



Barreras de accesibilidad en el Tren Interurbano de Toluca desde la experiencia de las PcD, una mirada desde el género

Accessibility barriers on the intercity train of Toluca from the experience of people with disability, a look from gender

Abril Sánchez Quiroz *

Resumen

La discapacidad es una característica inherente de ciertos grupos, sino que es el resultado de barreras en el entorno urbano y social, lo cual genera desigualdades. El presente trabajo destaca la importancia de considerar el género como un elemento que influye en estas barreras y, a su vez, en el acceso al entorno urbano y a los elementos que lo componen, como equipamientos o servicios.

El objetivo del trabajo se centra en analizar de manera cualitativa la relación entre el género y la discapacidad y cómo ambos influyen en el uso del transporte público mediante la indagación documental de medios

Universidad Autónoma del Estado de México, abrilquiroz36@gmail.com
ORCID: 0009-0001-5316-3458. Licenciada en Administración y Promoción de la Obra Urbana, especialista en Accesibilidad Universal, egresada de la facultad de Arquitectura y Diseño, UAEMex, con estudios en Universidad de Morón, Argentina; Universidad Iberoamericana Campus Santa Fe y Universidad de Guanajuato.

Fecha de recepción: agosto 2024
Fecha de aceptación: septiembre 2024
Versión final: octubre 2024
Fecha de publicación: noviembre 2024

bibliográficos y hemerográficos. El texto aboga por un enfoque inclusivo que reconozca las múltiples necesidades de la población, que por sí misma es diversa, y promueva la accesibilidad universal en el transporte público.

De igual manera, se señala que el urbanismo actual no es neutro en términos de género, por lo tanto, es necesario considerar estas diferencias para garantizar un entorno y servicios justos y equitativos. Se concluye con el reconocimiento de la experiencia diferenciada por el género de las personas con discapacidad (PcD) ante las barreras de accesibilidad presentes en el recién inaugurado Tren Interurbano de Toluca, “El Insurgente”.

Palabras clave: Accesibilidad, género, discapacidad

Abstract

Disability is not related to certain groups as an inherent characteristic, but as the result of barriers in the urban and social environment which generates inequalities. This work highlights the importance of considering gender as an element that influences these barriers and, in turn, access to the urban environment and the elements that comprise it, such as equipment or services.

The objective of the work focuses on qualitatively analyzing the relationship between gender and disability and how both influence the use of public transportation through documentary information from bibliographic and newspaper media. An inclusive approach is advocated that recognizes the multiple needs of the population, which is itself diverse, and promotes universal accessibility in public transportation.

Likewise, it is noted that current urban planning is not neutral in terms of gender, therefore it is necessary to consider these differences to guarantee a fair and equitable environment and services. It concludes in the recognition of the gender-differentiated experience of people with disabilities (PwD) in the face of the accessibility barriers present in the recently inaugurated Toluca interurban train, “El Insurgente”.

Keyword: Accessibility, Gender, Disability.

Introducción

La ciudad es un conjunto de elementos que interactúan entre sí para ofrecer soluciones a las necesidades de la población; una de ellas es la necesidad de movimiento reflejada en la movilidad urbana; que puede darse mediante diversos medios como el uso de autos, transporte público, bicicletas o al caminar. Sin embargo, las necesidades de la población son variadas, pues responden a su propia naturaleza heterogénea; dentro de dicha heterogeneidad se encuentran las PcD, quienes viven la ciudad de una manera distinta a quienes no poseen esa condición.

El cumplimiento de las actividades que realizan las PcD se encuentra en ocasiones limitado por las barreras físicas del entorno; Una simple actividad les puede exigir un mayor esfuerzo, vulnerando su derecho a la movilidad y con ello a la ciudad. Debido a esto, se considera que el género es una categoría de discriminación en PcD, porque acrecienta las barreras de accesibilidad en el uso del Tren Interurbano como medio de transporte público.

Revisión de literatura y Fundamentación teórica

El concepto de accesibilidad debe considerarse parte fundamental en el hacer ciudad, lejos de la segregación y fragmentación que existe en los espacios urbanos, los cuales se reconocen como espacios muertos, sin valor y que representan, para quienes viven en las ciudades, entornos olvidados o de lucha. La nula o parcial acción del concepto accesibilidad en las ciudades provoca una desconexión entre los espacios (ya sean públicos o privados) y los ciudadanos, quienes se convierten en un ente más con actividades automatizadas sin relación con su entorno. La funcionalidad social desaparece y cambia a un enfrentamiento con obstáculos en el desarrollo de las actividades diarias.

El transporte público, que anteriormente se consideraba un apoyo satisfactorio para la población, se convierte en un servicio lleno de inconvenientes en donde el concepto de convivencia plural queda excluido y deja de lado e invisibiliza la diversidad que reside en los entornos urbanos. Se minimiza y segrega a varios grupos, sin embargo, se presume y defiende la autonomía hegemónica de quienes utópicamente son considerados el todo.

De acuerdo con Solano (2022, p.104), el concepto de accesibilidad “es un derecho humano y al mismo tiempo el principio para el cumplimiento de los demás derechos”, los cuales a su vez permiten el reconocimiento, respeto y dignificación de todos los habitantes. Cabe destacar que como derecho humano se considera aquel privilegio del que gozan las personas y que toma como base la dignidad de las mismas, cuyo resultado es un desarrollo integral. Éstos son propios de cada individuo por el simple hecho de ser humano sin ningún tipo de distinción, según señala la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH, 2023).

