



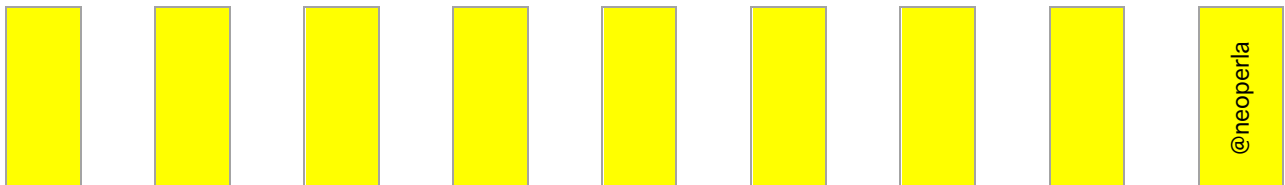
# Peatones, la escala humana en #MH

## Diagnóstico de la infraestructura peatonal en el entorno del CETRAM Tacubaya

Dos caminatas para generar rutas peatonales  
seguras y agradables

Metro Tacubaya - Avenida Revolución - Periférico  
Tacubaya, Delegación Miguel Hidalgo, CDMX

Por Perla E. Castañeda Archundia<sup>1</sup>  
[www.ciudadasaludable.wordpress.com](http://www.ciudadasaludable.wordpress.com)  
[neoperla@gmail.com](mailto:neoperla@gmail.com)  
Junio 10, 2015



---

<sup>1</sup> Ciudadana a pie. Licenciada en Promoción de la Salud, UACM. Realiza investigación e intervención en el espacio público con enfoque de Promoción de Salud en el desarrollo urbano de la Ciudad de México.

# La falta de seguridad vial es un problema de salud en el mundo

(ONU. Asamblea General. A/64/255, 2010)

1.2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en la vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos. Cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito (los peatones comparten esta cifra con ciclistas y motociclistas). La Organización Mundial de la Salud señaló en 2009<sup>2</sup> que –no se hace lo suficiente para satisfacer las necesidades de estos grupos vulnerables.

24 mil personas mueren al año en México por accidentes de tránsito<sup>3</sup>. En México los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en la población entre 5 y 34 años de edad y la segunda causa de orfandad<sup>4</sup>. Al día perecen 46 personas, de las cuales 16 son de peatones atropellados por automovilistas. Se estima que este problema se debe a la falta de atención en las necesidades del peatón y a la tendencia de favorecer el transporte motorizado privado; por ello, hoy se considera que los peatones tienen un mayor riesgo de muerte, lesiones y discapacidad.

México como Estado Miembro deberá aplicar las recomendaciones de la Organización de la Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para gestionar la gestión de la seguridad vial y dotar recursos, asumiendo que este rubro comprende la condición de vulnerabilidad y la atención de las vías de tránsito como es la infraestructura peatonal.

La ONU proclama que existe atención de la comunidad internacional hacia la crisis de seguridad vial en el mundo, lo que dio lugar a que la Asamblea General proclamara en 2010 un decenio de acción para la seguridad vial comprendido en el período 2011-2020. Este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no enfrentarse, pueden afectar al desarrollo sostenible de los países y obstaculizar su progreso.

De acuerdo al Diagnóstico espacial de los accidentes de tránsito en el Distrito Federal

---

<sup>2</sup> Secretaría de Salud (2009), Diagnóstico espacial de los accidentes de tránsito en el Distrito Federal.

<sup>3</sup> Ídem.

<sup>4</sup> OMS, (2004) Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.

(2009), la Delegación Miguel Hidalgo se encuentra en el grupo con prioridad **uno** al tratarse de una delegación que cuenta con una estructura económica que genera numerosos empleos y viajes casa-trabajo. Dichos desplazamientos se efectúan desde y hacia otras delegaciones. Esta dinámica implica no sólo mayores riesgos a accidentarse, sino que también explica porque muchas de las personas lesionadas y muertas, pueden no ser habitantes de Miguel Hidalgo. Considerando la frecuencia de accidentes y las tasas de defunción, el tipo de intervenciones a implementar en la delegación Miguel Hidalgo debe orientarse a prevenir en primer lugar, los accidentes en peatones. Por tal motivo, la Delegación Miguel Hidalgo como gobierno local debe promover acciones a favor de los peatones y dar cumplimiento y protección de la salud de éstos en la planeación de infraestructura peatonal de calidad, como lo indica la OMS:

Los gobiernos deberían tener en cuenta las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito a la hora de tomar decisiones de política que repercutan sobre la seguridad vial. Hasta la fecha, en muchos países se han descuidado las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones. Convendría prestarles una atención renovada, en particular cuando se toman decisiones relativas a las infraestructuras viarias, la planificación del uso del suelo y los servicios de transporte (OMS. 2009l).

