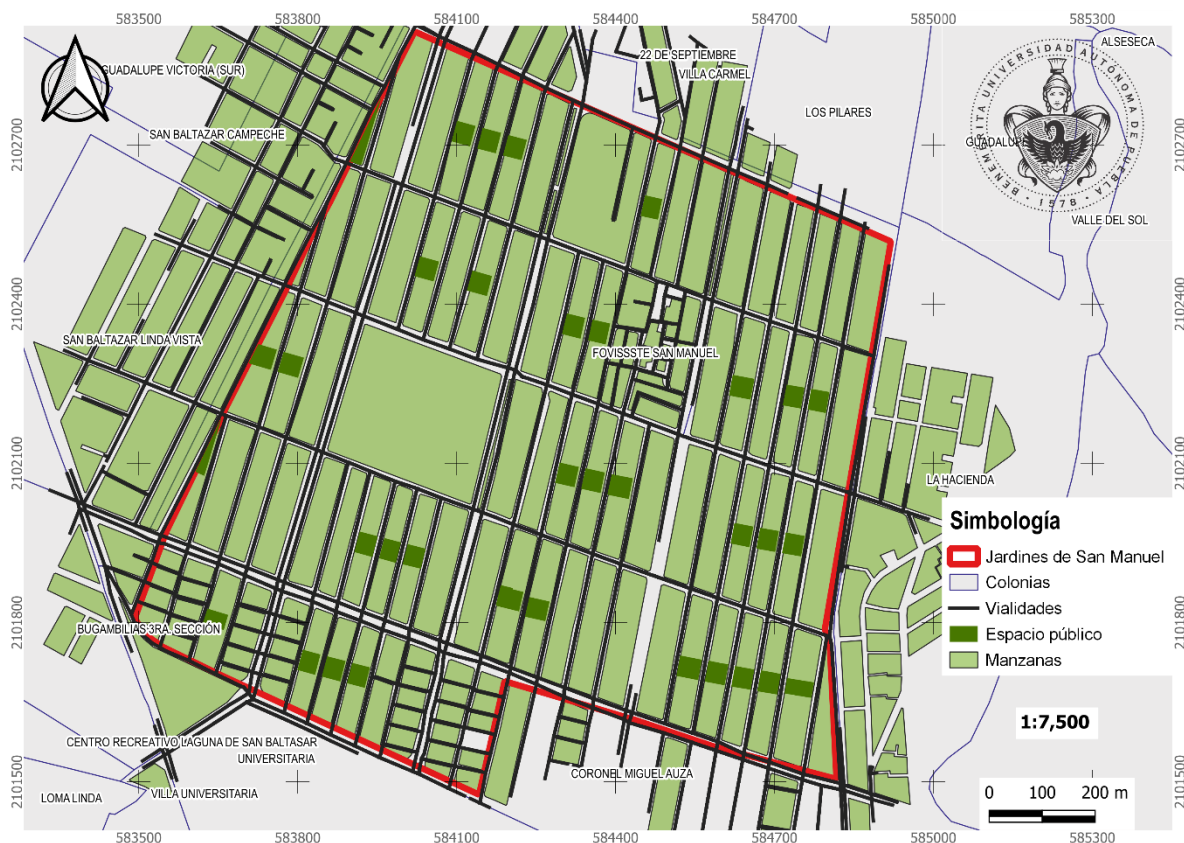


Figura 27. Mapa de accesibilidad a espacios públicos dentro del sitio de estudio e inmediaciones. Elaboración propia con base a datos del Inventario de Espacio Público Recreativo del Instituto Municipal de Planeación SIGEM 2023.

Contrario al mapa de acceso a espacio público a la ciudad en donde casi el 50 por ciento de los habitantes no tienen accesos a parques o plazas públicas, en la colonia Jardines de San Manuel, todos los habitantes en un radio de 500 metros tienen acceso a parques y espacio público y vegetación urbana, incluso la colonia brinda este servicio a las colonias vecinas.

## Inventario de parques y jardines

Con la finalidad de integrar a los estudiantes en formación a las labores de investigación se dio de alta en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, el programa de servicios social llamado “Mejoramiento del espacio público para las personas adultas mayores en la colonia Jardines de San Manuel”.



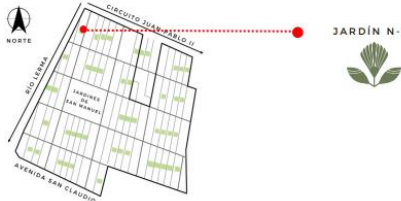



N-1		PARQUES Y JARDINES 1
		<div data-bbox="548 625 1295 730">  </div> <div data-bbox="548 730 784 751">LEVANTAMINETO FOTOGRAFICO</div> <div data-bbox="548 762 1133 783">UBICACIÓN Colindancias: Río Lerma y Río Yaki Jardines de San Manuel, Puebla, PUE 72579</div> <div data-bbox="670 804 1068 1003">  </div>
N-47		PARQUES Y JARDINES 47
		<div data-bbox="548 1199 1295 1304">  </div> <div data-bbox="548 1304 784 1325">LEVANTAMINETO FOTOGRAFICO</div> <div data-bbox="548 1335 1133 1356">UBICACIÓN Colindancias: Río Bravo y Río Tuxpan Jardines de San Manuel, Puebla, PUE 72579</div> <div data-bbox="670 1377 1068 1577">  </div>

Figura 28. Evidencia del levantamiento fotográficos de parques (espacio público) en e sitio de estudio. Pérez, et al, 2023-2024.

Dentro de este programa los alumnos inscritos en la primera generación Danny Pérez, Hugo González y Sebastian E.R. realizaron el levantamiento fotográfico de los 47 parques ubicados al interior de la colonia<sup>19</sup>

**Diagrama de superposición de ubicación de personas adultas mayores, centro atractores, vialidades, recorridos peatonales de personas mayores y ubicación de las intervenciones recientes en materia de movilidad y espacio público**

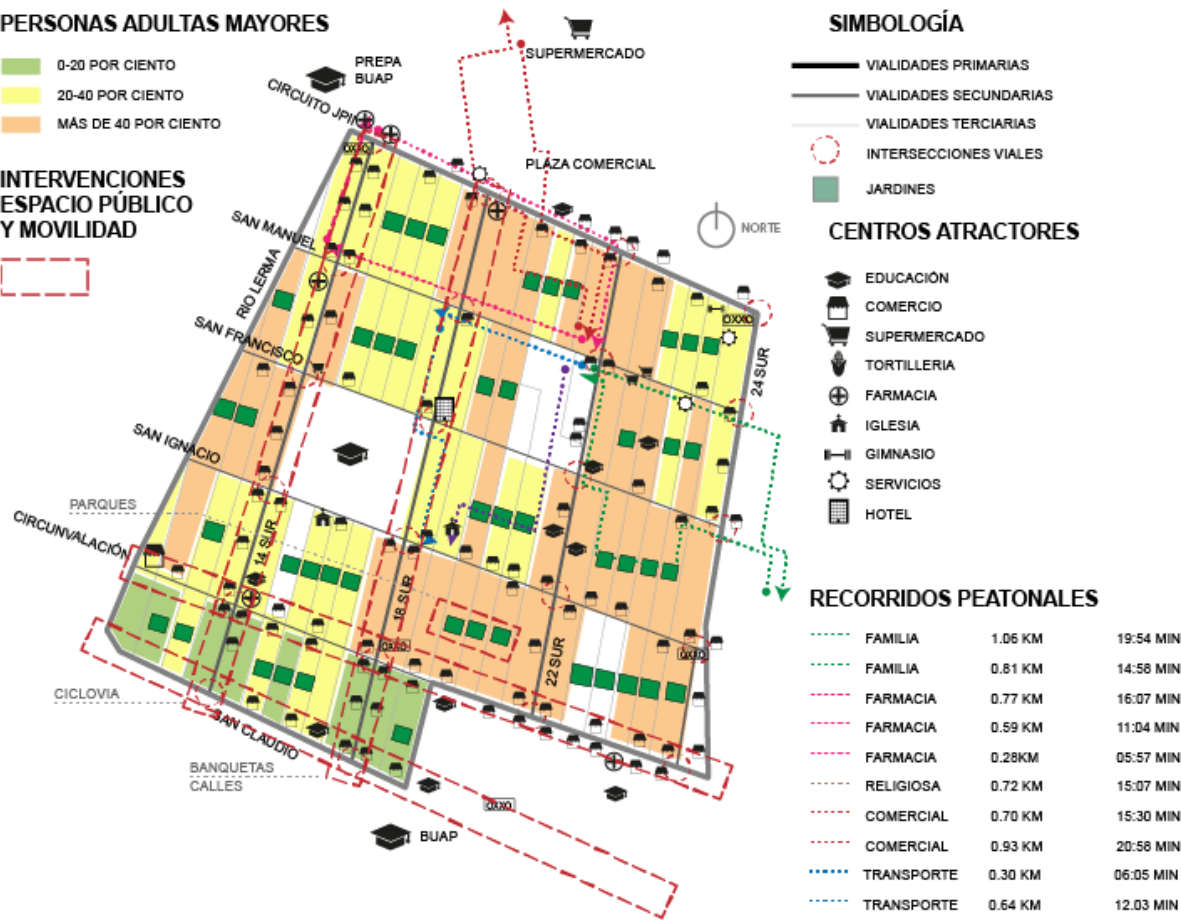


Figura 25-A. Diagrama de superposición de capas. Flores, 2025

<sup>19</sup> El levantamiento fotográfico de los parques de San Manuel puede consultarse en el apartado de Anexos



En este diagrama de superposición de capas —que incluye personas adultas mayores, centros de atracción, vialidades, recorridos peatonales y ubicación de intervenciones recientes en materia de movilidad y espacio público—, se puede apreciar que hacia la zona de Ciudad Universitaria existe una menor concentración de personas adultas mayores, ya que estos espacios están habitados principalmente por estudiantes.

Por otro lado, se identifican algunas intervenciones realizadas en los últimos años. Por ejemplo, en la 14 Sur se instaló una ciclovía de dimensiones reducidas (posiblemente fuera de norma); en la 18 Sur se llevó a cabo una intervención para ensanchar las banquetas, sin embargo, la prioridad sigue siendo la movilidad motorizada.

Un caso particular es el de la avenida Circunvalación, donde los vecinos y propietarios de comercios mantuvieron un conflicto prolongado con el Instituto Municipal de Planeación y otras instancias responsables de la movilidad. Durante la pandemia, se instaló una ciclovía que, a petición de los habitantes, fue posteriormente retirada. Posteriormente, esta ciclovía fue reinstalada sobre la avenida San Claudio, que colinda con Ciudad Universitaria. En tiempos más recientes, una de las obras más destacadas se llevó a cabo precisamente en dicha avenida, donde se delimitaron pasos peatonales, principalmente para facilitar el vínculo con Ciudad Universitaria.

Sin embargo, persiste una alta prioridad hacia la movilidad motorizada. Finalmente, lo más reciente —antes del cambio de administración municipal— fue la rehabilitación de tres parques ubicados entre la 18 Sur, la 22 Sur, Circunvalación y San Ignacio.

## Conclusiones

**El sistema de movilidad general de la ciudad de Puebla es un sistema construido para la movilidad motorizada, segregando a la mayoría de la población quienes realizan sus traslados en transporte público y a pie.**

La colonia Jardines de San Manuel tiene una traza funcionalista (Reyes, 2021), promoviendo el uso de medios motorizados para realizar traslados dentro y fuera de la colonia, a pesar de que el 62.5 por ciento de la población encuestada ha manifestado que sus **traslados dentro de la colonia los realiza caminando**.

Por esta razón se determinó la relevancia de **evaluar las intersecciones viales** que representan un riesgo para las personas peatonas adultas mayores, empezando por la zona norte de la colonia (figuras 17-23), encontrando que **ninguno de los 32 segmentos de banqueta evaluados cumple con lo establecido en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla** (Gobierno Municipal, 2015) **por lo que es necesario adaptar las condiciones físico espaciales de todas las intersecciones para garantizar una movilidad segura, incluso buscando mejorar la caminabilidad** (Southworth, 2005) de los entornos.

Por otro lado, **constantemente se presentan siniestros viales provocados por circulación de altas velocidades de vehículos, además de conflictos entre autoridades y vecinos como el generado por la ubicación y posterior reubicación de la ciclovía de la Avenida Circunvalación, han demostrado que es necesario trabajar con la comunidad en el desarrollo e implementación de campañas de sensibilización con respecto a la importancia de la movilidad** como se indica en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022).

**Considerando el porcentaje y distribución de la población adulta mayor en la colonia, sumado a la presencia y cercanía de espacios públicos como parques y jardines, así como la existencia de vialidades que los conectan físico espacialmente, existe la posibilidad de que San Manuel no sólo sea**

intervenida y se adapte a las necesidades de la población de personas adultas mayores, sino que a largo plazo, este sea un ejemplo para otras colonias en situaciones similares, como se evidencio en el primer apartado de este capítulo (3.1).

