

Intervención urbana de la movilidad peatonal en Tacubaya

Flores Pulido Natalie¹, Sánchez Quiroz Itzel¹

¹Universidad La Salle México, Facultad Mexicana de Arquitectura, Diseño y Comunicación. Ciudad de México, México.

natalieflores@lasallistas.org.mx, i.sq@lasallistas.org.mx

Resumen. La colonia Tacubaya, misma que se encuentra situada a once kilómetros al centro de la ciudad de México, se fundó en el siglo XVI. Se ubicó en las lomas de la cordillera de las Cruces y Huixquilucan de la Cuenca de México, actualmente la alcaldía Miguel Hidalgo. Tacubaya es una colonia que desde los tiempos prehispánicos ha sufrido por distintos cambios. Inicialmente fue planeada como la posible ciudad central, hasta ser lugar de paraje, pueblo, villa, municipio y barrio. De esta manera, ha dejado un valor histórico, ya que fue conocida como un sitio de descanso por la élite colonial y poseer parte de la conformación del acueducto conectado y proveniente de los molinos de Santo Domingo Valdés en Cuajimalpa. Las principales áreas de oportunidad que presenta actualmente son: delitos, crímenes, accidentes de tránsito y concentraciones masivas debido a los cambios actuales en la “plaza-mercado” (comercio ambulante que tiene sus orígenes desde la época prehispánica). Lo anterior, se ha convertido en comercio informal, aglomerándose en espacios públicos como calles, parques y alrededores afectando la movilidad del sitio.

Para este estudio se tomaron en cuenta las vulnerabilidades y riesgos de la colonia tales como: falta de planeación en las rutas tanto de transporte público como de peatón, accidentes de tránsito, infraestructura en mal estado y los nodos conflictivos provocados por las mismas problemáticas.

Dado lo anterior, se propone un proyecto que considera al peatón como protagonista del espacio público y lo pone al centro del proceso de diseño. El resultado incorpora el posible mejoramiento urbano, con los proyectos de aprendizaje y servicio, atendiendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible como el diez, Reducción de las desigualdades, promoviendo la inclusión social, económica y política de las personas por medio de una movilidad ordenada y segura. Además del objetivo número once, Ciudades y Comunidades Sostenibles aportando accesos seguros, asequibles y sostenibles para todos mejorando la seguridad vial y del peatón.

Palabras Clave: Mejoramiento urbano, proyectos aprendizaje, servicio.

1 Descripción de la problemática prioritaria abordada

Tacubaya es un barrio importante que a lo largo de la historia ha sido testigo de los cambios del comercio ambulante, siendo una víctima más de este, cuyo origen principal es la necesidad sustentar la economía de las familias. La actividad antes mencionada, se puede presentar en parques, calles y alrededores, transformándose en comercio callejero, lo cual es una de las problemáticas más visibles en la colonia, generando molestia y peligro para peatones, ciclistas y automovilistas.

Por otro lado, el transporte público, aunque es muy utilizado por la comunidad, también se puede comprender como un punto de riesgo, ya que las principales rutas corresponden al transporte no concesionado (RTP) y concesionado (microbuses y vagonetas). Estos se concentran de manera desorganizada en el paradero de Tacubaya, ubicado en la Calle Arquitecto Carlos Lazo, donde también converge el transporte masivo como el Metro línea 7 (El Rosario- Barranca del Muerto), línea 1 (Pantitlán-Observatorio) y línea 9 (Pantitlán-Tacubaya) y el Metrobús línea 2 (Te-palcates-Tacubaya), provocando nodos conflictivos y accidentes de tránsito entre automovilistas, ciclistas y peatones.

Tomando en cuenta el conjunto de estas problemáticas identificadas y destacando una de las principales zonas que las presentan, se realizó una serie de visitas al sitio ubicado entre Calle Arquitecto Carlos Lazo y Av. Jalisco. Lo anterior, con el fin de rectificar la información investigada y poder ser testigos de la situación que cada día viven los habitantes, visitantes y comerciantes. Los detalles más puntuales que se obtuvieron fueron en el cruce del bajo puente con el carril de Metrobús, donde los comerciantes y peatones no cruzan por los espacios indicados, generando aglomeraciones de personas por la espera del transporte público o por adquirir algún servicio o producto poniendo en riesgo su seguridad por falta de señalización, espacios e infraestructura.

