

El acceso al Centro Histórico de Guadalajara: entre el diseño hostil y el diseño universal.

Access to Guadalajara's Historic Center: between hostile design and universal design.

Mario Guadalupe González Pérez

El Dr. Mario Guadalupe González Pérez es Ingeniero Civil, Maestro en Ingeniería y Doctor en Ciudad Territorio y Sustentabilidad. Actualmente participa como profesor de Posgrado e Investigador en la Maestría y Doctorado en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio del Centro Universitario de Tonalá de la Universidad de Guadalajara.

RESUMEN

Las ciudades contemporáneas se han caracterizado por diseños arquitectónicos centrados mayoritariamente en usuarios con capacidades físicas promedio y han excluido a fracciones poblacionales que no satisfacen los requerimientos del usuario estándar e, inclusive, han restado oportunidades de acceso al espacio público y a los medios de transporte, aunque las recientes recomendaciones han sugerido la realización de modificaciones al diseño tradicional, que posibiliten una mayor inclusión social. Este pensamiento no ha acabado de impregnar del todo en los responsables del diseño y construcción de la ciudad. La tarea de obtener una mayor accesibilidad posible en favor del mayor número de personas, implica intervenciones que supriman las barreras arquitectónicas, reduzcan la hostilidad del entorno construido y propicien, en lo posible, la autonomía del usuario en sus itinerarios cotidianos. La presente comunicación analiza las condiciones actuales de las infraestructuras de acceso al espacio público del Centro Histórico del municipio de Guadalajara y cómo han influenciado la dependencia en los desplazamientos de una buena parte de las PMR.

ABSTRACT

Contemporary cities have been characterized by architectural designs mostly focused users with average physical capacities have and excluded fractions of the population that do not meet the requirements of the standard user and even have reduced opportunities for access to public space and the means of transport, although the recent recommendations have suggested modifications to the traditional design, to allow a greater social inclusion. This thinking has not finished smear of everything in the responsible for the design and construction of the city. The task of obtaining a greater accessibility possible in favor of the greatest number of people, involves interventions that deletion of the architectural barriers, reduce the hostility of the built environment and to facilitate, to the extent possible, the autonomy of the user in their daily itineraries. This paper analyzes the current conditions of the infrastructure for access to public space of the historical center of the municipality of Guadalajara and how they have influenced the dependence on the displacement of a good part of people with reduced mobility.

[Palabras claves] infraestructuras de acceso, diseño hostil, diseño universal, personas con movilidad reducida, accesibilidad universal

[Key Words] access infrastructure, hostile design, universal design, people with reduced mobility, universal accessibility

Temario

1. El acceso al espacio público metropolitano
2. La accesibilidad universal: un breve bosquejo
3. Acciones de accesibilidad Universal en México
4. La movilidad de las PMR en sillas de ruedas en el centro histórico de Guadalajara
5. Conclusiones

1. El acceso al espacio público metropolitano

El evidente peso social, político y económico que representan las personas con algún impedimento físico y como consecuencia de diversos procesos nacionales e internacionales en materia de inclusión social, han incrementado recientemente el interés de la entidad administrativa por integrar a la ciudad a un mayor número de personas con restricciones en su movilidad, mediante el diseño y rediseño de infraestructuras de acceso al espacio público¹. Esta inquietud de interrelacionar la acción de moverse y el espacio en el cual tiene ocurrencia dicha acción, han tenido un desarrollo gradual con mayor énfasis a partir de la segunda mitad del siglo XX. Aunque el adjetivo universal es reciente y pretende destacar la amplitud de ámbitos y beneficiarios a los que se refiere la accesibilidad, la condición de accesibilidad se debe extender a cualquier entorno, producto o servicio sin excepción, y en donde todos, sea cual sea la edad o condición, deben estar considerados en ella². Por ello, se han tenido que establecer puentes entre el objeto (el diseño) y el sujeto (PMR) a través de la modificación y/o adecuación del entorno construido y las condicionantes de la realidad social.

Ciertamente, los temas sobre accesibilidad han mostrado avances regulatorios en el diseño y rediseño de las infraestructuras de acceso en favor de un mayor número de Personas con Movilidad Reducida. Estas intervenciones, generalmente fundamentadas en correcciones arquitectónicas a posteriori, se han posicionado con antelación a los procesos de planificación y reordenación urbanos. El diseño de andenes, banquetas, puentes peatonales, rampas o dispositivos de acceso, representan parte del entorno construido que posibilita, comúnmente, desigualdad de condiciones en el acceso a los lugares-destino de los usuarios diversos. Por tanto, estos espacios son considerados como un contenedor de diferentes actividades humanas que se transforman acordes a su percepción, concepción y vivencia³.

