



Revista Bitācora Urbano Territorial
ISSN: 0124-7913
ISSN: 2027-145X
bitacora_farbog@unal.edu.co
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla¹

Guevara-Romero, María Lourdes; Ramírez-Rosete, Norma Leticia

Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla¹

Revista Bitācora Urbano Territorial, vol. 29, núm. 3, 2019

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74860961004>

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.62614>

Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla¹

Conditions of mobility in colonies marginalized. Atlixcáyotl Territorial Unit, Puebla

Condições de mobilidade em colônias marginalizados. Unidade Territorial Atlixcáyotl, Puebla

Conditions de mobilité dans les colonies marginalisées. Unité territoriale d'Atlixcáyotl, Puebla

María Lourdes Guevara-Romero
lourdes.guevara@correo.buap.mx

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

Norma Leticia Ramírez-Rosete
normaleticiaramirez@correo.buap.mx

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 29, núm. 3, 2019

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Recepción: 12 Febrero 2017
Aprobación: 21 Mayo 2018

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.62614>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74860961004>

Resumen: Los patrones tradicionales de segregación espacial en las ciudades de México han cambiado como consecuencia de la expansión de conjuntos habitacionales cerrados y de la aparición de centros comerciales en zonas de alto estatus. Un ejemplo de ello en la ciudad de Puebla se encuentra en la Unidad Territorial Atlixcáyotl, donde la política del uso del suelo ha entrelazado las fuerzas del mercado inmobiliario con las condiciones de pobreza y exclusión urbana en colonias como San Miguel la Rosa. El artículo analiza las condiciones actuales de movilidad y accesibilidad en dicha colonia y propone varias estrategias para mejorar esas condiciones, como base para un modelo de movilidad urbana sustentable de inclusión social.

Palabras clave: movilidad urbana, marginación, accesibilidad, segregación, Puebla.

Abstract: The traditional patterns of spatial segregation in the cities of Mexico have changed as a consequence of the expansion of closed housing complexes and the appearance of shopping centers in high status areas. An example of this in the city of Puebla is located in the Atlixcáyotl Territorial Unit, where the land use policy has intertwined the forces of the real estate market with the conditions of poverty and urban exclusion in colonies such as San Miguel la Rosa. The article analyzes the current conditions of mobility and accessibility in the said colony and proposes several strategies to improve these conditions, as a basis to a model of sustainable urban mobility of social inclusion.

Keywords: urban mobility, marginalization, accessibility, segregation, Puebla.

Resumo: Os padrões tradicionais de segregação espacial nas cidades do México mudaram como consequência da expansão de complexos habitacionais fechados e do surgimento de shopping centers em áreas de alto status. Um exemplo disso na cidade de Puebla está localizado na Unidade Territorial Atlixcáyotl, onde a política de uso da terra interligou as forças do mercado imobiliário com as condições de pobreza e exclusão urbana em colônias como San Miguel la Rosa. O artigo analisa as condições atuais de mobilidade e acessibilidade na referida colônia e propõe várias estratégias para melhorar essas condições, como base para um modelo de mobilidade urbana sustentável de inclusão social.

Palavras-chave: mobilidade urbana, marginalização, acessibilidade, segregação, Puebla.

Résumé: Les schémas traditionnels de ségrégation spatiale dans les villes du Mexique ont changé du fait de l'expansion de complexes de logements fermés et de l'apparition de centres commerciaux dans des zones de prestige. Un exemple de cela dans la ville de Puebla est situé dans l'unité territoriale d'Atlixáyotl, où la politique d'occupation des sols a mêlé les forces du marché immobilier aux conditions de pauvreté et d'exclusion urbaine de colonies telles que San Miguel la Rosa. L'article analyse les conditions actuelles de mobilité et d'accessibilité dans ladite colonie et propose plusieurs stratégies pour améliorer ces conditions, afin de proposer un modèle de mobilité urbaine durable d'inclusion sociale.

Mots clés: mobilité urbaine, marginalisation, accessibilité, ségrégation, Puebla.

Introducción

El crecimiento de las ciudades se debe dar a la par del crecimiento de los espacios públicos, como un elemento articulador en donde ocurre el transitar diario de los habitantes para la realización de sus actividades. Por esta razón, el espacio público a de incorporar componentes urbanos que ayuden de forma significativa a la movilidad diaria y coadyuven a la integración de estos espacios con el resto de la ciudad. De acuerdo con Alcántara Vasconcellos (2010: 21)

para comprender qué desplazamientos se realizan y qué tipo de transporte se usa, es necesario comprender cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en su espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte.

