

ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTRIZ EN LA MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD DE IRAPUATO, GTO.

Alejandro García Navarro¹

Rodrigo Franco Muñoz²

Resumen

Las personas con discapacidad motriz son aquellas que presentan pérdida total o parcial en su movilidad y requieren ayuda técnica como sillas de ruedas, andaderas, etc. para desarrollar sus actividades cotidianas. La Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, en su artículo nueve “Accesibilidad” establece que, se deben adoptar medidas para asegurar el acceso, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte y a otros servicios e instalaciones de uso público de la ciudad. Estas medidas incluyen, identificar y eliminar obstáculos que limiten su acceso. Este tema, cada vez más presente en las agendas de los gobiernos municipales –con discursos recurrentes que plantean la movilidad integral de las personas y la implementación en las vialidades de criterios normativos–, en atención a la movilidad de personas con discapacidad, observa con preocupación una discordante realidad. El artículo, muestra un análisis sobre los aspectos de la movilidad urbana de las personas con discapacidad motriz, con respecto a las barreras y dificultades a las que se enfrentan. Este análisis fue realizado partiendo del estudio de casos (observación participante y entrevistas profundas) con información procedente de siete casos reales de desplazamientos de personas con esta discapacidad.

1 Maestro en Desarrollo Organizacional, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, correo electrónico: aicragxela13@hotmail.com.

2 Doctor en Urbanismo, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Urbanismo, correo electrónico: rfranco@correo.uaa.mx.

Palabras clave: *movilidad urbana, discapacidad motriz, accesibilidad, obstáculos, Irapuato.*

Abstract

People with motor disabilities are those who have total or partial loss of mobility and require technical assistance such as wheelchairs, walkers, etc., to carry out their daily activities. The International Convention on the Rights of Persons with Disabilities, in its article nine “Accessibility” establishes that measures must be adopted to ensure access, under equal conditions, to the physical environment, transportation, and other services and facilities for use city public. These measures include identifying and removing obstacles that limit their access. This issue, increasingly present in the agendas of municipal governments –with recurring speeches that propose the integral mobility of of people and the implementation of regulatory criteria in the roads–, in attention to the mobility of people with disabilities, observes with concern a jarring reality. The article shows an analysis of the aspects of urban mobility of people with motor disability, with respect to the barriers and difficulties they face. This analysis was carried out based on the case study (participant observation and in-depth interviews) with information from the immersion in seven real cases of displacement of people with this disability.

Keywords: *urban mobility, mobile disability, accessibility, obstacles, Irapuato.*

Introducción

La accesibilidad de las personas en la ciudad, es un tema que está cada vez más presente en las agendas de los gobiernos locales. Con frecuencia se escuchan discursos promisorios que garantizan a la sociedad atender las prioridades y las necesidades de los sectores más vulnerables de la sociedad.

Los poderes públicos tienen la responsabilidad de garantizar que sus habitantes se desplacen por la ciudad de manera autónoma, segura y cómoda. En este sentido, el entorno debe estar configurado de modo que, pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos. Sin embargo, hoy en día, la mayoría de las personas con discapacidad no cuentan con un entorno accesible que les permita ser capaces de usarlo con sus diferentes grados de habilidad y por consiguiente, no disfrutan de los mismos niveles de participación que el resto y, lo que

supone una preocupación aún mayor, se encuentran con enormes dificultades para promover cambios en esta realidad. (Anon., s.f.)

El presidente del Foro Europeo de Personas con Discapacidad, Yannis Vardakastanis, afirma que: “la falta de accesibilidad es una forma muy sutil de discriminación. Y aun cuando la legislación defiende los derechos de estos grupos sociales, un gran número de entornos, productos y servicios siguen siendo inaccesibles. Vulnerando así estos derechos e impidiendo su ejercicio pleno por parte de estas personas”.

Aparato teórico

En este apartado se presenta una breve revisión de los conceptos empleados a lo largo de la investigación, con el fin de precisar qué se entiende por cada uno de ellos. Así como situar los ejes sobre los cuales apoyar la lectura interpretativa del corpus.

