

Mapa de barreras urbanas: accesibilidad real vs. deseada”

Nombre del Alumno: Cano Vázquez Blanca Yoseline
Nombre de la Materia: INTRODUCCION AL URBANISMO Y ANALISIS DE SITIO
Nombre del profesor: LIC. María Fernanda Montserrat Campos Román
Nombre de la Licenciatura: Arquitectura
Cuatrimestre: sexto cuatrimestre
Comitán de Domínguez Chiapas
Fecha: 06 de julio de 2025

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Las banquetas son angostas, muchas obstruidas por postes o inexistentes. No hay continuidad peatonal



VEGETACIÓN Y ÁREAS VERDES

Solo una cuadra cuenta con árboles, y son pocos. Falta sombra y confort ambiental.

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Ampliación de banquetas y reubicación de postes para lograr un flujo peatonal continuo, cómodo y accesible.



ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

son muy pocos los espacios en las que se encuentran rampas y son un poco angostas.



* ACCESIBILIDAD REAL VS. DESEADA *

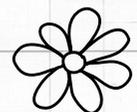
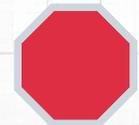
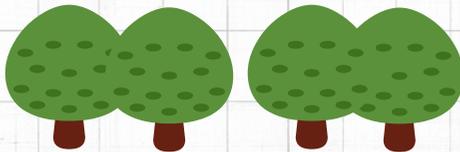
ZONA 3

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Instalación de rampas en esquinas, pavimento podotáctil, señalética adecuada y accesos nivelados.

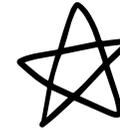
VEGETACIÓN Y ÁREAS VERDES

Incorporación de arbolado urbano constante en varias cuadras, jardineras o zonas permeables con vegetación nativa.





SISTEMA DE DRENAJE



Ausencia total de alcantarillas, riesgo de encharcamiento o inundación.

MOVILIDAD Y GAMINABILIDAD

La caminata es incómoda e insegura. No hay infraestructura para caminar ni esperar transporte.



MOVILIDAD Y GAMINABILIDAD

Caminabilidad segura con señalética peatonal, mobiliario urbano (banacas, paradas cómodas) y mejor iluminación.



* ACCESIBILIDAD REAL VS. DESEADA *

ZONA 3

PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

No hay infraestructura para esperar combi, las banquetas en esa zona son muy pequeñas, sin techo ni bancas.

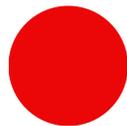


PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Paradas definidas con espacio adecuado, bancas, cubierta ligera y señalización visible.



SISTEMA DE DRENAJE



Implementación de alcantarillas y drenaje pluvial para mejorar la seguridad y el confort del espacio público.

• Mapa de barreras urbanas: accesibilidad real vs. deseada”

Durante el análisis de la Zona 3, me encontré con diversas barreras físicas que evidencian un espacio urbano, las más comunes fueron las banquetas angostas, muchas veces obstruidas por postes o invadidas por vehículos, lo que limita seriamente el tránsito peatonal. También observé la ausencia de rampas, señalética peatonal y mobiliario urbano básico, como bancas o paradas de transporte adecuadas. Incluso algo tan esencial como el sistema de drenaje está ausente, lo que representa un riesgo tanto en temporada de lluvias como para la salubridad general del entorno.

Estas condiciones afectan de forma más dura a los grupos vulnerables. Las personas con discapacidad, por ejemplo, se enfrentan a una ciudad que literalmente no pueden transitar. Los adultos mayores y niños también sufren las consecuencias: deben desplazarse entre autos, en superficies irregulares y sin espacios para descansar o protegerse del sol. Esta falta de infraestructura no solo los excluye físicamente, sino que también les transmite el mensaje de que el espacio público no está pensado para ellos.

Sin embargo, muchas de estas problemáticas podrían atenderse con intervenciones sencillas desde el urbanismo táctico o el diseño urbano inclusivo. Acciones como pintar cruces peatonales, colocar bancas en las esquinas, instalar rampas básicas o agregar macetas con vegetación podrían generar cambios significativos en la experiencia cotidiana de las personas. No se trata únicamente de grandes obras, sino de tener una mirada sensible y humana hacia el espacio público, entendiendo que el derecho a la ciudad empieza por poder caminarla de forma segura, cómoda y digna.

Este ejercicio me llevó a reflexionar que una ciudad verdaderamente accesible no es la que tiene más infraestructura, sino aquella que incluye a todos, sin importar sus capacidades físicas, edad o condición social.