En la Unidad Territorial Atlixáyotl de la ciudad de Puebla, particularmente en las zonas anexas a la colonia⁴ de San Miguel la Rosa, se han realizado inversiones en infraestructura y equipamiento como el boulevard Atlixáyotl. Esta es la vialidad principal de la zona y fue diseñada para el uso del automóvil, lo que ha segregado a los habitantes de las colonias de dicha parte de la ciudad.

En este contexto, el objetivo del presente trabajo es analizar las modalidades, dificultades y causalidades de la movilidad en la colonia de San Miguel la Rosa, para proponer estrategias que conduzcan a una movilidad integral sustentable en beneficio de los habitantes de las colonias que quedaron marginadas en la Unidad Territorial Atlixáyotl. Se aspira a que estas sugerencias puedan ser la base para un modelo de movilidad urbana sustentable de inclusión social.

Para ello se realizaron recorridos por la colonia objeto de estudio para identificar las condiciones actuales de infraestructura y equipamiento. De igual forma se aplicaron cuestionarios a algunos habitantes de San Miguel la Rosa para indagar sobre sus experiencias en los desplazamientos cotidianos, y su percepción con respecto a la movilidad y a la accesibilidad en la colonia.

En la primera parte de este artículo se presentan los enfoques teórico conceptuales que sustentan la investigación, para luego caracterizar la colonia de San Miguel la Rosa. A continuación, se describe el trabajo de campo realizado y, a partir de sus resultados, se proponen unas estrategias

para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad. La última parte está dedicada a las conclusiones.

La movilidad urbana como base para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad

El término de movilidad urbana tiene diferentes significados y puede ser abordado desde varias ópticas, por eso es importante comenzar por su conceptualización. Aquí se hará énfasis en aquellos enfoques teóricos que tratan sobre las condiciones necesarias para el desplazamiento de los peatones en un entorno urbano.

La movilidad urbana, una necesidad social

La movilidad urbana se da a partir de la necesidad que tienen los habitantes de una ciudad de desplazarse de un lado a otro para realizar todo tipo de actividades, estos desplazamientos se dan de forma cotidiana, generando dentro del territorio urbano, una dinámica de movimiento en la que la distancia, modo, costo y tiempo de traslado, impactan de manera directa en la calidad de vida de la población (Gobierno del Municipio de Puebla, 2014: 120).

Todos los seres humanos, sin excepción, tienen derecho a disfrutar de un espacio urbano e interurbano apto y equitativo para la movilidad (Sanz, 2006). Este es un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad, como [para] la calidad de vida de sus ciudadanos” (Banco de Desarrollo de América Latina CAF, s.f.), y que hace posible o no, el acceso al mercado de trabajo, de bienes y de servicios (Caja Madrid, 2010; Valenzuela-Montes y Talavera-García, 2015; Miralles-Guasch, 2002). En consecuencia, en un determinado espacio urbano deben existir las condiciones mínimas para los desplazamientos del peatón.

La movilidad urbana con un enfoque sustentable

El concepto de movilidad con un enfoque sustentable se refiere a “los criterios de cualquier actividad humana que implique la utilización de recursos naturales y humanos; entre tales actividades hay que incluir la movilidad y el transporte” (Leinbach, 2000, citado en Miralles-Guasch, 2002: 39). De ese modo, la movilidad urbana debe ser comprendida como un subsistema de la ciudad que tiene relaciones con factores socioambientales y económicos que se circunscriben bajo el enfoque de la sustentabilidad, donde la ciudad marca la forma de movilidad de las personas. Por lo tanto, es altamente recomendable “establecer criterios de diseño, zonificación y planeación urbana en función de la capacidad de una zona para una movilidad sustentable” (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, s.f.: 13), sobre todo, enfocados a los sistemas de transporte en el ámbito urbano.

La accesibilidad como elemento básico para una buena movilidad

La accesibilidad es “el conjunto de características que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas” (Boudeguez, Prett y Squella, 2010: 12). Por su parte, la accesibilidad en la movilidad peatonal es la “facilidad en el desplazamiento de los peatones para acceder o interactuar en un espacio público” (Instituto de Desarrollo Urbano, s.f.: 15).