La “movilidad urbana” es entendida como el conjunto de desplazamientos diarios que realizan los ciudadanos, para salvar las distancias que los separa de los lugares en donde satisfacen sus deseos o necesidades (Anon., s.f.). Según el “Informe sobre Movilidad Urbana Sostenible”, que señala Lizárraga M., la movilidad urbana es la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, por lo tanto es un derecho social. En este sentido, se puede afirmar que la movilidad urbana es una necesidad básica que debe ser satisfecha, así como un derecho social que debe ser garantizado; ya que moverse por la ciudad, es imprescindible para acceder a bienes y servicios y, es responsabilidad de los poderes públicos, modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos los ciudadanos.

La movilidad cotidiana es una característica urbana indispensable para el funcionamiento eficaz de las ciudades modernas. Es considerada una actividad vital, ya que al desplazarse de manera fluida se posibilita el acceso a las oportunidades que la ciudad ofrece. En esta dinámica citadina, el peatón es el principal protagonista a través de sus interacciones.

Urbano señala que: “el peatón” es toda persona que transita a pie por el espacio público, aunque también se refiere a una realidad como son los individuos que requieren de una ayuda permanente o eventual debido a una discapacidad, que les impide desplazarse con facilidad por el espacio urbano. Éstos son denominados Peatones con Movilidad Reducida, (PMR). El principal objetivo del peatón en su movilidad cotidiana, es la accesibilidad, que consiste en superar las distancias y reducir el tiempo dedicado a los desplazamientos.

La “accesibilidad”, se define como la facilidad en el desplazamiento de los individuos para acceder a los espacios de origen y destino referidos

a sus intereses particulares (Miralles-Guasch, 2002). La accesibilidad en la movilidad peatonal implica que los peatones logren llegar, ingresar, usar y salir de los espacios en los que interactúan. Es una cualidad del medio y un derecho básico de las personas, ya que permite el uso y disfrute de estos entornos en igualdad de condiciones.

“Accesibilidad universal”, es la condición que deben cumplir en el diseño, mantenimiento y funcionamiento de los entornos, procesos, bienes, productos y servicios; así como de los objetos, instrumentos, y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, así como de la forma más autónoma y natural posible. En ella, se enfatiza la estrategia de “diseño para todos” y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse (ONCE, 2011). Para el entorno urbano, “accesibilidad universal” y “diseño para todos” significa lograr que cualquier persona, independientemente de su capacidad o discapacidad, pueda acceder a una vía o un espacio público urbano e interrelacionarse con sus contenidos. El éxito en la interrelación de un individuo con su medio, depende esencialmente de las características del entorno y de sus propias capacidades. Por ello, es necesario que el diseño de los entornos facilite la interacción al máximo de individuos con capacidades funcionales diferentes, y así, garantizar que ésta se realice de forma satisfactoria.

Según el Center for Universal Design de la Universidad de Carolina del Norte, el diseño universal debe seguir algunos principios de los que se destacan: equidad de uso, el diseño es útil para personas con diversas capacidades; flexibilidad de uso, el diseño se adapta a un amplio rango de preferencias individuales y capacidades; bajo esfuerzo físico, el diseño debe ser usado de forma cómoda y eficiente con el mínimo esfuerzo; y espacio suficiente de aproximación y uso, dimensiones y espacio apropiadas para permitir el acercamiento, alcance, manipulación y uso independientemente de tamaño del cuerpo del usuario, su postura o movilidad (“Universal Design Principles”. Center for Universal Design. North Carolina State University. Raleigh, 1997).

Para Vázquez (2005), “las personas con discapacidad motriz”, son aquellas que tienen una pérdida total o parcial en su movilidad y que pueden requerir de apoyos o ayudas técnicas como sillas de ruedas, bastones, muletas y andaderas, para desarrollar las actividades de la vida cotidiana. La movilidad en el entorno urbano, resulta más complicada para aquellas personas con alguna discapacidad, con frecuencia enfrentan obstáculos que los obligan a modificar sus recorridos y en muchos de los casos, ponen en juego su seguridad. Aunque es importante recordar que no sólo las personas con discapacidad se encuentran con esas dificultades de interacción con el entorno a las que se está haciendo referencia, sino que cualquier persona puede toparse con ellas en algún momento de su vida.

Punto de partida

A continuación se presenta una breve contextualización de los elementos de la realidad que configuran el objeto de estudio, la accesibilidad en la movilidad para personas con discapacidad motriz en la ciudad de Irapuato, como punto general de partida para la investigación.

