

Accesibilidad universal en Pueblo Mágico Mascota, Jalisco: evaluación de las calles

Universal accessibility in Magical Town Mascota, Jalisco: Evaluation of the streets

Adriana Yunuen Dávalos Pita¹

Centro Universitario de la Costa de la UDG, México

yunuen.davalos@academicos.udg.mx

<https://orcid.org/0000-0002-9159-2851>

Recepción: 21 octubre 2024

Corregido: 02 marzo 2025

Publicación: 30 mayo 2025

DOI: <https://doi.org/10.20983/decumanus.2025.1.4>

Resumen

Las ciudades buscan cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En este contexto, la accesibilidad universal es fundamental, permitiendo que cualquier persona disfrute de los espacios urbanos, especialmente aquellas con movilidad reducida; aspecto crucial para transformar las ciudades hacia un modelo más sostenible. Los destinos distinguidos como Pueblos Mágicos juegan un papel importante en el desarrollo sostenible, tanto local como regional, y precisan de integrar distintas políticas públicas, entre ellas, la accesibilidad universal. Estos pueblos reconocidos por su riqueza natural y cultural deben garantizar que sus espacios sean inclusivos. Un buen diseño urbano vuelve competitivo a un destino y mejora la calidad de vida, impactando profundamente en la sociedad al fomentar la inclusión en sus diferentes dimensiones. Mascota, Jalisco, nombrado Pueblo Mágico en 2015, es clave para aquellos que viajan por carretera, así como para quienes realizan la ruta de los Pueblos Mágicos de la región: Talpa de Allende y San Sebastián del Oeste. La actividad turística de Mascota va en aumento, pero no tiene condiciones plenas de accesibilidad universal. Este estudio tiene como objetivo evaluar las condiciones de accesibilidad en las vialidades del Pueblo Mágico de Mascota, Jalisco. Para ello, se analizaron variables obtenidas de la plataforma Espacio y Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Se cuenta con un diseño descriptivo y se realizó una evaluación en campo y análisis de datos estadísticos con el *software* SPSS con una muestra de siete AGEB, que engloba ciento cinco manzanas. Los resultados indican que no existen condiciones plenas de accesibilidad universal,

¹ Doctora en Ciencias para el Desarrollo, la Sustentabilidad y el Turismo por el Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara (CUCosta-UDG). Maestra en Administración de Negocios por el CUCosta-UDG. Maestra en Valuación Inmobiliaria e Industrial por la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC). Arquitecta por el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD) de la Universidad de Guadalajara (UDG). Miembro del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNI), Nivel Candidato. Profesora de la Licenciatura en Arquitectura y coordinadora de la Maestría en Dirección de Mercadotecnia en el CUCosta-UDG.

pues las intervenciones en el territorio no se han abordado de manera integral, dejando huecos y faltas a la norma y a la calidad, sin continuidad en los esfuerzos. La zona céntrica del Pueblo Mágico es aquella con más actividad turística, pero es deficiente en condiciones de accesibilidad, tanto para el visitante como el residente.

Palabras clave: accesibilidad universal, inclusión, Pueblo Mágico, sustentabilidad, turismo, urbanismo.

Abstract

In the context of the Sustainable Development Goals, cities aspire to comply with the principles of universal accessibility, ensuring that individuals with diverse abilities can enjoy urban spaces. This commitment is paramount in fostering the transformation of cities into sustainable models. Destinations classified as Magical Towns assume a pivotal role in the pursuit of sustainable development, both at the local and regional levels. These towns, renowned for their cultural and natural heritage, are obligated to ensure that their spaces are inclusive. Effective urban design fosters competitiveness among destinations, enhancing the quality of life and exerting a profound societal impact by promoting inclusion across diverse dimensions. Mascota, Jalisco, designated a Magical Town in 2015, plays a pivotal role for travelers by road as well as for those who traverse the Magical Towns region, Talpa de Allende and San Sebastián del Oeste. The town of Mascota has witnessed an uptick in tourism, but it remains deficient in terms of universal accessibility. The objective of this study is to evaluate the accessibility conditions in the streets of the Magical Town of Mascota, Jalisco. Variables obtained from the Space and Data platform of the National Institute of Statistics and Geography (INEGI) were analyzed. The study employs a descriptive design, incorporating fieldwork and statistical data analysis using SPSS software. The sample consists of 7 AGEBS, encompassing 105 blocks. The results indicate that the conditions for universal accessibility are not met, and interventions in the territory have not been approached in an integral way, leaving gaps, a lack of standards and quality, and a lack of continuity in the efforts. The central area of the Magic Town, which is the area with the most tourist activity, is deficient in accessibility conditions for visitors and residents.

Keyword: universal accessibility, inclusion, Magic Town, sustainability, tourism, urbanism.

Encuadre teórico

¿Qué es la ciudad? Las personas tienen diferentes conceptos de lo que es una ciudad, pues esta es mucho más que un puñado de edificios construidos, de sus lugares y de sus no lugares. Como señala Augé (1998),

cada hombre, cada individuo, ha podido vivir su propia historia en el corazón de la ciudad. La percepción que se puede tener de lo que es una ciudad varía, según la experiencia de las personas, ya que esta contempla su interacción en el espacio.

Para las personas con movilidad reducida, como adultos mayores y discapacitados, la ciudad puede ser un entorno amenazante. La falta de accesibilidad dificulta su movilidad y los expone a riesgos que comprometen su integridad física. ¿Son estas percepciones exclusivas de estos segmentos de la población? La respuesta es no. Incluso las personas que no cuentan con discapacidades o los adultos mayores son sensibles ante las condiciones que se pueden presentar en el territorio, ya que, aunque no lo parezca, para quienes no tienen problemas de movilidad, la ciudad puede resultar avasallante. Es crucial considerar a personas de diferente estatura, padres con carriolas, personas con obesidad, embarazadas y quienes tienen condiciones temporales que limitan su movilidad, pues todos ellos necesitan una ciudad amigable que facilite su desplazamiento.

Aunado a lo anterior, es visible la brecha de asimetría social abismal que se vive en nuestro contexto mexicano, donde las condiciones urbanas van ligadas a la pobreza, impactando en términos de segregación y marginación la calidad de vida de los individuos. Según Remesar y Vergel (2020), la inclusión y la vida urbana están intrínsecamente relacionadas, ya que las ciudades albergan una gran diversidad de personas y condiciones sociales. Para que una ciudad sea sostenible es esencial que todos los habitantes tengan igualdad de oportunidades para acceder y participar en sus espacios y actividades.