Esto a su vez, **permitirá transitar hacia nuevos paradigmas de movilidad que consideren las necesidades de poblaciones históricamente marginadas, como las infancias y las personas adultas mayores, garantizando su seguridad y promoviendo su bienestar tanto físico como mental**, sin embargo, esto sólo podrá ser logrado mediante el trabajo colectivo entre todos los actores involucrados en la organización del territorio (**gobernanza**).

# CAPÍTULO IV.

**Participación comunitaria: Instrumento de mejora del espacio público y la movilidad peatonal de las personas adultas mayores.**

**Estudio de caso en Jardines de San Manuel**



## **CAPÍTULO IV. Participación Comunitaria: Instrumento de mejora del espacio público y la movilidad peatonal de las personas adultas mayores. Caso de estudio: Colonia Jardines de San Manuel**

Este capítulo inicia retomando el concepto de participación ciudadana, describiendo cuales son los elementos que la componen y los hallazgos realizados en el caso de estudio colonia Jardines de San Manuel. Además, se muestra el seguimiento a actividades de participación comunitaria entre vecinos y autoridades. También, la vinculación entre la academia (FABUAP) y actores clave en la colonia y las actividades que se han realizado en conjunto con estos vecinos.

Igualmente, se describen las actividades realizadas con asociaciones nacionales e internacionales que sucedieron en la colonia. Para finalmente presentar los resultados de los talleres, cuestionarios y cartografía social llevados a cabo con las personas adultas mayores que habitan y usan la colonia.

## 4.1 Estado actual de los elementos de la participación comunitaria

A continuación, en la figura 29, se presentan de manera resumida algunos de los principales elementos de la participación ciudadana y posteriormente se describen los hallazgos encontrados en el sitio de estudio con relación a estos elementos.



Figura 29. Resumen de elementos clave de la participación ciudadana. Flores, 2025

En el contexto de la investigación sobre la movilidad peatonal de las personas adultas mayores, se identifican diversos **elementos clave vinculados con la participación comunitaria**. En cuanto a la **información**, aunque actualmente su acceso es implícito, no existe certeza de que los habitantes, por iniciativa propia o interés, busquen datos relacionados con el tema de estudio, lo que podría generar un sesgo al momento de opinar o tomar decisiones. Por ello, se reconoce su potencial: mediante los talleres participativos se busca recuperar el conocimiento local desde la perspectiva de las personas adultas mayores (ver pp. 9 y 137).

Actualmente -y desde hace ya varios años, incluso décadas-, la **organización** vecinal en la colonia Jardines de San Manuel se encuentra debilitada (ver p. 9). La mesa directiva ha dejado de operar, y el Gobierno Municipal no ha emitido convocatoria alguna para elegir una nueva, como lo mencionó Mario Ríos, ex presidente de dicha mesa, en entrevista realizada en septiembre de 2023. Por ello, se vuelve fundamental conformar nuevamente esta asociación, integrando a otros actores clave como la academia (FABUAP).

En relación con el **diálogo y la deliberación**, estas prácticas están limitadas en el presente. Es necesario crear o rehabilitar espacios físicos que fortalezcan el vínculo entre ciudadanía y autoridades. En la figura 30 se muestra el estado actual de abandono del inmueble que anteriormente fungía como sede de la mesa directiva y lugar de reunión, ubicado en Río Usumacinta, entre Avenida San Ignacio y Avenida San Francisco. Por tanto, se plantea su rehabilitación o la construcción de nuevos espacios destinados a la participación ciudadana, como lo señala la Ley de Movilidad Federal como la del Estado de Puebla (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2022; Gobierno del Estado y Poder Legislativo, 2023).





Figura 30. Estado actual de inmueble de colonos de la colonia Jardines de San Manuel. Flores, 2025

En lo que respecta a la **colaboración** (ver p. 10), actualmente se observa una escasa interacción entre habitantes, autoridades y academia (gobernanza). No obstante, esta cooperación se ha ido construyendo a través de estudios territoriales como esta investigación, mediante la cual se ha logrado establecer un vínculo entre la academia (FABUAP), vecinos organizados (Sra. Tere y Luis Moctezuma), autoridades (Rubí Vázquez y Norman Campos) de la actual Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial del municipio de Puebla, así como con organizaciones nacionales (Colectivo Tomate) e internacionales (Sociedad de Cooperación Internacional Alemana, GIZ), a través de la participación voluntaria en actividades como el proyecto ANDA Puebla (ver apartado 4.5) y el concurso Vida Urbana (ver apartado 4.8).

Sobre la **educación cívica**, como indican los instrumentos legales (ver capítulo II), la sensibilización y formación de la ciudadanía resultan indispensables. A través de los talleres participativos es posible fortalecer capacidades y generar conciencia sobre los derechos y responsabilidades como ciudadanos. Como lo



menciona Castells (2010) las redes sociales también pueden funcionar como herramientas de difusión.

En cuanto a la **incidencia**, actualmente esta es muy limitada. Para lograr un cambio real en las condiciones del espacio público de la colonia, es imprescindible la **colaboración** (ver siguiente punto) entre los actores clave. Procesos de participación como talleres y otros mecanismos de sensibilización -incluyendo el uso de redes sociales- pueden contribuir tanto al acceso a la información (primer punto) como al empoderamiento de la ciudadanía.

Respecto al **control social**, como señalan Segovia y Dascal (2000), y Arnstein (1969), este aún no existe en el caso de estudio. Sin embargo, a futuro, una ciudadanía informada, organizada y educada podría ejercer vigilancia sobre las políticas públicas y su aplicación en el espacio público.

Finalmente, en relación con la **acción directa**, no está prevista de forma inmediata en el caso de estudio, ya que para que sea viable será necesario desarrollar previamente todos los elementos antes mencionados.

## 4.2 Relación actual entre autoridades y habitantes

Una vez identificado que la **participación ciudadana se refiere a la participación de los ciudadanos**, desde el inicio de la investigación se ha procedió a observar, participar y documentar distintos encuentros que han ocurrido en la colonia, para poder comprender la relación actual entre autoridades y habitantes.

El día 21 de noviembre de 2021 se acudió al evento organizado por el Gobierno Municipal de Puebla de la administración 2021-2024 llamado “**Jornadas Integrales Contigo y con Rumbo**”. En donde acudió el presidente municipal en turno: **Eduardo Rivera**.

A través del entonces **director de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad Arq. Benjamín Campos Gómez**, se pudo establecer contacto con la Secretaría de la misma dependencia **Myriam Arabian Couttolenc**.

Además, se pudo conversar con **Ricardo Reyes (entrevista)**, quién también es vecino e integrante de la asociación de comerciantes del Bulevar Circunvalación, a quién se entrevistaría nuevamente durante el mes de abril de 2022 respecto al proyecto ANDA Puebla.

En el mapa donado por la Secretaría de Medio Ambiente del Municipio de Puebla, para el Gobierno Municipal, la **colonia Jardines de San Manuel estaba catalogada como prioritaria**, como se ilustra en la figura 37.



Figuras 31-36: Fotografías del evento “Jornadas Integrales Contigo y con Rumbo”



## COLONIAS PRIORITARIAS: "JARDINES DE SAN MANUEL"

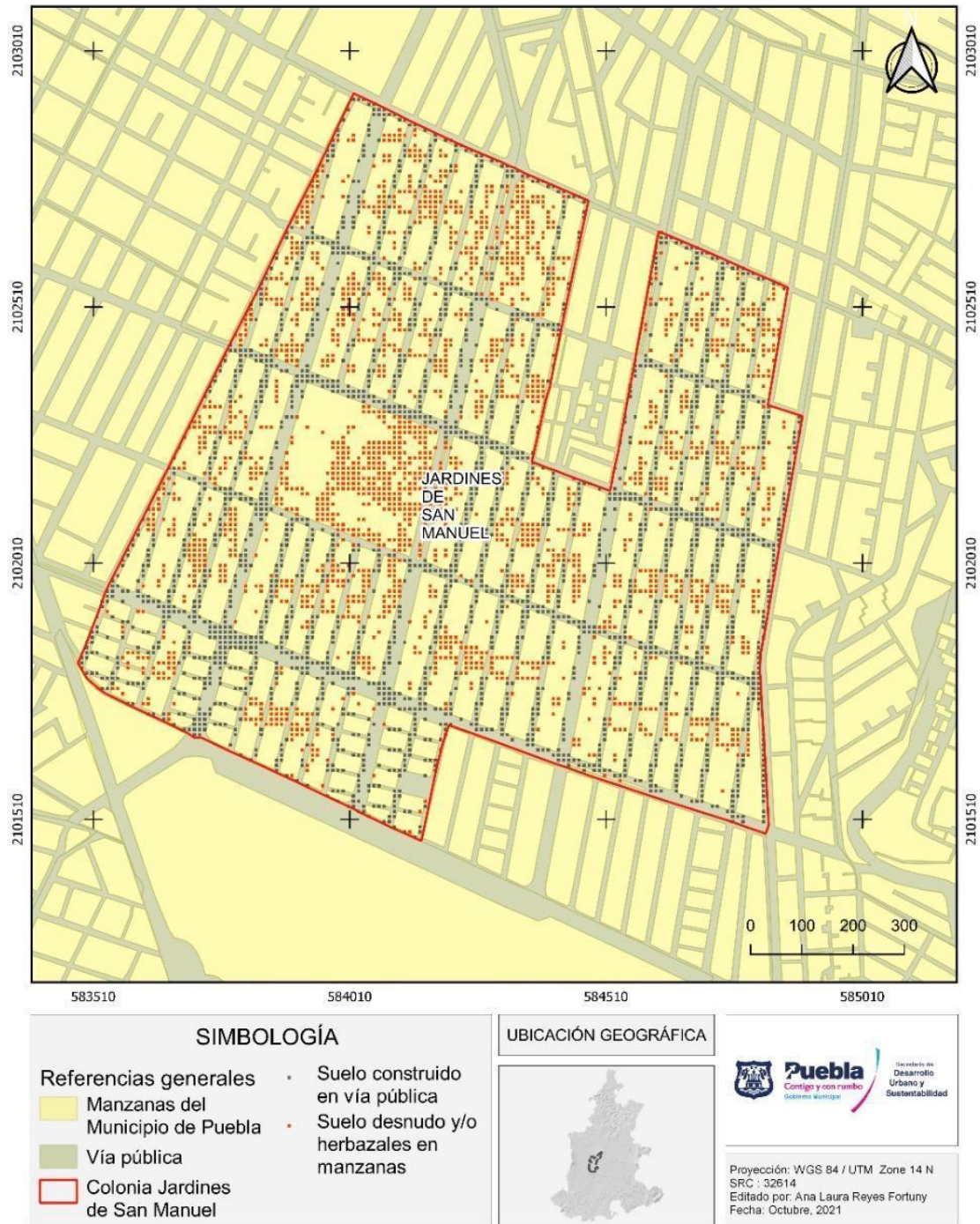


Figura 37: Mapa de Jardines de San Manuel. Fuente Secretaría de Desarrollo Urbano y Sustentabilidad 2021

#### **4.3 Vinculación con actores sociales, entrevistas con actores clave, representantes de calle y ex representantes de la colonia**

En el primer apartado se presentan las entrevistas realizadas a actores clave de la colonia, incluyendo representantes actuales y aspirantes a integrar la nueva Mesa Directiva. En el segundo apartado se incluyen los testimonios de habitantes de la colonia, con el objetivo de conocer su percepción en relación con el problema de investigación.

Mediante la Secretaría de Investigación y Estudios de Posgrado (SIEP) de la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (FABUAP) se estableció contacto con el ex presidente de la Mesa Directiva de la colonia Jardines de San Manuel **Mario Ríos**, así como con otros habitantes como **Luis Moctezuma Gutiérrez Cevada** (profesor de la Universidad Iberoamericana Puebla y habitante de la colonia), quién ha trabajado en un proyecto de intervención para los parques ubicados en el cuadrante entre Bulevar Circunvalación, Río Balsas, Avenida San Claudio y Río Pánuco, a la reunión también asistió la Sra. **Tere Beristain** (representante vecinal).

## **Resumen de entrevista con el Ing. Mario Ríos, expresidente de la mesa directiva de la colonia Jardines de San Manuel (2019–2021)**

El día 12 de septiembre de 2023, se realizó una **entrevista al Ing. Mario Ríos (en adelante, se referirá a él como Ríos), quien fungió como presidente de la mesa directiva de la colonia Jardines de San Manuel durante el periodo 2019–2021**. La entrevista fue grabada y tiene una duración aproximada de una hora con 42 minutos. A partir de esta grabación, se identificaron los siguientes temas clave:

Ríos expuso diversos **problemas que enfrenta actualmente la colonia**. Uno de los principales es la **inseguridad**, a la que se suman deficiencias en **infraestructura**, como el deterioro del alumbrado público. **También abordó el tema central de esta investigación: la presencia significativa de personas adultas mayores.**

Respecto a los datos demográficos, señaló que, **si bien el último censo reporta alrededor de 12,000 habitantes, en su experiencia la cifra real podría acercarse a los 16,000, dado que el censo no contempla a una población flotante estimada de 4,000 estudiantes universitarios.**

En cuanto a la seguridad, Ríos mencionó un incremento en los robos a domicilio y asaltos en la zona, especialmente en áreas cercanas a Ciudad Universitaria (CU), donde las principales víctimas son estudiantes. Esta tendencia, observada durante su periodo como representante vecinal, ha continuado en los años posteriores (en una reunión reciente con autoridades municipales, los vecinos compartieron experiencias similares, confirmando la persistencia de este problema).