La accesibilidad es el factor de unión e integración entre los distintos modos de transporte, los espacios públicos y la movilidad, de manera que una intervención en el ámbito de la movilidad peatonal tendrá una repercusión en los usos del suelo y viceversa (Pozueta, Lamíquiz y Porto, 2009, citado en Talavera y Valenzuela, 2012). Por lo tanto, deben propiciarse las condiciones para que sean capaces de llegar, entrar o salir de “los lugares en los que puede hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos” (Lizárraga, 2006: 15).

La accesibilidad “se vincula con la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado, desde un determinado espacio, e incorpora elementos espaciales, temporales y tecnológicos” (Larman, 1973, citado en Lizárraga, 2006: 4). Por ello, es indispensable resaltar que la accesibilidad es una necesidad básica y un derecho colectivo inherente a la condición de ciudadano, donde “las políticas públicas deben tener como punto de partida y centro de atención, una accesibilidad y movilidad integral” (Gutiérrez, 2019: 27), que promuevan la equidad y la inclusión social.

La marginación, ausencia de la accesibilidad

Los entornos urbanos con carencias que no permiten una movilidad y accesibilidad adecuada generan inequidad en los espacios, lo que da paso a la marginación. Esta se entiende como

la separación efectiva de una persona, una comunidad, o un sector de la sociedad, respecto al trato social, donde se presenta un proceso que puede mostrar diferentes grados y mecanismos, desde la indiferencia hasta la represión y reclusión geográfica, y con frecuencia trae aparejada la desconexión territorial. Su carácter definitorio, sin embargo, no es el aspecto geográfico, sino el aislamiento social (Solican, s.f.).

La inexistencia de condiciones favorables para la movilidad del peatón limita la accesibilidad para la satisfacción de sus necesidades básicas, por lo que es necesario generar condiciones equitativas de acceso a los bienes y servicios que ofrece el entorno urbano.

Las condiciones de movilidad de la colonia San Miguel la Rosa

Antecedentes de la Unidad Territorial Atlixcáyotl

La iniciativa de cambio, supuestamente necesaria para modernizar las ciudades, comienza con las políticas a nivel federal durante la presidencia de José López Portillo (1976-1982). En el estado de Puebla se promovieron políticas públicas que incentivaban y justificaban la expansión de la ciudad, las cuales se reflejaron en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de 1993-1999. “Hasta los años 80 la ciudad presentaba una estructura urbana poco variada en la que predominaba el uso habitacional. El área comercial y de servicios se concentraba en el centro histórico” (Vázquez, 2007: 60). Así, en la década de 1990, el gobierno estatal tenía

la intención de convertir a Puebla en un centro de carácter internacional, apoyándose en la riqueza patrimonial de su Centro Histórico y en el carácter industrial que históricamente había tenido la ciudad capital, por lo que el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis 1996-1999 tenía el objetivo de apoyar el desarrollo y capacidad de atracción de la inversión y la industria de la ciudad de Puebla (Cabrera, 2008: 66-67).

El gobierno estatal propuso proyectos detonadores como la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixcáyotl, la cual se constituyó como un sector de oferta muy atractivo, que buscaba dar servicio a demandas de nivel metropolitano y regional (Rasgado Gallegos, 2012). De esa manera, mediante un Decreto del 4 de mayo de 1992, el gobierno federal expropió 1,081.51 hectáreas, y destinó 243.87 para vivienda popular unifamiliar y 837.64 para comercio y servicios. Algunos de los propietarios originales se asentaron en zonas cercanas al nuevo proyecto, como es el caso de la colonia San Miguel la Rosa, la cual es conocida actualmente como la Unidad Territorial Atlixcáyotl.

Marginación y segregación socioespacial de la colonia San Miguel la Rosa

La Unidad Territorial Atlixcáyotl se ordena a partir de vías anchas y rápidas que fomentan grandes sectores urbanos donde predomina la morfología urbana orgánica, compuesta por grandes supermanzanas. Estas características generan segregación espacial y social, limitando las alternativas de acceso y movilidad. En la Imagen 1 se observa que en la nueva reserva territorial el uso de suelo se destina predominantemente a centros comerciales y a fraccionamientos cerrados de alto estatus, mientras que las colonias originales se han visto marginadas de esta zona.