Los entornos urbanos precisan de contemplar en su creación las condiciones que permitan, independientemente de sus diferencias, participar en las actividades económicas, sociales y culturales. La inclusión social asegura que todas las personas, sin distinción, puedan ejercer sus derechos, aprovechar sus habilidades y beneficiarse de las oportunidades en su entorno. Intervenir las vialidades es crucial para mejorar la seguridad, accesibilidad y calidad de vida de todos los habitantes de una ciudad.

La intervención en las vialidades tiene una relación directa y significativa con el turismo, pues mejora la experiencia de los visitantes y la imagen de la ciudad como un destino turístico. Es fundamental facilitar la movilidad y accesibilidad de toda la población evitando enfoques segregativos que excluyan a las personas con discapacidad, por lo que es importante promover espacios atractivos que generen seguridad e interacción social. La ciudad es construida por sus habitantes, así que un entorno urbano con deficiencias no es inclusivo. Es necesario abordar las deficiencias en el diseño de los espacios, para lograr una verdadera inclusión, ya que crear una ciudad inclusiva no solo mejora la calidad de vida de sus habitantes, sino que también fortalece el tejido social, fomenta la cohesión y construye una comunidad más justa y equitativa. Rucci (2021) indica que una ciudad con accesibilidad universal e inclusión social crea un entorno accesible y

una comunidad interactiva y participativa, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo el tejido social urbano.

Debemos recordar que existe el derecho a la ciudad, el cual sustenta lo anteriormente expuesto. Según ONU-Hábitat (2020), el derecho a la ciudad es el derecho de todos los habitantes a vivir, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos urbanos, que sean justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. Por esta razón es crucial intervenir en los entornos, pues cada habitante necesita un espacio donde pueda desarrollarse integralmente, y la accesibilidad universal es esencial para lograrlo. Para que nuestras ciudades sean inclusivas, seguras y justas debemos aplicar los criterios de accesibilidad universal, que consideran las necesidades de todos los segmentos de la población, creando entornos inclusivos con la sostenibilidad como meta. Las ciudades que aspiran a ser sostenibles deben tomar en cuenta las necesidades de sus ciudadanos.

El Programa Pueblos Mágicos de México, implementado desde 2001 por la Secretaría de Turismo (SECTUR) del gobierno federal, apoya e impulsa destinos turísticos en distintas fases de su ciclo de vida (surgimiento, crecimiento, madurez o declive). Su objetivo principal es diversificar la oferta turística del país, resaltando los atributos históricos y culturales de las localidades mexicanas. Este programa es una de las estrategias turísticas más consolidadas en México. Señala la SECTUR (2016) que el Programa Pueblos Mágicos contribuye a revalorar un conjunto de poblaciones del país que siempre han estado en el imaginario colectivo de la nación en su conjunto y que representan alternativas frescas y diferentes, tanto para los visitantes nacionales como extranjeros.

Además de las grandes ciudades, los Pueblos Mágicos en México también desempeñan un papel crucial en la promoción de la accesibilidad y la inclusión. Reconocidos por su riqueza cultural están comprometidos con mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes. Hasta 2024 existen 177 Pueblos Mágicos, 12 de los cuales están en Jalisco.

El campo de acción de los Pueblos Mágicos incluye la preservación del patrimonio cultural y natural, la promoción de actividades turísticas sustentables y la mejora de la infraestructura para garantizar la accesibilidad universal. Los beneficios de estas acciones son múltiples: desde el impulso económico local gracias al turismo hasta la mejora de la calidad de vida de los residentes mediante la creación de espacios públicos accesibles y seguros.

El impacto del programa se refleja en la revitalización de las economías locales y la preservación del patrimonio cultural, atrayendo tanto a turistas nacionales como internacionales. Estos pueblos sirven como modelos de cómo las comunidades pueden crecer y prosperar de manera que todos los individuos, independientemente de sus capacidades, puedan disfrutar y participar plenamente en la vida comunitaria.

Este esfuerzo continuo no solo mejora la infraestructura y los servicios turísticos, sino que también promueve la identidad y el orgullo comunitarios, asegurando que los destinos mantengan su encanto y relevancia en el panorama turístico nacional e internacional.

El turista hoy en día es muy diverso, por lo que es necesario implementar cambios y acciones que ubiquen los destinos turísticos en la mira. El turista adulto mayor o el que cuenta con discapacidad, se comporta diferente al resto, donde la mayoría cuentan con alguna pensión, además de que no se sienten sujetos a viajar en la temporalidad alta como otro tipo de turista, ya que buscan espacios más tranquilos para disfrutar a su ritmo sin aglomeraciones. El estudio practicado por ACCEPLAN-Institut Universitari d'Estudis Europeus (2009) indicó que la falta de accesibilidad tiene efectos negativos directos en las cifras de recepción del turismo. Muchos turistas y potenciales viajeros tienen problemas de movilidad, especialmente aquellos que tienen discapacidades físicas o sensoriales, personas mayores o frágiles, embarazadas, familias con niños pequeños y personas con una enfermedad crónica o una discapacidad temporal. Todas estas personas necesitan un turismo accesible.

Las calles deben diseñarse para asegurar igualdad de uso, priorizando a peatones, ciclistas y transporte público. El diseño universal debe garantizar la accesibilidad para todos, evitando segregación y promoviendo espacios seguros que fomenten la interacción social, especialmente para niños y mujeres (SEDATU, 2019).

Metodología

La metodología aplicada en este estudio es de tipo descriptivo y de corte transversal. El estudio realizado en las vialidades de Mascota, Jalisco, comprende un enfoque de tipo mixto, ya que se utilizaron las características físicas de las variables, para analizarlas en el *software* SPSS (versión 25) y así determinar su calificación.

La muestra utilizada en este estudio comprende 7 áreas geoestadísticas básicas (AGEB), que contienen 105 manzanas, en donde habitan 4837 personas. De estas, 297 presentan alguna discapacidad y 929 son adultos mayores de 60 años; además, en esta muestra se contabilizan 2044 viviendas. Los datos fueron obtenidos de la plataforma Espacio y Datos del INEGI (2024), con información actualizada en 2020. Cabe señalar que la selección de estas AGEB y sus manzanas, parte de su ubicación a zonas de una mayor actividad turística, ya que se encuentran en la parte neural de la ciudad, donde se ubican las vías de acceso, así como diversos servicios turísticos, el Centro Histórico y la mayor parte de la infraestructura y equipamiento. Para ello fue utilizado como base el instrumento desarrollado en mi trabajo recepcional doctoral en el año 2019, donde se tomaron como indicadores de medición aquellas variables que se contemplan en la plataforma de Espacio y Datos del INEGI, utilizando en ese momento las variables recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas y letreros, que son elementos con incidencia en la accesibilidad universal y que la vialidad puede presentar.