Con la Ley de Movilidad, los ciudadanos y los usuarios en Ciudad de México consolidamos la movilidad como un derecho.

El derecho que tiene toda persona y la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en su territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo". (Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal, CDHDF, 2012:34).

La Ley de Movilidad coloca al peatón como protagonista de la Ciudad de México, le otorga preferencia sobre el espacio público, incorpora conceptos como la caminata, a los que se les reconocen derechos y obligaciones a cumplir por parte del gobierno.

### Dos caminatas: entorno del CETRAM Tacubaya, Metro Tacubaya – Avenida Revolución – Periférico Delegación Miguel Hidalgo, CDMX.

El 20 de mayo de 2015 realicé dos caminatas –desde el Metro Tacubaya, una hacia el oriente: Carlos Lazo-Revolución, y otra hacia el poniente: Carlos Lazo-Periférico. El punto de encuentro de las caminatas está inserto en el CETRAM (Centro de transferencia modal) Tacubaya que es un nodo metropolitano de modos de transporte cotidiano de 82 mil 500 personas en promedio. Este nodo es sensible para la Ciudad de México ya que se trata de una zona estructuradora que pone en relieve la interacción de la población local, la flotante y en tránsito.

Los flujos viales están rebasados por el transporte privado como por el transporte público y en particular por la invasión de los paraderos de transporte público concesionado y una gran concentración de actividades del comercio informal, que conjuntamente han deteriorado la imagen urbana y la seguridad, ocasionando cotidianamente un proceso de obsolescencia física. A pesar de ello, CETRAM Tacubaya y su entorno tiene el potencial de rehabilitarse mediante el reconocimiento de la escala humana: los peatones.

A través de las dos caminatas pude detectar y registrar la calidad de la infraestructura peatonal en este nodo de impacto local, regional y metropolitano debido al equipamiento comercial, hospitalario y escolar existente. Los aspectos que se consideraron que condicionan la concreción de la caminabilidad satisfactoria son –banquetas estrechas, autos sobre las banquetas, concentración de comercio informal que invade banquetas, árboles dañando banquetas, pavimentos rotos, pavimentos de diversos tipos, registros



LA PROXIMIDAD DE LA CALLE RUFINA AL CETRAM TACUBAYA.

rotos/abiertos, obstáculos como casetas telefónicas, *mupis*<sup>5</sup>, postes; inaccesibilidad para peatones con discapacidad motriz, usuarios con carriolas, personas con movilidad limitada, puentes (anti)peatonales y cruceros inseguros; así como elementos que embellecen las banquetas como jardineras y árboles correctamente plantados.

A manera de contextualizar este nodo de gran aforo vehicular y peatonal de extensas vialidades, he extraído los siguientes datos relevantes acerca de Tacubaya<sup>6,7</sup>:

**TACUBAYA** significa “lugar del agua”, se trata de uno de los asentamientos más antiguos en Ciudad de México. El isotipo de la estación del Metro Tacubaya representa la silueta de un cántaro con agua en alusión con el agua de su carácter prehispánico.

- El establecimiento de las vías de comunicación provocó la división de colonias y barrios; y su posterior deterioro.
- La parte sur de Tacubaya es un nodo de intercambio modal de transporte público en el que las vialidades ahí han sido invadidas por un gran número de paraderos de unidades de transporte público.
- El Programa Parcial Tacubaya considera predominantemente los usos habitacional y habitacional con comercio de baja escala.
- Se identificaron 1,679 comerciantes que se encuentran agremiados a 88 asociaciones, los principales giros comerciales son la venta de alimentos y de ropa.



A LO LEJOS, VIADUCTO MIGUEL ALEMÁN, PERIFÉRICO ADOLFO LÓPEZ MATEOS Y PARQUE LIRA, ARTERIAS VIALES QUE CONDUCEN AL CETRAM TACUBAYA.



DE CERCA EL COMERCIO INFORMAL POSTRADO EN EL ENTORNO DEL CETRAM TACUBAYA.