Por lo tanto, Moreno y Suarez (2020) consideran como accesibilidad universal la “característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente” (Moreno, Suarez, 2020, p.5); es lo contrario al individualismo y la existencia de obstáculos, impedimentos u obstrucciones.

De igual manera, la conceptualización de accesibilidad universal toma como bandera la diversidad de personas que viven en las urbes y las características de cada integrante del entorno urbano. Visibilizar y cumplir con el concepto aplicativo de la accesibilidad universal es un deber que no puede esperar, ya que existe una necesidad latente en los espacios, bienes, servicios y productos. En ese sentido, el acceso y uso, así como el entendimiento en productos, servicios y bienes en la forma más normal posible garantiza la accesibilidad universal.

Habiendo considerado dos conceptos que ponen especial énfasis en el sector de la población que vive en condición de discapacidad, se propone discutir desde un enfoque de accesibilidad las decisiones que se toman en torno a los espacios urbanos y sus componentes. El primer concepto es el de accesibilidad, aquella condición que permite a todos gozar de su entorno, productos y servicios de manera igualitaria; el segundo es el de accesibilidad universal, entendido como la eliminación de barreras que impiden y vulneran el derecho humano de las personas a disfrute de espacios y desarrollo de una vida plena e independiente.

A partir de ello, se vislumbra el concepto de cadena de accesibilidad. El Gobierno de Buenos Aires lo define como la “capacidad de aproximarse, ingresar, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones” (2023, párr. 1).

Es así como se concibe una condición de autonomía al realizar desplazamientos o aproximaciones en un espacio o entorno urbano, pero no de manera única; así mismo, se retoma la idea de evitar las interrupciones como parte del movimiento o desplazamiento que se realice.

El concepto de accesibilidad universal aplicativa tiene un beneficio mayor a nivel global. Pensar en acciones que promuevan la accesibilidad universal no se dirige a un grupo minoritario con características específicas, sino a un grupo social más grande que puede beneficiarse de estas acciones a futuro. Personas de la tercera edad, niños en etapa preescolar y escolar primaria, mujeres embarazadas, lo mismo que personas en condición de discapacidad, son beneficiarios de las acciones pensadas para adaptar los espacios a la diversidad funcional en las urbes.

Así como la accesibilidad universal busca eliminar cualquier cuestión que afecte los derechos de la sociedad, las barreras de accesibilidad son parte importante del impedimento al acceso, las mismas pueden ser físicas o actitudinales e influyen de manera distinta.

En la relación entre individuo y entorno hay aspectos externos que influyen en el desarrollo de sus actividades diarias, la interacción e involucramiento en el espacio; uno de ellos son las barreras físicas, tales “se establecen principalmente en medios urbanos e impiden la interacción física entre la sociedad globalizada y la naturaleza” (Rozzi, 2015). Esto quiere decir que las barreras físicas son todas las cuestiones tangibles que tienen relación con la sociedad y el entorno y, por esa razón, afectan el desenvolvimiento de cualquier actividad.

Por su parte, las barreras actitudinales que se presentan entre el individuo y la sociedad se entienden, de acuerdo con Figueroa & Zuñiga, como aquellas “actitudes y comportamientos negativos” (2020, p. 11). Las barreras actitudinales no son tangibles o visibles en el espacio; como su nombre lo dice, tienen que ver con actitudes, formas de pensar y actuar. Dichos comportamientos negativos son efectuados por personas sin discapacidad y van dirigidos a PcD, así pues, se trata de un fenómeno social.

Cabe destacar que el concepto de barreras de accesibilidad fue propuesto como parte de la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), por la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Son definidas como “cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o de-

jar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales” (2006).

Las barreras de accesibilidad no responden específicamente a una clasificación, puesto que pueden ser cualquier cuestión cuyo impacto afecte negativamente los derechos humanos de los individuos. Cuestiones físicas, tecnológicas, comunicativas, de actitud, sociales e incluso políticas impiden que las PcD participen de manera plena en la sociedad con la realización de sus actividades diarias. Este tipo de cuestiones vulneran la vida de las PcD al limitar su participación en la sociedad y perpetuar su exclusión y segregación.

Teniendo en cuenta los conceptos de accesibilidad, accesibilidad universal y barreras de accesibilidad, es importante considerar su relación directa con la discapacidad, la cual históricamente ha tenido diversos enfoques. La discapacidad surge de la interacción de limitaciones físicas o mentales con otros rasgos del individuo y con características del medio en que se mueve la persona. Así concebida, la discapacidad deja de ser un problema médico y se convierte en un problema socioeconómico (Coriat, 2011, p.152); por lo tanto, la concepción médica de la discapacidad se convierte en una concepción de importancia socioeconómica.

Cabe destacar que no sólo las condiciones de discapacidad en sus múltiples variantes son causantes de la limitación, enfrentamiento o exclusión de quienes viven con esa condición; cuestiones como las barreras físicas existentes y en muchos casos predominantes en sus entornos, las barreras sociales y el entorno económico y social funge un papel importante en la exclusión hacia este grupo. Las condiciones físicas, cognitivas o sensoriales frenan aún más a la persona con los espacios y la sociedad, las ideologías y los pensamientos sobre normalidad.

En respuesta a la diversidad que reside en el espacio, de igual manera existe diversidad en la discapacidad. Se presentan la discapacidad física, discapacidad intelectual, discapacidad mental, discapacidad psicosocial, discapacidad múltiple, discapacidad sensorial, discapacidad auditiva, discapacidad visual (Gobierno de México, 2013). De acuerdo con tales tipos de discapacidad, es conveniente mencionar los estudios críticos sobre el tema, mismos que retoman el proceso histórico de cambio de paradigma.