Ríos, señaló también que la seguridad brindada por el municipio es insuficiente. Actualmente, **solo una patrulla está asignada a un cuadrante territorial extenso**, que abarca desde la zona de Clavijero hasta Bugambillas, y desde el Centro Histórico hasta San Francisco Totimehuacan.

Ante esta situación, algunos vecinos han tomado medidas como la instalación de cámaras de vigilancia o el cierre de calles, aunque **estas acciones no abordan el origen del problema**. De acuerdo con Ríos, estos problemas están relacionados con **una falta de cohesión social, es decir, con la débil interacción y organización entre los propios habitantes**.

Otro tema abordado fue el **cambio de usos de suelo**, que ha permitido la proliferación de bares y antros, lo cual ha generado inconformidad entre los vecinos. En respuesta, algunos de ellos han buscado organizarse para elaborar documentos dirigidos a las autoridades municipales y exigir el cierre de estos establecimientos, sin tener respuesta por parte de las autoridades.

Finalmente, **Ríos resaltó la necesidad de que la universidad se involucre más activamente, dada su estrecha relación histórica con la colonia. Considera que ambas han crecido de forma paralela y comparten problemáticas comunes. Por ello, plantea que la universidad podría contribuir a fortalecer el sentido de comunidad, reconociendo a los estudiantes como parte de la colonia y como un grupo vulnerable más.**

Durante la misma reunión, la Dra. Lourdes Guevara hizo un señalamiento clave: **muchos proyectos implementados en Jardines de San Manuel fracasan o no son bien recibidos porque no se involucra adecuadamente a la población local**. En este sentido, llamó a seguir fortaleciendo la gestión colaborativa entre habitantes, academia y autoridades.

## **Resumen de entrevista con Sra. Tere Beristain y Mtro. Luis Moctezuma Gutiérrez Cevada, vecinos y actores clave en la colonia**

El 26 de septiembre de 2023 se llevó a cabo una entrevista con la **señora Tere Beristain y el señor Luis Moctezuma Gutiérrez Cevada, habitantes y actores clave en la colonia Jardines de San Manuel (en adelante, se referirá a ellos como Gutiérrez y Beristain).**

La conversación tuvo lugar en la Facultad de Arquitectura de la BUAP y fue grabada con una duración de una hora y 26 minutos. Esta reunión representó un primer acercamiento formal entre la academia y habitantes de la colonia, centrado en la discusión sobre el espacio público y la participación comunitaria. A continuación, se presenta una síntesis de los principales temas abordados.

En primer lugar, **Beristain compartió su experiencia con el proyecto de la ciclovia**, el cual, desde su perspectiva, ha generado múltiples conflictos entre habitantes. Señaló que su implementación provocó **roces con personas usuarias del espacio público, incluyendo personas adultas mayores y personas en silla de ruedas, llegando incluso a situaciones de confrontación física o verbal**. Uno de los puntos de mayor tensión fue la eliminación del estacionamiento frente a las viviendas, lo cual generó preocupación entre los residentes por temas de seguridad. Como respuesta, **algunos habitantes propusieron reducir el área verde del camellón central para conservar espacios de estacionamiento, en especial pensando en las necesidades de las personas adultas mayores**. También se mencionó que, según los entrevistados, **el proyecto fue aprobado por Ríos el entonces presidente de la mesa directiva, sin una consulta previa con la comunidad**.

En la segunda parte de la entrevista, **Gutiérrez compartió su experiencia participando en proyectos orientados al rescate del espacio público, entre ellos los talleres organizados por el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) durante la administración de Claudia Rivera**. Aunque valoró positivamente la capacidad técnica de algunas personas involucradas, criticó el



hecho de que **las decisiones parecían ya estar tomadas y que los talleres solo sirvieron como mecanismo de validación simbólica del proyecto, ya que participaron apenas unos 20 vecinos.** El resultado final fue la instalación de mesas con sombrillas en algunos parques de la colonia, ubicados en zonas ubicadas cercanas a la residencia de Ríos, expresidente de la colonia.

**Gutiérrez también reflexionó sobre las limitaciones que enfrenta el personal técnico dentro de las instituciones, ya que muchas veces no pueden actuar conforme a lo que saben que debería hacerse.** Insistió en que **los proyectos urbanos** no pueden diseñarse consultando solo a uno, dos o tres habitantes; más bien, **deben sustentarse en una comprensión profunda del territorio y sus actores.** En este sentido, subrayó la importancia de fortalecer la **gobernanza, entendida como una colaboración efectiva entre autoridades, academia y ciudadanía.**

Durante la conversación también se abordaron otros temas relevantes, como la organización del corredor comercial de la avenida Circunvalación y la falta de respuesta institucional ante propuestas ciudadanas. **Gutiérrez también mencionó que donó su tesis de maestría (2022) al IMPLAN con la esperanza de que pudiera ser implementada, aunque hasta la fecha sigue esperando una respuesta concreta.**

**Finalmente, la reunión cerró con una reflexión colectiva sobre la necesidad de establecer vínculos permanentes entre la academia y los habitantes, a través de investigaciones, actividades de campo y acciones colaborativas.** Como primer resultado de este acercamiento, se realizó una actividad comunitaria de siembra de árboles, la cual se describe en el apartado siguiente.



Figura 38: Fotografía de la reunión sostenida con Beristain y Gutiérrez (habitantes y representantes vecinales de la colonia Jardines de San Manuel). En la imagen Dra. María Lourdes Guevara Romero (Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado), Mtra. Michelle Flores Barrales y Mtro. Jorge Omar Daniel Flores Torres

#### **4.4 Actividades comunitarias para fortalecer el tejido social urbano: Reforestación**

El miércoles 11 de octubre de 2023, gracias a la gestión (ver figura 42) de Ayumi Martínez (alumna del Doctorado en Procesos Territoriales) y de la Dra. Lourdes Guevara (Secretaría de Investigación y Estudios de Posgrado, FABUAP), **se recolectaron en el Parque Centenario Laguna de Chapulco los árboles donados por la Secretaría de Medio Ambiente del Municipio de Puebla.** Posteriormente, **fueron trasladados a las colonias América Norte y Jardines de San Manuel, quedando estos últimos bajo resguardo de Beristain** (ver figura 39).

Dos días después, **el viernes 20 de octubre a las 8:00 horas, se realizó la jornada de reforestación en el parque de Jardines de San Manuel.** Participaron entre 12 y 15 habitantes de la colonia, encabezados por Beristain y Gutiérrez, junto con estudiantes de posgrado y licenciatura, así como alumnos del programa de Servicio Social “Mejoramiento del espacio público para las personas adultas mayores en la colonia Jardines de San Manuel” y un estudiante voluntario de la materia Criterios de Diseño Urbano Arquitectónico de la BUAP. En conjunto se sembraron árboles y plantas en distintos puntos del parque (ver figura 40).

**Al finalizar, se sostuvieron conversaciones con vecinos que permitieron identificar temas relevantes. Una de las participantes señaló la existencia de un grupo general de WhatsApp de la colonia, lo que representa un posible canal de comunicación comunitaria,** e incluso extendió una invitación abierta a clases de meditación en su domicilio. **Otros vecinos expresaron su preocupación por la inseguridad en el corredor entre Río Cazones y Río Balsas, solicitando apoyo para gestionar adecuaciones en la barda perimetral de la Escuela Secundaria Técnica No. 60.**

Asimismo, se retomó contacto con Millaray —habitante previamente vinculada al proyecto ANDA Puebla del Colectivo Tomate (2022)—, quien propuso **reactivar el Mercadito** que solía instalarse los fines de semana como estrategia de



dinamización comunitaria. Finalmente, se aplicó un cuestionario para conocer la percepción de los vecinos sobre la organización comunitaria y las condiciones actuales de movilidad peatonal en la colonia (ver figura 41).





Figura 39: Entrega recepción de las plantas y árboles donados por el H. Ayuntamiento de Puebla a través de la Secretaría de Medio Ambiente. Guevara, 2023

Figura 40: Siembra de árboles junto con habitantes de la colonia Jardines de San Manuel. Flores, 2023



Figura 41: Aplicación de cuestionarios sobre las condiciones actuales movilidad peatonal en la colonia Jardines de San Manuel. Flores, 2023.



**Puebla**  
Contra y con rumbo  
Contra el Maltrato

GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA  
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE

15 SET. 2023

M.  
13:40 hrs

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE

OFICIALÍA DE PARTES

ADMINISTRACIÓN 2021-2024  
E/ VENTAJOSO PAXE

Cofia  
Simple

Oficio No. FARQ/SIEP/1844/2023

**ASUNTO:** Solicitud de árboles.

**Lucila Valdés Pérez**  
Directora de Infraestructura Verde de la  
Secretaría de Medio Ambiente  
Presente.

Esperando se encuentre bien me permito enviarle un cordial saludo, la que suscribe Dra. María Lourdes Guevara Romero, *Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado*, de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, me permito a solicitar a usted la donación de árboles, los cuales serán utilizados para reforestar el "Parque del Río Colorado" ubicado en la colonia Jardines de San Manuel, cuyo fin es el de rehabilitar sus áreas verdes he integrar la participación de algunos vecinos, estaremos muy agradecidos con su consideración y apoyo a la presente petición.

Sin más por el momento, quedo a sus órdenes  
Atentamente  
"Pensar bien, para vivir mejor"  
H. Puebla de Zaragoza a 13 de septiembre del 2023

Dra. María Lourdes Guevara Romero  
Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado.

c.c.p. Archivo



Facultad  
de Arquitectura

Bldv. Valsequillo s/n  
Ciudad Universitaria,  
Puebla, Pue. C.P. 72570  
01 (222) 229 55 00  
Ext. 7968 y 7973

Figura 42: Oficio de solicitud de donación de árboles para la colonia Jardines de San Manuel

#### **4.5 Vinculación con asociaciones civiles y privadas: proyecto ANDA Puebla**

El proyecto **ANDA Puebla**, fue implementado por el **Colectivo Tomate** que de acuerdo con su página oficial son “una asociación civil que genera y facilita procesos de encuentro y conexión entre las personas, para fortalecer la confianza colectiva que detone la participación para la transformación del entorno, esto mediante una metodología cuyas herramientas son el diálogo, la comunicación no violenta, la participación y el arte” (Colectivo Tomate, 2025).

Siguiendo la línea de los anteriores proyectos ANDA se buscó “incorporar en la metodología de Colectivo Tomate el estado del arte sobre mitigación y adaptación urbana ante el cambio climático; en particular, **aquellas buenas prácticas en materia de movilidad sustentable y resiliencia comunitaria que permitan incidir en el espacio público y en el medio ambiente a través de nuevas estrategias y herramientas**” (Colectivo Tomate, 2025).

Este proyecto (ANDA Puebla) **contó con el respaldo de las autoridades municipales, en específico por el Instituto de Planeación Municipal, así como por la Sub Secretaría de Movilidad, el financiamiento proviene de la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional y su objetivo en materia de movilidad no motorizada fue intervenir 3 intersecciones viales sobre el Bulevar Circunvalación, en el cruce con la Avenida 14 Sur, la Avenida 18 Sur y la Avenida 22 Sur que tuvo que ser cambiada por el Bulevar Valsequillo ante la negativa por parte de los comerciantes ubicados en el cruce de la Avenida 22 Sur** (Colectivo Tomate, 2022b, 2022c, 2022a).

Durante los meses de abril y mayo del año 2022 se dio acompañamiento a los integrantes del Colectivo Tomate en la ejecución del proyecto ANDA Puebla. Siendo la primera actividad el “Pasacalles de la movilidad” llevada a cabo el sábado 9 de abril, en donde se realizó un recorrido en distintos modos de movilidad no motorizada sobre el Bulevar Circunvalación iniciando en la intersección con la Avenida 14 Sur hasta la Avenida 22 Sur y de regreso, la finalidad de la actividad fue anunciar a la comunidad el proyecto ANDA, a través de un acto acompañado de

artistas escénicos, integrantes del colectivo y habitantes de diversas edades. Es importante mencionar que, **así como se percibió un ambiente de entusiasmo por la mayoría de los habitantes, también hubo quienes incluso antes del inicio de la actividad se acercaron a la carpa del colectivo para manifestar su inconformidad, sin tener conocimiento del proyecto.** Esta actividad permitió la aproximación a los integrantes del colectivo, así como a algunos actores clave de la colonia.

Después, el día 13 de abril, en Casa Olinka, ubicada en Bulevar 18 Sur 5937, fue realizada la sesión llamada “*Tarde Máxima*”, evento que presentó a los artistas que realizarían intervenciones artísticas en diversos muros a lo largo del recorrido de Bulevar Circunvalación antes mencionado. **También el urbanista Juan Andrés Contreras, egresado de la carrera de Diseño Urbano Ambiental de la FABUAP, explicó a los asistentes lo que es el urbanismo táctico,** mencionando antecedentes, mostrando proyectos e incluso ejemplos al interior del sitio de estudio. Hubo una sesión de preguntas y respuestas entre asistentes, artistas y especialistas.