<sup>5</sup> Muebles urbanos que pretenden funcionar como paradas de autobuses, tienen bancas y se caracterizan por desplegar anuncios publicitarios perpendicularmente sobre el ancho de las banquetas.

<sup>6</sup> Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Miguel Hidalgo (2008)

<sup>7</sup> Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Patrimonial de Tacubaya (2012)



## CETRAM Tacubaya

La estación del Metro Tacubaya es relevante, tiene la característica de ser considerado como CETRAM<sup>8</sup> que atiende diariamente 82 mil 500 personas en promedio. Es una estación de destino de usuarios provenientes del oriente de la ciudad que comunica a los usuarios hacia los municipios de Naucalpan y Huixquilucan o bien hacia la Delegación Álvaro Obregón, esto provoca una mayor concentración de pasajeros y uso intenso del equipamiento urbano. A continuación señalo algunas de las deficiencias en el entorno del CETRAM Tacubaya

- Deterioro de la imagen urbana, falta de mobiliario y señalamiento urbano, gran cantidad de comercio informal que origina diversos problemas como vialidades continuamente saturadas, entorpecimiento la fluidez peatonal, así como alto índice de inseguridad.
- El parque vehicular que se concentra es de autobuses de alta capacidad que ocupan las calles hasta en tres carriles provocando la aglomeración de usuarios en la acera cuyo espacio peatonal se reduce notablemente por la presencia de ambulantes.
- Existe riesgo en el ascenso y descenso de pasaje tanto en las calles y boca-calles adyacentes.
- Las fuentes móviles de contaminación atmosférica y sonora son constantes debido al gran flujo de automotores.
- Gran cantidad de basura y demás desechos son producidos por los operadores de las unidades de transporte, los comerciante informales, los usuarios y la población flotante, lo cual afecta directamente las áreas verdes y alcantarillas que son convertidas en basureros.



ESCUELA PRIMARIA GUILLERMO PRIETO EN LA CALLE RUFINA, TACUBAYA.

---

<sup>8</sup> Integra Metro estación terminal Tacubaya de la Línea 7 (converge con Línea 1: Pantitlán-Observatorio, Línea 7: El Rosario-Barranca del Muerto y Línea 9: Pantitlán-Tacubaya), Línea 2 del Metrobús, varias rutas de transporte público concesionado

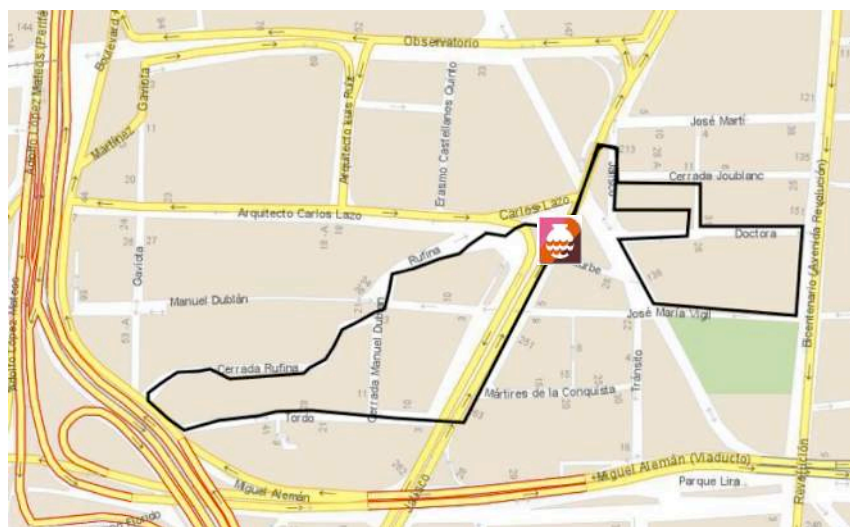
## Diagnóstico

### Diagnóstico de la infraestructura peatonal en el entorno del CETRAM Tacubaya

Metro Tacubaya – Avenida Revolución – Periférico  
Tacubaya, Delegación Miguel Hidalgo, CDMX.

Con este ejercicio ciudadano basado en un diagnóstico, busco visibilizar la vulnerabilidad que constante que enfrentamos los peatones en la Delegación Miguel Hidalgo. El reconocimiento de la movilidad peatonal en la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura peatonal es una deuda que tiene la administración pública que data de años. Con los siguientes resultados se procura la priorización de los usuarios vulnerables de la ciudad: los peatones (Art 5 de la Ley de Movilidad).