Entender la concepción histórica de la discapacidad lleva a considerar como parte fundamental los estudios críticos en torno a ella, los cuales tienen como objetivo analizar de manera más amplia esta condición sobre el

cuerpo y sus repercusiones e impactos a nivel social. Para ello, se requiere analizar el concepto de discapacidad desde el enfoque clínico-salud y el enfoque social-entorno (Revuelta, B; Hernández, R. 2021). El avance en la definición del concepto discapacidad ha tenido una concepción histórica marcada por diferentes modelos hasta lograr la conceptualización que se tiene hoy en día, la cual deja de lado la condición física o médica de los individuos, defiende su humanidad y toma como objeto de análisis y cambio el entorno en el cual se desenvuelven.

Como parte de los estudios críticos sobre discapacidad, es necesario su abordaje desde los inicios. Se ha comentado la existencia de distintos modelos, sin embargo, parte esencial de estas concepciones nacen de un sistema eurocentrista, reflejado en Occidente, tal como afirman Yarza de los Ríos et al. (2019).

La idea eurocentrista de la discapacidad tiene relación con la colonialidad, esto es, con lo acreditado, legítimo o permitido y, por ende, replicable; la fuerte crítica sobre las características hegemónicas a cumplir deja de lado cualquier posibilidad de diversidad. Entre ellas está la discapacidad, que es fuertemente criticada por el encubrimiento de violencia y dominación hacia el que se considera incapaz, deficiente, desviado (Yarza de los Ríos et al., 2019). Este pensamiento trata de explicar el entorno desde un enfoque capacitista, desplazando e invisibilizando la otredad.

Respetando la otredad, hay que tomar en cuenta que existen diferencias entre hombres y mujeres, además de la condición sexual y humana, se perpetúa, enseña e interioriza una condición que va más allá de lo sexual y que tiene que ver con una construcción cultural aprendida basada en la distinción con un orden social. Mencionan Gimeno *et al.* (2018, p. 84):

En este orden social, hombres y mujeres desempeñan distintas tareas en la sociedad vinculadas con estos espacios: el hombre “proveedor” participa en aquellas tareas asignadas al ámbito público, mientras que a la mujer le corresponde el cuidado del hogar y de los hijos y, por tanto, su labor se circunscribe al ámbito privado.

Es decir, la condición anatómica de cada individuo al nacer determina ciertos rasgos, características y condiciones a cumplir, mismos que se construyen social, histórica y culturalmente. A partir de ello, se generan roles y estereotipos que pueden, por una parte, aceptar o rechazar, privi-

legiar o desfavorecer a un género sobre el otro provocando relaciones de poder y, por supuesto, de subordinación.

Explicado el concepto de género, resulta importante considerar de igual manera un concepto relativamente reciente: la perspectiva de género, la cual, en opinión de Zarza (2020), “es un reconocimiento de relaciones de poder que se dan entre géneros”.

El término “cuestiona los patrones de naturalidad y los pone en tela de juicio con el objetivo de demostrar que son una construcción social” sujeta a transformaciones. Se entiende que la perspectiva de género busca visibilizar las relaciones de poder que se dan entre hombres y mujeres, al igual que ponerlos sobre la mesa como objeto de análisis y crítica partiendo de su construcción social. Miralles-Cardona *et al.* argumentan que el concepto de perspectiva de género:

Aporta una nueva mirada a la comprensión de la desigualdad al poner de manifiesto que las condiciones desiguales entre hombres y mujeres responden a un sistema de relaciones de poder arraigado en los significados que el orden cultural atribuye a la feminidad y a la masculinidad. (2020, p. 235)

La perspectiva de género reconoce el entorno cultural en el que se encuentran inmersas las mujeres y diseña acciones para garantizar su inserción en el espacio público y así promover su desarrollo político, social, personal y profesional.

Tanto género como espacio público tienen una relación importante y complementaria; en el espacio público se reproduce y materializa el resultado de la aplicación y vivencia del género. A partir de roles y estereotipos de género, se segrega el espacio y marca una diferencia en el mismo, sectorizándolo.

Camarena et al. (2014) sostienen que el género provoca diferenciación en el uso y disfrute de los espacios en la ciudad, en consecuencia, es usado para señalar que la asignación de roles entre mujeres y varones son básicamente construcciones sociales; por lo que es también una herramienta necesaria para la interpretación de la realidad en las ciudades a través del espacio público.

La relación que existe entre ambos conceptos radica en que a través del género se divide y segrega a partir de roles y estereotipos, resultado de las relaciones de poder entre géneros. Este hecho provoca un campo

desigual entre ambos. El género es aplicado a todos los seres humanos en el momento del nacimiento sin distinción alguna, lo otorga ciertas características a cumplir, las cuales se enseñan y se heredan de generación en generación. El género no distingue condiciones, así que la discapacidad no queda excluida.

La discapacidad, vista desde un panorama social, también es objeto de exclusión y estigmatización, al igual que el género en el contexto social, cultural e histórico; aunque ambos se manifiestan como una cuestión externa. El ver la discapacidad desde el género implica poner en tela de juicio la exclusión que se genera por la condición de discapacidad y la exclusión que provoca a su vez el género, es decir, exige analizar la intersección entre ambos conceptos.

La discapacidad vista desde el género enmarca nuevas formas de discriminación, vulneración y segregación que se acentúan por relaciones de poder, violencias, roles y estereotipos. Afecta a un género por encima del otro y añade nuevos niveles de inferioridad, fragilidad y abandono, algo que se percibe en sociedades y entornos endebles, estigmatizados, invisibles y olvidados.