En este contexto, la accesibilidad es entendida como la capacidad para poder llegar a esos lugares en un tiempo y esfuerzo razonables⁴. Es decir, se facilita en el medio físico el acceso a los sistemas de transporte, a las actividades laborales, recreacionales, de esparcimiento, etc. Es una característica básica en el entorno construido que permite a las personas participar en las actividades sociales y

1 Para García (2003: 34) las PMR son aquellas personas que debido a una discapacidad física, psíquica o sensorial, parcial o total, temporal o permanente o por razones de edad, encontrarse en estado de gestación, sufrir una lesión, transportar un carrito con un bebe o simplemente llevar un equipaje

2 Ministerio de Educación y Ciencia, 2007: 13.

3 Lefebvre, 1981.

4 Santos y De las Rivas, 2008: 18-23.



Imagen 1
Diseño Hostil: en Guadalajara, Jalisco.
Fuente: Mario González, Marzo 2014

económicas para las que se ha concebido dicho entorno⁵.

El concepto accesibilidad no está aislado del concepto conectividad y movilidad respectivamente. El poder acceder al medio físico requiere de una estructura de la red manifiesta en el número de conexiones directas que conforman cada área urbana (conectividad), y que necesita de la capacidad física de los usuarios para desplazarse dentro de cada unidad espacial del sistema urbano (movilidad). Es decir, para efectuar una cadena de viaje que puede incluir dos o más modos de transporte, el entorno debe proveer las condiciones óptimas para que ocurran dichos desplazamientos. Sin embargo, en la mayoría de los casos, ese entorno característico de construcciones-barrera no favorece la accesibilidad, sino al contrario, la inhibe.

Estos impedimentos que hemos denominado diseños hostiles, representan el conjunto de construcciones tradicionales sin intervención de agente externo alguno público o privado, construcciones tradicionales sujetas a modificaciones posteriores y/o los diseños planificados previamente, sin la mínima lógica y fundamentación teórica pluridisciplinaria, pareciendo responder a consideraciones endebles en materia de discapacidad que poco coadyuvan a un mejoramiento de la movilidad de las PMR.

2. La accesibilidad universal: un breve bosquejo.

La ciudad se construye en los espacios donde las personas viven, donde hay posibilidad de intercambio e interacción, donde las fuerzas urbanizadoras implantan su visión de habitar, y donde las políticas de planificación de la vivienda y el transporte han experimentado y continúan experimentando en base al ensayo y al error. En este proceso de construcción de la ciudad, el ableism⁶, permea el diseño de los espacios urbanos fundamentándose en estándares específicos que no han considerado completamente la existencia de la diversidad corporal y fisiológica, sino que han reforzado el significado del denominado cuerpo normal.

De lo anterior, resulta plausible el hecho de que quienes vivimos en ciudades estemos sujetos a un conjunto de condicionantes que caracterizan a la vida urbana, pues tan solo el concepto desplazamiento, implica el cambio de posición de un punto a otro y circunscribe un conjunto de variables cuantitativas merecedoras de nuestra atención: velocidad, distancia y tiempo. Estos conceptos han sido teorizados suficientemente y las conclusiones han podido ser aplicadas con algunos casos de éxito en el proceso del tránsito y el reordenamiento vital

5 IMSERSO, 1996.

6 De acuerdo a Wolbrin (2008: 252-253), el ableism es un conjunto de creencias, procesos y prácticas que se basan en habilidades, exhibiciones o valores. Una especie de comprensión particular de uno mismo, del cuerpo y la relación con otros e incluye, cómo uno es juzgado por otros. Asimismo, refleja el sentimiento de ciertos grupos sociales y las estructuras sociales que valoran y promueven ciertas habilidades.



Imagen 2
Diseño Hostil en Guadalajara, Jalisco.
Fuente: Mario González, Marzo 2014

urbano.