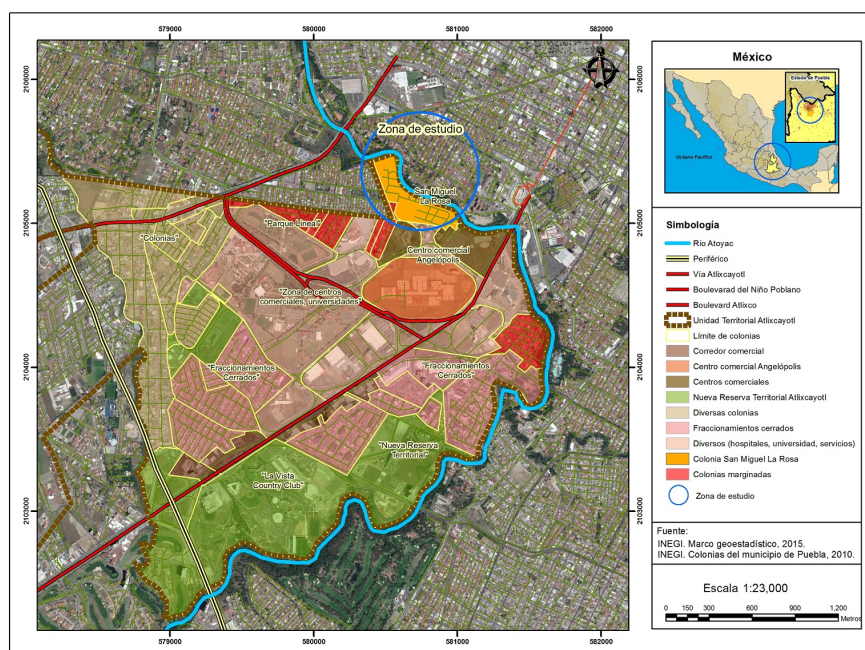


Imagen 1.

Mapa de la Unidad Territorial Atlixcáyotl

elaboración propia con base en cartografía urbana de 2015 e información del Marco Geoestadístico de 2018 del Instituto Nacional de Estadística e Informática.

La morfología urbana que predomina en el desarrollo de la Unidad Territorial Atlixcáyotl “contrasta de forma radical con las colonias y algunos asentamientos humanos existentes antes de la declaratoria gubernamental de territorio para la reserva (emitida en 1993) de esta área” (Gutiérrez, 2019: 45). El nuevo urbanismo se caracteriza por el uso elitista del suelo con edificios cerrados y vigilados sin contacto directo con la vía pública y por la tendencia a privilegiar el desplazamiento vehicular privado sobre el peatonal, soluciones arquitectónicas e infraestructurales que fomentan segregación social y espacial.

San Miguel la Rosa, como se mencionó anteriormente, es producto de los desplazamientos de las personas que habitaban en lo que hoy es conocido como la Unidad Territorial Atlixcáyotl y, al no hacer parte de ese proyecto urbano, no es tomada en cuenta por las intervenciones que buscan mejorar las zonas anexas. En respuesta a esto, los residentes han improvisado soluciones a las condiciones deficientes de movilidad para el peatón que tienen en la colonia, lo que ha derivado en un urbanismo discontinuo, y en problemas viales y de inseguridad.

Movilidad en el contexto inmediato a la colonia de estudio

Las condiciones de movilidad y accesibilidad entre la colonia San Miguel La Rosa y su contexto inmediato se caracterizan por ser limitadas, producto de barreras naturales y artificiales. La zona está delimitada al norponiente por el boulevard Atlxáyotl, y el sur y al poniente, por el boulevard del Niño Poblano, ambas vialidades con un flujo

vehicular intenso. El borde sur oriente se define por los largos muros de seguridad y privacidad del fraccionamiento cerrado San José Vista Hermosa, muro que culmina en la ribera del río Atoyac y cuyas pendientes son accidentadas. Dichas condiciones definen un territorio confinado y donde la movilidad peatonal es limitada.