Los datos en la plataforma se representan a manera de semáforo, pues estas variables tienen un color, según su existencia en la manzana que se estudia, por lo que se renombran numéricamente para obtener un indicador que englobe la calificación de los elementos, donde el color verde obtiene un valor 2, el color amarillo, 1 y el color rojo, 0; véase la tabla 1.

Tabulación para recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas, alumbrado y letreros						
Significado	Ninguna calle	Algunas calles	Todas las calles	Sin información	Conjunto habitacional	-
Puntaje	0	1	2	0	0	0

Tabla 1. Tabulación para recubrimiento, banquetas, vegetación, rampas, alumbrado y letreros
Fuente: elaboración propia.

Como parte de las variables que también se encontraban en la plataforma con incidencia en la movilidad, se ubican los llamados puestos ambulantes, en dos clasificaciones, los cuales también afectan a la accesibilidad universal del territorio, que para efectos de este estudio siempre actúan como elementos negativos por ser un obstáculo de movilidad en las vialidades, siendo parte de lo que no debería haber en estas.

Estos puntos son una base para determinar qué tanta accesibilidad presentan los elementos de la vialidad. Para determinar la accesibilidad universal es necesario conocer si los elementos comprenden las características necesarias que han sido plasmadas por diferentes normativas, que comprenden también la calidad que se tiene de ellos. Solo saber si existen, tal como lo marca la plataforma, no refleja la accesibilidad, por lo que se realiza la evaluación en campo que nos permite conocer esta información. Por ello, para la calificación otorgada, según el INEGI, mediante la evaluación en campo se determina una nueva calificación, la cual contempla si cumple o no con accesibilidad universal (véase tabla 2).

Significado	Nada	Algunas calles y no es accesible	Algunas calles y es accesible	Todas las calles y no es accesible	Todas las calles y es accesible
Puntaje	0	0.5	1	1.5	2

Tabla 2. Tabulación de calificación de la accesibilidad universal en las variables de campo
Fuente: elaboración propia.

Conforme pasó el tiempo el INEGI renovó su plataforma, agregando nuevas variables que es interesante contemplar en los estudios territoriales, los cuales para efectos de este estudio se incorporan. Es importante aclarar que no es necesario que estén implementados en todas las vialidades, ya que para ello debe ser tomada en cuenta la clasificación que tiene la vialidad (primaria, secundaria, terciaria, peatonal), además de que no se castiga si no existen dentro de la vialidad, pues solamente se hace evidente su presencia y condición de accesibilidad. Véase la tabla 3 para conocer las variables de la vialidad empleadas en el instrumento y su clasificación, a las que se aplicó la evaluación en campo, para así obtener un índice en tres rubros.

Análisis de la vialidad		
Lo que debe tener	Lo que puede tener	Lo que no debe tener
<ul style="list-style-type: none"> • Alumbrado • Banquetas • Guarnición • Pasos peatonales • Rampas • Recubrimiento • Señalización • Vegetación 	<ul style="list-style-type: none"> • Alcantarillado • Ciclocarril • Ciclopuerto • Ciclovía • Paradas de autobús • Teléfono • Transporte colectivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Puestos ambulantes • Puestos fijos

Tabla 3. Variables de la vialidad
Fuente: elaboración propia.

Finalmente, el alcance del estudio contempla la realización de la cartografía en QGIS, donde se representaron los resultados obtenidos, con la finalidad de ubicar geográficamente las manzanas, según sus hallazgos.

Resultados

Las siete AGEB, en las ciento cinco manzanas que comprenden el polígono, fueron evaluadas en dos grupos: INEGI y Campo, organizadas mediante su número de AGEB y en lo individual por medio de su clave de manzanas; las variables se agruparon, según la tabla 3, llevándose a cabo la evaluación conforme a la tabla 2, en las categorías de lo que debe tener y lo que puede tener, mientras que en la categoría de lo que no debe tener, se evidencia la presencia de los elementos sin necesidad de ponderar su valor. Los hallazgos demuestran que, en principio, sería una acción equivocada determinar con los valores del INEGI la

accesibilidad universal, pues este parámetro es general y no toma en cuenta la serie de criterios que hacen que el elemento realmente cumpla con las características y las necesidades de la población, sea habitante o turista. Para identificar las AGEB son utilizadas las tres últimas cifras de la clave proporcionada por el INEGI; véase la figura 1 para conocer la extensión territorial y las AGEB en las cuales se llevó a cabo el estudio.

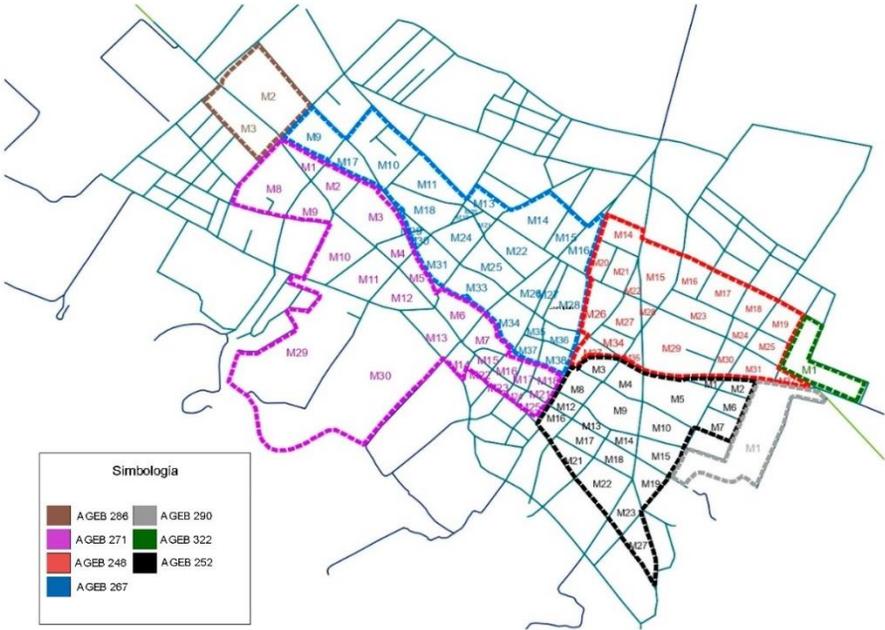


Figura 1. Extensión territorial y AGEB del estudio
Fuente: elaboración propia.