En muchos casos de aplicación, se ha tenido como sustantivo a la vía de acceso en contraposición a la persona. Sobre todo, cuando uno de los objetivos motores⁷ en que se ha fundamentado la inversión financiera en infraestructuras de acceso, ha sido la provisión de la mayor accesibilidad urbana posible en favor de un mayor número de personas. No obstante, esta accesibilidad, que debiera ser de carácter universal y tolerante con quienes padecen restricciones físicas temporales o definitivas en sus diferentes variaciones, se teoriza hoy en día en el trabajo colectivo de planificadores, proyectistas, constructores, urbanistas, arquitectos, ingenieros y población en general, cuyo ejercicio intelectual se orienta a la satisfacción de las demandas ciudadanas en materia de acceso al espacio público.

La organización de la vida diaria en la que se desenvuelven las personas, las impulsa al desplazamiento, generalmente por tres razones: la primera porque quieren, la segunda porque pueden y la tercera porque tienen que⁸. Sin embargo, el entorno construido limita la movilidad de aquellas PMR que tienen que viajar o que quieren, aunque físicamente no puedan hacerlo en igualdad de condiciones.

En el primer caso, la ubicación de la rampa (frente al muro), las dimensiones de la banqueta y el tensor del cableado eléctrico impiden libremente el giro de la silla (Véase Imagen 1). En cambio, en el segundo caso, el pronunciado grado de inclinación de la pendiente y la ausencia de pasamanos dificultan la movilidad de las PMR en silla de ruedas e incrementan la posibilidad de percances, que anticipadamente podrían ser reducidos (Véase Imagen 2).

En el caso de las PMR que experimentan alguna restricción visual, el escenario es más desalentador. Los diseños adolecen de dispositivos tecnológicos que faciliten el desplazamiento. Normalmente, estas PMR tienen que hacer uso de estrategias intuitivas o estar auxiliados por un objeto o persona (Véase Imagen 3). De igual forma, ocurre con aquellas PMR que por cuestiones de edad comprueban que les resulta más complicado moverse con autonomía en la ciudad (Véase Imagen 4 y 5), o con las PMR que parcialmente requieren de diseños arquitectónicos que no obstruyan su libre movilidad (Véase Imagen 6).

El empleo de técnicas para la mejora de la accesibilidad no son ideas nuevas, sino vienen de experiencias en Estados Unidos y Europa, donde los términos de Universal Design⁹ (Estados Unidos) y Diseño Incluyente (Europa), han sido

7 Otros objetivos tienen que ver con la generación de empleos directos e indirectos en pro del crecimiento económico.

8 Otros objetivos tienen que ver con la generación de empleos directos e indirectos en pro del crecimiento económico.

9 Para Connell et al. (1997), el diseño universal se entiende como el diseño de productos y entornos de forma que puedan ser utilizados por todas las personas en la



Imagen 3
Ausencia de dispositivos en Banquetas, Guadalajara, Jalisco.
Fuente: Mario González, Mayo 2014

aplicados por varias décadas. Principalmente las podemos encontrar a partir de la posguerra, que trajo a cientos de soldados jóvenes heridos de guerra y con necesidad de reincorporarse a la sociedad, a pesar de estar en silla de ruedas, estar ciegos o tener cualquier otra discapacidad¹⁰.

No obstante, a partir de que en The Center for Universal Design, North Carolina State University, un grupo de arquitectos, diseñadores e ingenieros desarrollaron los principios del diseño universal y definieron el término Universal Design, se generó una revolución conceptual que aún está vigente. Pues los avances tecnológicos en materia de rehabilitación orientados a proporcionar ayudas técnicas, han detonado en soluciones específicas para superar dificultades en el desplazamiento, bajo la consideración de que la accesibilidad universal "implica la concepción desde el origen de estos entornos, servicios o productos para que puedan ser utilizados por todas las personas independientemente de sus capacidades sensoriales o psicomotoras"¹¹.

Actualmente, en algunos países como España, ya se cuenta con un marco normativo completo y bien desarrollado en materia de accesibilidad y eliminación de barreras¹². En distintas situaciones y momentos diferentes, casi todas las Comunidades Autónomas han aprobado normas jurídicas, bien como rango de ley, bien como rango de decreto, en las que se establecen las exigencias a aplicar en los diferentes proyectos y actuaciones¹³.