El 20 de mayo, 2015 realicé dos caminatas una hacia el oriente y otra hacia el poniente con punto de encuentro en el Metro Tacubaya. Las caminatas procuran honrar y proteger el trayecto de miles de peatones locales, flotantes y en tránsito del Metro Tacubaya hacia el interior de la colonia Tacubaya hasta la Avenida Revolución (ruta oriente) y el Periférico Adolfo López Mateos (ruta poniente) para generar un diagnostico en torno a la calidad de la infraestructura peatonal.



#### CUADRO 1

DOS CAMINATAS EN EL ENTORNO DEL CETRAM TACUBAYA: 2.4 KM.

1. CAMINATA ORIENTE 1.2 KM: METRO TACUBAYA (CARLOS LAZO) – AVE. REVOLUCIÓN.

2. CAMINATA PONIENTE 1.2 KM: METRO TACUBAYA (CARLOS LAZO) – PERIFÉRICO ADOLFO LÓPEZ MATEOS.

La distancia recorrida a pie representó 2 mil 400 metros, estructurados por 24 banquetas irregulares en su traza urbana. Por ejemplo la banqueta más larga cuenta con 290 metros de longitud ubicada en la parte poniente (Cerrada de Rufina) y la banqueta más corta con tan sólo 53 metros, se encuentra en la zona opuesta (Dr. Eduardo Joublanc, entre Cerrada Joublanc y Calle Doctora). Esta distribución espacial da cuenta de la complejidad

y complicación de los trayectos peatonales. Por ello propuse un balance entre los trayectos oriente y poniente con 1 mil 100 metros cada uno. Ambos recorridos llegan a arterias de comunicación vial, por el oriente a la Avenida Revolución y por el poniente el Periférico Adolfo López Mateos (Cuadro 1).

### ***Lo cuantitativo***

Ruta Oriente – Poniente

Metro Tacubaya (Carlos Lazo) – Avenida Revolución, 1.2 km (ver Cuadro 2)

Metro Tacubaya (Carlos Lazo) – Periférico A López Mateos, 1.2 km (ver Cuadro 3)

- Distancia Total 2.4 km
  - Puentes peatonales: 2
  - Cruces peatonales peligrosos: 6

Número de banquetas	Absoluto	%
No. de banquetas, de esquina a esquina	24	100
Sin accesibilidad universal, sin continuidad en rampas de esquina a esquina	20	83
Con comercio informal	18	75
Con pavimentos de diversos tipos que generan pisos irregulares	12	50
Con obstáculos: casetas telefónicas, <i>mupis</i> , postes, etc.	12	50
Son muy estrechas: menos de 1 metro de ancho	9	38
Con autos sobre las banquetas	7	29
Con elementos que embellecen las banquetas: árboles, vegetación, jardineras.	6	25
Con árboles dañando banquetas (diez árboles)	5	21
Con registros rotos/abiertos, con pavimento roto o deteriorado	5	21

### ***La opinión del peatón***

Estado general de las banquetas	Pésimo
¿Qué debe tener una banqueta / ruta peatonal para que sea segura y agradable?	Ser planas, con rampas, anchas, niveladas, registros tapados, arbolado corto, calles iluminadas, libre de obstáculos, con vegetación, limpias, sin basura, sin lodo, sin agua estancada, sin aceite, sin heces caninas, con espacio y lugares para sentarse, con sombra, con cámaras de seguridad, con botes de basura de recolección diaria.



¿Quién debe cuidar las banquetas? El gobierno y los ciudadanos

¿Qué puedes hacer para mejorar las banquetas?

- Primero que el gobierno las arregle
- Reportar a autoridades irregularidades
- Exigir mantenimiento constante
- Barrerla y lavarla
- No estorbar el paso con autos u objetos
- Recoger heces caninas
- Que los comerciantes sean corresponsables del mantenimiento con prácticas de limpieza y con recursos económicos

CUADRO 2. RUTA ORIENTE



CAMINATA DE IDA:  
METRO TACUBAYA – AVENIDA REVOLUCIÓN: 500 MTS.



CAMINATA DE REGRESO:  
AVENIDA REVOLUCIÓN – METRO TACUBAYA: 700 MTS.

CUADRO 3. RUTA PONIENTE



CAMINATA DE IDA:  
METRO TACUBAYA – PERIFÉRICO: 700 MTS.