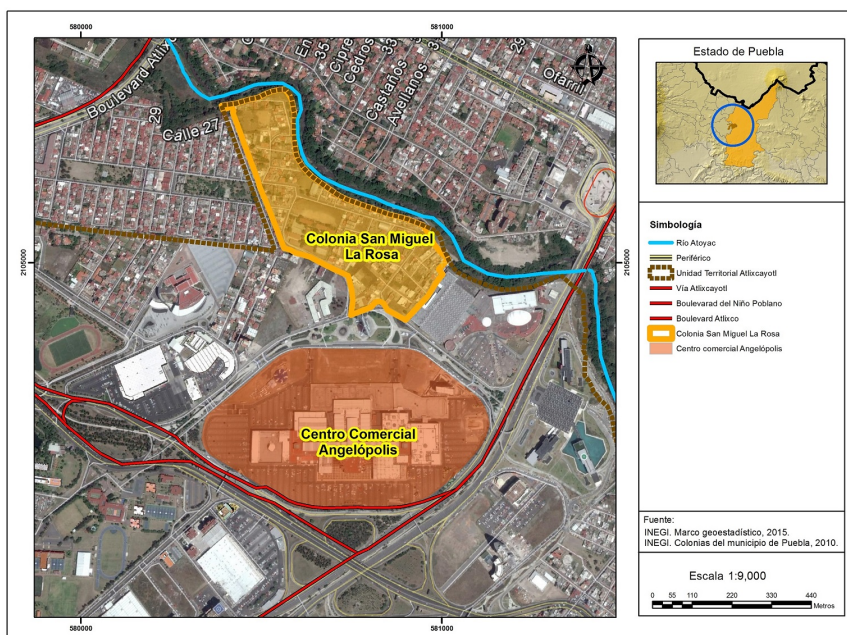


Imagen 2.
Contexto inmediato de la colonia San Miguel La Rosa
elaboración propia.

Condiciones actuales de marginación y movilidad de San Miguel La Rosa

San Miguel la Rosa fue uno de los asentamientos que se desarrolló sobre la ribera del río Atoyac de manera irregular alrededor del año 1993.

Los expropietarios que vendieron sus terrenos a precios muy bajos para la nueva infraestructura se resistieron e invadieron terrenos contiguos, por lo que fueron desalojados por las fuerzas públicas, lo que los llevó a asentarse en el contexto inmediato de la ribera del río, dando origen a esta colonia (Gutiérrez, 2019: 46).

La situación anterior repercute en la actualidad debido a que el asentamiento presenta un tejido urbano desordenado, grandes manzanas de geometría irregular, calles con pendientes pronunciadas, aceras que varían en sus medidas, materiales y alturas, y escaleras peligrosas, con obstáculos, de difícil acceso, sin descansos ni pasamanos (Imagen 3).

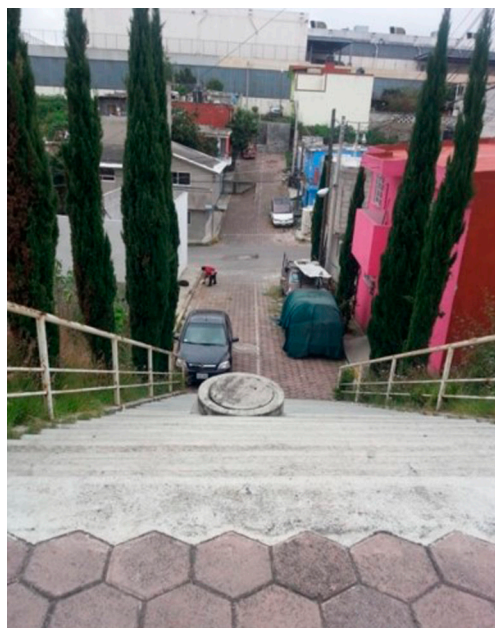


Imagen 3.

Contexto interno de la colonia San Miguel La Rosa
fotografía de Alba Lucila Gutiérrez, 2015.

Aunado a lo anterior, sólo existen dos accesos que alimentan la calle principal que es de doble calzada, inclinada y curva. De ella se derivan otras vías cerradas, estrechas, sin aceras y sin retorno. La avenida principal se caracteriza por tener muchos obstáculos como roturas, escombros, rampas de acceso a garajes, escaleras a lo largo y ancho de las aceras, y vegetación sin mantenimiento, situación que obliga a los peatones a caminar sobre el arroyo vehicular, sometiénolos a condiciones de vulnerabilidad (Imagen 4).