Igualmente, como parte de estas visitas se contempló la participación ciudadana por medio de entrevistas (Anexo 1) a los locatarios. Mismos que nos brindaron datos acerca de sus experiencias y vivencias de los accidentes de tránsito y peatonales ocasionados por la poca visibilidad entre las calles y las banquetas, la señalización e infraestructura, que también son factores para que los comerciantes guarden sus pertenencias en lugares fuera de esta zona de conflicto.

2 Objetivo

Mejorar la movilidad de la zona de Tacubaya por medio de una redistribución y rediseño de la intersección entre Avenida Jalisco y Arquitecto Carlos Lazo con el fin de que el comercio, el peatón y el transporte público se desarrollen más organizadamente evitando conflictos o posibles accidentes. Ayudando así a cumplir el ODS N°10 (Reducción de las desigualdades) meta 10.2 que propone potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, meta 10.7 que propone que la movilidad sea ordenada, segura, regular y responsable de las personas y ODS N°11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles), meta 11.2 que propone generar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, meta 11.3 que propone aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la meta 11.7 que proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad; mejorar la seguridad vial ampliar el transporte público, prestando atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.

3 Propuesta teórico-metodológica

Para generar mejores condiciones seguras de movilidad para la comunidad lasallista y la población (real y flotante) de la colonia Tacubaya proponemos la implementación de un proyecto de aprendizaje y servicio solidario.

Utilizando la metodología de los proyectos de aprendizaje y servicio solidario, se arrancó el proyecto con un acercamiento real a la zona elegida por sus conflictos urbanos.

La selección de la zona a estudiar se realizó mediante su identificación en los mapas de riesgo, de datos urbanos del INEGI, allí se ubicaron los puntos conflictivos entre el peatón, comercio y transporte, en la zona de Tacubaya y se realizaron tres visitas a la zona donde se tomaron fotografías de las problemáticas identificadas (Anexo 2). Se realizaron entrevistas (Anexo 1) detalladas con el fin de conocer la experiencia de los peatones, transportistas y comerciantes, los conflictos que ellos identificaban en esta intersección de Tacubaya.

Por último, se investigaron manuales, teorías y propuestas de ciudades y calles seguras, implementadas a otros países, así como la consulta de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y con todo esto se construyó el diagnóstico para conocer las patologías de la zona de Tacubaya.

Se desarrolló una propuesta incluyente y eficaz que toma en cuenta los datos y mapas urbanos sobre datos duros, teorías sobre diseño urbano y la opinión de los peatones, conductores y comerciantes.

De acuerdo con los datos del atlas de riesgo e información del INEGI pudimos observar que el cruce de Avenida Jalisco y Arquitecto Carlos Lazo son una zona vulnerable a accidentes de tránsito, violencia, colisiones con objetos y peatones, por lo que pudimos condensar en mapas de elaboración propia, esta información y llegar a un proyecto de movilidad con tres propuestas que se complementan entre sí, un puente peatonal, el rediseño del paradero y la ampliación de la banqueta, a continuación, se explicará cada uno de estos.

La primera fase consiste en un puente peatonal, ya que al realizar entrevistas a los peatones y comerciantes nos dijeron frases como “hace falta un puente peatonal” o “no respetan el semáforo” ya que como comentamos anteriormente, no hay rutas claras, la señalización y visualización de autos es casi nula, es un punto con muchos accidentes y hay demasiados peatones que se cruzan por donde pueden y no por donde deben, por lo que un puente peatonal con bajadas estratégicas en puntos como las estaciones del metro, Metrobús y microbús ayudara a reducir que el peatón se encuentre en riesgo y a generar una mejor conectividad, además de ser una referencia escultórica por su materialidad y diseño (Imagen 1)