Posteriormente, el día 19 de abril, **se acompañó a integrantes del colectivo y al equipo de Juan Andrés, a exponer el proyecto ANDA Puebla casa por casa,** notando un interés en el proyecto por parte de mayoría de los habitantes y locatarios del Bulevar Circunvalación, lo que permitió identificar que son **sólo algunos vecinos y locatarios en específico, los que se oponen a cualquier acción de proyectos relacionados a la movilidad en el Bulevar Circunvalación, ante la clara oposición ante un nuevo intento de implementación de ciclovía, siendo su principal argumento,** la necesidad de poder estacionarse en la entrada de su casa o que los clientes puedan estacionarse afuera de los comercios.

Luego, el día 20 de abril, se acompañó nuevamente a los integrantes del colectivo a recolectar datos sobre la percepción de los habitantes en su movilidad dentro de la colonia, dando como resultado la “**Cartografía Social**”, la cual muestra en una lona por medio de calcomanías, los medios de movilidad utilizados por los



habitantes, así como los espacios que identifican como inseguros, entre otros aspectos.

Más adelante, el día 21 de abril, **se realizó la presentación de resultados de análisis del proyecto, así como la propuesta de intervención de las 3 intersecciones a realizarse en las intersecciones viales** previamente mencionadas (los resultados del diagnóstico pueden ubicarse en el apartado de anexos). Al término de la sesión se tuvo la posibilidad de conversar con la **Sra. Tere Beristain**, habitante de la colonia, actor clave, una de las representantes de los comerciantes ubicados sobre el Bulevar Circunvalación, quién manifestó no reconocer al actual presidente de la mesa directiva de la colonia, debido a que su periodo de gestión concluyó durante el año. La Sra. Tere, comentó que próximamente se abrirá la convocatoria para renovar a la actual mesa directiva.

Subsecuentemente, el día 22 de abril, circularon por diversas redes sociales, que algunos **habitantes de la colonia San Manuel, habían retirado los conos ubicados en el cruce de Bulevar Circunvalación y de la 22 Sur, como muestra de rechazo a la ejecución del proyecto**, en un video se puede observar a los habitantes retirando los conos y aventándolos en el camellón, manifestando su oposición a la pinta de “orejas” en las esquinas de las tres intersecciones viales.

El 25 de abril **inició la pinta de orejas** en la intersección del Bulevar Circunvalación y la Avenida 14 Sur, **varios vecinos se acercaron de manera agresiva a impedir la pinta de las calles**, los integrantes del colectivo prefirieron no continuar por ese día sus actividades en campo ante las actitudes mostradas por estos habitantes.

El viernes 29 de abril **se realizó la pinta del segundo cruce vial ubicado en Bulevar Circunvalación y Bulevar Valsequillo**, esta intervención reemplazaría a la originalmente propuesta para la Avenida 22 Sur, debido a la oposición de los comerciantes de la zona mencionada. Previo a estos eventos el día 20 de abril se conversó de manera telefónica con Ricardo Reyes, locatario, quién mencionó desde entonces que no permitirían ninguna intervención en ese cruce.

Una vez concluidas dos de las tres intervenciones de urbanismo táctico, el día 30 de abril se realizó un segundo evento de “Pasacalles de la movilidad” para que nuevamente en un recorrido en diversos modos de movilidad peatonal se pudieran evaluar los resultados de las intervenciones. **Se registró una participación más baja que en el primer evento similar.**

El día 7 de mayo, **se inauguró el proyecto y se pudo establecer contacto con Daniel Tapia, coordinador del Instituto de Planeación Municipal (IMPLAN)**, durante la caminata mencionó que el IMPLAN cuenta con una cartera de proyectos de la cual la colonia Jardines de San Manuel forma parte.

Este evento concluyó con **una rueda de prensa para presentar los resultados del proyecto ante los medios de comunicación**, las fotografías, videos, grabaciones de audio y el reporte completo gráfico del proyecto pueden consultarse en la sección de anexos.

Meses más tarde, en noviembre de 2022, también se acudió al evento “Encuentro de Ciudades Sostenibles” organizado por la GIZ en la CDMX, en donde se dieron cita autoridades, habitantes y representantes de organizaciones civiles a nivel nacional e internacional. Los videos de ambas participaciones se comparten a continuación y también pueden encontrarse en el apartado de anexos.

Rueda de prensa ANDA Puebla: <https://youtu.be/iVSIIH6WIpE>

Encuentro de ciudades sostenibles: [https://youtu.be/vY7\\_vwSycM0](https://youtu.be/vY7_vwSycM0)



Figura 43: Acompañamiento en actividades de sensibilización respecto al proyecto ANDA Puebla, Flores, 2022.

Figura 44: Evidencia de cartografía participativa, Flores, 2022





Figura 45: Testimonio en rueda de prensa ANDA Puebla.

Figura 46: Testimonio en “Encuentro de Ciudades Sostenibles”, CDMX 2023

**Este proyecto permitió entrar en contacto con actores clave de la comunidad de San Manuel, además mostró el interés de varios vecinos al ser también voluntarios.**

**Además, permitió conocer que existen distintos puntos de vista al respecto de los proyectos de intervención en la colonia, también permitió que los habitantes manifestarán un profundo sentido de pertenencia producto de habitar el territorio durante más de 60 años en algunos casos.**

**La ejecución de ANDA Puebla requirió contar con un proyecto con objetivos y fechas definidas, así como de un equipo de trabajo multidisciplinar, capital económico, el apoyo de algunos vecinos clave y el respaldo de las autoridades locales, gestionado por una asociación civil.**

#### **4.6 Reunión con autoridades policiacas**

**El día 12 de febrero del año 2025 la policía municipal convocó a una reunión vecinal en la Colonia Jardines de San Manuel a la reunión acudieron alrededor de 20 personas.**

**Durante esta reunión se brindó una charla informativa sobre las conductas y los hechos sobre los que los habitantes deben prestar atención para prevenir la delincuencia y generar una red de apoyo vecinal. También, los vecinos que asistieron expusieron los casos a los que ellos se han enfrentado y su preocupación ante el incremento de los delitos que suceden en la colonia.**

**El responsable de la zona por parte de la policía municipal es el comandante Sixto Tobón González quien compartió a los asistentes su preocupación ante el incremento de delitos en la colonia y ante la falta de unidades de equipo y de condiciones para que la policía municipal opere de manera adecuada.**

**De la reunión se puede concluir que se deben fortalecer los vínculos entre vecinos, así como la comunicación y la supervisión por parte de estos hacia el espacio público para que en el momento en que identifiquen una posible**

amenaza se pueda avisar de manera inmediata a las autoridades. La situación es clara: los elementos de seguridad a cargo de cuidar a la población de la colonia y del municipio son insuficientes.



Figura 47-48: Reunión vecinal con las autoridades de la Policía del Municipio de Puebla. Gobierno Municipal 2024-2027.

#### 4.7 Percepción de las personas vulnerables de la colonia, personas adultas mayores

**Nombre:** Daniel Hernández Reyes

**Edad:** 63 años

**Condición:** Discapacidad visual por diabetes y glaucoma

Daniel Hernández, (se referirá en adelante como Hernández), **persona con discapacidad visual**, compartió su experiencia de movilidad en distintos puntos de la ciudad, incluyendo la colonia Jardines de San Manuel. Aunque reside en San Francisco Totimehuacan, **se traslada con frecuencia a Jardines de San Manuel para obtener ingresos mediante la solicitud de ayuda económica**. Sus recorridos lo llevan a espacios escolares —como el Instituto Oriente y una primaria local— y a otras áreas comerciales, como Walmart.

A pesar de su discapacidad, Hernández, **ha desarrollado estrategias de orientación que le permiten desplazarse con autonomía. Entre ellas destacan el conteo de vueltas de autobús y la estimación de ubicaciones a partir del oído, el olfato y el tacto**. Estas habilidades fueron adquiridas gracias a una formación especializada en movilidad y braille, aunque su alfabetización inicial fue limitada.

Su experiencia cotidiana en el espacio público, sin embargo, está marcada por riesgos y obstáculos. Relató un accidente en el que cayó en una alcantarilla abierta en la Avenida Circunvalación. La caída le provocó una herida profunda en la pierna y solo recibió auxilio de transeúntes voluntarios, sin acudir a un hospital. Este hecho ilustra cómo el mal estado del espacio urbano puede afectar directamente la integridad de las personas con discapacidad.

También narró una **agresión por parte de un motociclista que circulaba sobre la banqueta**. El impacto lo derribó y le rompió el bastón guía, herramienta esencial para su desplazamiento autónomo, con un costo aproximado de \$1,200



pesos. **La invasión de banquetas por vehículos motorizados agrava la vulnerabilidad de quienes dependen de recursos ortopédicos para moverse.**

Pese a estos incidentes, **Hernández subrayó su decisión de mantenerse activo y no permanecer postrado o aislado, como les ha ocurrido a personas cercanas en condiciones similares. Recalcó que el aislamiento físico y social asociado a la discapacidad puede tener consecuencias graves en la salud y la dignidad humana.**

Finalmente, mencionó el uso de un silbato como medida de auxilio y defensa personal, especialmente útil al cruzar calles o disuadir intentos de agresión. No obstante, **señaló que la reacción social suele ser de burla o indiferencia, lo que refleja una falta de empatía y cultura de inclusión en el espacio urbano.**



**Entrevistada: Mtra. María de los Ángeles Torres Cuautle**

**Edad: 68 años**

**Condición: Lesión en el hombro**

La Sra. María de los Ángeles Torres Cuautle (a quién se referirá como Torres de ahora en adelante) ha vivido por casi cuatro décadas en la colonia Jardines de San Manuel. **En los últimos tres años ha sufrido al menos cinco caídas, todas relacionadas directa o indirectamente con las condiciones del espacio público, lo cual ha afectado su salud física y su calidad de vida como persona adulta mayor.**

**Caídas relacionadas con el mal estado del espacio público:**

1. Unidad FOVISSSTE San Manuel (tras lluvia)

Caminando por un área sin pavimentar, el agua acumulada formó lodo, **lo que provocó que resbalara y cayera sentada. Resultado: contusión en la cadera.**

2. Unidad FOVISSSTE San Manuel (21 de marzo de 2023)

**Tropezó con una parte sobresaliente del pavimento de cemento, lo que le causó una caída con luxación acromioclavicular grado I en el hombro derecho.**

3. Boulevard 18 Sur (abril de 2023)

Al intentar cruzar la estructura metálica de una parada de autobús colocada sobre la **banqueta, perdió el equilibrio y cayó nuevamente sobre el hombro derecho. Resultado: diagnóstico de síndrome del manguito rotador con ruptura parcial del supraespinoso y pinzamiento subacromial, confirmado por resonancia magnética.**

4. Casa del Jubilado BUAP (11 de diciembre de 2024)

Durante la entrada a una función de cine con la luz apagada, su acompañante tropezó con un sillón y ambas cayeron. Resultado: contusión en las rodillas.

5. Boulevard 22 Sur (30 de abril de 2024)

**Resbaló en una bajada de entrada para autos mientras caminaba por la banqueta. Resultado: contusión al caer sentada.**

**Atención médica y rehabilitación:** Ha recibido atención médica en los servicios de urgencias y ortopedia del Hospital Universitario, ya que es derechohabiente. Además, ha asistido a fisioterapia y rehabilitación en la Casa del Jubilado de la BUAP. Hasta el momento, no ha tenido que realizar gastos adicionales derivados de las caídas. **Torres fue operada del síndrome del manguito rotador el día 9 de septiembre de 2025, se encuentra en recuperación.**

**Propuestas de mejora en la infraestructura urbana:** Torres compartió su opinión respecto a las condiciones de la infraestructura urbana. **Propone la reparación y nivelación de banquetas, así como la limpieza continua de calles y parques para evitar la acumulación de tierra y la formación de lodo tras las lluvias.**

**Asimismo, se sugiere la reubicación o rediseño de las paradas de autobús que actualmente obstruyen el paso peatonal.** Finalmente, se plantea mejorar la iluminación en espacios interiores, como la sala de cine del jubilado, mediante el uso de lámparas portátiles o guías de luz, especialmente cuando las funciones ya han comenzado.