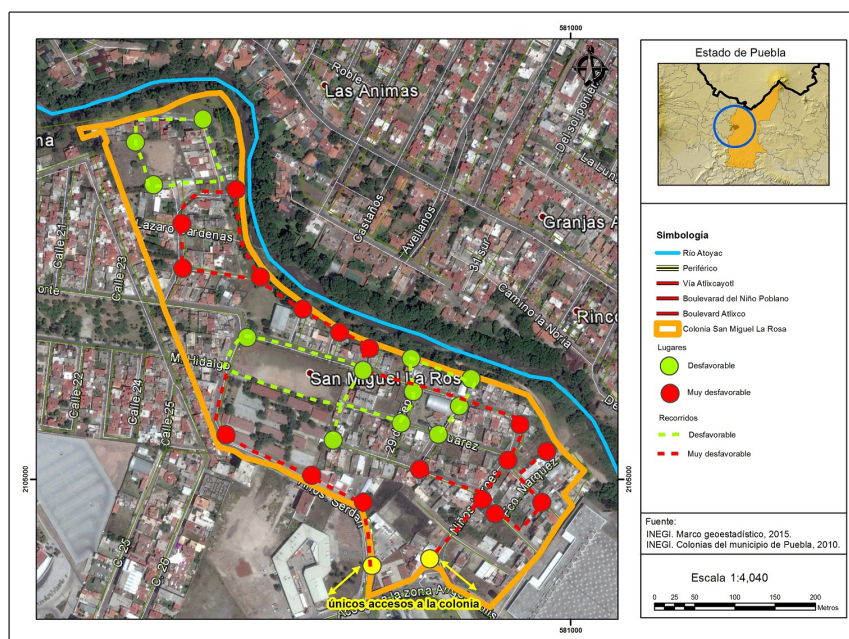


Imagen 4.
Accesibilidad y movilidad en la colonia San Miguel La Rosa
elaboración propia con base en recorridos de campo y Google Earth, 2018.

Percepción de los habitantes de la zona de estudio

Para conocer la percepción de los habitantes de la zona de estudio con respecto a la movilidad y los tiempos dedicados a esta, la accesibilidad, y la adquisición de bienes y servicios se diseñó un instrumento para la recolección de datos, información que se complementó con recorridos de campo por la colonia.

En el Cuadro 1 se presentan los resultados de los cuestionarios que fueron aplicados a una muestra de 180 habitantes de la colonia San Miguel la Rosa.

| Acceso y compra de bienes y servicios en el contexto inmediato | Medio de transporte | Tiempo de recorrido para tomar el transporte | Percepción de la infraestructura exterior | Familiares con condiciones físicas que le impiden salir |
|--|--------------------------|--|---|---|
| Muy frecuentemente - 10 | Automóvil - 23 | 30 a 45 minutos - 10 | Muy excluyente - 165 | 3/05/2017 2:00 |
| Frecuentemente - 8 | Transporte público - 125 | 16 a 30 minutos - 124 | Excluyente - 12 | 1/02/1935 1:00 |
| Regularmente - 12 | Bicicleta - 32 | 0 a 15 minutos - 20 | Poco excluyente - 3 | Ninguno - 140 |
| Nunca - 150 | Otro: 0 | No usa: 26 | No excluyente - 0 | |

Cuadro 1.

Percepción sobre movilidad y accesibilidad en la colonia San Miguel la Rosa
elaboración propia.

En un contexto dotado por las autoridades con grandes vialidades pensadas para la movilidad automotriz, sólo el 13% de los habitantes de la colonia cuenta con vehículo propio. Entren quienes usan el sistema de transporte público, el 71% camina de 16 a 30 minutos para tomar un medio de transporte. Cabe mencionar que las distancias recorridas van entre los 500 y 1500 metros de distancia para llegar a una parada autorizada, tiempos y distancias que dependen de cada peatón. Lo anterior da cuenta de que la mayoría de los habitantes de San Miguel la Rosa, colonia que quedó atrapada en medio de una zona de alta plusvalía, tienen que realizar largas caminatas para acceder al sistema de transporte.

Otro de los resultados relevantes es la percepción que tienen los habitantes de la colonia con respecto a la dotación de infraestructura y servicios en la zona exterior y contigua. En esta se encuentra el Centro Comercial Angelópolis, Plaza Solesta, COSCO y otros lugares de alta plusvalía. El 92% opina que son espacios muy excluyentes porque son destinados a personas con ingresos económicos altos y que no están a su alcance. El 83% menciona que no ha tenido realizado compras en estos comercios y que, para abastecerse, tiene que salir de la zona.