Índice de las variables

Lo que debe tener una vialidad

En esta clasificación se tomaron en cuenta el alumbrado, banquetas, guarnición, letreros en calles, pasos peatonales, rampas, recubrimiento y vegetación. Al aplicar el criterio establecido en las tablas 1 y 2, se puede observar que, en efecto, se reducen los valores en cada una de las variables entre ambos grupos (INEGI y Campo) y que los valores organizados por medio de AGEB muestran la evaluación de las manzanas en su nivel mínimo, máximo y su respectiva media. Este resultado es preocupante, ya que son elementos que tienen una mayor necesidad dentro de las vialidades, pues nos hablan directamente de las áreas de mejora por cubrir, teniendo un claro contraste entre los valores que indica la plataforma y lo que en términos de presencia y condiciones de accesibilidad universal se presenta, siendo la AGEB 252 la que posee el valor más bajo en la categoría Mínimo, debido a que esta zona tiene las peores condiciones en el polígono de estudio; en contraste, la AGEB 267 cuenta con el valor más alto en la categoría Máximo y nos indica que existen condiciones relevantes por su presencia y accesibilidad universal, situación que favorece la inclusión de los

usuarios; y respecto a las AGEB 290 y 322, se mantienen constantes en las tres categorías (Mínimo, Máximo y Media), ya que solo poseen una manzana estudiada. Para conocer los resultados de las AGEB en relación con el índice de las variables que debe tener la vialidad, véase la tabla 4.

			Índice de las variables que debe tener			
			Mínimo	Máximo	Media	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	25,00	62,50	44,03
			252	15,63	62,50	31,66
			267	21,88	71,88	44,96
			271	18,75	56,25	31,50
			286	21,88	34,38	28,13
			290	62,50	62,50	62,50
			322	37,50	37,50	37,50
INEGI	Número de AGEB		248	31,25	68,75	48,01
			252	43,75	75,00	57,07
			267	31,25	75,00	49,60
			271	37,50	93,75	58,00
			286	37,50	56,25	46,88
			290	68,75	68,75	68,75
			322	50,00	50,00	50,00

Tabla 4. Índice de las variables que debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

Los elementos que comprende esta sección son: alcantarillado, ciclocarril, ciclopuerto, ciclo vía, paradas de autobús, teléfono y transporte público. En la categoría de datos de Campo e INEGI, cuatro de las AGEB presentan una evaluación donde el mínimo obtenido es 0, lo que nos habla de manzanas que presentan una total ausencia de estas variables. Cabe resaltar que, en comparación con los valores del INEGI, dos AGEB incrementaron su valor máximo y solo en una se redujo; en general se puede apreciar que los valores son bajos en sus tres categorías (Mínimo, Máximo y Media), así como homogeneidad al obtener en Campo el valor máximo en cinco AGEB con 14,29. La media más alta la obtiene la AGEB 290 con un valor de 14,29, mismo que encontramos en las categorías Mínimo y Máximo, ya que esta AGEB comprende solo una manzana evaluada. Si bien no son elementos que propicien la accesibilidad universal, sí podrían afectar la accesibilidad de no ser colocados de manera correcta. Véase la tabla 5 para conocer los índices obtenidos en las AGEB de lo que puede tener una vialidad.

			Índice de las variables que puede tener			
			Mínimo	Máximo	Media	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	,00	14,29	3,08
			252	,00	14,29	1,24
			267	,00	14,29	3,23
			271	,00	14,29	4,71
			286	3,57	3,57	3,57
			290	14,29	14,29	14,29
			322	7,14	7,14	7,14
	INEGI	Número de AGEB	248	14,29	14,29	3,90
			252	14,29	14,29	1,55
			267	7,14	7,14	,46
			271	14,29	14,29	3,14
			286	7,14	7,14	7,14
			290	14,29	14,29	14,29
			322	,00	,00	,00

Tabla 5. Índice de las variables que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

Las variables analizadas (puestos fijos y puestos ambulantes) se centran en su existencia. Anteriormente se aclaró que son obstáculos para la movilidad y, por consecuencia, para la accesibilidad universal, por lo que no podemos evaluar el nivel de esta. Con esta evaluación se detecta, al comparar ambos grupos (Campo e INEGI), que en los valores de campo la media se incrementó en cuatro de las AGEB, lo que indica una mayor presencia de los elementos al momento de realizar el trabajo de campo, mientras que las AGEB restantes se mantuvieron constantes con los mismos valores en ambos grupos. Es importante señalar que el incremento de puestos refleja la actividad comercial en el polígono. Véase la tabla 6 para conocer los valores obtenidos sobre lo que no debe tener una vialidad.

			Índice de las variables que no debe tener			
			Mínimo	Máximo	Media	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	,00	50,00	10,23
			252	,00	50,00	33,70
			267	,00	75,00	15,32
			271	,00	75,00	24,00
			286	25,00	25,00	25,00
			290	50,00	50,00	50,00
			322	25,00	25,00	25,00
INEGI		Número de AGEB	248	,00	50,00	4,55
			252	,00	25,00	2,17
			267	,00	50,00	4,03
			271	,00	50,00	21,00
			286	25,00	25,00	25,00
			290	50,00	50,00	50,00
			322	25,00	25,00	25,00

Tabla 6. Índice de las variables que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Clasificación de AGEB y manzanas

Lo que debe tener una vialidad

Si reducimos la escala de análisis a manzanas y evaluamos puntualmente conforme a los índices creados para el estudio, clasificando negativamente (que no aprueban) a aquellos que van de 0-59 de calificación y positivamente (a quienes aprueban) a los que van de 60 a 100, encontramos que, en el rubro de lo que debería tener una vialidad, de las 105 manzanas estudiadas, tomando como referencia los datos obtenidos en el INEGI, se puede observar que 77 manzanas no aprobarían la calificación, lo que equivale a un 80.85 %; en contraste con la evaluación en Campo, 94 manzanas no aprueban, lo que se traduce en un 98.7 % del territorio que no cumple con los criterios que debe tener. Al comparar los grupos Campo e INEGI hubo una reducción de 17 manzanas que se encontraban como aprobatorias (los datos del INEGI solo son una referencia); la realidad es que los elementos que se encuentran en la plataforma no son analizados desde el punto de vista de la accesibilidad y esto evidencia que su existencia no va ligada con las buenas prácticas para su diseño, la condición o la calidad. El déficit de condiciones de accesibilidad universal es una situación que se vive prácticamente en todo el territorio, imposibilitando realizar las actividades de los usuarios; véase la tabla 7.

Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	Clasificación de lo que debe tener		
			No aprueba Recuento	Aprueba Recuento	
		248	20	2	
		252	22	1	
		267	24	7	
		271	25	0	
		286	2	0	
		290	0	1	
		322	1	0	
		INEGI	Número de AGEB	248	19
	252	13	10		
	267	26	5		
	271	16	9		
	286	2	0		
	290	0	1		
	322	1	0		

Tabla 7. AGEB y clasificación de lo que debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Ligado a la tabla 7, se puede ubicar geográficamente cuáles son las manzanas que en el caso de esta clasificación aprueban y no aprueban, siendo asignado en color rojo aquellas con resultado no aprobatorio, que va de 0-59, y en color verde aquellas que cumplen con condiciones aprobatorias por haber obtenido entre 60-100 de calificación. Las condiciones de estas manzanas aprobatorias mayormente se concentran en la zona centro del Pueblo Mágico, área que tiene una alta afluencia y dinamismo, ya sea por aquellos que ejercen turismo o los habitantes que acuden a abastecerse, así como por actividades culturales y de recreación; véase la figura 2 para ubicar geográficamente el territorio de las condiciones de lo que debe tener una vialidad.

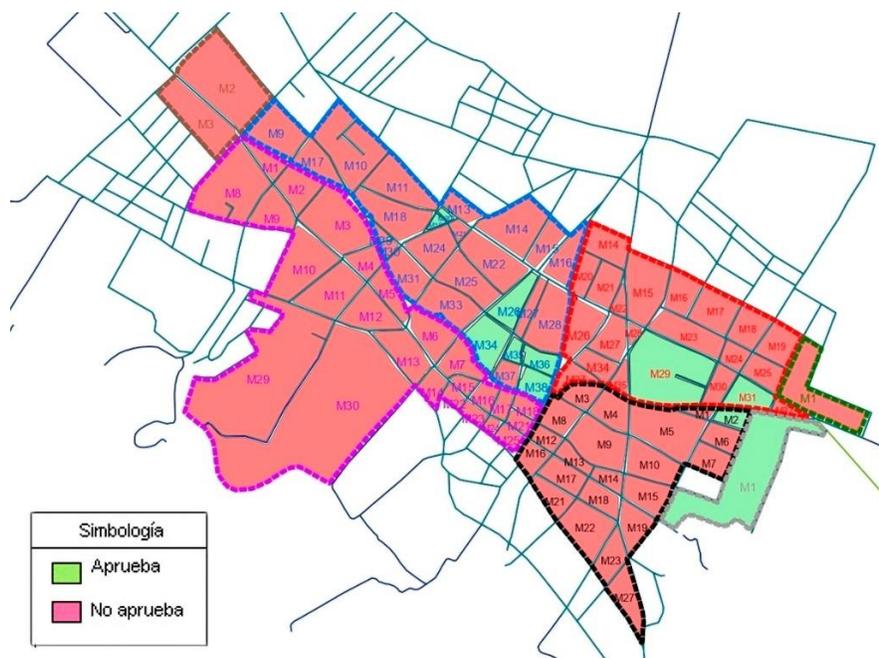


Figura 2. Representación territorial de la clasificación de lo que debe tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

En relación con la clasificación de lo que puede tener una vialidad, analizando las AGEB y las manzanas que la comprenden, para su evaluación fueron aplicadas de igual manera las tablas 1 y 2 para ubicar no solo su existencia, sino incorporar, además, sus condiciones de accesibilidad. Con los índices obtenidos en las manzanas, se clasificaron los resultados en tres categorías: Nula (aquellos que no existen), Regular (con valores de 0-59) y Alta (60-100); y se obtuvo, según los datos en Campo, que la categoría Regular tuvo un aumento contemplando 44 manzanas en comparación con el INEGI, que contiene 23; además, disminuyó la categoría Nula en contraste en lo evaluado en Campo, reflejando la existencia de elementos que no se tenían documentados en la plataforma y que, además, ahora en la evaluación integra las condiciones de accesibilidad que presentan, por lo que es necesario señalar que ninguna AGEB se ubicó en la categoría Alta; véase la tabla 8.

			Clasificación de lo que puede tener		
			Nula presencia	Baja presencia	Alta presencia
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	Recuento	Recuento	Recuento
	Campo	248	17	5	0
		252	21	2	0
		267	20	11	0
		271	4	21	0
		286	0	2	0
		290	0	1	0
		322	0	1	0
INEGI	Número de AGEB	248	15	7	0
		252	20	3	0
		267	29	2	0
		271	19	6	0
		286	0	2	0
		290	0	1	0
		322	1	0	0

Tabla 8. AGEB y clasificación de lo que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

El análisis territorial demuestra que solo se obtuvieron datos en dos clasificaciones, que se encuentran representados en el territorio de la siguiente manera: las manzanas que obtuvieron la categoría Nula se encuentran en color gris, mientras que las que registraron la categoría Baja, se ubican en color amarillo; véase la figura 3.