Uno de los problemas de mayor afectación para las personas con discapacidad es la desigualdad de condiciones para moverse dentro de la ciudad. Dichas personas a menudo enfrentan barreras de accesibilidad en el entorno físico, transporte y servicios e instalaciones de uso público, entre otros. La raíz del problema no sólo reside en la existencia de las limitaciones físicas de la persona, sino también en las limitaciones políticas, vinculadas al hecho de no tener sus necesidades reconocidas por la sociedad mientras se siguen vulnerando sus derechos humanos en todo el país (Alcántara, 2010). Lo anterior, los ubica en una posición de desventaja social que les impide gozar plenamente de todos sus derechos y libertades fundamentales en los distintos ámbitos.

La Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, preocupados por reconocer, promover y proteger los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad, acordaron en su artículo nueve lo siguiente:

Artículo 9 Accesibilidad

A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, transporte, información y comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo (ONU, 2007).

Esto es, sin lugar a dudas, el reflejo de una mayor conciencia a nivel mundial, puesto que la mayoría de los países miembro, han tomado ya numerosas iniciativas a fin de transformar el medio y conseguir niveles

mayores de accesibilidad en el entorno, de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos.

Accesibilidad para personas con discapacidad en Irapuato

Según datos otorgados por el sistema DIF Municipal, en el municipio se tiene registro de 3 mil 571 personas con discapacidad motriz. El DIF es un organismo que da apoyo a este sector de la población, atiende mensualmente a 250 usuarios de servicios, con vida independiente, sesiones de entrenamiento, campañas de credencialización y pláticas, así como sesiones psicológicas de grupo.

Al inicio de la administración 2015-2018, el presidente municipal de la ciudad de Irapuato, C. José Ricardo Ortiz Gutiérrez, estableció en su programa de Gobierno Municipal objetivos concretos para la construcción de una mejor ciudad. En atención a las necesidades y contemplando las propuestas de la ciudadanía se desarrollaron tres ejes principales, entre ellos, el de “Movilidad”. El programa fue presentado como un pacto contraído con la comunidad buscando ejercitar una democracia participativa y protagónica, basada en los principios de: la igualdad de derechos entre mujeres y hombres, la atención de las necesidades básicas de la población y la mejoría en todos los aspectos de la calidad de la vida.³ En este sentido la administración pública municipal se comprometió a garantizar a la sociedad un papel activo en atención a las prioridades y las necesidades de los sectores más vulnerables de la sociedad, bajo la perspectiva del ser humano como eje principal de la planeación (H. Ayuntamiento de Irapuato, 2015).

| Plan municipal de desarrollo | Programa de Gobierno municipal 2015-2018 | |
|------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------|
| Ámbito | Diagnóstico PGM | Eje estratégico |
| Infraestructura y servicios | Vialidades / Normativa vial Transporte público | Movilidad |

Figura 1. Instrumentos de Planeación. Fuente: PGM 2015-2008.

En el documento se muestran los resultados de un diagnóstico previo, en el que se describen detalladamente las características y condiciones de Irapuato al inicio de la administración. Allí se presentan en forma gráfica, los principales problemas sobre movilidad, (Figura 2) y de igual forma, los objetivos propuestos para solucionar dicha problemática (Figura 3).