Análisis de las condiciones de movilidad

De acuerdo con el Plan para Generar una Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable “resulta necesario implementar acciones que propicien el involucramiento estratégico de los diferentes actores para reestructurar las vialidades urbanas y promover viajes más cortos, cómodos y seguros y generar un cambio de paradigma (capacidad vial-movilidad-accesibilidad)” (Ramírez-Rosete, Arana-Somuhano y Guevara-Romero, 2019: 44).

Tomando en cuenta lo anterior y con base en los resultados de los cuestionarios aplicados y de los recorridos por la colonia, se elabora una matriz de detección de problemas y necesidades, en la cual se asigna una jerarquía a cada problema identificado a través de un semáforo

de atención. A partir de cada problema, se proponen estrategias como posibles soluciones al problema identificado, buscando implementarlas a través de acciones que deberán ser canalizar a las dependencias responsables.

| Situación | Categoría (semáforo) | Problema detectado | Objetivo de la estrategia | Estrategia |
|--|-------------------------|---|--|--|
| Acceso y compra de bienes y servicios en el contexto inmediato | | No existen tiendas de autoservicio al alcance económico de los habitantes | | Obtener permisos para establecer pequeñas tiendas para comprar sus alimentos y consumibles básicos |
| | | | Promover la mejora de la infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable | Establecer tiendas que puedan surtir a los habitantes de alimentos y consumibles básicos dentro de la colonia |
| | | Existe un bajo acceso a los centros comerciales que se encuentran en el contexto exterior | | |
| Percepción de la infraestructura exterior | | No hay inversión en infraestructura en la colonia | | Gestionar recursos por parte de los representantes de la colonia para buscar los medios para inversiones que mejoren las condiciones de la colonia |
| Medio de transporte | | | Promover un modelo urbano en el que se busca construir redes de tranporte público que den servicio a las colonias marginadas | Analizar que rutas de transporte pueden acercarse a la colonia. |
| | | No hay transporte público suficiente y cercano a la colonia | | Generar las condiciones en las vialidades internas para que una ruta o más de transporte pueda dar el servicio |
| | | | | Permitir un mayor número de conexiones para las rutas de transporte cercanas a la colonia |
| Tiempo de recorrido para tomar el transporte | | Grandes distancias de recorrido para tomar el transporte y salir de la colonia | Generar vialidades en el exterior inmediato que no solo sean pensadas en el automóvil . | Conectar las vialidades a las ciclovías y zonas peatonales en el contexto inmediato de la colonia |
| Familiares con condiciones físicas que le impiden salir | | La topografía del lugar impide salir en su mayoría a personas de la tercera edad. | Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana en la colonia | Repavimentar y dar mantenimiento a calles y avenidas de la colonia |
| | | No existen las condiciones de movilidad para discapacitados y personas de la tercer edad | | Generar las condiciones de movilidad para las personas con capacidades especiales y personas de las tercera edad. |

Cuadro 2.
Matriz de detección de problemas y necesidades
elaboración propia.

Conclusiones

El trabajo presentó las condiciones actuales de movilidad en la colonia de San Miguel la Rosa de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, en la ciudad de Puebla, las cuales se caracterizan por una accesibilidad y movilidad deficiente, a pesar de encontrarse en una zona donde se han efectuado grandes inversiones en vialidades e infraestructuras por parte de los gobiernos municipal y estatal. Los problemas de segregación espacial, social y de marginación de la colonia sujeta de estudio son el resultado de la especulación del suelo, el mal aprovechamiento de zonas verdes y

la falta de un buen diseño del espacio público, que dio como resultado el surgimiento de fraccionamientos de lujo, edificios exclusivos y centros comerciales de alto estatus.

Con base en los tres problemas detectados en la colonia de San Miguel la Rosa relacionados con las condiciones de movilidad y accesibilidad del peatón se plantean estrategias para su mejoramiento. La primera tiene la intención de disminuir las distancias recorridas por las personas para abordar un medio de transporte, para lo cual se debe gestionar con las dependencias correspondientes el servicio de una o más rutas al interior de la colonia. La segunda plantea la búsqueda de alternativas para la movilidad de las personas de la tercera edad y en condición de capacidad al interior de la colonia, promoviendo la participación de los habitantes de la colonia para el mejoramiento de las aceras, desniveles, rampas y accesos a sus casas. En el contexto externo de la colonia se recomienda que los puentes elevados se pongan a nivel de piso y haya una articulación de las vialidades de la colonia con las ciclovías y zonas peatonales de las zonas anexas. La tercera propone alternativas para el abastecimiento de bienes y servicios en la colonia. Se recomienda tramitar los permisos necesarios para contar con establecimientos donde se puedan comprar alimentos y consumibles básicos.