**Entrevistado: Don Pascual**

**Edad: 98 años**

**Condición actual:** Vive solo, es independiente, y se desplaza caminando, en bicicleta o en transporte público.

Don Pascual, a quién se referirá como Pascual de ahora en adelante, reside en la colonia Jardines de San Manuel **desde la década de los setenta, representa un ejemplo de envejecimiento activo en un entorno urbano que ha cambiado considerablemente con el tiempo.** Vive solo, aunque su hija reside enfrente, lo que le brinda un respaldo cotidiano. **Se desplaza de forma autónoma dentro de la colonia, ya sea caminando o en bicicleta,** medio que utiliza para transportar objetos. **También recurre al transporte público, tanto para moverse dentro como fuera de San Manuel.**

**Aunque no ha sufrido incidentes viales, Pascual relata que ha tenido desmayos en el espacio público, lo que derivó en el diagnóstico que motivó la colocación de un marcapasos.** Para evitar riesgos, **evita circular por los bulevares y prefiere calles menos transitadas. Cuando utiliza los parques, lo hace de paso, aunque reconoce que actualmente están en malas condiciones.**

Pascual ha estado históricamente comprometido con el espacio público. En el parque ubicado entre Río Jamapa y Río Salado, y entre Circuito Juan Pablo II y Avenida San Manuel, **ha sembrado y cuida árboles por iniciativa propia.** En el pasado, gestionó jornadas de limpieza cuando colaboraba con actores políticos, y recuerda que incluso algunos vecinos llegaban a aportar dinero para el mantenimiento de áreas comunes. **Sin embargo, lamenta que actualmente lo “dejen solo”, tanto las autoridades como la comunidad, y señala que la participación vecinal se ha debilitado.**

**Percibe que el gobierno actual ha descuidado más el espacio público en comparación con administraciones anteriores, aunque insiste en que todo**

**es cuestión de promover la colaboración.** Para él, es importante que los habitantes recuperen la confianza en las autoridades y que exista más voluntad ciudadana para organizarse. Reconoce que ya no se involucra directamente en estos asuntos debido a su edad, pero considera que **"hay mucho por hacer"**.

Aunque casi no tiene conocidos en la colonia, el hecho de haber sido considerado para esta entrevista fue, en sus palabras, **un estímulo importante**. También cree que San Manuel tiene un gran potencial para revitalizarse mediante el arte y la participación de los jóvenes, siempre y cuando exista iniciativa desde la comunidad.

#### 4.8 Talleres de participación

Los talleres de participación se llevarán a cabo en la casa del Jubilado de la BUAP de acuerdo con la siguiente programación:

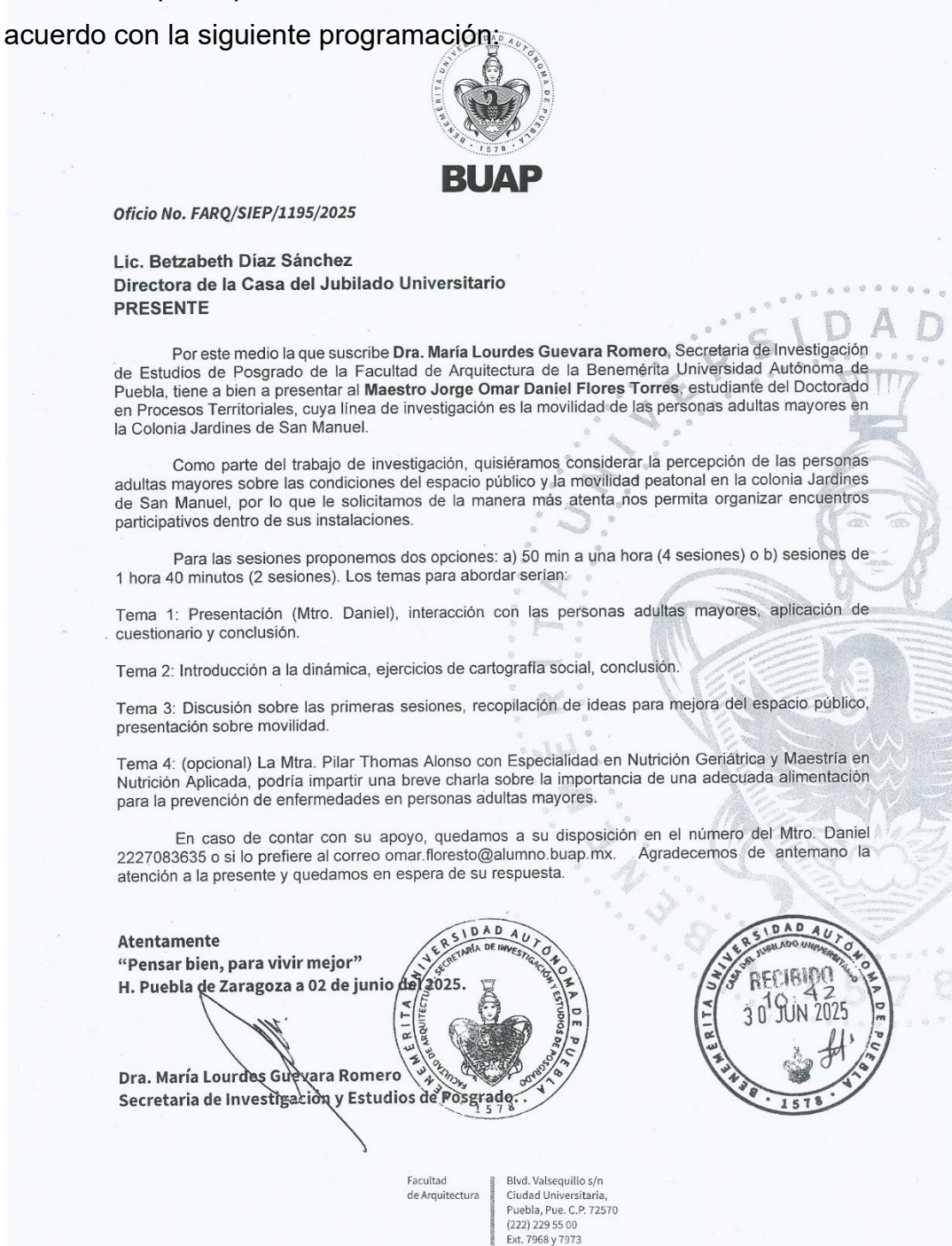


Figura 49: Oficio dirigido a la directora de la Casa del Jubilado para solicitar la realización de talleres de participación comunitaria.

#### **4.9 De cara al desarrollo de un nuevo Plan Maestro para Jardines de San Manuel: Concurso Vida Urbana AECID**

Durante los meses de febrero y marzo de 2024, **se desarrolló una propuesta urbano-arquitectónica para participar en el concurso Vida Urbana Latinoamérica, organizado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AEECID).** Esta agencia promueve valores como la integralidad, inclusión, financiamiento sostenible y sostenibilidad ambiental.

El objetivo de participar en este concurso era la posibilidad de atraer inversión financiera por parte de esta organización internacional para la colonia Jardines de San Manuel. **Para ello, se desarrolló un proyecto piloto de intervención urbano-arquitectónica, con la intención de que posteriormente pudiera dar origen a un plan maestro de intervención para este barrio.** Además, la propuesta tenía como finalidad **incidir socialmente y fomentar la participación comunitaria, integrando un equipo inter y transdisciplinario**, poniendo en práctica la transdisciplina y la teoría de los sistemas complejos.

El **equipo de trabajo estuvo conformado por** la directora de la investigación, la **Dra. Lourdes Guevara**, secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado. También colaboraron la **Lic. Rubí Vázquez**, exsubsecretaria de Movilidad del Municipio de Puebla; **Ayumi Martínez Lima**, estudiante del doctorado en Procesos Territoriales; y **Beristain**, representante de los vecinos de la colonia Jardines de San Manuel. Asimismo, se integraron el **Mtro. Antonio Atempa Tuxpan**, director de Desarrollo Regional y Municipal del Gobierno del Estado de Tlaxcala y alumno del doctorado, y Mtro. Jorge Omar **Daniel Flores Torres**, estudiante del mismo posgrado.

Para el desarrollo de la propuesta, se realizaron levantamientos físico-espaciales en distintos cruces de la colonia, catalogándolos en tres tipos según su escala y flujo vehicular. Posteriormente, se realizó un levantamiento fotográfico de estas intersecciones, las cuales fueron digitalizadas y dibujadas en 2D utilizando AutoCAD. Después, estos espacios fueron modelados en 3D en SketchUp y

finalmente renderizados en Twinmotion para una mejor representación visual de la propuesta.

## **Estrategias de intervención**

La propuesta se basó en cuatro puntos principales:

### **Diseño de cruceros seguros para personas adultas mayores.**

Se planteó reducir las distancias entre calles y avenidas mediante la implementación de rampas en esquinas y orejas viales que disminuyan la velocidad de los vehículos. Además, se propuso incrementar las áreas verdes y definir claramente los espacios de estacionamiento. Se incorporaron luminarias, botes de basura, señalización horizontal y semáforos peatonales en los cruceros más grandes. El objetivo principal era modificar el paradigma actual de la movilidad, alineándose con lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) y la Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, ver figuras 50 y 51.

**Creación de islas verdes.** Se propuso reemplazar algunos cajones de estacionamiento por áreas verdes con vegetación e infraestructura para la infiltración de agua, promoviendo un equilibrio medioambiental. Esta acción buscaba mejorar la movilidad peatonal de las personas mayores y la caminabilidad de los entornos urbanos, proporcionando espacios de pausa y confort térmico, visual y sensorial, ver figura 52.

**Implementación de ciclovías.** Se planteó la construcción de ciclovías en todas las calles y avenidas de la colonia Jardines de San Manuel, promoviendo la movilidad urbana sostenible y alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles. Esto incentivaría la movilidad activa y, por ende, el envejecimiento activo. En este sentido, se entrevistó a Don Pascual, un vecino de 98 años que aún se desplaza en bicicleta dentro de la colonia, demostrando que la movilidad activa es una realidad que debe fomentarse, ver figura 50.

**Reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.** La implementación de las estrategias anteriores permitiría una disminución de emisiones contaminantes, al promover alternativas de movilidad sustentable, ver figuras 50-54.

### **Reflexiones sobre la participación en el concurso**

Los datos obtenidos durante esta investigación pueden ser empleados en el diseño e implementación de planes y programas barriales, no solo desde un enfoque físico-espacial, sino considerando criterios ecosistémicos y sociales. En este sentido, es fundamental incluir la participación de las personas adultas mayores en el diseño de propuestas urbano-arquitectónicas, ya que en esta ocasión no se realizó una consulta directa con este grupo vulnerable.

Como aspectos positivos, se destaca la conformación de un equipo transdisciplinario que, en un corto período de tiempo, logró desarrollar una propuesta de adaptación del entorno urbano en la colonia Jardines de San Manuel. El objetivo principal de esta iniciativa fue mejorar la calidad de vida de los grupos vulnerables, especialmente infancias, mujeres y personas adultas mayores.





Figuras 50 y 51: Renders de la propuesta de intervención para el concurso Vida Urbana. Flores, 2024





Figuras 52 y 53: Renders de la propuesta de intervención para el concurso Vida Urbana. Flores, 2024

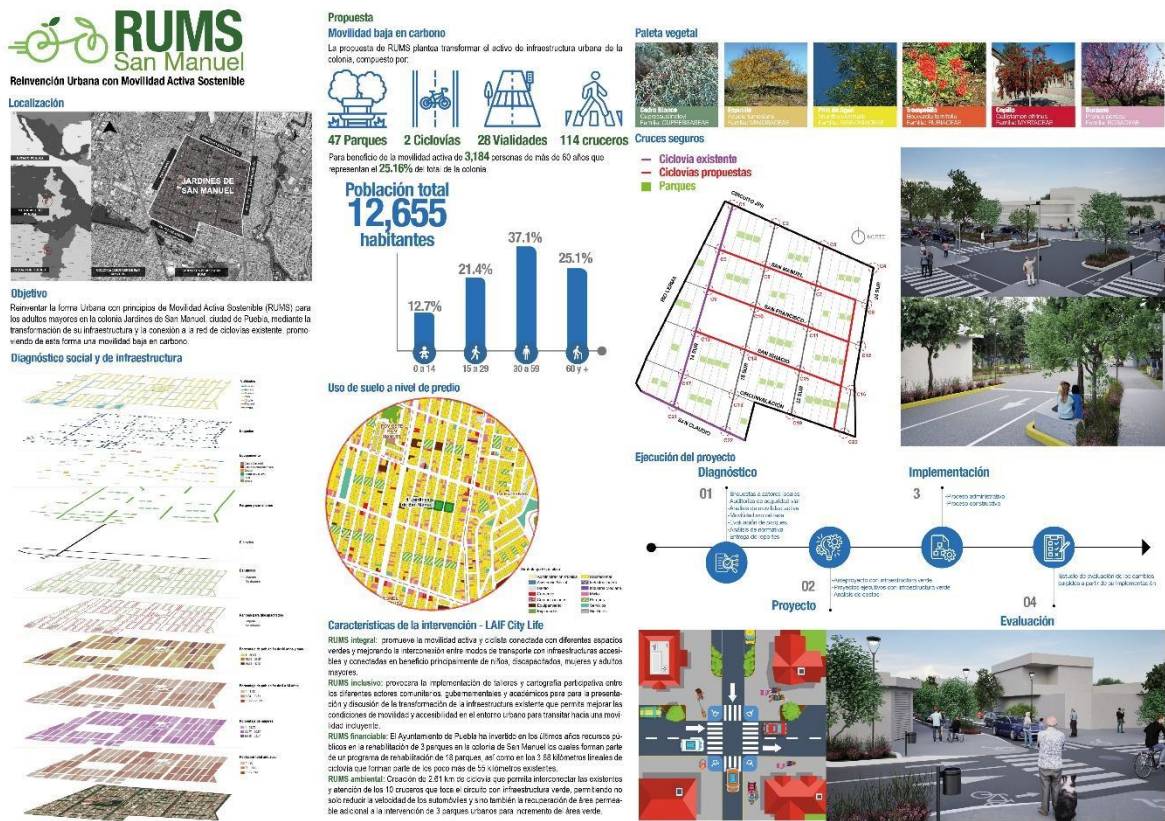


Figura 54: Propuesta gráfica del Concurso Vida Urbana Latinoamérica.