3 Ley de Planeación, publicada el 5 de enero de 1983 y con su última modificación del 6 de mayo de 2015.

Problemática

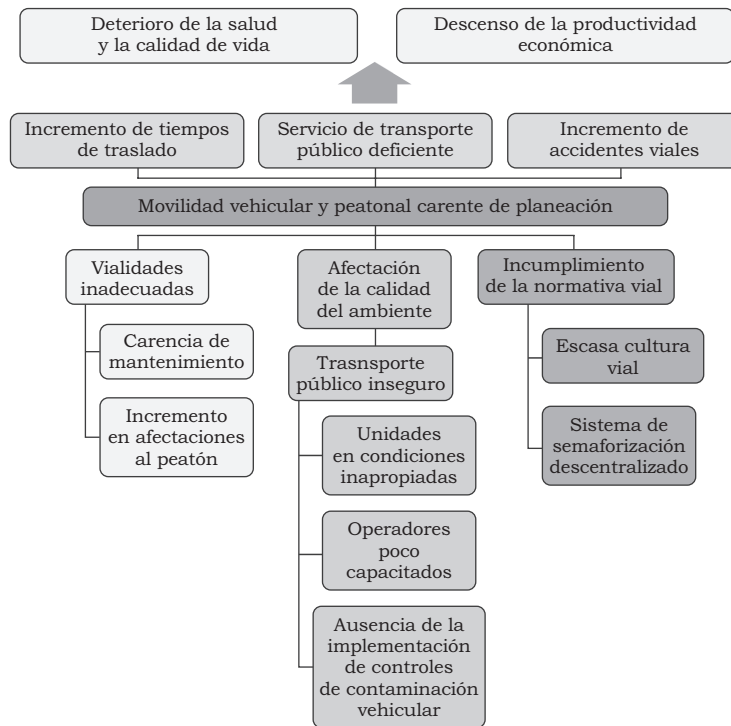


Figura 2. Árbol de problemas: Movilidad. Fuente: PGM 2015-2018.

En el gráfico anterior se describe como principal problemática, una “movilidad vehicular y peatonal carente de planeación”. Con vialidades inadecuadas, desprovistas de mantenimiento y consecuentemente con un incremento en las afectaciones al peatón; un transporte público deficiente con unidades en condiciones inapropiadas y, por último, el incumplimiento de la normatividad vial y una escasa cultura vial por parte de los ciudadanos. Lo que resulta en el incremento de los accidentes viales y los tiempos de traslado.

Posteriormente en la Figura 3, se muestran los objetivos propuestos para contrarrestar los problemas descritos anteriormente. Aquí se plantea una consolidación de la movilidad vehicular y peatonal basada en vialidades adecuadas, mantenimiento vial constante y facilidad de acceso peatonal y universal; optimización de las unidades de transporte público, así como el fortalecimiento de la cultura vial y el cumplimiento de la normativa vial.

Objetivos

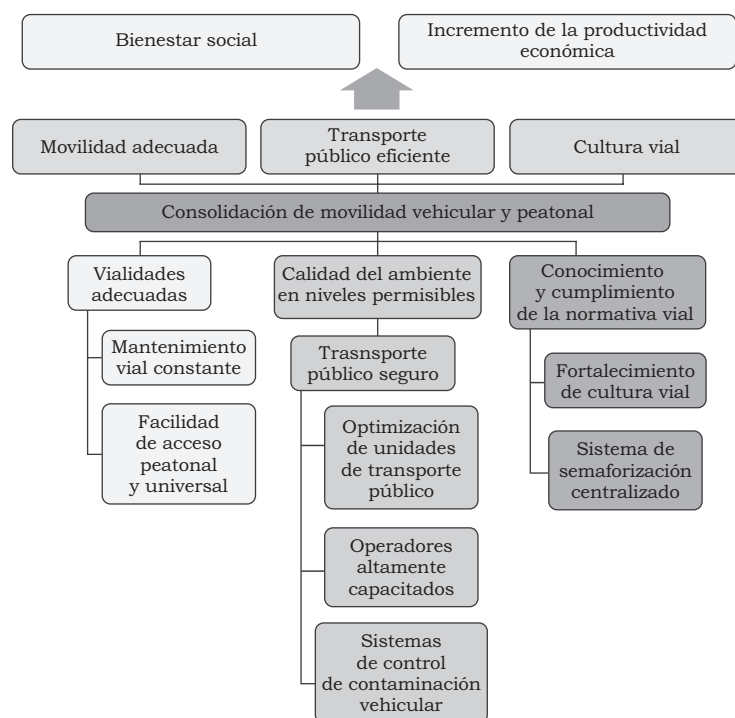


Figura 3. Árbol de Objetivos: Consolidación de movilidad vehicular y peatonal. Fuente: PGM 2015-2018.

Más a detalle, los objetivos vertidos en el documento plantean atender al peatón como prioridad, mejorar la infraestructura vial y mejorar el transporte público, entre otros.



Objetivos

- 3.1 Atender al peatón como prioridad.
- 3.2 Mejorar la infraestructura vial.
- 3.3 Implementar la red de conectividad con nuevas ciclovías.
- 3.4 Sistema Centralizado de Semaforización.
- 3.5 Mejorar el Transporte Público.