A partir de aquí, la accesibilidad universal es considerada como una condición necesaria entre los indicadores de calidad, donde el diseño de infraestructuras de acceso y el propio proceso para llevarlas a cabo deben contemplar a priori. Es decir, "la mejora de accesibilidad ha pasado a relacionarse muy directamente con el diseño, un diseño que, con independencia de que se refiera a un espacio, producto o a la forma de pensar un servicio, debe facilitar la actividad a que se destina"¹⁴. Estas concepciones del término refuerzan la idea de una especie

mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación o diseño específico (Utray, 2008: 40).

10 Porsen, Gillian y Narváez, 2008: 5.

11 Utray, 2008: 38

12 De acuerdo a Imsero (2003), el Instituto de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona manifiesta en el Libro blanco por un nuevo paradigma "el Diseño para todos hacia la plena igualdad de oportunidades"; el cual sirvió de base para el Primer Plan de Accesibilidad 2004-2012 (Utray, 2008: 42).

13 Guillamón, 2003: 9.

14 Ministerio de Educación y Ciencia, 2007: 13.



Imagen 4
Tránsito de una PMR Guadalajara, Jalisco
Fuente: Dulce García, Mayo 2014

de ajuste razonable¹⁵ en estas infraestructuras, como una medida tendiente a la conformación de un imaginario de sociedad igualitaria en la que puedan participar todas las personas, sin discriminación y en igualdad de oportunidades de acceso a los lugares.

Este cambio profundo de tendencia, tiene un punto culminante con la aprobación de la Convención Internacional de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad del 13 de diciembre de 2006¹⁶. No obstante, las acciones que han marcado esta transición normativa en pro de las PMR, tienen antecedentes importantes en eventos de discusión y debate a lo largo del siglo XX (Véase Anexo I).

La Organización para las Naciones Unidas, a través de su comité especial (abierto a la participación de todos los Estados Miembros y observadores de las Naciones Unidas), examina las propuestas relativas a una convención internacional amplia e integral que promueva y proteja los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad, por lo que ha realizado diferentes sesiones, elaborado informes de los avances y adhesiones de diferentes países. Así como sus adecuaciones e inclusiones a la normatividad internacional (A/66/121, A/RES/65/186, A/65/173, A/RES/64/154, A/64/128, A/63/175, A/RES/63/192, A/63/264, A/63/183, A/RES/63/150, A/RES/62/170, A/RES/62/127, A/62/167, A/62/230, entre otros eventos)¹⁷.

3. Acciones de accesibilidad Universal en México

Ya hemos comentado anteriormente, que los diseños de acceso al espacio público en las diversas ciudades del orbe, sin exclusión de las ciudades mexicanas, presentan evidentes barreras que dificultan la movilidad de las personas en general y, particularmente, de las PMR. Estos obstáculos, no sólo circunscriben aspectos físico-arquitectónicos de los edificios públicos o de las viviendas y avenidas, sino también, las relativas a los sistemas de transporte, que inciden en la movilidad cotidiana.

Ciertamente, México como parte de los países miembros de la ONU ha realizado

15 Del Moral y Delgado (2009: 41), sostienen que el "ajuste razonable" comprende el conjunto de medidas de adecuación del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que de forma eficaz y práctica, sin que suponga una carga desproporcionada faciliten la accesibilidad o participación de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos.

16 Juncá, 2012: 21.

17 Organización de las Naciones Unidas, 2014.



Imagen 5
Tránsito de una PMR Guadalajara, Jalisco
Fuente: Mario González, Mayo 2014

circulación principal o de paso y los accesos a las propiedades y a los espacios para el movimiento peatonal. Sin embargo, el acelerado crecimiento del parque vehicular en sus 256 kilómetros de vías principales y la carencia de sistemas eficientes de transporte público colectivo que desincentiven el uso del automóvil particular, acusan graves problemas de congestionamiento y deterioro vial²².