Para que estas acciones eleven la calidad de vida de los habitantes, por medio del mejoramiento de las condiciones de movilidad y accesibilidad de los habitantes de esta zona, es necesario articular actores clave, instrumentos jurídicos, diagnóstico y recomendaciones técnico con el fin de buscar una movilidad reintegradora que conlleve a dinámicas de intercambio social y cultural entre los habitantes de la colonia, que promuevan la identidad social y el sentido de pertenencia, y sean parte de la base de un modelo urbano sustentable de inclusión social.

Bibliografía

- ALCÁNTARA VASCONCELLOS, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. Consultado en: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA CAF. (s.f.). Qué es la movilidad urbana. Consultado en: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/?parent=14062>
- BOUDEGUER, S. A., PRETT, W. P. y SQUELLA, S. D. (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Santiago de Chile: Corporación Ciudad Accesible, Boudeguer & Squella. Consultado en: http://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf
- CABRERA, V. (2008). La política de suelo en Puebla: la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixáyotl: fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- CAJA MADRID. (2010). Movilidad Urbana Sostenible: un reto energético y ambiental. Madrid: Caja Madrid. Consultado en: <https://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>

- GOBIERNO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA. (2014). Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla. Puebla: Instituto Municipal de Planeación de Puebla.
- GUTIÉRREZ, A. L. (2019). Impactos socioterritoriales en las condiciones de movilidad por acciones gubernamentales en el barrio San Miguel La Rosa, Unidad Territorial Atlixcáyotl. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, tesis para optar al título de Doctora en Procesos Territoriales.
- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. (s.f.). Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana. Bogotá: IDU. Consultado en: <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
- INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO. (s.f.). Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana. México: ITDP. Consultado en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf
- LIZÁRRAGA, C. (2006). "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI". *Economía, Sociedad y Territorio*, VI (22): 1-35. Consultado en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11162202>
- MIRALLES-GUASCH, C. (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel.
- RAMÍREZ-ROSETE, N. L., ARANA-SOMUHAN, N. P. y GUEVARA-ROMERO, M. L. (2019). "Participative management model for humanizing public spaces. Analco neighborhood, Puebla, México". *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (1): 43-52. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.60361>
- RASGADO GALLEGOS, Y. (2012). "Movilidad en las nuevas centralidades. Zona Metropolitana de Puebla". *Rúbricas*, 4: 16-21. Consultado en: [https://repositorio.iberopuebla.mx/bitstream/handle/20.500.11777/704/La+ciudad+Digna+\(11\).pdf?sequence=1](https://repositorio.iberopuebla.mx/bitstream/handle/20.500.11777/704/La+ciudad+Digna+(11).pdf?sequence=1)
- SANZ, A. (2006). "El viaje de las palabras". En: R. del Caz, M. Rodríguez y M. Saravia (eds.) *Informe de Valladolid 2005*. Valladolid: Universidad de Valladolid, pp. 87-94.
- SOLICAN. (s.f.). Marginación. Consultado en: <http://ong-solican.es/txt/marginacion.htm>
- TALAVERA, R. y VALENZUELA, L. M. (2012). "La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público". *Bitácora Urbano Territorial*, 2 (21): 97-109. Consultado en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/28532>
- VALENZUELA-MONTES. L. M. y TALAVERA-GARCÍA, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. Granada: Universidad de Granada.
- VÁZQUEZ, Y. (2007). "México y Puebla; del centro comercial a la ciudad. La construcción de nuevos territorios urbanos". *TRACE. Procesos Mexicanos y Centroamericanos*, 51: 56-70. <http://dx.doi.org/10.22134/trace.51.2007.407>

Notas

- 1 Este artículo es parte de los resultados del proyecto de investigación Análisis de la movilidad en colonias marginadas, en el que han participado investigadoras del CA-118 Planeación y Gestión Territorial Sustentable y Alba Lucila Gutiérrez Barrera, candidata a Doctora en Procesos Territoriales de la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Información adicional

Cómo citar este artículo: GUEVARA-ROMERO, M. L. y RAMÍREZ-ROSETE, N. L. (2019). “Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla”. Bitácora Urbano Territorial, 29 (3): -38. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.62614>