Al vivir con diversidad funcional se presentan algunos obstáculos para la realización de actividades cotidianas, entre ellos, desplazarse de un espacio a otro para cumplir con una tarea, debido a espacios discapacitantes. La relación entre movilidad y discapacidad depende de factores externos y factores propios de los individuos que pueden tanto potenciar la segregación como relegar el derecho al desplazamiento de este grupo ya vulnerable históricamente.

Ignorar la diversidad que reside en el espacio permea en el aislamiento de las PcD. Al verse normalizada la exclusión de grupos vulnerables, es necesario y obligatorio realizar adecuaciones en el entorno con el fin de sensibilizar a la población y permitir la movilidad de todos en igualdad de condiciones, asegurando la accesibilidad universal.

En la movilidad intervienen diversos criterios, uno de ellos es el género, que como factor social juega un papel importante en el desenvolvimiento de las personas en el espacio. Sobre esto, Madariaga y Zucchini (2020) defienden que la movilidad de las mujeres se determina y se condiciona de acuerdo con los roles de género establecidos social y culturalmente; en otras palabras, tanto el entorno social como el cultural influyen de manera directa en cómo se mueven las mujeres en el espacio.

Como se ha abordado, la movilidad es una necesidad de todos los seres humanos y la incidencia del género sobre la movilidad cotidiana es de suma importancia para el análisis de los espacios y propuestas a la intervención desde lo urbano.

En ese sentido, se analiza el Tren Interurbano de Toluca como medio de transporte masivo. El llamado “El Insurgente” es un proyecto del Gobierno Federal que “conectará la Zona Metropolitana de Toluca con el poniente de la Ciudad de México. Este medio de transporte dará servicio a 230 mil personas usuarias al día, tendrá una longitud total de 57.7 kilómetros y contará con 7 estaciones” (Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, 2024).

La relación existente entre género, discapacidad y movilidad debe abordarse desde una mirada transversal; para ello, es necesario considerar la interseccionalidad como parte primordial.

La interseccionalidad puede ser contemplada como una perspectiva o categoría de análisis o experiencia que otorga una multidimensionalidad de las relaciones sociales y, con ello, las relaciones de poder y desigualdad basadas en cuestiones como identidad, género, sexo, edad, corporalidad, cuestiones económicas, entre otras (Moirá, 2021).

La sociedad como conjunto de diversidades debe ser reconocida por sus diferentes realidades, de ahí la importancia de considerar la interseccionalidad como una vertiente imprescindible de análisis social en las ciudades. Parte fundamental de la interseccionalidad es el reconocimiento de las desigualdades y vulnerabilidades, resultado de la estructura social y las relaciones de poder cuyo establecimiento comprende estereotipos, así como formas de actuación.

Metodología

El presente trabajo parte de una investigación documental cualitativa. Se llevó a cabo la consulta de documentos descriptivos para abordar el contexto desde una perspectiva holística y a través del reconocimiento de las barreras de accesibilidad en el Tren Interurbano de Toluca, con las que conviven las personas usuarias en condición de discapacidad.

Se procedió mediante la comprensión de la experiencia de las PcD diferenciada desde el género y con una perspectiva subjetiva y profunda, apoyando la misma con la aplicación de herramientas de análisis como

entrevistas y observación para determinar las relaciones causales entre variables. Así mismo, el trabajo se apoya de una investigación de campo con métodos de recolección de datos dirigidos a grupos focales y observación participante, al recopilar información importante en el espacio de investigación.

Resultados

Derivado del instrumento diseñado, se analizó la experiencia de las PcD durante el uso del Tren Interurbano de Toluca como medio de transporte público, desde el género. En cuanto a discapacidad motriz, se reconoce que, si bien el diseño general de las cuatro estaciones es muy parecido, difiere en algunos aspectos.

En la estación Zinacantepec, se encuentra un paso a nivel que permite la conexión entre el estacionamiento y la estación, eliminando así barreras de accesibilidad. Sin embargo, en la estación Pino Suárez o Centro no se cuenta con estacionamiento y, si el ingreso se realiza en transporte privado o público, éste se lleva a cabo mediante las bahías de ascenso y descenso que se encuentran fuera de cada estación y rampas de ingreso.

Lo que corresponde a la estación Pino Suárez, hay una bahía de ascenso y descenso que se encuentra a unos 100 metros aproximadamente de la entrada a la estación y el camino para poder ingresar se encuentra limitado por áreas verdes, basura y piedras, así que la banqueta es angosta. Las rampas cuentan con la pendiente adecuada para el ingreso a la estación de personas usuarias de silla de ruedas o con discapacidad motriz. Por otro lado, la estación Metepec sí cuenta con estacionamiento.

Para la estación Lerma, existe el ingreso de automóviles que suben mediante un paso a nivel y permiten el ingreso a los usuarios de forma continua si llegan en transporte privado o público (como taxis). Sin embargo, para los usuarios que ingresan mediante sus propios medios, la cadena de accesibilidad se rompe, ya que en la entrada no hay una banqueta o una vía que permita el cruce de los usuarios y al llegar a la entrada se encuentran encharcamientos, piedras y lodo, derivado de las lluvias. De igual forma, una vez ingresando y atravesando esas barreras de accesibilidad, hay otro rompimiento de la cadena de accesibilidad, porque el pasillo de ingreso presenta un escalón para subir hasta la estación.