#### 4.10 Principales actores sociales identificados en proyectos de movilidad peatonal en la colonia Jardines de San Manuel

El análisis de los actores sociales involucrados en el caso de estudio, como se ilustra en el diagrama de la figura 55, resulta fundamental no sólo para comprender las estructuras de poder y toma de decisiones que inciden en el territorio, sino también **para identificar posibles alianzas, resistencias y mecanismos de colaboración. A través de la interacción directa con estos actores, ha sido posible enriquecer la investigación desde una perspectiva empírica y participativa, lo que permite una mayor pertinencia y aplicabilidad de los resultados.**

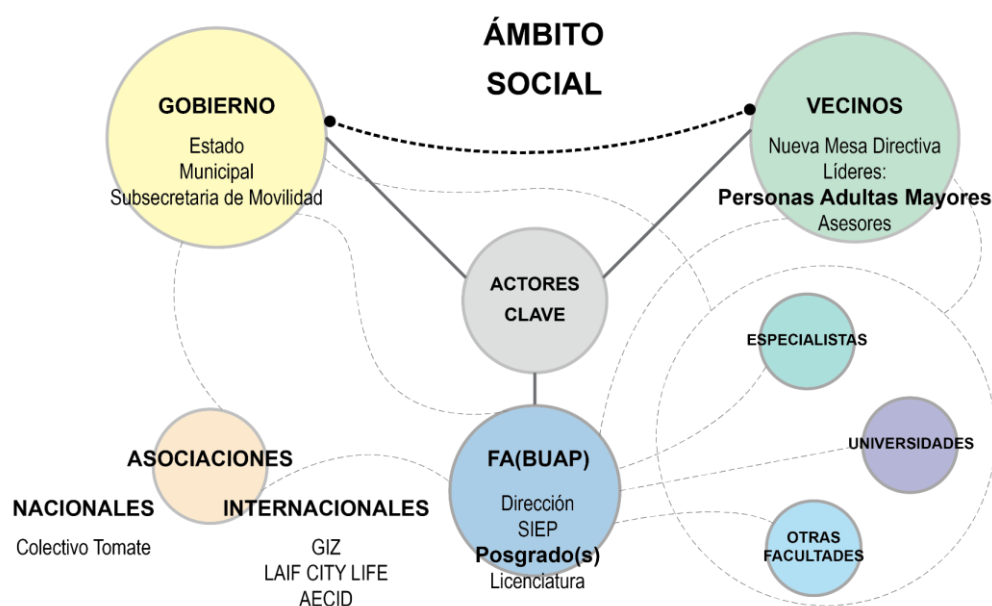


Figura 55: Diagrama de relaciones entre los distintos actores sociales identificados dentro del transcurso de la investigación. Flores, 2025

**El primer actor social relevante es el gobierno.** En este caso, se trata de una estructura jerárquica que comienza a nivel estatal, dado que la ciudad de Puebla es la capital del estado homónimo. Esto implica que el gobernador, como máxima autoridad, reside y toma decisiones en esta ciudad. En este nivel, destaca la Secretaría de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, cuyas atribuciones se activan en proyectos que impliquen modificaciones relevantes en la infraestructura urbana.

A nivel municipal, el **presidente municipal de Puebla** y sus diferentes dependencias administrativas adquieren un papel protagónico. En particular, la **Secretaría de Movilidad e Infraestructura, a través de la Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial** (actualmente encabezada por Norman Campus), es la instancia más cercana y pertinente para proyectos relacionados con la movilidad peatonal, como el que se plantea para la colonia Jardines de San Manuel, enfocado en las personas adultas mayores.

Desde el gobierno federal, instrumentos como el **Plan Nacional de Desarrollo** han establecido lineamientos para mejorar la movilidad peatonal de los grupos vulnerables, entre ellos las personas adultas mayores. **Esta visión permea los niveles estatal y municipal, influyendo en documentos como el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable.** Sin embargo, uno de los retos identificados es la aplicación efectiva de estos instrumentos. **Si bien existen leyes y normas técnicas que respaldan estas acciones** (como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley Estatal de Movilidad del Estado de Puebla, la NOM-004 de SEDATU y la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del municipio de Puebla), **su implementación es fragmentada y carece de mecanismos de seguimiento o sanciones.**

Un ejemplo de esta problemática fue la administración estatal anterior, que promulgó la Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial pero posteriormente autorizó proyectos que contravenían sus principios, particularmente en lo referente a la protección de grupos vulnerables. Esta incongruencia entre lo normativo y lo

operativo demuestra la **necesidad urgente de fortalecer los mecanismos de exigencia y rendición de cuentas.**

**El segundo actor social para destacar son los habitantes** de la colonia Jardines de San Manuel, una comunidad de aproximadamente **12,000 habitantes (se estima que en realidad son 16 mil contando población flotante), de los cuales una tercera parte son personas adultas mayores.** Actualmente, la colonia carece de una mesa directiva vigente, lo que limita su capacidad de organización y representación. No obstante, se reconoce el potencial de las personas adultas mayores como líderes comunitarios, por su experiencia y compromiso. Se propone la conformación de un comité vecinal integrado en su mayoría por personas adultas mayores asesorado por especialistas en espacio público provenientes de la academia, asociaciones civiles y oficinas de diseño.

**En tercer lugar, se encuentran las instituciones académicas.** Esta investigación se desarrolla bajo la supervisión de la **Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (FABUAP)**, encabezada por su directora, la Dra. Gloria Carola Santiago Aspiazu. Además, cuenta con respaldo de la Secretaría de Investigación y Estudios de Posgrado, donde ya se ha registrado un proyecto relacionado con la movilidad peatonal de personas adultas mayores. Esta participación se extiende a los programas de Maestría en Ordenamiento del Territorio y el Doctorado en Procesos Territoriales, así como a las licenciaturas en Arquitectura y Urbanismo. También se vislumbra la **posibilidad de involucrar otras facultades** como Derecho, Psicología, Cultura Física y las disciplinas artísticas, para abordar el problema de forma integral.

También, **se propone invitar a otras universidades**, tanto públicas como privadas, como la Universidad Iberoamericana, que ya ha desarrollado investigaciones en esta colonia. La colaboración interinstitucional permitiría enriquecer las propuestas y garantizar la continuidad de los proyectos.

**El cuarto actor social lo constituyen las asociaciones civiles.** A nivel nacional, destaca el Colectivo Tomate, que ejecutó el proyecto "Anda Puebla", mediante el

cual se realizaron intervenciones de urbanismo táctico en cuatro cruces de la Avenida Circunvalación. Estas intervenciones incluyeron orejas peatonales, pintas participativas y murales comunitarios. A nivel internacional, la GIZ (Agencia Alemana de Cooperación Internacional) financió este proyecto, lo que demuestra el interés de estas entidades en invertir en acciones locales.

Igualmente, **se identificaron otras asociaciones internacionales** como Live City Live y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), que promueven concursos y convocatorias para proyectos de espacio público. La articulación con estas instancias puede resultar estratégica, ya que permite canalizar recursos sin comprometer el presupuesto del gobierno local, facilitando que este se beneficie de los resultados sin haber realizado inversiones directas.

En suma, para lograr una transformación del entorno físico-espacial de la colonia Jardines de San Manuel que no se limite a parches urbanos, sino que apueste por una visión a largo plazo, es indispensable **formular un proyecto integral** que responda a preguntas clave: ¿qué necesita San Manuel?, ¿cuánto costaría?, ¿qué tiempo tomaría?, ¿quiénes deben diseñarlo?

Los actores principales para el diseño y ejecución de dicho proyecto deberían ser: las autoridades (específicamente la Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial del municipio), los habitantes organizados de la colonia, las instituciones académicas (BUAP y otras universidades interesadas), asociaciones civiles y oficinas de diseño urbano. **Se destaca la relevancia de considerar a los grupos vulnerables (infancias, mujeres y personas adultas mayores) como el centro de las decisiones, asegurando que el diseño urbano sea inclusivo, sensible y socialmente justo, sin olvidar el ámbito medio ambiental.**

## Conclusiones capitulares

El análisis de **la participación comunitaria desde el ámbito social en la colonia Jardines de San Manuel** ha evidenciado que **actualmente no existen condiciones estructurales sólidas que permitan ejercerla de manera efectiva**; en muchos casos, estos elementos deben construirse desde cero. Si bien se han registrado ciertos esfuerzos aislados, aún **predomina una lógica institucional centrada en validar decisiones previamente tomadas, más que en fomentar procesos de inclusión ciudadana genuina**. Esta práctica, asociada con formas de clientelismo político, **limita la consolidación de una participación crítica y propositiva por parte de la comunidad**.

A través de entrevistas con actores clave se identificó que **la organización social en la colonia es fragmentada y carece de una mesa directiva en funciones**, lo que obstaculiza la articulación de propuestas colectivas. Se reconoce **la necesidad urgente de conformar un nuevo grupo vecinal representativo, con la participación de personas adultas mayores y el acompañamiento técnico de la academia**. Asimismo, se constató que diversos proyectos impulsados por autoridades municipales no cuentan con procesos adecuados de socialización, lo que genera resistencias entre los habitantes. **La percepción predominante entre la población sigue respondiendo a un paradigma centrado en la movilidad motorizada, lo que subraya la importancia de implementar estrategias de sensibilización** sobre la movilidad sustentable y los derechos urbanos.

A pesar de los desafíos mencionados, existen **expresiones de colaboración comunitaria que deben ser valoradas y fortalecidas**. Ejemplo de ello son actividades como la **siembra de árboles**, que demuestran que aún hay habitantes con disposición a participar activamente en la mejora del entorno. Este tipo de experiencias, aunque pequeñas, representan oportunidades para reconstruir el tejido social desde la acción colectiva.



Por otro lado, se identificaron **oportunidades de articulación con asociaciones civiles y organismos internacionales, como la GIZ y la AECID**, lo que abre la posibilidad de gestionar financiamiento externo para proyectos de movilidad y espacio público. Para lograrlo, es fundamental que los actores sociales locales —habitantes, academia, gobierno y organizaciones civiles— participen de manera activa y coordinada en el diseño y ejecución de estos proyectos.

**Uno de los problemas más reiterados por los habitantes es la inseguridad**, tanto en el espacio público como en las viviendas. Las experiencias compartidas en las entrevistas y reuniones vecinales revelan la necesidad de abordar este tema como una línea de investigación y acción prioritaria, ya que impacta directamente en la movilidad, la calidad de vida y la percepción del entorno. La reconstrucción del tejido social urbano se presenta, en este sentido, como una estrategia clave para fortalecer la seguridad colectiva.

**Los testimonios de personas adultas mayores, como el Sr. Daniel Hernández y la Mtra. María de los Ángeles Torres, confirman que las condiciones actuales del espacio público afectan de manera directa y recurrente a los grupos más vulnerables.** Las caídas, accidentes y agresiones relatadas muestran que se trata de un problema urgente que demanda atención inmediata y soluciones integrales.

**Si bien aún está en desarrollo, la realización de talleres participativos representa una vía para construir conocimiento colectivo y fortalecer el diálogo entre actores. En este sentido, se reconoce la necesidad de avanzar hacia la formulación de un Plan Maestro que articule una visión ecosistémica, integral y a largo plazo para la colonia Jardines de San Manuel.** Este plan deberá integrar propuestas de intervención física con estrategias sociales, pedagógicas y de gobernanza, alineadas con marcos legales como la Ley General de Movilidad y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En conclusión, **la cooperación entre los actores clave identificados no es solo importante: es necesaria.** Su articulación efectiva permitirá no solo atender los problemas inmediatos, sino también construir un modelo de desarrollo barrial más justo, incluyente y resiliente.

# CONCLUSIONES



## Conclusiones de la tesis

La presente investigación abordó la **problemática de la movilidad peatonal de las personas adultas mayores en la colonia Jardines de San Manuel desde una perspectiva transdisciplinaria y territorial**. A lo largo del estudio **se demostró que la exclusión socioespacial de este grupo poblacional no es únicamente consecuencia de deficiencias en la infraestructura urbana, sino que responde a procesos históricos de urbanización desigual, a un modelo de ciudad funcionalista centrado en la movilidad motorizada y a la ausencia de mecanismos efectivos de participación ciudadana, especialmente a escala barrial**.

El **análisis teórico** permitió comprender que el **derecho a la ciudad, el espacio público y la participación comunitaria** constituyen los tres pilares fundamentales para repensar la movilidad peatonal de manera inclusiva. Estos conceptos, articulados desde el enfoque de sistemas complejos, permitieron revelar la forma en que las condiciones físicas del entorno urbano se entrelazan con las dinámicas sociales, políticas y económicas que afectan directamente la calidad de vida de las personas adultas mayores.