4. La movilidad de las PMR en sillas de ruedas en el centro histórico de Guadalajara.

Cierto es que no todas las personas tienen las mismas condiciones de igualdad, autonomía y seguridad al moverse en la ciudad, o de llevar a cabo sus desplazamientos bajo los mismos criterios. Esta situación detona una serie de problemas en la acción de moverse y el significado se convierte en el elemento de medición de la eficiencia del diseño construido. Es decir, "el significado de la vida urbana es ahora uno de los datos con los que no solamente se construye teoría, sino que se toman decisiones para el diseño y planeación de las ciudades"²³. En base a esto último, se resume que uno de los retos de la movilidad en el área metropolitana de Guadalajara, es la integración armónica de las rutas de transporte colectivo y la generación de políticas públicas que fundamenten aspectos de inclusión social, independientemente de las condiciones físicas de los ciudadanos. Por ello, el gobierno del estado de Jalisco, ha realizado una serie de modificaciones en el ámbito jurídico creando una nueva Ley de Movilidad, reglamentaciones correspondientes y organismos públicos descentralizados, para incidir directamente en la operatividad del sistema de transporte y cumplir con los grandes retos que representa la movilidad²⁴. Estas políticas de movilidad con enfoque social a las que el gobierno del estado de Jalisco denomina como un nuevo modelo de transporte, deben tener como objetivos principales la integración armónica de las diferentes expresiones de movilidad, el acceso de la población a sistemas de transporte seguro, eficiente, rápido, cómodo, confiable y asequible para todo tipo de usuarios. Además, un modelo orientado a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En el presente ejercicio de campo se ha seleccionado a conveniencia el polígono que circunscribe al centro histórico de Guadalajara (Véase Figura 1). Uno de los más importantes a nivel nacional y visita obligada del turismo foráneo y del residente local²⁵. Además, convergen diferentes medios de transporte como el

22 Gobierno de Guadalajara, 2013: 21-22.

23 Narváez, 2013: 21.

24 Córdova, 2014.

25 En el Centro Histórico del municipio de Guadalajara los componentes se dividen en



Imagen 6
Mujer con carriola da vuelta al camellón Guadalajara, Jalisco
Fuente: David Padilla, Mayo 2014

iniciativas para la adopción del Modelo de Diseño Universal en el cual está previsto atender las necesidades de los ciudadanos, y proponer soluciones generales para la inclusión de todas y todos sus habitantes, que puedan ejercer sus derechos, ciudadanía, integración a la vida comunitaria, educación e inserción laboral. Por ello, resultan notorias cada vez más acciones que se han desarrollado para la inclusión de los ciudadanos y se ha avanzado en el desarrollo de políticas de no exclusión, urbanismo, transporte, inclusión educativa, social y laboral. Sin embargo, es muy posible que sea en el ámbito educativo donde se tenga la responsabilidad de la formación de ciudadanos con una cultura inclusiva con aporte de elementos que fomenten el desarrollo de competencias para la vida¹⁸.

Un caso particular es el de la Ciudad de México, donde se han establecido importantes consideraciones en materia de accesibilidad en la "Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico", emitida oficialmente por el Gobierno del Distrito Federal en Febrero del 2011, que adhiere al Reglamento General de Construcciones del Distrito Federal, emitido en 1993 por el Departamento del Distrito Federal¹⁹. No obstante, estas consideraciones están acotadas a personas con dificultades físicas en su desplazamiento, particularmente, personas con dificultades de tipo sensorio-motriz.

A partir del 2011, en el proceso de realización de los Juegos Parapanamericanos, se materializaron importantes transformaciones urbano-arquitectónicas en la Zona Metropolitana de Guadalajara²⁰, que desde el 2010 la Ley para la Atención y Desarrollo Integral de Personas con Discapacidad de Jalisco, ya obligaba a los municipios a generar instrumentos de reestructuración de las infraestructuras para la movilidad, a través de programas destinados a la eliminar y modificar barreras físicas que tengan por objeto el vigilar que la infraestructura urbana responda a las necesidades de ese grupo social²¹.

En la actualidad, la Ciudad de Guadalajara tiene una cobertura amplia y la red vial conecta no sólo a las colonias y barrios del municipio, sino que constituye el sistema de comunicación terrestre más importante de la metrópoli. En este municipio, el trazado vial representa el 30% de la superficie total del territorio y aloja todos los sistemas de infraestructura y transporte que, por su diseño, configuración y dimensiones, determina las formas de circulación. Es decir, la

18 Zetina, 2011.

19 Torres, 2013

20 La Zona metropolitana de Guadalajara se compone por los municipios de Guadalajara, Zapopán, Tlaquepaque y Tonalá.

21 El Informador, 2011

tren ligero, el pre-tren, trolebús, BRT, autobuses, taxis, etc., y que han tenido que articularse con los programas implementados para favorecer la movilidad no motorizada.

Las observaciones realizadas de los diseños arquitectónicos situados en la porción seleccionada para el estudio y el diseño de las infraestructuras de acceso particularmente, rampas, se encuentran medianamente aceptables en los edificios de carácter público o privado (Véase figura 2).