En cuanto a las características físicas de las estaciones Zinacantepec, Pino Suárez, Metepec y Lerma, del Tren Interurbano de Toluca, en relación con la discapacidad sensorial, se puede observar que ninguna estación cuenta con placas braille que orienten el acceso a personas con discapacidad visual.

Así mismo, en las cuatro estaciones se presenta un equipamiento dentro de las instalaciones que permite el acercamiento y mediante un botón es posible solicitar apoyo; dicho equipamiento posibilita mediante voz la solicitud de ayuda y se encuentra a una altura adecuada para usuarios de sillas de ruedas. Con todo, dicho equipamiento no cuenta con señalización que permita el acercamiento o una guía que apoye en su funcionamiento.

Por otro lado, es necesario establecer un sistema de apoyo personal a los usuarios, específicamente para aquéllos con discapacidad que hacen uso de este sistema de transporte público. El personal de apoyo que se encuentra en la estación es el mismo que el personal de seguridad, esto significa que los elementos de seguridad que dan soporte a la estación también soportan la responsabilidad apoyar a los usuarios. Cabe destacar que no es personal capacitado para la atención a usuarios con diversidad funcional, pues hay una preferencia por la percepción visual de primer contacto y deja de lado la variedad de personas y discapacidades que residen en el espacio urbano.

Dentro del andén de las estaciones, se encuentran pantallas que sirven de guía para conocer las frecuencias de llegada y salida de los trenes; de igual manera, presentan de manera general el funcionamiento del tren y las características con las que cuenta. No obstante las pantallas son pequeñas y la información que presenta sólo es visible si se aprecia a corta distancia, además no ofrece apoyo auditivo que permita entender completamente el mensaje, por lo que se deja de lado la accesibilidad para personas con discapacidad sensorial.

Dentro de los vagones del tren también existen pantallas que emiten avisos sobre la apertura de puertas y la estación siguiente, el nivel de audio es adecuado, aunque el mensaje sólo se transmite en español, no en alguna lengua originaria o extranjera.

En cuanto a las características que debieran cumplir las cuatro estaciones del Tren Interurbano de Toluca sobre discapacidad cognitiva e intelectual, es evidente que, a pesar de que existe señalización informativa sobre el uso y características del espacio, la misma es escasa. No se aporta

una guía total sobre el uso del transporte público, ya que en las afueras del espacio no hay una señalización que encauce la entrada a la estación.

Dentro del espacio para ingresar, una vez comprando el boleto, no existe una señalización que anticipe que las puertas de acceso a los andenes son automáticas ni la cantidad de accesos específicos para ingresar, por lo que el personal de seguridad de la propia estación ha optado por agregar señalización que consta de una flecha impresa en papel bond que es adherida sobre las puertas automáticas de ingreso y salida de la estación.

Cabe destacar que esta señalización adaptada se encuentra en las cuatro estaciones del Tren Interurbano de Toluca. Por otro lado, no existe en ninguna de las estaciones alguna señalización en lengua de señas mexicana, lengua originaria o lengua extranjera.

Las instalaciones de las cuatro estaciones del Tren Interurbano cuentan con un módulo de información que también tiene la función de módulo de compra de boletos. Pareciera que el principal objetivo de dicho módulo es únicamente la venta de boletos, en vista de que no existe una actitud de servicio y guía para las personas que usan este transporte público por primera vez; esto se replica para las estaciones de Zinacantepec, Pino Suárez y Lerma.

Existe una condición particular para el caso de la estación Pino Suárez: se encuentra dividida por la avenida Pino Suárez, que conecta el municipio de Metepec con Toluca. En dirección Toluca-Metepec, la estación que se encuentra del lado derecho es específica para la compra de boletos y pago mediante tarjeta de movilidad integrada. Es diferente a la estación que se encuentra del lado izquierdo en la misma dirección Toluca-Metepec, en donde únicamente se puede acceder y hacer uso del transporte público con el pago mediante tarjeta de movilidad integrada. Adicionalmente, se resalta que en esta segunda estación no existe un módulo de información o venta de boletos.

Un punto importante es la omisión de sanitarios en las cuatro estaciones del Tren Interurbano de Toluca, desde la terminal Zinacantepec hasta la estación Lerma; es un problema mayor, sobre todo para mujeres embarazadas, niños y adultos mayores. Esta omisión se posiciona como uno de los principales temas a considerar, pues representa recurrentemente un punto de atención desde lo externado en las entrevistas y checklist aplicados a usuarios con diversidad funcional.

Para el ingreso a los vagones desde el andén, se presenta una evidente separación entre andén y vagón de unos 8-10 cm aproximadamente, donde puede ocurrir un percance que afecte a usuarios con y sin diversidad funcional.

El interior de los vagones del Tren “El Insurgente” cuenta con asientos asignados a PcD, adultos mayores y mujeres embarazadas. Durante el viaje, hay acompañamiento por parte del personal de seguridad, que se cerciora de que no se consuman alimentos o botanas durante el recorrido y de que los asientos asignados sean respetados; de igual manera, hacen una invitación a personas adultas mayores, mujeres embarazadas o PcD para hacer uso de dichos asientos sin que ello repercuta en una obligación de uso del espacio.

Dentro de las cuatro estaciones del Insurgente, la iluminación es adecuada. Conviene señalar que, en los alrededores, el alumbrado es escaso y en espacios como la terminal de Zinacantepec y la estación Lerma, es nulo, por lo que se vuelve un foco de inseguridad que impide la accesibilidad y uso durante la noche, sobre todo para las mujeres. Diferente a ello se presenta la estación Metepec, en donde la iluminación es adecuada en los alrededores por estar en una avenida principal y tener diversos negocios cercanos.