Desde el **punto de vista empírico**, se evidenció que las condiciones actuales de la colonia —banquetas irregulares, cruces peligrosos, falta de iluminación y señalización— **constituyen barreras significativas para la movilidad segura y autónoma**. A esto se suma una débil estructura organizativa vecinal y la escasa vinculación entre autoridades locales y la comunidad.

La implementación de talleres participativos permitió no solo recuperar la percepción de las personas adultas mayores sobre su entorno, sino también fortalecer los vínculos comunitarios, activar redes sociales existentes y construir propuestas concretas para mejorar el espacio público. Se comprobó que, cuando se les brinda el espacio, **las personas adultas mayores**

**tienen la capacidad, disposición y experiencia necesarias para participar en procesos colectivos de transformación urbana.**

**En conjunto, los hallazgos confirman la hipótesis inicial: la participación comunitaria de las personas adultas mayores puede incidir de forma efectiva en la mejora de la movilidad peatonal y el espacio público, siempre que se acompañe de estrategias metodológicas inclusivas, voluntad política e instancias de coordinación intersectorial. La colonia Jardines de San Manuel constituye un ejemplo representativo de los retos que enfrentan muchas áreas urbanas consolidadas en México, por lo que los aprendizajes aquí obtenidos pueden tener aplicación en contextos similares.**

**Esta tesis aporta una metodología replicable y adaptable a otros barrios urbanos con características afines, así como un marco conceptual sólido que articula teoría crítica urbana, derechos humanos y envejecimiento activo. Se trata, en suma, de una contribución tanto al campo académico como a la práctica profesional del urbanismo social y la planeación participativa.**

## **Aportaciones**

Las **principales aportaciones** de esta investigación pueden resumirse en tres ejes. En **el plano teórico**, se desarrolló un marco transdisciplinar para el análisis urbano del envejecimiento, enlazando el derecho a la ciudad con la participación vecinal de las personas adultas mayores. **En el ámbito metodológico**, se propuso una estrategia participativa viable para incidir en el espacio barrial desde lo local. Finalmente, **en el terreno práctico**, se aportan herramientas replicables que permiten vincular el conocimiento académico con procesos comunitarios.

## **Líneas de investigación futuras**

De este trabajo se derivan también caminos para profundizar en estudios futuros. Entre ellos destacan: **realizar comparaciones entre barrios consolidados y periféricos en torno a la movilidad peatonal; evaluar de manera longitudinal el impacto de la participación vecinal en las políticas públicas urbanas; y explorar las implicaciones del envejecimiento en la digitalización del espacio público, con miras a identificar nuevas formas de participación ciudadana.**

## Recomendaciones

**Las recomendaciones que siguen se desprenden directamente de los objetivos iniciales y de los hallazgos obtenidos en los capítulos previos.** Su propósito es ofrecer propuestas aplicables en diferentes niveles de acción —académico, social-comunitario e institucional— que contribuyan a mejorar la movilidad peatonal y a fortalecer la participación comunitaria de las personas adultas mayores en contextos urbanos similares al de Jardines de San Manuel.

En el **ámbito académico**, es indispensable promover investigaciones interdisciplinarias que aborden el envejecimiento desde una perspectiva urbana e incluyan de manera directa la voz de las personas adultas mayores como sujetos activos de conocimiento. Asimismo, los programas de formación en arquitectura y urbanismo deberían integrar contenidos vinculados con accesibilidad universal, justicia espacial, gobernanza barrial y metodologías participativas. A ello se suma la necesidad de realizar estudios longitudinales que permitan evaluar el impacto de la participación comunitaria en la transformación urbana a mediano y largo plazo.

En el **ámbito social y comunitario**, se recomienda fomentar la creación de redes barriales con participación activa de las personas adultas mayores, que logren sostenerse más allá del periodo de una intervención puntual. También resulta prioritario impulsar espacios de encuentro intergeneracional —como talleres, huertos urbanos o proyectos culturales— que fortalezcan el tejido social y la apropiación del espacio público. En paralelo, es fundamental capacitar a líderes vecinales en herramientas de planeación participativa, mediación comunitaria y gestión de proyectos urbanos con enfoque de derechos.

**Finalmente, en el plano institucional y de política pública, se propone incorporar observatorios ciudadanos de movilidad peatonal en las políticas municipales, con representación efectiva de personas adultas mayores y otros grupos vulnerables. Es necesario también reformular los instrumentos de planeación urbana para incluir indicadores específicos de accesibilidad y movilidad peatonal, así como pilotar programas de barrios caminables en**

colonias consolidadas, que prioricen la movilidad no motorizada y la seguridad urbana como derechos sociales.

#### Cuadro resumen de hallazgos y recomendaciones

<b>Ámbito de análisis</b>	<b>Principales hallazgos</b>	<b>Recomendaciones clave</b>
<b>Teórico-conceptual</b>	El derecho a la ciudad, la participación comunitaria y el espacio público son ejes fundamentales para repensar la movilidad desde una perspectiva de inclusión social y justicia espacial.	Fortalecer líneas de investigación en urbanismo crítico, envejecimiento activo y gobernanza local con enfoque transdisciplinario.
<b>Legal-normativo</b>	Existen avances normativos (Ley General de Movilidad 2022), pero hay una brecha entre el marco legal y su aplicación efectiva a nivel barrial.	Adaptar los marcos normativos locales para incorporar criterios de accesibilidad y participación ciudadana en la planeación urbana.
<b>Físico-espacial</b>	La colonia Jardines de San Manuel muestra deterioro de banquetas, falta de iluminación y obstáculos físicos que limitan la movilidad de personas adultas mayores.	Desarrollar planes barriales de mejora de infraestructura peatonal con participación activa de los residentes.



<b>Social-comunitario</b>	Las personas adultas mayores tienen alta disposición para participar, pero la organización vecinal es débil y hay baja vinculación con autoridades.	Impulsar redes de participación comunitaria sostenibles e intergeneracionales, con formación en autogestión y liderazgo barrial.
<b>Metodológico</b>	La implementación de talleres participativos generó resultados positivos en términos de apropiación del espacio y propuestas concretas de mejora.	Replicar la metodología en otros barrios urbanos, adaptándola a distintos grupos vulnerables y contextos urbanos similares.

Tabla 9: Cuadro resumen de hallazgos y recomendaciones Guevara y Flores, 2025.

# REFLEXIONES EPISTEMOLÓGICAS



## Reflexiones epistemológicas

La mejora de la ciudad futura y del sitio de estudio —la colonia Jardines de San Manuel— exige una transformación profunda en la forma de concebir, planificar y gestionar los territorios. Esto implica un cambio de paradigma (figura 56) en los ámbitos teórico, legal, físico-espacial y social, capaz de cuestionar las estructuras dominantes heredadas del urbanismo moderno y posmoderno (capitalismo-neoliberalismo).

Desde una perspectiva de sistemas complejos, resulta indispensable dejar atrás visiones fragmentadas y lineales para adoptar enfoques integradores, transdisciplinarios y participativos, que reconozcan la ciudad como una construcción colectiva, conflictiva y en constante transformación. En este marco, la movilidad peatonal de las personas adultas mayores no puede abordarse de manera aislada, sino como parte de una dinámica urbana atravesada por relaciones de poder, exclusión y desigualdad, pero también por posibilidades de resistencia, reapropiación y acción colectiva.



Figura 56: Diagrama de "Mejora de la ciudad futura". Flores, 2025

El primer diagrama (figura 56) ilustra cómo se articulan los conceptos teóricos y se establece una relación dialéctica entre el derecho a la ciudad, el espacio público y la participación comunitaria. El derecho a la ciudad no solo reconoce formalmente a la comunidad como habitante del espacio urbano, sino que le otorga la facultad de intervenir activamente en su configuración. De esta forma, se promueve la creación colectiva, inclusiva y democrática del espacio público como bien común. Para materializar este derecho, las políticas públicas deben garantizar la participación comunitaria como principio estructurante del diseño, gestión y transformación urbana. Ello permite mejorar la movilidad peatonal de los grupos vulnerables y avanzar hacia la justicia territorial. En este contexto, la escala barrial cobra especial relevancia al constituir el espacio social vivo.

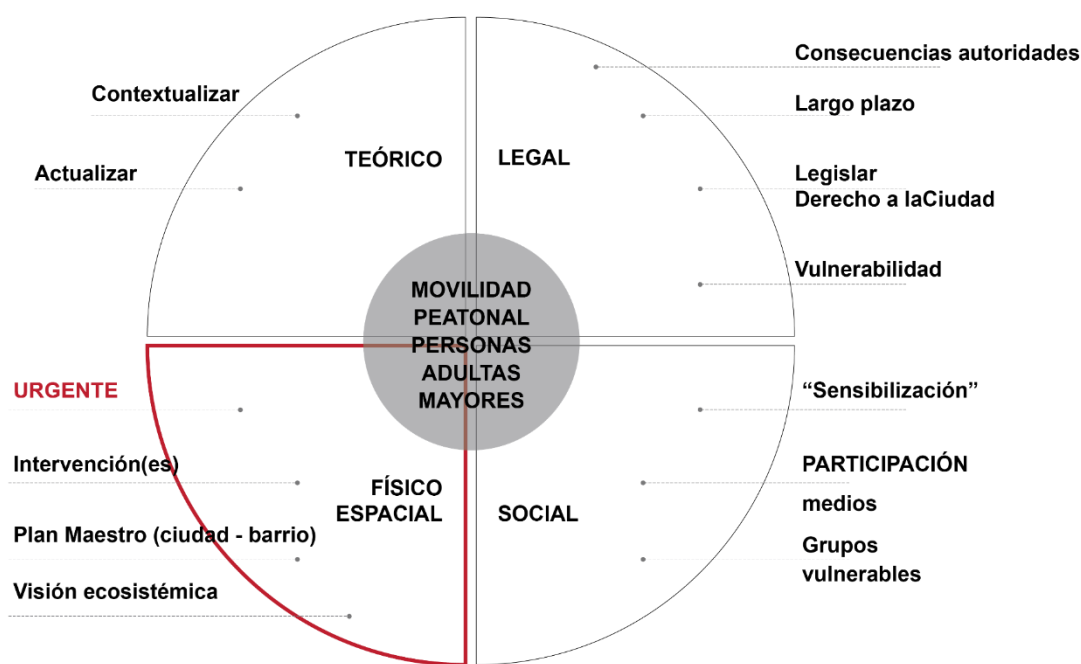


Figura 57: Diagrama de cambios de paradigma necesarios por ámbito de estudio. Flores, 2025

El segundo diagrama (figura 57) plantea los **cambios de paradigma necesarios**. En el **plano teórico**, se cuestiona la pertinencia de los marcos de pensamiento predominantes en urbanismo y movilidad, muchos de ellos originados en contextos europeos y anglosajones, con una visión masculina y poco contextualizada. **Urge, por tanto, actualizar y reconfigurar el derecho a la ciudad desde la realidad del “Sur Global”**. Fenómenos como la desigualdad estructural, la informalidad, la corrupción y la concentración de poder condicionan directamente la planeación territorial. Frente a ello, esta investigación propone avanzar hacia una **“teoría latinoamericana de la ciudad”**<sup>20</sup>, capaz de atender las especificidades de nuestras urbes.

En el ámbito legal, persiste una brecha entre lo normativo y su aplicación práctica. Aunque las leyes reconocen la necesidad de ciudades accesibles y seguras, existen vacíos sobre quién debe garantizar su cumplimiento. Esta distancia revela una crisis de gobernanza urbana y una deuda ética del Estado hacia sus habitantes más vulnerables. La transición hacia una cultura de movilidad con enfoque de derechos humanos requiere no solo reformas normativas, sino también un **fortalecimiento institucional que asegure la implementación de medidas concretas, priorizando la vida, la inclusión y el bienestar colectivo**. A ello se suma un pendiente mayor: incorporar explícitamente el derecho a la ciudad en la legislación federal, como principio rector del desarrollo urbano.

En lo físico-espacial, se vuelve urgente atender las disposiciones legales ya existentes para garantizar la movilidad peatonal de las personas adultas mayores y, con ello, favorecer el envejecimiento activo. Además de intervenciones puntuales, se requiere un plan maestro barrial —replicable en otras zonas— vinculado a un plan maestro de ciudad con visión ecosistémica.

---

<sup>20</sup> Según Segovia y Dascal (2000), la percepción de inseguridad condiciona directamente el ejercicio de la ciudadanía y la apropiación colectiva del espacio público, lo que restringe el derecho a la ciudad.

La transformación social, por su parte, demanda sensibilizar a la ciudadanía respecto a la movilidad como un derecho fundamental. Para que la participación comunitaria sea efectiva, se necesitan infraestructuras sociales y organizativas: centros de reunión barrial, comités vecinales y mesas directivas legítimamente constituidas. Su ausencia limita la capacidad de los habitantes —y en particular de las personas adultas mayores— de incidir en la configuración de su entorno.