Por su parte, en relación a las infraestructuras de acceso en la vía pública, éstas se encuentran entre inaceptables y medianamente aceptables (Véase figura 3).

En el ejercicio se ha recopilado la opinión de las PMR que utilizan silla de ruedas en torno a su experiencia de transitar en la ciudad, y que arrojó la siguiente información al cuestionarlos sobre si sus recorridos los realizan acompañados o de manera individual. El 70% responde que lo hace acompañado, usualmente de un familiar. Asimismo, resulta peculiar que las personas que no decidieron contestar a la interrogante relacionada a si necesitan auxiliarse de una persona para cumplimentar sus desplazamientos cotidianos, se hallan encontrado en compañía de una persona que desempeñaba el ejercicio de apoyo (véase figura 4).

En este mismo orden de ideas, el colectivo en silla de ruedas que decidió participar en el ejercicio, sostiene que requieren de ayuda para subir las rampas, ya sea de banquetas, edificios públicos y/o privados. En efecto, habrá ocasiones en que las PMR se vean obligadas necesariamente al auxilio de otras personas. Pero, como se ha mencionado anteriormente, el entorno debe facilitar en lo posible la movilidad de todos los usuarios en sus diferentes etapas de la vida.

Conclusiones:

El conjunto de adiciones al marco jurídico que contempla modificaciones y/o adecuaciones al diseño mediante la reducción de los impedimentos tradicionales, debe encontrar la vía adecuada para que las precisiones en materia de accesibilidad puedan acomodarse en cualquier iniciativa social, económica y cultural, en el entendido que las funciones que desempeñan las Personas con Movilidad Reducida no se alejan de las del resto de la población²⁶. En tanto la práctica de la urbanización en los centros urbanos, se ha caracterizado por un modelo de planeamiento vertical, netamente excluyente, unidisciplinario, euclidiano, ingenieril y desarticulado de las diversas condicionantes de la realidad social, económica y ambiental²⁷.

En base a lo anterior, se considera que la mayoría de las construcciones de acceso al espacio público en el centro histórico de Guadalajara, resultan hostiles para las PMR en silla de ruedas. Esto implica considerar el diseño universal²⁸ en el planeamiento urbano, tomando en cuenta las características físicas y sensoriales de toda la población y facilitar la comprensión de acuerdo a las distintas capacidades y niveles de concentración, el esfuerzo físico y el dimensionamiento de los espacios adecuados para su manipulación. En suma, integrar el uso universal, flexible, simple, intuitivo, tolerante al error, entre otros factores²⁹.

Ciertamente, el diseño tradicional no consideró las necesidades de las PMR y los actuales diseños y rediseños son efectuados más por cumplimiento de alguna especificación o recomendación de la norma que por generar conciencia del binomio usuario-diseño. Es decir, el diseño actual resulta excluyente y las reestructuraciones arquitectónicas se realizan desde el imaginario de quien las realiza más que desde el imaginario de quien las transita. De ahí la necesidad de un cambio de paradigma, no sólo en el aspecto normativo sino en el cultural.

uso público y uso privado. Dentro de la primera categoría se engloban todas aquellas construcciones en donde sus dueños son el gobierno y la sociedad, es decir, el patrimonio edificado de Guadalajara. En la segunda categoría se contemplan principalmente fincas, casas de particulares, entre otras (iarquitectos, 2010).

26 Guillamón, 2003: 4.

27 Díaz, 2008: 3.

28 De acuerdo al Ministerio de Educación y Ciencia (2007: 13), el diseño para todos establece principios básicos en los que se ha de basar el diseño de los entornos, productos y servicios para que estos puedan ser utilizados por el mayor número de personas.

29 Ministerio de Educación y Ciencia, 2007: 14.



- 1.- Plaza de Armas
- 2.- Palacio de Gobierno
- 3.- Catedral Metropolitana
- 4.- Plaza Guadalajara
- 5.- Templo de la Merced
- 6.- Palacio Municipal
- 7.- Rotonda de los Hombres Ilustres
- 8.- Museo Regional de Guadalajara
- 9.- San Felipe
- 10.- Palacio de Justicia
- 11.- Iglesia Santa María de Gracia
- 12.- Teatro Degollado
- 13.- Museo de la Ciudad
- 14.- Templo de San Felipe Neri
- 15.- Templo de Santa Mónica
- 16.- Museo del Periodismo y las Artes Gráficas
- 17.- Plaza Tapatía
- 18.- Plaza de los Fundadores
- 19.- Casa de Turismo
- 20.- Instituto Cultural Cabañas
- 21.- Mercado Libertad
- 22.- Plaza de la Liberación
- 23.- Las Nueve Esquinas

Figura 1
Centro Histórico del municipio de Guadalajara
Fuente: Kishi, Diciembre 2012.