La segunda fase del proyecto consiste en la modificación del paradero, ya que los microbuses que están en esta área no caben en el paradero y toman espacio extra de la calle lo cual genera un conflicto muy grande. Para ello se redistribuyeron los carriles y se amplió la zona destinada a este junto con la integración de bahías para el peatón, con el fin de que este mejor organizado, quepan más microbuses y sea más accesible para los usuarios. (Imagen 2)

La tercera fase del proyecto consiste en tomar un carril vehicular y usarlo para ampliar la banqueta con el fin de localizar aquí a los comercios ambulantes con una nueva distribución de tal forma que tengan espacio para el consumidor, y dejando el resto del espacio para que el peatón se mueva más cómodamente sin interferir con el comercio, además de colocar bahías para el transporte concesionado y sus paradas sean accesibles para el peatón. (Imagen 3)

Tomando como referencia a Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas, redactado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2019) consideramos el diseño vial inclusivo, seguro, sustentable y resiliente para los peatones usando el componente de banqueta como una plataforma única, para ciclistas un carril general, para el comercio áreas de carga y descarga y para el transporte público carriles exclusivos.

5 Conclusiones y perspectivas futuras

Tacubaya es una zona que presenta conflictos urbanos entre el peatón, el transporte público y el comercio ambulante, ya que no existe una buena organización y conexión entre estos, sin embargo, la intervención urbana presentada: un puente peatonal, la ampliación de banquetas, el rediseño del paradero se intentará cumplir de la mejor forma el objetivo de generar una mejor movilidad y desplazamiento de los usuarios que pasan por Avenida Jalisco y Arquitecto Carlos Laso en la zona de Tacubaya. (Imagen 5)

Si el peatón tuviera su propio espacio libre de obstáculos, el espacio del transporte público podría albergar a más vehículos y de esta forma se podría tener una mejor organización, lo que pudiera generar una mayor conectividad entre las rutas del transporte con el peatón y el comercio si tuviera su propio espacio para trabajar y para que sus clientes estén seguros y tranquilos.

A través de nuestra red de contactos se localizó a los Scouts de la Red de Jóvenes de Miguel Hidalgo y a Jesús Silva presidente de la Provincia Miguel Hidalgo, donde pudimos presentar el proyecto y conseguir el contacto de la directora Nacional de Gestión Institucional de la ASMAC para que el proyecto se vincule y llegue a funcionarios de la Alcaldía quienes llevarán el proyecto hasta las autoridades de CDMx, para que en un futuro tener la oportunidad de llevar a cabo el proyecto.

Si este proyecto se logra conectar con la comunidad de Tacubaya y muchos de los miembros de nuestra institución podríamos obtener beneficios de seguridad y rapidez en el transporte.

6 Anexos

1. Entrevistas: <https://drive.google.com/file/d/1n0zyxuJQI57DjJIVUIBTVQRORRkbz8Q6/view?usp=sharing>
2. Mapa de medición: <https://drive.google.com/file/d/1MzPPKZZTI8sriVZZVklHT-yaxftghBM4X/view?usp=sharing>

7 Agradecimientos

Los autores de este proyecto le agradecen a los Arquitectos Luis Felipe Jiménez Reygadas, Alejandro Cesar Hurtado Farfán y a la Arquitecta Rocío Martínez Barrera por llevar el seguimiento y asesoramiento para el desarrollo de este proyecto, ya que gracias a su apoyo nos permitieron llegar a los resultados deseados.

Y a nuestra compañera de arquitectura Alheisah Soria Solorzano por su colaboración de la investigación.