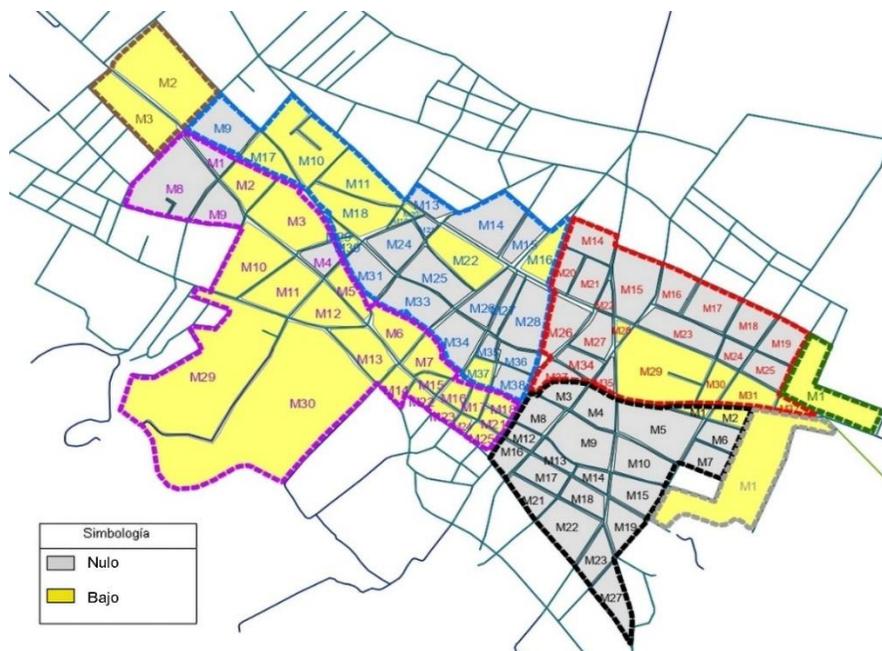


Figura 3. Representación territorial de la clasificación de lo que puede tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

Según las AGEB y sus manzanas, respecto a la clasificación de lo que no debe tener una vialidad, que comprende los puestos fijos y ambulantes dentro de la misma, la categoría que concentra la mayoría es la de Baja presencia en los valores de Campo, pero en contraste los valores del INEGI muestran una Nula presencia como la categoría de mayor concentración. En cuanto a la categoría de Alta presencia, se registraron dos AGEB, siendo la 267 y la 271 con elementos en Campo; véase la tabla 9.

		Clasificación de lo que no debe tener				
			Nula presencia	Baja presencia	Alta presencia	
			Recuento	Recuento	Recuento	
Origen de los datos	Campo	Número de AGEB	248	15	7	0
			252	6	17	0
			267	20	9	2
			271	8	16	1
			286	0	2	0
			290	0	1	0
			322	0	1	0
INEGI		Número de AGEB	248	19	3	0
			252	21	2	0
			267	27	4	0
			271	9	16	0
			286	0	2	0
			290	0	1	0
			322	0	1	0

Tabla 9. AGEB y clasificación de lo que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

El comportamiento de estas manzanas en el territorio abarca tres categorías: respecto a la Alta presencia se representa en color azul y se muestra la proximidad entre ellas, además de que se encuentran alejadas de la zona céntrica. Las manzanas representadas en color verde son aquellas que obtuvieron una Baja presencia y las de color morado no tuvieron actividad de puestos. Los dos grupos los vemos dispersos en el territorio, aunque no se observa un patrón de conducta claro; véase la figura 4.

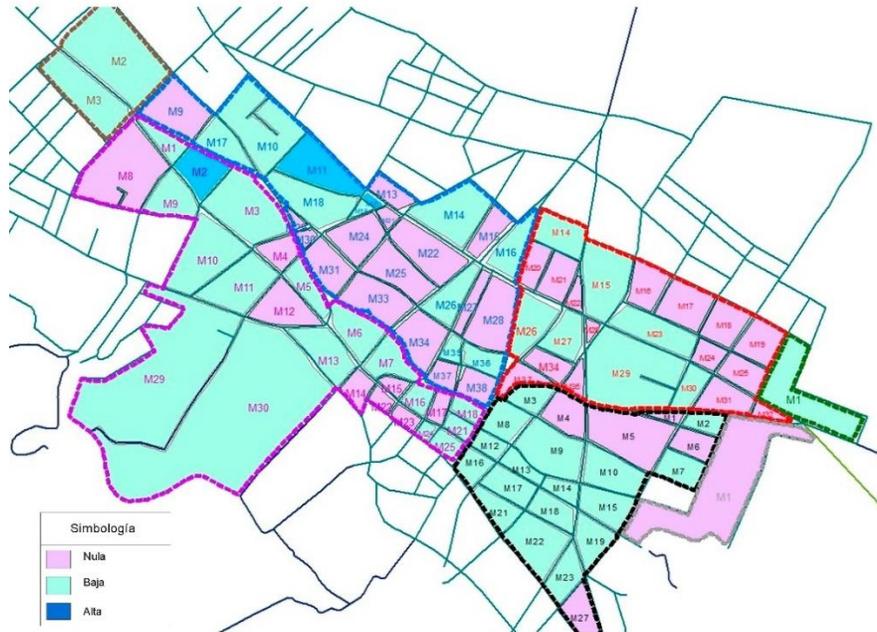


Figura 4. Representación territorial de la clasificación lo que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

AGEB en campo y variables evaluadas

Lo que debe tener una vialidad

En búsqueda del comportamiento de las variables, enfocándose únicamente en los datos obtenidos en campo, para poder descubrir los elementos que pueden tratarse con la intención de mejorar la accesibilidad universal del territorio, en lo concerniente a lo que debe tener una vialidad, la AGEB 248, que comprende veintidós manzanas, obtuvo en las variables evaluadas los siguientes resultados notables: en primera instancia la categoría del Mejor escenario en relación con el nombre, pues todas las vialidades la cumplen, se encuentra en la variable recubrimiento, donde diez manzanas lo tienen; en segunda instancia, la categoría de Alguna vialidad cumple se encuentra en cinco variables: banquetas en once manzanas, alumbrado en doce, letreros en calles en dieciséis, vegetación en trece y rampas en ocho manzanas. Por último, dentro de esta AGEB se encontró la categoría Ninguna vialidad, con mayoría de manzanas, en las variables guarnición en dieciséis manzanas, pasos peatonales en doce y rampas en 8 manzanas; esta última también se encuentra con el mismo número en otra variable.

En la AGEB 252 se aplicó el estudio en veintitrés manzanas y la mayoría de las variables se ubican en la categoría de Existe en alguna vialidad y no cumple con accesibilidad, lo cual nos habla de la existencia del elemento, pero de una nula accesibilidad dentro de ella; es una AGEB con resultados muy uniformes, pues da como resultado el uso de recubrimiento en nueve manzanas, banquetas en quince, guarnición en diez, rampas en quince, alumbrado en doce, letreros en calles en diecisiete y vegetación en once manzanas;

respecto a la categoría de Ninguna vialidad, la variable de pasos peatonales se encuentra en veintiuna manzanas, mientras que la variable guarnición está en diez manzanas.