CAMINATA DE REGRESO:  
PERIFÉRICO – METRO TACUBAYA: 500 MTS.

## Análisis

Es prioritario que la Administración Pública ejecute mantenimiento constante, así como obras de rehabilitación de banquetas que cumplan con efectividad con los lineamientos y manuales de diseño universal<sup>9</sup> con materiales y mobiliario homogéneo en el contexto en que se incorporan, de lo contrario se tratará de un dispendio financiero que acumule diversos tipos de losas peatonales que no logran producir seguridad y satisfacción a los peatones.

Se advierte que en el tiempo ha persistido el deterioro de la infraestructura peatonal, con algunos esfuerzos aislados e incipientes en diversa administraciones que no permiten una obra y manejo integral (ver cuadro 4).

El entorno urbano de CETRAM Tacubaya se caracteriza por un caos vial durante la mayor parte del día, por el excesivo comercio informal y la falta de bahías de transporte urbano (Camacho, 2014).

En ambas caminatas identifiqué tres tipos de materiales: adoquín, concreto estampado y cemento colado. Las banquetas donde se instala el comercio informal<sup>10</sup> no han recibido mantenimiento ni la rehabilitación necesaria, lo que ha abonado en un claro establecimiento privado-comercial que opera en contra del trayecto seguro y agradable de miles de peatones; se advierte que hace falta un acuerdo de corresponsabilidad entre los comerciantes y el gobierno para conjuntamente subsanar las deficiencias que



MANTENIMIENTO DEFICIENTE .

<sup>9</sup> En 2000 SEDUVI emitió el primer Manual Técnico de Accesibilidad

<sup>10</sup> Se identificaron 1,679 comerciantes agremiados a 88 asociaciones (PPDU Tacubaya, 2012)



EN LA CALLE TORDO, LOS PEATONES CAMINAN SOBRE EL ARROYO VEHICULAR.



BANQUETAS ESTRECHAS E INACCESIBLES SUP. CALLE JOUBLANC, INF. CALLE TORDO.



LOS ELEMENTOS NATURALES DE LA ALAMEDA TACUBAYA EMBELLEZEN EL ÁREA PEATONAL DE JOSÉ MARÍA VIGIL, PERO ÉSTA SE ENCUENTRA SUCIA Y DETERIORADA.

se padecen al caminar.

38 por ciento de las banquetas son muy estrechas por esta razón los peatones se desplazan en el arroyo vehicular, particular-mente en la parte poniente, en las calles Tordo, Cerrada Manuel Dublan y Cerrada de Rufina.

La calle Tordo tiene espacio para incrementar el ancho de sus banquetas, sin embargo, dada su cercanía con el comercio informal que se aglomera en la esquina Jalisco, se deduce que esta actividad ocuparía cualquier posible extensión de la infraestructura peatonal, por ello resulta vital su contención para favorecer los desplazamientos a pie. La correspondencia de los comerciantes con las disposiciones y acuerdos que estipule la administración pública puede demostrar que ambas necesidades –caminar y vender- puedan convivir de forma ordenada, segura y satisfactoria.

Solo una banqueta en los tramos recorridos cumple con la caminabilidad satisfactoria: se trata de la banqueta ubicada en la parte oriente –en el tramo peatonal de José María Vigil de 140 metros (entre Revolución y Jalisco). Esta tramo representa 6 por ciento del espacio recorrido en las caminatas. Sin embargo al encontrarse aislada, no generan valor a la caminata de los peatones con discapacidad y movilidad limitada, ya que ésta conduce a un precipicio urbano al no contar con plena accesibilidad y conexión con otras banquetas aledañas.

El tramo peatonal de José María Vigil conecta con la Alameda Tacubaya, se trata de un elemento que embellece la infraestructura peatonal mediante un área verde, sin embargo se encuentra descuidada y sucia, esta situación evidencia una clara deficiencia de los servicios urbanos que brinda la administración pública en Miguel Hidalgo. En este mismo tramo, hacia la esquina de Jalisco, coexiste la disyuntiva peatonal –por un lado infraestructura que favorece al automóvil: un puente (anti) peatonal, y por otro, la línea del deseo



peatonal. Los peatones sortean ambas posibilidades, se observa un aforo constante de adultos mayores cruzando el monumental puente (anti) peatonal sobre Parque Lira y Héroes de Churubusco.