Figura 4. Objetivos: Eje 3 Movilidad. Fuente: PGM 2015-2018.

En las actividades propuestas para “atender al peatón como prioridad” se destacan:

- a) Reforzar y ampliar las actividades y programas de educación vial para privilegiar al peatón.
- b) Actualizar y aplicar el Reglamento de Tránsito e implementar el Programa de Movilidad.

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| OBJETIVO | | |
| 3.1 Atender al peatón como prioridad. | | |
| INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE | | |
| INCREMENTAR EL ÍNDICE DE ACCIONES PARA UNA MOVILIDAD INTEGRAL. | | |
| META | | |
| Incrementar la difusión de las actividades de prevención y cultura vial. | | UNIDAD RESPONSABLE |
| ACTIVIDADES | | |
| 3.1.1 | Reforzar y ampliar las actividades y programas de educación vial para privilegiar al peatón. | DGSP |
| 3.1.2 | Implementar el programa de cultura vial. | DGSP |
| 3.1.3 | Implementar el programa de prevención de accidentes. | DGSP |
| 3.1.4 | Actualizar y aplicar el Reglamento de Tránsito. | DGSP |
| 3.1.5 | Implementar el Programa de Movilidad. | DGSP |

Figura 5. Objetivo 3.1 Atender al peatón como prioridad. Fuente: PGM 2015-2018.

Del objetivo 3.2 “Mejorar la infraestructura vial” destacaremos las actividades propuestas de:

- a) Realizar e implementar el programa de mantenimiento vial mayor y menor en vialidades.
- b) Implementar en las vialidades y banquetas los criterios normativos de acceso universal y atención a la movilidad de personas con discapacidad.

II

| | | |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| OBJETIVO | | |
| 3.2 | Mejorar la infraestructura vial | |
| INDICADORES VERIFICABLES OBJETIVAMENTE | | |
| ÍNDICE DE VIALIDADES EN BUEN ESTADO DE CONSERVACIÓN FÍSICO. | | |
| META | <i>Aumentar la cobertura de mantenimiento de vialidades.</i> | UNIDAD RESPONSABLE |
| ACTIVIDADES | | |
| 3.2.1 | Realizar e implementar el Programa de Mantenimiento Vial mayor y menor en vialidades y caminos. | DGOP - DGSP |
| 3.2.2 | Promover las gestiones de los nodos de los cruces ferroviarios para la implementación de acciones preventivas y de movilidad. | IMPLAN |
| 3.2.3 | Dar continuidad al trabajo de gestión de las obras de las etapas faltantes y radiales del Cuarto Cinturón Vial. | DGPDG- DGOP |
| 3.2.4 | Implementar en las vialidades y banquetas los criterios normativos de acceso universal y atención a la movilidad de personas con discapacidad. | DGOP - DGSPM |
| 3.2.5 | Realizar las gestiones de colaboración y convergencia de recursos para la elaboración de proyectos y construcción de puentes peatonales y vehiculares en las zonas de alto impacto vial. | DGPDG - DGOP |

Figura 6. Objetivo 3.2 Mejorar la infraestructura vial. Fuente: PGM 2015-2018.

Por último, del objetivo 3.5 “Mejorar el transporte público”, se destaca la actividad propuesta de: mejorar el servicio de transporte público ampliando la calidad, seguridad y cobertura.

Aunado a lo anterior, se cita textualmente el apartado IU5. Accesibilidad universal del plan municipal de ordenamiento territorial de Irapuato. El cual dice lo siguiente. “Todos los espacios públicos de los asentamientos humanos deberán contar con las facilidades necesarias para su uso y tránsito por parte de la población más físicamente vulnerable, es decir, madres embarazadas y con niños pequeños, adultos mayores, y personas con alguna discapacidad, de acuerdo a la ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de 2011” (H. Ayuntamiento de Irapuato, 2015).

Hasta aquí, se muestran las acciones descritas en el marco lógico del Programa de Gobierno Municipal 2015 -2018, con las que se busca abatir la problemática del municipio en cuestiones de movilidad y que, servirán de base para realizar un esquema de evaluación que permita determinar el índice de cumplimiento de las mismas.