8 Referencias

1. Página Web: INEGI. (2020). Espacio y Datos. México: INEGI. Recuperado el 26/05/2023 de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>
2. Libro en línea: Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo. (2011). Tomo IV – Infraestructura – Ciclo ciudades – Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. <https://ciclociudades.itdp.org/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-IV.pdf>
3. Libro en línea: Gobierno de México. (2021). Verde que te quiero verde: BUENAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE EN MÉXICO. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/665871/020921_VQTV_Buenas_Pra_cticas_Final_compressed.pdf

4. Libro en línea: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2019). Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
5. Libro en línea: Oficina de Resiliencia CDMX. (2016). ESTRATEGIA DE RESILIENCIA CDMX TRANSFORMACIÓN ADAPTATIVA, INCLUYENTE Y EQUITATIVA. <https://www.resiliencia.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Estrategia%20de%20Resiliencia%20CDMX.pdf>
6. Libro en línea: Saban, M. (2022). LAS CIUDADES DEL FUTURO CIUDADES DE 15 MINUTOS. <http://www.bdigital.cesba.gob.ar/bitstream/handle/123456789/487/Ciudades%20de%2015min.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
7. Libro en línea: Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf
8. Libro en línea: ONU-Hábitat. (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/10/nueva-agenda-urbana-ilustrada.pdf>
9. Libro en línea: Balaguera, A. y León, A. (2019). GUÍA PARA EL DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE (DOTS) EN CIUDADES INTERMEDIAS. https://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/handle/001/3768/Gu%EDa_para_el_DOTs.pdf?sequence=1
10. Libro en línea: Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). Guía de intervenciones de bajo costo y alto impacto para mejorar la seguridad vial en ciudades mexicanas. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Guia-de-intervenciones-de-bajo-costoy-alto-impacto-para-mejorar-la-seguridad-vial-en-ciudades-mexicanas.pdf>



Figura 1. Puente Peatonal: Es un elemento que atraviesa Av. Jalisco y Arq. Carlos Lazo, con bajadas cercanas a: el MetroBus Tacubaya línea 2, el Paradero y el Metro Tacubaya línea 1.

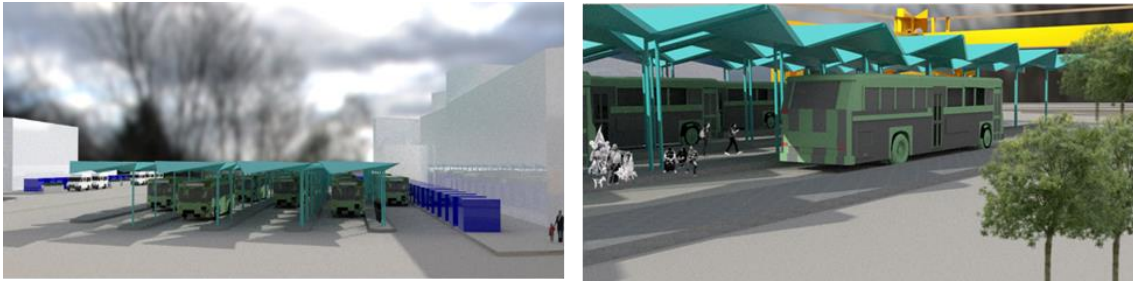


Figura 2. Paradero



IMAGEN ACTUAL

PROPUESTA



Figura 3. Ampliación de banquetas. Los corredores donde se ubican los puestos ambulantes sobre Av. Jalisco y Arq. Carlos Lazo.