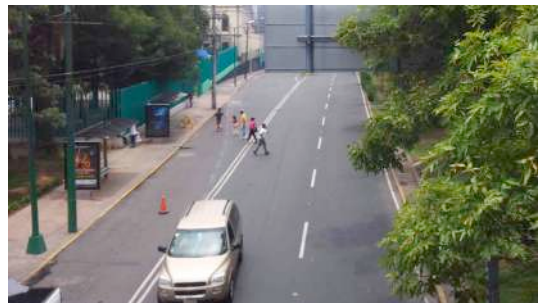
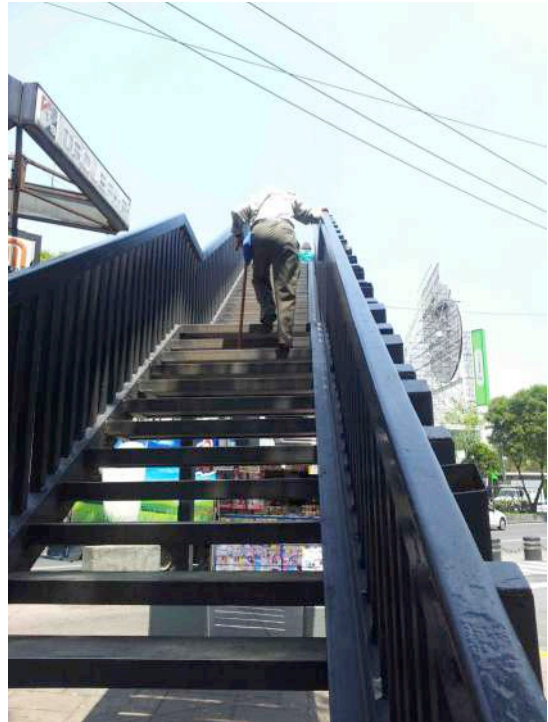
Sin duda, para proteger la vida de los peatones, este punto debe tratársele como un cruce peligroso para dotarle de un diseño vial que permita los desplazamientos seguros y agradables a pie.

Se registra los siguientes puntos como peligrosos:

1. José María Vigil hacia Tránsito.
2. Jalisco hacia abajo puente (anti) peatonal, entre Cerrada Joublanc y la plazoleta que su ubica entre Jalisco y Joublanc.
3. Carlos Lazo y Jalisco
4. Rufina –zona escolar donde se encuentra la escuela primaria pública Guillermo Prieto y la escuela privada de primaria, secundaria y bachillerato Colegio Luz Saviñón.
5. Jalisco esquina Mártires de la Conquista.
6. Jalisco esquina Tordo.

De las veinticuatro banquetas estudiadas, algunas tienen rampas en sus extremos, ninguna de ellas obedece a los lineamientos de diseño universal. Veinte banquetas son inaccesibles para peatones con discapacidad, personas con movilidad reducida y usuarios de carriolas (representa 83 por ciento de la infraestructura documentada).

Un claro ejemplo se halla en la plazoleta Jalisco-Joublanc, la cual está flanqueada por tres niveles de escalinatas. Esta inaccesibilidad excluye a las peatones con discapacidad del goce de los espacios públicos y su derecho a moverse con seguridad. La plazoleta Jalisco-Joublanc destaca por sus árboles y jardineras, una de ellas bajo el



DISYUNTIVA PEATONAL PARA ATRAVESAR LAS VIALIDADES PARQUE LIRA Y HÉROES DE CHURUBUSCO.  
SUP. PUENTE (ANTI) PEATONAL,  
INF. LA LÍNEA DEL DESEO PEATONAL.



NO EXISTE MANEJO DEL ESPACIO QUE FAVOREZCA LA MOVILIDAD PEATONAL EN LA AVENIDA JALISCO DONDE SE ENCUENTRAN DOS PUNTOS CRÍTICOS EN LAS ESQUINAS MÁRTIRES DE LA CONQUISTA Y TORDO (INF.)

cuidado de los locatarios de la Cerrada Joublanc.



LOS MUPIS , OBSTÁCULOS EN AVENIDA REVOLUCIÓN ESQUINA DOCTORA.

Los obstáculos más evidentes que inhiben la caminata segura y agradable son los autos estacionados sobre banquetas, los *mupis*<sup>11</sup>, pavimentos rotos, así como la EXTREMA concentración de postes y casetas telefónicas en las esquinas.