Con base en lo anterior, el principal objetivo de este estudio consistió en analizar la situación actual de las personas con discapacidad motriz –específicamente en silla de ruedas– con respecto de su movilidad urbana. Con la intención de conocer las dificultades e implicaciones en relación con el itinerario que realizan entre su lugar de residencia y los destinos habituales.

Sin pretender plantear soluciones específicas, este artículo bosqueja un análisis en el que se cotejan los objetivos proyectados por la

Administración Municipal y la realidad actual a casi dos años del comienzo de su gestión.

Materiales y métodos

Esta investigación se realizó a partir de una estrategia metodológica cualitativa, en donde a lo largo del estudio, se recogió información de primera mano sobre los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad. Esta indagación se dividió en dos bloques:

- a) Revisión documental.
- b) Análisis de la accesibilidad de las rutas frecuentes.

Revisión documental: exploración específica, acerca de los objetivos y estrategias de movilidad proyectados por la Administración Municipal. Las fuentes revisadas fueron: Programa de Gobierno Municipal y el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Irapuato.

Análisis de la accesibilidad: se realizó mediante la técnica de análisis de casos (observación participante y entrevista profunda). Recogida de información primaria procedente de la indagación de una muestra de siete casos reales de desplazamientos de personas con discapacidad motriz, desde su lugar de residencia hasta sus destinos más frecuentes. Buscando identificar las barreras y dificultades que se suelen encontrar de forma habitual a la hora de sus recorridos.

Unidad de análisis: Personas con discapacidad motriz en silla de ruedas.

Población: Grupo paralímpico de Irapuato (25 personas).

Los criterios seleccionados para la obtención de la muestra fueron los siguientes:

- Disponibilidad de los participantes.
- Diversidad geográfica: los personas residen en distintos puntos de la ciudad.
- Variedad respecto de las edades de los participantes.

| Caso | Nombre | Edad | Domicilio |
|------|--------------|------|---------------|
| 1 | José | 61 | Zona Centro |
| 2 | Rubén | 42 | Playa Azul |
| 3 | Feliciano | 41 | Independencia |
| 4 | Clara | 22 | El cantador |
| 5 | Jesús | 31 | Santa Julia |
| 6 | J. Soledad | 44 | Bella vista |
| 7 | José Antonio | 65 | Floresta |

Figura 7. Casos analizados según nombre, edad, domicilio. Fuente: Elaboración propia.

Es importante mencionar que todas las personas que colaboraron en la investigación utilizan sillas de ruedas especiales y no requieren de la ayuda o compañía de otras personas para sus traslados habituales.

Las observaciones se realizaron mediante el acompañamiento de las personas durante sus rutas habituales, este acompañamiento abarcó todos los recorridos realizados por la persona durante el día. El levantamiento de la información se realizó de manera sistematizada, por medio de una ficha de observación en la que se detallan los elementos siguientes: destino, trazado de la ruta y barreras encontradas. Se utilizaron como herramientas complementarias, fotografías de las barreras o dificultades encontradas para apoyar gráficamente los resultados obtenidos.

La observación se centró en resaltar las situaciones a las que regularmente se enfrentan y que influyen de manera específica en el acceso.

Las entrevistas se hicieron durante la misma jornada de la observación participante y tuvieron una duración aproximada de 60 minutos. Se partió de un guion estructurado, en el que se buscó profundizar sobre las repercusiones y el grado de influencia de la accesibilidad del entorno en su vida cotidiana.

Resultados

En términos generales, la situación actual de accesibilidad en los trayectos que realizan estas personas todos los días plantea una extensa variedad de barreras y constantes dificultades. Entre las más comunes que se han encontrado son:

Banquetas

Inadecuado mantenimiento de las banquetas, muchas de ellas están muy deterioradas con baches o huecos, otras no tienen las dimensiones mínimas necesarias para deambular sobre ellas, no cuentan con rampas de acceso o no tienen una traza uniforme o irregularidades.



Figura 8. Ejemplos de banquetas. Fuente: Elaboración propia.

Cambios de plano en los accesos

Muchos de los edificios públicos de la ciudad no cuentan con rampas de acceso y/o adecuaciones para su acceso, y las personas con discapacidad tienen que solicitar ayuda para entrar o salir del inmueble.