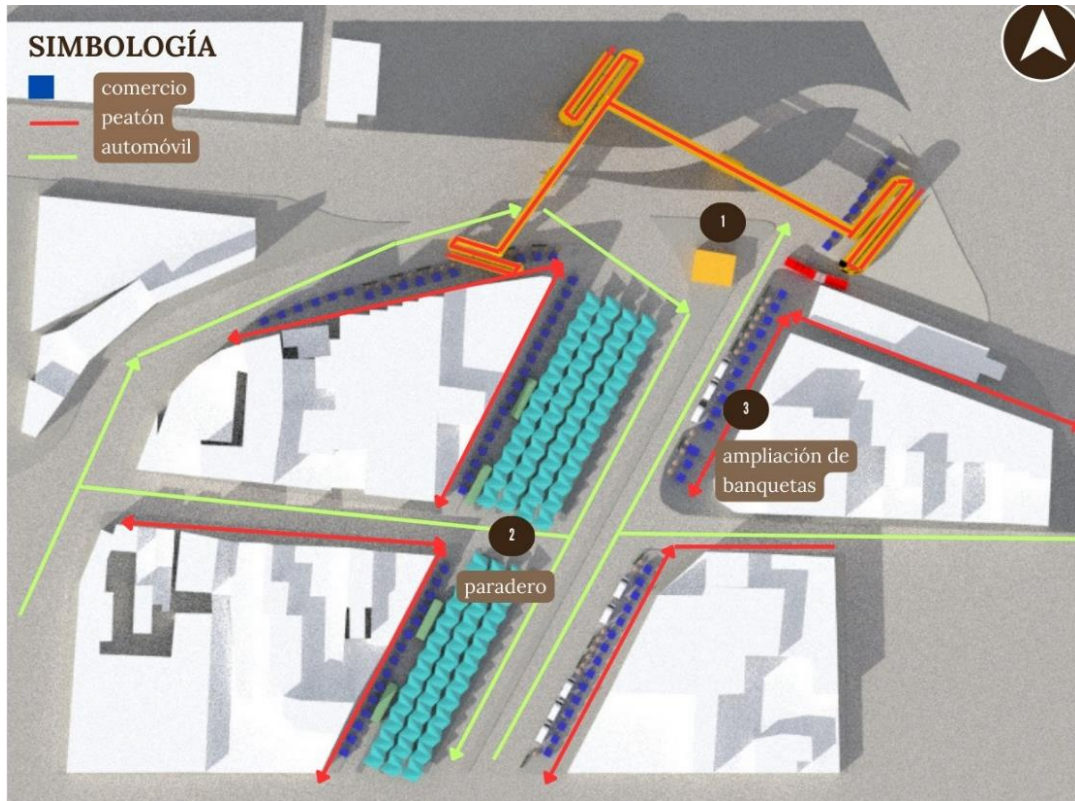


Figura 4. Trayectorias de los 3 tipos de usuarios

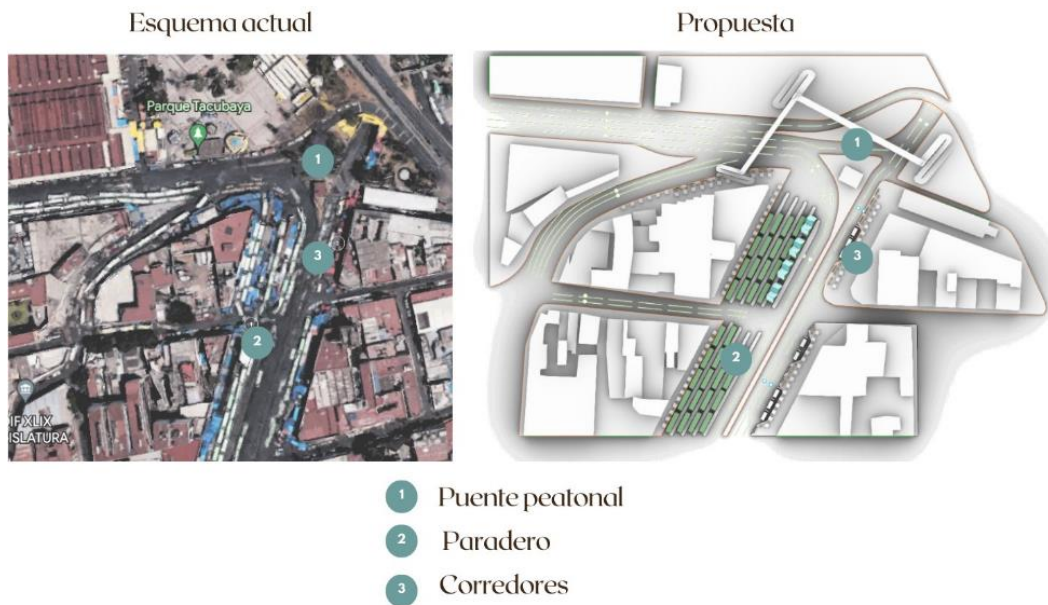


Figura 5. Esquema actual y propuesta entre Av. Jalisco y Arq. Carlos Lazo