Existe una percepción antagonista de los peatones consultados acerca de los árboles, los cuales, por una parte embellecen, y por otra, comprometen la seguridad al bloquear el alumbrado público y la visión las cámaras de seguridad. Los desplazamientos a pie de forma segura son condicionados debido a las raíces expuestas de los árboles, por ello es urgente la intervención de la administración pública para realizar el diagnóstico y proyecto de saneamiento integral de la vegetación y los sujetos arbóreos identificados sobre las banquetas.

El arbolado urbano genera valor paisajístico que debemos respaldar como patrimonio natural en la ciudad. A lo largo de las dos



LAS PERSONAS CON MOVILIDAD LIMITADA REFIEREN QUE NO PUEDEN DESPLAZARSE POR LAS BANQUETAS, USAN EL ARROYO VEHICULAR. CALLE DOCTORA, ESQ. JOUBLANC.



EN LA CALLE DOCTORA EXISTEN INVASIÓN DE AUTOMOVILES Y BICICLETAS EN LA BANQUETA.

<sup>12</sup> Muebles urbanos que pretenden funcionar como paradas de autobuses, tienen bancas y se caracterizan por desplegar anuncios publicitarios perpendicularmente sobre el ancho de las banquetas.



caminatas existen elementos que embellecen las banquetas y las áreas peatonales, como la plazoleta Jalisco-Joubland, la Alameda Tacubaya y la pequeña área verde que se encuentra en el Periférico entre Tordo y Cerrada Rufina, pero éstas se encuentran maltratadas. Los árboles, la vegetación y las jardineras en combinación con las banquetas tiene el potencial de incluir una imagen integral y continúa con las pocas áreas verdes adyacentes.

De acuerdo a los peatones consultados, la participación ciudadana en torno al cuidado y protección de las banquetas radica en que el gobierno ejecute las obras y mantenimiento constante y eficiente; y los ciudadanos procurando su limpieza y libre acceso, éstos también podrían reportar anomalías para fomentar su conservación.



ESCALINATAS Y AUTOMÓVILES ESTACIONADOS EN ÁREA PEATONAL PROVOCAN QUE LA PLAZOLETA JALISCO-JOUBLANC NO CUENTE CON ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ.

---

## Conclusiones

---

La distribución, la obra y el manejo de las banquetas es complejo, hasta hoy no ha habido un gobierno local que asuma el reto de la regeneración de la infraestructura peatonal integral que construya un ambiente accesible para todas las personas como un proyecto de desarrollo urbano metropolitano.

El espacio estudiado no ha estado exento de la interpretación de empresas consultoras y expertos en materia de movilidad, pero debemos apelar al sentido común y a la problemática que aqueja en un nivel más próximo a los peatones cuando éstos señalan la invasión o estrechez de las banquetas, el abandono, la inaccesibilidad, el deterioro, la inseguridad, entre otras causas –muchas de ellas aquí expuestas. Por lo tanto, debe existir responsabilidad plena de la administración pública para generar satisfacción en la caminabilidad del entorno del CETRAM Tacubaya, una forma de ratificarlo debe ser mediante una gestión que cuente con recursos clave asegurado por un sistema de evaluación de servicios y obras públicas que pueda sostenerse en el tiempo. Con la

evaluación se busca conciliación y actuación de las partes involucradas para favorecer a los peatones en el largo plazo. Un factor relevante en la evaluación es identificar cómo se genera la transformación, a fin de medir el peso de cada actor responsable tanto en el manejo cotidiano, como las gestiones interinstitucionales por parte del gobierno central y local para mantener y mejorar la calidad y el desempeño de la infraestructura peatonal. Sin duda, el entorno del CETRAM Tacubaya tiene potencial de peatonalizarse con infraestructura de primer nivel.

En la Ciudad de México y de acuerdo a este diagnóstico, en el entorno del CETRAM Tacubaya, la vida peatonal sigue en la incertidumbre, se precisa la conquista para empujar la acción en pleno conflicto, citando a Borja en García Canclini (2004:139-140): “¿Quién puede conquistar las competencias y recursos necesarios para hacer espacios públicos ciudadanos? –en términos generales, no es posible precisarlos, ya que los contextos políticos, legales y territoriales son muy diferentes. La conquista implica iniciativa, conflicto y riesgo, pero también legitimidad, fuerza acumulada, alianza y negociaciones”.



CUADRO 4. LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL CETRAM TACUBAYA, INFOGRAFÍA.