Sobre seguridad pública se presenta una situación particular, ya que en la terminal Zinacantepec, durante el día hay rondines dentro y fuera de la estación de manera aislada. Durante la noche, aproximadamente a partir de las siete de la tarde, cuando anochece, llega una patrulla de seguridad y permanece dentro de la estación en el estacionamiento. En cuanto a la estación Pino Suárez, no existe seguridad pública en la misma y los rondines se presentan de manera aislada y sin permanencia en el espacio.

Por el contrario, en la estación Metepec, hay un fenómeno completamente diferente a las dos estaciones que la anteceden: fuera de la estación se encuentra una plataforma de elevación de la policía municipal, como punto permanente de vigilancia y apoyo sobre el camellón de avenida Tecnológico. Adicional, se encuentra un módulo permanente de vigilancia, control y seguridad en las afueras de la estación sobre la banqueta que conecta con la estación Metepec; así como una patrulla que se encuentra en la bahía de ascenso y descenso de manera permanente, lo que incide en la percepción de seguridad adecuada por parte de los usuarios específicamente para esta estación.

Referente a la estación Lerma, no existe ningún tipo de seguridad pública en los alrededores. En la terminal Zinacantepec durante la tarde-noche, no se presentan patrullas ni hay módulos de seguridad dentro ni fuera de la estación, por lo que la percepción de inseguridad en la zona aledaña acrecienta en los usuarios. Todas las características descritas dan como resultado una experiencia enfocada al grupo objetivo que resalta en los datos descritos, los cuales han considerado la experiencia de ocho personas con diversidad funcional de sexo masculino y femenino desde la observación de su experiencia en el Tren Interurbano.

Conclusiones

El análisis presentado partió de la indagación de conceptos como discapacidad, género, estereotipos y su relación con la movilidad en el escenario del nuevo sistema de transporte público, observado a través de las cuatro estaciones que lo componen y que se establecen en los municipios de Zinacantepec, Toluca, Metepec y Lerma.

La importancia de la presente investigación radica en el reconocimiento y visibilización de las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan las y los usuarios con discapacidad en este nuevo sistema de transporte público, el Tren Interurbano. Éstas son normalizadas por quienes no viven en condición de discapacidad, pero tienen un gran impacto al limitar el acceso a la movilidad y, con ello, el pleno goce de los derechos humanos de cualquier individuo sin importar su condición.

Considerar este análisis desde el género abre nuevas líneas de investigación orientadas al análisis de la movilidad, los trayectos, actividades, modos de transporte, percepción de la seguridad, tiempos de traslado, conectividad y planificación urbana. Se ofrece un estudio interseccional y transversal que tiene impacto en lo social, económico y político, ya que, con base en ello, la toma de decisiones se genera de forma holística.

La relación entre discapacidad, movilidad y género ofrece un panorama que evidencia las barreras de accesibilidad en el sistema de transporte público y visibiliza la experiencia diferenciada con base en el género de los usuarios. Con el objetivo de conocer las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan los usuarios con discapacidad, se ha optado por un análisis fotográfico de las cuatro estaciones existentes y funcionales, así como la aplicación de las características físicas del inmueble mediante un checklist.

Adicionalmente, se obtuvo la experiencia de usuarios con discapacidad a través de entrevistas directas y un checklist de la experiencia de usuarios. El resultado muestra, entre otras cosas, que la necesidad de señalización tanto en el interior como en el exterior de las estaciones es la principal barrera a la que se enfrentan en el uso del Tren Interurbano de Toluca.

La falta de señalización provoca en los usuarios confusión al no saber a dónde dirigirse, por dónde ingresar o cómo es el proceso de pago y uso del tren. La confusión aumenta sobre todo en la estación Pino Suárez, la cual presenta la característica peculiar de estar dividida en dos partes y tener ningún tipo de señalización que permita identificar la entrada y el uso específico de cada espacio; el único criterio patente para dividirla es el tipo de pago. La misma situación se repite en las cuatro estaciones que, si bien no tienen la misma característica en infraestructura, sí comparten la misma área de oportunidad en cuanto a señalización.

Derivado del análisis, se detectó la necesidad de iluminación en los alrededores de las estaciones del Tren Interurbano, pues, aunque las estaciones cuentan con la iluminación necesaria, los alrededores carecen de ella: las calles alimentadoras no cumplen con la iluminación suficiente para asegurar la percepción de seguridad que tienen los usuarios, sobre todo las mujeres, quienes han sido las principales afectadas. Derivado de los instrumentos aplicados, ellas han mencionado que esta situación les ha provocado una barrera en el uso del Tren Interurbano, lo cual refleja que la experiencia entre hombres y mujeres en el uso de este transporte público es diferente dependiendo el género.

Por otro lado, se presenta un área de oportunidad en las cuatro estaciones relativa a la necesidad de un sanitario que, si bien para los usuarios de género masculino no representa una necesidad, para las usuarias sí lo es, especialmente ante la posibilidad de viajar acompañadas con niños y niñas. El mismo discurso se presenta en usuarias de la tercera edad, quienes argumentan que la falta de sanitarios les significa un problema en el uso del tren.

Sumadas a estas necesidades, que resultaron repetitivas, se presentaron más barreras en la accesibilidad de este transporte público por la falta de preocupación en las propias estaciones del tren respecto a otras necesidades de las y los usuarios, así como la lejanía entre estaciones, lo que implica la consideración de un modo de transporte complementario.