Surge entonces una pregunta central: **¿realmente los gobiernos desean que la ciudadanía participe?** La experiencia demuestra que, en muchos casos, la participación ha sido cooptada o reducida a formalidades por intereses políticos y económicos. La planeación urbana de corto plazo, atada a ciclos gubernamentales de tres y seis años, frena los proyectos a largo plazo. Por ello, es imprescindible **establecer mecanismos de gobernanza participativa que trasciendan administraciones y garanticen la continuidad de iniciativas sostenibles.**

Otro aspecto clave es la **relación entre movilidad y percepción de seguridad.** En **Jardines de San Manuel**, la sensación de inseguridad limita el uso del espacio público: si las personas no se sienten seguras en la ciudad, no pueden ejercer plenamente su derecho a habitarla. **En consecuencia, cualquier estrategia debe considerar no solo la infraestructura física, sino también los factores sociales y culturales que influyen en esta percepción.**

**La tecnología y la digitalización ofrecen nuevas posibilidades para fortalecer la participación ciudadana y generar datos sobre movilidad. Sin embargo, deben diseñarse estrategias inclusivas para evitar que las personas adultas mayores queden rezagadas en estos procesos. A ello se suma la necesidad de incorporar la perspectiva de género, aún pendiente en el análisis de la movilidad y el espacio urbano. La experiencia de mujeres y otros grupos vulnerables está marcada por barreras físicas, sociales y culturales que requieren atención prioritaria.**

**Finalmente, la investigación subraya la relevancia de fortalecer la organización ciudadana y las alianzas entre actores diversos. Académicos, urbanistas, activistas y organizaciones civiles pueden desempeñar un papel clave en la defensa de los derechos urbanos. La creación de colectivos que promuevan la movilidad segura y accesible, junto con la vinculación a organismos internacionales de apoyo y financiamiento, constituye una estrategia viable para impulsar cambios estructurales.**

**En suma, el reto no radica en transformar de manera aislada lo teórico, lo legal, lo físico o lo social, sino en promover un cambio de paradigma integral. La ciudad del futuro debe ser inclusiva, accesible y participativa, construida no solo desde las instituciones, sino desde la acción colectiva de quienes la habitan.**

## Referencias

- Alonso López, Fernando. (2002). *Libro verde, la accesibilidad en España: diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*. Instituto de Migraciones y Servicios Sociales.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. In *Journal of the American Institute of Planners* (Vol. 35, Issue 4).
- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Belaúnde Martínez, P. (2006). *El espacio público, la movilidad y la revaloración de la ciudad*.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial S.A.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.  
<https://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>
- Brenner, N., Marcuse, P., & Mayer, M. (2012). *Cities for people, not for profit*. Routledge.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022). *Ley general de movilidad y seguridad vial*.
- Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión. (2025). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*.
- Carrión, Fernando. (2019). *Derecho a la ciudad*. CLACSO.
- Castells, M. (1976). Crisis del Estado, consumo colectivo y contradicciones urbanas. In N. Poulantzas (Ed.), *La crisis del Estado*. Fontanella.
- Castells, M. (1999). Grassrooting the space of flows. *Urban Geography*, 20(4), 294–302. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.20.4.294>



- Colectivo Tomate. (2022a). *ANDA Puebla*.  
<https://colectivotomate.org/proyectos/andapuebla/>
- Colectivo Tomate. (2022b). *ANDA Puebla Catálogo*.  
<https://colectivotomate.org/proyectos/andapuebla/>
- Colectivo Tomate. (2022c). *Informe del proyecto*.  
<https://colectivotomate.org/proyectos/andapuebla/>
- Colectivo Tomate. (2025). *Somos Colectivo Tomate – Colectivo Tomate*.  
<https://colectivotomate.org/somoscolectivotomate/>
- Congreso de la Ciudad de México. (2017). *Constitución Política de la Ciudad de México*.
- Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores*. (2015).
- De Angelis, M. (2007). *The Beginning of History: Value Struggles and Global Capital*.
- Ducci, M. E. (1990). *Conceptos Básicos de Urbanismo*. Trillas.
- García, R. (2006). *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria* (Primera). Editorial Gedisa.
- Gobierno de la Ciudad de México. (2010). *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*.
- Gobierno del Estado de Puebla. (2023). *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla (a)*.
- Gobierno del Estado de Puebla. (2024). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla*.
- Gobierno del Estado, & Poder Legislativo. (2023). *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla*.

- Gobierno del Municipio de Puebla. (2004). *CÓDIGO REGLAMENTARIO PARA EL MUNICIPIO DE PUEBLA*. Periódico Oficial del Estado de Puebla.
- Gobierno Municipal. (2015). *Norma Técnica De Diseño E Imagen Urbana* (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Ed.). H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla.
- Gutiérrez Cevada, L. M. (2022). *Re-significación del espacio público, del olvido a lo cotidiano. El caso de los parques de la sección Coronel Miguel Auza en el fraccionamiento Jardines de San Manuel, Puebla* [Universidad Iberoamericana de Puebla]. <https://hdl.handle.net/20.500.11777/5376>
- Harvey, D. (1976). *Social Justice and the City*. Blackwell.
- Harvey, D. (1993). *Espacio, tiempo y capital: hacia una crítica geográfica de la economía política*. Akal.
- Harvey, D. (2003). *Espacios de Esperanza*.
- Harvey, D. (2004). El nuevo imperialismo: Acumulación por desposesión. *Socialist Register*, 99–129.
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Ediciones Akal.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.
- Hernández Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (Primera edición). McGraw Hill.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). *Estadísticas a propósito del día internacional de las personas adultas mayores*. <https://www.un.org/es/observances/older-persons->
- Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (2019, March 5). *Envejecimiento y vejez | Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores |*

- Gobierno | *gob.mx*. Instituto Nacional de Las Personas Adultas Mayores.  
<https://www.gob.mx/inapam/es/articulos/envejecimiento-y-vejez?idiom=es>
- Iracheta Cenecorta, A. (2010). *La dimensión humana en las ciudades y metrópolis. Memorias del XI Seminario - Taller Internacional de la Red Mexicana de Ciudades hacia la Sustentabilidad*. El Colegio Mexiquense.
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great american cities*.
- Jordán Fuchs, Ricardo., & Segovia, Olga. (2005). *Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social*. Naciones Unidas, CEPAL, División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad* (4a edición). Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (1a edición). Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2022). *La revolución urbana* (2a edición). Alianza Editorial.
- Manuel Castells. (2010). *The Rise of the Network Society, With a New Preface. Volume I The Information Age\_Economy, Society, and Culture (Information Age Series)* (1996): Vol. I (2nd Edition).
- Mayer, M. (2012). The Right to the City in Urban Social Movements. In *Cities for People, not for Profit*. Routledge.
- Méndez, G. I. (2018). *Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos* (T. y U. Secretaría de Desarrollo Agrario, Ed.; Primera edición). Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- Mockus Antanas. (2002). *Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995 - 1997*. <http://www.iadb.org/sds/soc>
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: De Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Revista Folios*, 44, 3–19.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345945922001>

- Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*. Harcourt, Brace and World.
- Núñez-Dentin, N., & Dentin, G. (1994). *La transdisciplinariedad. Manifiesto*. Du Rocher.
- Organización de las Naciones Unidas. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. [www.issuu.com/publicacionescepal/stacks](http://www.issuu.com/publicacionescepal/stacks)
- Organización de Naciones Unidas. (2005a). *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*.
- Organización de Naciones Unidas. (2005b). *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*.
- Organización Mundial de la Salud. (2007). *Ciudades globales amigables con los mayores: Una guía*.
- Organización Mundial de la Salud. (2015). *Informe mundial sobre el envejecimiento y la salud*. Organización Mundial de la Salud.
- Ortiz, E. (2010). Derecho a la ciudad, producción social y gestión participativa del hábitat. La promoción de iniciativas comunitarias incluyentes en la Ciudad de México. *Hábitat y Sociedad*, 1, 55–70.
- Rémy, J., & Voyé, L. (1981). *Ville, ordre et violence. Formes spatiales et transaction sociale* (Segunda). Presses Universitaires de France.
- Reyes, E. (2021, August 21). *San Manuel de rancho a fraccionamiento modelo | Los tiempos idos*. El Sol de Puebla. <https://www.elsoldepuebla.com.mx/cultura/san-manuel-de-rancho-a-fraccionamiento-modelo-los-tiempos-idos-7113669.html>
- Sandoval Luna, F. (2018). *Dices que quieres una Revolución, bueno, sabes que todos queremos cambiar al mundo. Las revueltas estudiantiles en la UAP*,

- México y el mundo, 1966–1968*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Sassen, S. (1995). La ciudad global: Una introducción al concepto y su historia. *Brown Journal of World Affairs*, 11, 27–43.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, T. y U. (2024). *NORMA Oficial Mexicana NOM-005-SEDATU-2024*.
- Segovia, Olga., & Dascal, Guillermo. (2000). *Espacio público, participación y ciudadanía*. Ediciones SUR.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace : journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*.
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (Creative Commons, Ed.; Primera). Blackwell Publishing.
- Southworth, M. (2005). *Designing the Walkable City*.  
<https://doi.org/10.1061/ASCE0733-94882005131:4246>
- Valenzuela Montes, L., & Talavera García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes. *EURE*, 41(123), 5–27.
- Zanotti Agustín. (2014). La cuestión urbana en el pensamiento de Manuel Castells y David Harvey. Aportes a la discusión. *Urbanismo Estratégico y Separación Clasista. Instantáneas de La Ciudad En Conflicto*.

## Anexos

### Capítulo I.

#### 1. Apuntes sobre Ciudades para la gente, no para el lucro

Reflexión sobre texto: *Ciudades para la gente, no para el lucro* de los editores Neil Brenner, Peter Marcuse y Margit Mayer. Como señala David Harvey (1976), a lo largo de la historia, el urbanismo del que hemos sido testigos está basado en la explotación y “un urbanismo genuinamente humanizador aún no ha surgido” (Brenner et al., 2012, p. 314). De acuerdo con Peter Marcuse (2012) los principios en los que debe basarse la ciudad deben incluir conceptos como “justicia, equidad, democracia, belleza, accesibilidad, comunidad, espacio público, calidad ambiental, apoyo para el desarrollo del potencial humano o de sus capacidades de acuerdo con sus necesidades, sostenibilidad y diversidad” (citado en Brenner et al., 2012, p. 29).

Los movimientos sociales urbanos que reclaman una visión más humanista coinciden en una lucha contra la **insostenibilidad** y la **destructividad** de las formas **neoliberales** de **urbanización** (Brenner et al., 2012, p. 1), desde diferentes perspectivas y reclamos, hay un elemento unificador, alcanzar un fin común a través del “rechazo fundamental del sistema capitalista existente” (Marcuse citado en Brenner et al., 2012, p. 37)<sup>21</sup>.

La necesidad de implementar el derecho a la ciudad parece obvio, sin embargo, la respuesta a qué es lo que reclaman los ciudadanos -en particular los más vulnerables- no tiene una respuesta sencilla ni unidireccional. Según Peter Marcuse, dicha respuesta debería orientarse al acceso a una vida decente, a la satisfacción de las necesidades inmediatas; entre ellas, “el derecho al agua potable,

---

<sup>21</sup> Marcuse habla del socialismo o comunismo, de la sociedad democrática concebida por Purcell, de la sociedad que lucha por la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad como aparecen en Declaración de Independencia estadounidense, de los valores de la Revolución francesa -libertad, igualdad, fraternidad-, de la sociedad justa propuesta por Fainstein, de una humana o de una que permita el pleno desarrollo de las capacidades humanas como sugiere Nussbaum o del desarrollo del potencial de los seres humanos como desarrolla Marx. (citado en Brenner et al., 2012, p. 37)

al aire limpio, a la vivienda, a un saneamiento decente, **a la movilidad**, a la educación, a la atención sanitaria, a la **participación democrática en la toma de decisiones**” (Brenner et al., 2012, p. 34). A pesar de que se habla de necesidades humanas existenciales, Margit Mayer (2012) destaca que **hay mundos de distancia entre el Norte y el Sur Global** que deben ser reconocidos en la teoría y la práctica de los movimientos urbanos.

Desde la perspectiva de Peter Marcuse (2012) **el derecho a la ciudad no puede entenderse solo desde un ámbito jurídico, sino desde un ámbito político -entendido como reivindicación dentro del sistema jurídico existente- y uno moral -que aspire a potenciar la vida urbana de forma plena y completa.** Marcuse también reconoce el derecho a la ciudad como unitario y hace un llamado a conjuntar los derechos planteados en cartas, agendas, plataformas, “es el derecho a la ciudad, no derechos a la ciudad”. Y en este sentido el **Derecho a la ciudad**, que engloba **“el derecho a la justicia social, que incluye, pero excede con creces el derecho a la justicia individual”** (2012, p. 36).

Finalmente habría que alejarse de la noción de consumir la ciudad y lo que produce u ofrece, para acercarnos a una mentalidad de ejercer el derecho a producir y disfrutar la ciudad, de ejercer el derecho de cómo se construye y evoluciona, a través de la participación ciudadana (Brenner et al., 2012, p. 36)