Figura 9. Ejemplos de accesos en edificios. Fuente: Elaboración propia.



Figura 10. Ejemplos de rampas. Fuente: Elaboración propia.

Rampas

El diseño de la mayoría de las rampas no cumple con las condiciones adecuadas de anchura, longitud de trayecto o grado de inclinación y pavimento.

Falta de sensibilización de la población en general

La falta de respeto de los ciudadanos respecto de las necesidades de las personas con discapacidad, como utilizar los espacios de estacionamiento destinados para ellos, estacionarse sobre las banquetas o invadirlas para ofertar sus productos.



Figura 11. Ejemplos de invasión de espacios. Fuente: Elaboración propia.



Figura 12. Ejemplo de transporte urbano. Fuente: Elaboración propia.

Transporte público

En la actualidad no existen camiones de transporte urbano adaptados para personas en sillas de ruedas. Muchos conductores de taxis no quieren dar el servicio porque tienen que ayudarlos a subir y bajar del automóvil, cuando lo hacen, les cobran un costo extra por el servicio.

En resumen, las barreras encontradas en los recorridos de las personas que colaboraron en este estudio son:

- Problemas estructurales y de diseño urbano derivados de la falta de consideración de la accesibilidad en los proyectos y ejecución de la urbanización de la ciudad.

- Falta de mantenimiento derivados de la nula consideración de la accesibilidad en tareas de mantenimiento y gestión del espacio urbano.
- Incumplimiento cívico y normativo, derivado de la falta de consideración de la accesibilidad en el uso de la ciudad y en las labores de policía y control por parte de la Administración Municipal.

Cabe mencionar que los resultados obtenidos en la investigación pueden contribuir en el diseño de mecanismos de evaluación que permitan determinar el índice de cumplimiento de movilidad del municipio de Irapuato.

Conclusiones

A partir del análisis de estas experiencias se formulan las siguientes conclusiones:

Aun cuando la totalidad de las personas entrevistadas muestra una actitud tolerante ante las dificultades que presenta su movilidad, emiten una voz de reclamo hacia las autoridades, pues las condiciones actuales de accesibilidad implican un costo para su calidad de vida al soportar situaciones de peligro, estrés, cansancio y la necesidad de solicitar ayuda para el desarrollo de su movilidad. Y no tendrían por qué hacerlo si vivieran en un entorno con un adecuado nivel de accesibilidad.

A pesar de que se han realizado algunas acciones de mejora en cuanto a la accesibilidad, la realidad de las personas con discapacidad en Irapuato no es muy diferente a la de años pasados. Una ciudad que decide situar entre sus prioridades la mejora de la accesibilidad de su entorno y la movilidad de las personas, debe emprender acciones más consistentes en su estructura normativa, para que el enfoque en accesibilidad siga siendo una prioridad de los poderes públicos y no sólo quede en buenos propósitos.

Bibliografía

- Alcántara Vasconcellos, E., 2010. *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.
- Anon., s.f. *Ecologistas en acción*. [En línea] Available at: <https://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html> [Último acceso: 3/Junio/2017 Junio 2017].

- Caja Madrid, O. S., (s.f.) *Movilidad Urbana Sostenible*. Madrid: TF Artes Gráficas.
- H. Ayuntamiento de Irapuato, G., 2015. *Programa de Gobierno Municipal 2015-2018*, Irapuato: Instituto Municipal de Planeación.
- Lizárraga M., C., 2006. "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI". *Economía, Sociedad y Cultura*, VI(22).
- Miralles-Guasch, C., 2002. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel Geografía.
- ONCE, F., 2011. *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo*. Madrid: Artes Gráficas Palermo.
- ONU, 2007. *Convención Sobre los Derechos de las Personas*, Nueva York: s.n.
- Urbano, D., 2000. *Guía práctica de movilidad peatonal urbana*. Bogotá: Desarrollo Urbano.
- Vázquez, V. H. R., 2005. *Pensamiento Libre*. [En línea] Available at:<http://www.revistapensamientolibre.com/singlepost/2015/05/04/Accesibilidad-en-la-Movilidad-Urbana-de-las-Personas-con-Discapacidad> [Último acceso: 3 Junio 2017].