Esta barrera representada en la planificación poco exitosa en la ubicación de las estaciones del tren impacta de manera negativa en la vida y el desarrollo de las actividades de la sociedad. De igual manera, las barreras físicas y la falta de consideración en la implementación de servicios básicos produce una mayor desigualdad para grupos vulnerables como lo son las PcD, que a su vez, acrecienta la inequidad entre géneros al no considerar las necesidades y requerimientos de cada usuario.

Según la interseccionalidad de lo anteriormente desarrollado, se puede concluir que las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan desde el género las PcD en el uso del Tren Interurbano son la falta de señalización dentro y fuera de las estaciones, la falta de iluminación en los alrededores y calles alimentadoras, así como la falta de sanitarios. Esto tiene un impacto mayor en las mujeres usuarias con discapacidad, ya que implica una percepción de inseguridad y desigualdad. Se cumple así con el objetivo general de la investigación al centrarse en el análisis de tales barreras de accesibilidad.

De forma personal, esta experiencia de investigación representa para mí una cuestión profesionalizante y replicable en distintos modos de transporte, así como en los diversos espacios del entorno urbano. El reconocimiento de la experiencia de los usuarios, por sí misma, es una categoría de análisis que genera un resultado completamente diferente cuando se considera el género como condicionante.

El estudio de las barreras que existen en el espacio y el impacto que tienen en la vida de las PcD me ha generado una perspectiva personal y profesional diferente al considerar aspectos no sólo físicos, sino cognitivos y actitudinales. Las decisiones urbanas que se tomen deben incluir una mirada interseccional y transversal que consideren la accesibilidad, el derecho a la ciudad y las necesidades de los habitantes de acuerdo con las características que los hacen únicos, el respeto a sus derechos y la inclusión.

El logro de contar con un medio de transporte público accesible radica en tomar en cuenta las necesidades y características de la sociedad, teniendo principal consideración ante los requerimientos de las PcD, así como grupos vulnerables con base en la transversalidad e interseccionalidad.

REFERENCIAS

- Camarena, M., Saavedra, M., y Ducloux, D. (2014, octubre). El género en México: situación actual. XIX Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática; Universidad Nacional Autónoma de México.
- Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (2023). Mujeres con Discapacidad: Las últimas en la fila de la inclusión. https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2023/09/Bol_128.pdf
- Coriat, S. (2003). Lo urbano y lo humano, hábitat y discapacidad. Universidad de Palermo; Librería Técnica CP67.
- Figueroa Escudero, E., & Zúñiga Rodríguez, M. (2020). Las barreras actitudinales y estructurales en el proceso de aprendizaje en los estudiantes universitarios con discapacidad. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 3(2), 6-15.
- Gimeno, M. D. C. M., Rodríguez, R. C., & Ferrer, B. M. (2019). Estereotipos, roles de género y cadena de cuidado. Transformaciones en el proceso migratorio de las mujeres. *Collectivus. Revista de Ciencias Sociales*, 6(1), 83-97.
- Gobierno de Buenos Aires (2023). “Cadena de Accesibilidad” <https://buenosaires.gob.ar/vicejefatura/bienestar-integral/copidis/accesibilidad/cadena-de-accesibilidad#:~:text=Es%20la%20capacidad%20de%20aproximarse,de%20origen%20hasta%20el%20destino>
- Gobierno de México (2013). “Tipos de Discapacidad”. <https://www.gob.mx/epn/es/articulos/conoce-los-distintos-tipos-de-discapacidad>
- Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102.
- Miralles-Cardona, C., Cardona Moltó, M. C., & Chiner, E. (2020). La perspectiva de género en la formación inicial docente: estudio descriptivo de las percepciones del alumnado. *Educación XXI*, 23(2), 231-257. <https://doi.org/10.5944/educXXI.23899>
- Moirá Pérez (2021). Interseccionalidad. En Susana B. Gamba y Tania Diz, *Nuevo diccionario de estudios de género y feminismos*. Buenos Aires (Argentina): Biblos.
- Moreno Díaz, J., & Suárez Cadena, L. S. (2020). Buenas prácticas de accesibilidad universal para la proyección y adaptación de viviendas (Discapacidad física, visual, auditiva y cognitiva en Bucaramanga). [Disertación doctoral].
- Organización de las Naciones Unidas (diciembre 2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, [Discurso principal], Asamblea General de las Naciones Unidas.
- Pérez, M. (2021). Interseccionalidad. En Susana B. Gamba y Tania Diz (Coords.), *Nuevo diccionario de estudios de género y feminismos*. Biblos.
- Revue, B., Hernández, R. (2021). Estudios críticos en discapacidad: aportes epistemológicos de un campo plural. *Cinta de Moebio*, (70). 17-33. <https://doi.org/10.4067/S0717-554X2021000100017>

- Rozzi, R. (2015). Ética biocultural: Una ampliación del ámbito socioecológico para transitar desde la homogeneización biocultural hacia la conservación biocultural. En B. Bustos, M. Prieto & J. Barton (Eds), *Ecología política en Chile: Naturaleza, Propiedad, Conocimiento y Poder* (p. 89-117).
- Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (2024). *Tren el Insurgente*, Información general <https://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/tren-interurbano-cdmx>
- Solano, E. (2022). Accesibilidad y Teoría Crip: la redención del espacio. *LIMAQ, Revista de la Carrera de Arquitectura*, (10), 86-106 <https://doi.org/10.26439/limaq2022.n010>
- Yarza de los Ríos, A., Sosa, L., Pérez, B. (Coords.) (2019). *Estudios críticos en discapacidad una polifonía desde America Latina*. CLACSO Argentina.
- Zarza, P. (2020, enero). *La perspectiva de género como elemento reflexivo*. DIIIntegra 2020; Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca.