La AGEB 267 es la que cuenta con una mayor cantidad de manzanas: treinta y una; la categoría Existe en todas las vialidades no cumple, ya que se encuentra en la mayoría de las manzanas en las variables: recubrimiento en veinticinco manzanas, banquetas en veinticinco y letreros en calles en catorce manzanas; la categoría Existe en alguna vialidad tampoco cumple, pues se encuentra en las variables: guarnición en doce manzanas y alumbrado también en doce manzanas; finalmente, la categoría Ninguna vialidad se encuentra en las variables: rampas en doce manzanas y pasos peatonales en veintinueve manzanas.

La AGEB 271 cuenta con veinticinco manzanas; la categoría Alguna vialidad cumple, ya que se encuentra en la mayoría de las variables: guarnición en once manzanas y vegetación en diez manzanas; la categoría Existe en alguna vialidad no cumple, pues la vemos en cinco variables: recubrimiento en dieciséis manzanas, banquetas en quince, rampas en dieciséis, alumbrado en trece y letreros en calles en veintiuna manzanas; la categoría Ninguna vialidad está presente en la mayoría de las manzanas, con la variable pasos peatonales en catorce manzanas.

La AGEB 286 abarca dos manzanas; en el caso de las variables recubrimiento, banquetas y vegetación, las manzanas se encuentran divididas en dos categorías: Existe en todas las vialidades, que no cumple, y Existe en alguna vialidad, que tampoco cumple; en la categoría Existe en alguna vialidad, que no cumple, se ubican dos variables en el total de manzanas: guarnición y alumbrado; en las variables rampas y letreros en calles, las manzanas están divididas en dos categorías: Existe en alguna vialidad, que no cumple, y Ninguna vialidad. Para concluir, la variable pasos peatonales clasifica las dos manzanas en la categoría de Ninguna vialidad.

La AGEB 290 se estudió solo en una manzana, obteniendo como resultado en sus variables la presencia de la categoría Todas las vialidades cumplen en: recubrimiento, alumbrado y vegetación; en la categoría Alguna vialidad cumple, se encuentran las variables: banquetas, letreros de calles y pasos peatonales; concluyendo con la categoría Existe en alguna vialidad que no cumple en las variables guarnición y rampas.

La AGEB 322, al igual que la anterior, comprende solo una manzana, que refleja que la categoría Alguna vialidad cumple, se encuentra en cuatro variables: recubrimiento, banquetas, rampas y vegetación; en la categoría Todas las vialidades cumplen, se ubica la variable alumbrado, mientras que la categoría Ninguna vialidad comprende las variables guarnición, letreros en calles y pasos peatonales.

En el análisis de las variables de accesibilidad en las AGEB evaluadas, se observa que existen áreas con importantes deficiencias que afectan la movilidad y accesibilidad de los habitantes. En la AGEB 248, la falta de guarniciones y pasos peatonales es especialmente notable, a pesar de que otras variables como recubrimiento y banquetas muestran una mejor presencia. En la AGEB 252 se presenta una situación

preocupante con la mayoría de las variables en una condición de accesibilidad parcial con los pasos peatonales, siendo estos prácticamente inexistentes en la mayoría de las manzanas. En la AGEB 267 se identifica una falta considerable de accesibilidad en recubrimiento, banquetas y letreros en calles, además de una ausencia total de pasos peatonales en todas las manzanas. La AGEB 271 muestra condiciones preocupantes en términos de accesibilidad universal, ya que hay muchas variables cuya condición no es óptima, pues existen en poca magnitud y las que están no cumplen. La AGEB 286 presenta un gran vacío de condiciones y una gran oportunidad de mejorar, ya que existen elementos, pero no cumplen. Las AGEB 290 y 322, aunque estudiadas en una sola manzana, cada una refleja la necesidad de intervenciones específicas en variables clave, como guarniciones, letreros en calles y pasos peatonales; véase la tabla 10.

Origen de los datos		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Campo		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Recubrimiento	Ninguna vialidad	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	9	2	16	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	6	5	2	3	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	6	7	25	6	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	10	2	2	0	0	0	0
Banquetas	Ninguna vialidad	0	0	1	0	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	4	15	5	15	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	11	3	3	6	0	1	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	3	5	15	4	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	4	0	7	0	0	0	0
Guarnición	Ninguna vialidad	16	10	8	2	0	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	6	10	12	9	2	1	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	1	1	11	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	2	4	3	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	6	0	0	0	0
Rampas	Ninguna vialidad	8	2	12	6	1	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	4	15	11	16	1	1	0
	Alguna vialidad (cumple)	8	6	0	3	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	0	4	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	4	0	0	0	0
Alumbrado	Ninguna vialidad	0	4	2	1	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	12	12	13	2	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	12	2	9	8	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	4	3	2	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	8	1	5	1	0	1	1
Letreros en calles	Ninguna vialidad	4	0	6	1	1	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	1	17	3	21	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	16	3	4	3	0	1	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	1	14	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	1	2	4	0	0	0	0
Vegetación	Ninguna vialidad	5	6	10	8	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	11	8	5	1	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	13	0	6	10	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	2	1	0	1	1	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	2	5	7	1	0	1	0
Pasos peatonales	Ninguna vialidad	12	21	29	14	2	0	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	2	0	0	9	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	8	2	0	2	0	1	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	2	0	0	0	0

Tabla 10. Variables y presencia en la clasificación de lo que debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Lo que puede tener una vialidad

En este sentido, podemos observar que son mínimos los datos existentes; sin embargo, hay que resaltar que la variable que se encuentra mayormente en las AGEB es el alcantarillado, además de cumplir con criterios de accesibilidad universal; véase la tabla 11.

Origen de los datos		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Campo		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Teléfono	Ninguna vialidad	22	23	28	24	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	3	1	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Alcantarillado	Ninguna vialidad	17	21	22	4	0	0	0
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	3	16	2	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	1	2	0	0	1
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	1	0	0	2	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	4	2	5	1	0	1	0
Ciclovia	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Ciclo carril	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Ciclopuerto	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Paradas de autobús	Ninguna vialidad	22	23	31	23	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	2	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
Transporte colectivo	Ninguna vialidad	22	23	31	25	2	1	1
	Existe en alguna vialidad (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Alguna vialidad (cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Existe en todas las vialidades (no cumple)	0	0	0	0	0	0	0
	Todas las vialidades (cumple)	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 11. Variables y presencia en la clasificación de lo que puede tener una vialidad
Fuente: elaboración propia.