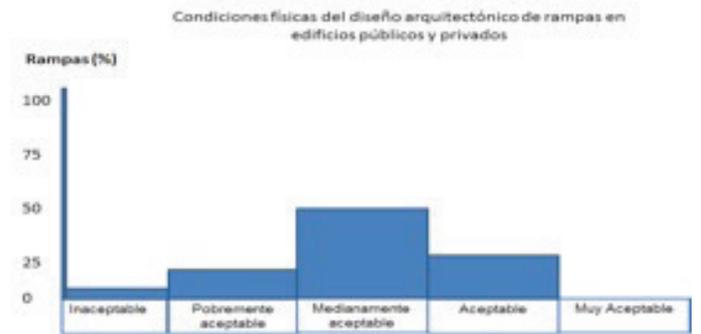


Figura 2
Fuente: Mario González, Abril 2014.

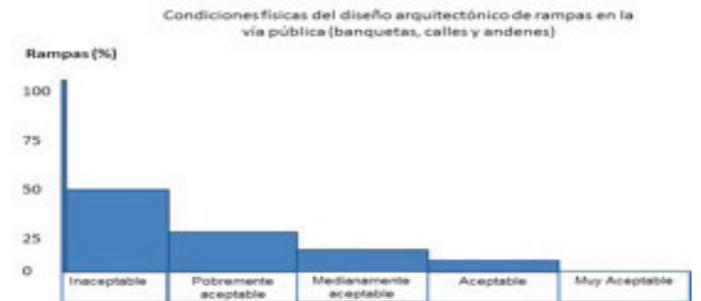


Figura 3
Fuente: Mario González, Abril 2014.

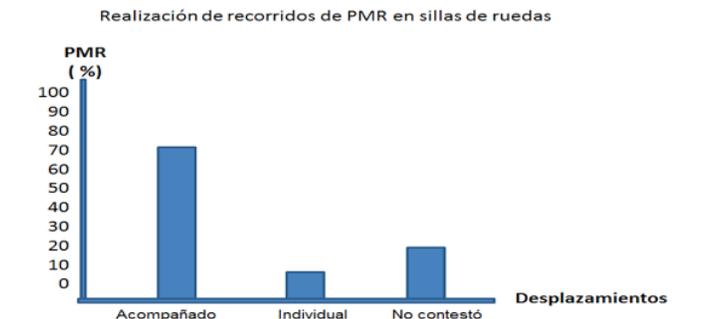


Figura 4
Fuente: Mario González, Abril 2014.

BIBLIOGRAFÍA:

- CONNELL, BETTYE R. et al. (ed.) (1997). *The principles of Universal design Versión 2.0 4/1/97*. Raleigh, NC: North Carolina State University.
- CÓRDOVA ESPAÑA, M. (27 de Agosto de 2014). "Los retos del transporte público". Recuperado de http://www.milenio.com/firmas/mario_cordova_espana/retos-transporte-publico_18_361943868.html
- DEL MORAL ÁVILA C. Y DELGADO MÉNDEZ L. (2009). "La implementación de la accesibilidad universal en los edificios de patrimonio histórico", EPH: metodología de representación gráfica. Universidad politécnica de Cataluña, España. Recuperado de http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/11969/1/06_PROCEEDINGS_M6_07_0003.pdf
- DÍAZ TEJADA, J. (2008). "Las dimensiones de la problemática del transporte: Un enfoque multidisciplinario". En *Revista de Cultura Urbana RIZOMA* No. 7. Agencia para la planeación del desarrollo urbano de Nuevo León.
- ELINFORMADOR(14/07/2011). "Proyectandiseño universal para el Centro Histórico". Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/308074/6/proyectan-diseno-universal-para-el-centro-historico.htm>
- GARCIA AZNÁREZ, F. (2003). "La accesibilidad en el Transporte". *Revista Ingeniería y Territorio*, No. 63. Recuperado de <http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/index.asp?id=123>
- GOBIERNO DE GUADALAJARA (2013). "Plan Municipal de Desarrollo Visión 2030 y Plan de Gestión Institucional 2012- 2015". Recuperado de <http://portal.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/PMDGuadalajara20122015.pdf>
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ J. (2003). "La accesibilidad, reto profesional y exigencia social". *Revista Ingeniería y Territorio*, No. 63. Recuperado de <http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/index.asp?id=123>
- HJORTHOL, R. (2008). "Daily Mobility of Men and Women. A Barometer of Gender Equality?", en Uteng, Tanu y Cresswell, Tim, *Gendered Mobilities*. Aldershot, Ashgate, pp. 193-213.
- IARQUITECTOS (2010). "Estrategias para la Rehabilitación del Centro Histórico de Guadalajara". Recuperado de <http://www.iarquitectos.com/2010/02/estrategias-para-la-rehabilitacion-del.html>
- IMSERO (2003). *I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012*. Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades, Madrid.
- IMSERO (1996). *Concepto europeo de accesibilidad*. CEAPAT, Ministerio de Asuntos Sociales, Madrid.
- JUNCA UBIERNA, J. A. (2012). "Accesibilidad universal de los modos de transporte en España: problemática actual, principales avances y retos de futuro", *Real Patronato sobre Discapacidad*, Madrid. Recuperado de <http://www.google.com.mx/url?sa>
- KISHI, K. (2012). "Mejorarán accesibilidad en el Centro Histórico de Guadalajara". Recuperado de <http://www.axopolis.com/la-ciudad/6360-mejoraran-accesibilidad-en-el-centro-historico-de-guadalajara.html>
- LEFEBVRE, H. (1981). *La producción del espacio*. Paris: Anthropos.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA (2007). "Patrimonio Accesible: I+D+i para una cultura sin barreras", en *Plan Nacional I+D+i: Accesibilidad Y Conservación del Patrimonio Cultural, Aproximación y Encuentro*, España.
- NARVÁEZ TIJERINA ADOLFO BENITO (2013). "Porque estudiar la ciudad desde los imaginarios urbanos". En NARVÁEZ TIJERINA A., GONZÁLEZ ROMERO, DANIEL, ROLDAN LÓPEZ HORACIO Y CHÁVEZ JAVIER (2013) *Ciudades red. Una visión a través de los imaginarios urbanos*, 1 Edición, Universidad de Guadalajara.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (2014). "Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad". Recuperado de <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?navid=12&pid=497>
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (2014). "Los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad". Recuperado de <http://www.un.org/spanish/disabilities/>
- PORSEN OVERGAARD R., GILLIAN ANDERSON S. y NARVÁEZ ZERTUCHE L. (2008). "Reconvertir la ciudad para su libre acceso". En *Revista de Cultura Urbana RIZOMA* No. 7. Agencia para la planeación del desarrollo urbano de Nuevo León.
- SANTOS Y GANGES, L. y DE LAS RIVAS, SANZ, J., L. (2008). "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad". *Revista Ciudades*. No, 11. 13- 32.
- SECRETARÍA DE TURISMO DE JALISCO (18/04/2013). Recuperado de http://capturportal.jalisco.gob.mx/wps/portal/!ut/p/c4/04_
- TORRES VETYA EDUARDO (2013). "Discapacidad y Accesibilidad en la Ciudad de México. Reflexiones desde una perspectiva antropofísica [Parte I]". *Blog, la Ciudad viva*. Recuperado de <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=18957>
- UTRAY DELGADO FRANCISCO (2008): *Accesibilidad a la TDT en España para personas con discapacidad sensorial (2005-2007)*, Tesis Doctoral, Universidad Carlos III de Madrid.
- WOLBRING GREGOR (2008). "The Politics of Ableism. Development", Núm. 51, (252–258), *Society for International Development* 1011-6370/08. Recuperado de https://www.gvsu.edu/cms3/assets/3B8FF455E5900E6C3ED0F895A6FB287/the_politics_of_ableism.pdf
- ZETINA LUNA CAROLINA (2011). "Acciones desarrolladas en México acerca de la aplicación del Diseño Universal", IX CIEE, *Las TIC's hacia una mejor Sociedad Inclusiva Panamá*, Recuperado de www.somece.org.mx/Simposio2011/files/ZetinaLunaCarolina.docx