Atribución-NoComercial-SinDerivadas
 Permite a otros solo descargar la obra y compartirla con otros siempre y cuando se otorgue el crédito del autor correspondiente y de la publicación; no se permite cambiarlo de forma alguna ni usarlo comercialmente.

Accesibilidad Universal

[Número Especial]



PE ESTUDIOS INTERDISCIPLINARIOS DEL ARTE, DISEÑO Y LA CULTURA

ISSN 2992-7552

Número Especial

Noviembre, 2024 - Febrero, 2025

Obra gráfica y Diseño editorial:
Alma Elisa Delgado Coellar

Revista de Estudios Interdisciplinarios del Arte, Diseño y la Cultura, Número Especial, Año 5, Noviembre, 2024-Febrero, 2025, es una publicación cuatrimestral editada por la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México, a través de la Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, ubicada en km. 2.5 carretera Cuautitlán Teoloyucan, San Sebastián Xhala, Cuautitlán Izcalli, Estado de México. C.P. 54714. Tel. 5558173478 ext. 1021

<https://masam.cuautitlan.unam.mx/seminarioarteydiseno/revista/index.php>, seminario.arteydiseno@gmail.com. Editora responsable: Dra. Alma Elisa Delgado Coellar. Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo número 04-2022-031613532400-102; ISSN 2992-7552, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número a cargo de la Dra. Alma Elisa Delgado Coellar, Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, carretera Cuautitlán-Teoloyucan Km 2.5, San Sebastián Xhala, Cuautitlán Izcalli, C.P. 54714, Estado de México. Fecha de última actualización: 28 de noviembre de 2024.



Atribución-NoComercial-SinDerivadas
Permite a otros solo descargar la obra y compartirla con otros siempre y cuando se otorgue el crédito del autor correspondiente y de la publicación; no se permite cambiarlo de forma alguna ni usarlo comercialmente.

El contenido de los artículos es responsabilidad de los autores y no refleja necesariamente el punto de vista de los árbitros ni del Editor o de la UNAM.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos no así de las imágenes aquí publicados, siempre y cuando se cite la fuente completa y la dirección electrónica de la publicación.

COMITÉ EDITORIAL

Dr. Rodrigo Bruna
Facultad de Artes, Universidad de Chile, Chile

Mtra. Julieta Ascariz
Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad del Salvador, Argentina

Arq. Marina Porrúa
Facultad de Bellas Artes, Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Dr. José Eduardo Campechano
Escuela de Posgrado, Universidad César Vallejo, Perú

Arq. Juana Cecilia Angeles Cañedo
División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, Azc.

Dra. Leilani Medina Valdez
Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM

Dra. Christian Chávez López
Facultad de Artes y Diseño, UNAM

Dr. Mario Barro Hernández
Facultad de Artes y Diseño, UNAM

Dr. Polúx Alfredo García
Facultad de Filosofía y Letras, UNAM

Dra. Daniela Velázquez Ruíz
Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México

Dra. María Trinidad Contreras González
Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México

Dr. Julio César Romero Becerril
Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México

Dra. Linda Emi Oguri
Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México

Dra. María de las Mercedes Sierra Kehoe
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Dr. Edgar Osvaldo Archundia Gutiérrez
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Dra. Huberta Márquez Villeda
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Mtro. José Luis Diego Hernández Ocampo
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Mtra. Blanca Miriam Granados Acosta
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Editora responsable

Dra. Alma Elisa Delgado Coellar
Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán, UNAM

Corrección de estilo

Anelli Lara Márquez
Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM

Directorio UNAM
Rectoría

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas
Rector

Dra. Patricia Dolores Dávila Aranda
Secretaria General

Mtro. Hugo Concha Cantú
Abogado General

Mtro. Tomás Humberto Rubio Pérez
Secretario Administrativo

Dra. Diana Tamara Martínez Ruiz
Secretaria de Desarrollo Institucional

Lic. Raúl Arcenio Aguilar Tamayo
Secretario de Prevención, Atención y Seguridad Universitaria

Dra. María Soledad Funes Argüello
Coordinadora de la Investigación Científica

Dr. Miguel Armando López Leyva
Coordinador de Humanidades

Dra. Norma Blazquez Graf
Coordinadora para la Igualdad de Género

Dra. Rosa Beltrán Álvarez
Coordinador de Difusión Cultural

Mtro. Néstor Martínez Cristo
Director General de Comunicación Social

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLÁN

Dr. David Quintanar Guerrero
Director

Dr. Benjamín Velasco Bejarano
Secretario General

Lic. Jaime Jiménez Cruz
Secretario Administrativo

I. A. Laura Margarita Cortazar Figueroa
Secretaria de Evaluación y Desarrollo de Estudios Profesionales

Dra. Susana Elisa Mendoza Elvira
Secretaria de Posgrado e Investigación

Dr. Luis Rubén Martínez Ortega
Secretario de Gestión Integral Estudiantil

I. A. Alfredo Álvarez Cárdenas
Secretario de Planeación y Vinculación Institucional

Lic. Claudia Vanessa Joaquín Bolaños
Coordinadora de Comunicación y Extensión Universitaria

REVISTA DE ESTUDIOS INTERDISCIPLINARIOS DEL ARTE, DISEÑO Y LA CULTURA

ISSN 2992-7552



SIAyD
SEMINARIO
INTERDISCIPLINARIO
DE ARTE y DISEÑO



REVISTA
DE ESTUDIOS
INTERDISCIPLINARIOS
DEL ARTE, DISEÑO Y LA CULTURA