Lo que no debe tener una vialidad

En este aspecto solo se cuentan dos variables en relación con la existencia de puestos fijos y la categoría con mayor impacto es Ninguna vialidad con sesenta y una manzanas; sin embargo, se nota una gran presencia en Alguna vialidad, ya que treinta y seis manzanas están dentro de esta situación, mientras que las manzanas con puestos fijos en Todas las vialidades son escasas; respecto a la existencia de puestos ambulantes, la categoría que más se presenta es Ninguna vialidad con un total de sesenta y nueve manzanas, aunque en Alguna vialidad existen treinta y seis manzanas, pero no hay manzanas documentadas en la categoría de Todas las vialidades; véase la tabla 12.

Origen de los datos Campo		Número de AGEB						
		248	252	267	271	286	290	322
Existencia de puestos fijos	Ninguna vialidad	17	9	23	11	0	0	1
	Alguna vialidad	4	14	2	13	2	1	0
	Todas las vialidades	1	0	6	1	0	0	0
Existencia de puestos ambulantes	Ninguna vialidad	19	6	26	16	2	0	0
	Alguna vialidad	3	17	5	9	0	1	1
	Todas las vialidades	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 12. Variables y presencia en la clasificación de lo que no debe tener una vialidad

Fuente: elaboración propia.

Conclusiones

En México, la planificación urbana enfrenta desafíos significativos debido a las desigualdades socioeconómicas y espaciales, pues la segregación espacial contribuye a su existencia. Los cambios en el diseño urbano son esenciales para garantizar que todos los ciudadanos puedan acceder y utilizar productos, espacios y servicios de manera cómoda, segura, autónoma y natural, lo que influye directamente en su bienestar, experiencia y calidad de vida.

Es imperativo que los gobiernos de las ciudades y de aquellos municipios que cuentan con el distintivo de Pueblos Mágicos presten atención especial a las condiciones que ofrecen a sus ciudadanos, creando espacios dignos y accesibles. Estos sitios aspiran a ser referentes para aquellos que buscan oportunidades, mejorar su vida o realizar prácticas de turismo, ya que deben enfocarse en mejorar su entorno urbano para que cualquier persona pueda disfrutar de él.

Es notorio que, si bien el Pueblo Mágico de Mascota ha tenido avances en sus condiciones urbanas renovando el espacio público desde que obtuvo el distintivo, los esfuerzos no son suficientes al traducirse en una baja inclusión, presentar pobres condiciones en sus manzanas y limitar su competitividad ante destinos que han trabajado en mejorar su accesibilidad universal en el espacio público.

El tener la evaluación de las AGEB y sus manzanas nos muestra una radiografía del territorio, ya que podemos detectar donde existen las áreas de oportunidad no solo para que el turista disfrute de su experiencia, sino para que el habitante se desarrolle plenamente. El índice de las variables que debe tener una vialidad se traduce en una situación raquítica en términos de accesibilidad universal, donde los valores máximos apenas acreditan; además, es crucial desarrollar proyectos específicos para cada AGEB, priorizando aquellas con mayores deficiencias, como la AGEB 252 y la AGEB 267. De igual manera, mejorar la accesibilidad puede potenciar el turismo, pues los turistas, incluidos aquellos con discapacidades, encontrarán más fácil y cómodo el modo de desplazarse y explorar. Lo anterior puede traducirse en un incremento de visitantes y, por ende, en beneficios económicos para la comunidad.

Para abordar las deficiencias en accesibilidad identificadas y mejorar la inclusión, se recomienda implementar un enfoque integral que priorice la mejora de los elementos que existen, pero que no cumplen, porque con pequeños cambios algunos pueden cambiar su estatus, seguido de implementar aquellos que no se encuentran en las manzanas. Estas intervenciones no solo garantizarán la seguridad y movilidad de los peatones, especialmente para aquellos con movilidad reducida, sino que también harán las áreas más atractivas para el turismo, pues los visitantes valoran ciudades y pueblos accesibles donde puedan moverse fácilmente y disfrutar de los espacios públicos sin barreras.

Es fundamental continuar con el monitoreo y evaluación periódica de la accesibilidad en todas las AGEB. El realizar lo anterior permitirá ajustar y optimizar las intervenciones conforme se identifican nuevas necesidades o se alcanzan los objetivos de accesibilidad. La implementación de estándares de accesibilidad universal desde la planificación inicial de proyectos urbanos asegurará que las soluciones sean inclusivas y sostenibles, mejorando así la calidad de vida de todos los habitantes y haciendo las ciudades más atractivas para el turismo inclusivo.

Se deben promover campañas de sensibilización y capacitación sobre la importancia de la accesibilidad universal, que asegurarán que las mejoras se realicen con una perspectiva inclusiva considerando las necesidades de todos los ciudadanos y visitantes. De esta manera, se contribuirá a la creación de ciudades y pueblos más justos, equitativos y competitivos en el ámbito turístico, fortaleciendo su desarrollo económico y social.

Con estudios de esta índole, se abre una ventana para que sean aplicados en las tomas de decisiones para las creaciones o modificaciones de planes urbanos, así como su incorporación dentro de las políticas públicas y la agenda que los municipios puedan tener al respecto.

Referencias bibliográficas

- ACCEPLAN-Institut Universitari d'Estudis Europeus. (2009). El turismo como estrategia de desarrollo en la región de Inca (Perú).
- Augé, M. (1998). Lugares y no lugares de la ciudad. III Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile, A. G.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). *Espacio y datos: Mapa interactivo*. Obtenido el 2 de enero de 2024 de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>
- ONU-Hábitat. (2020, 24 de febrero). *ONU-Hábitat*. Recuperado el 15 de agosto de 2021, de <https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>
- Remesar, A. y Vergel, J. (2020, 5 de septiembre). Acceder a la gestión de lo simbólico. Un derecho ciudadano (U. de Barcelona, Ed.). *On the W@terfront*, 62(7), 39-56. <https://doi.org/10.1344/waterfront2020.62.6.11>
- Rucci, A. C. (2021, 9 de diciembre). *Repositorio Institucional de la Universidad de Alicante*. (U. de Alicante, Ed.). Recuperado el 12 de noviembre de 2023, de <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/121569>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2019, 3 de diciembre). *Gobierno de México*. Recuperado el 13 de enero de 2020, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2016, 1 de enero). *Gobierno de México*. <https://www.gob.mx/sectur/acciones-y-programas/programa-pueblos-magicos#:~:text=El%20Programa%20Pueblos%20M%C3%A1gicos%20contribuye,los%20visitantes%20nacionales%20y%20extranjeros>