

---

# Reporte de Corrección a Infraestructura



Se realizó una evaluación de diversas obras públicas entregadas por el Municipio durante los últimos tres años, enfocándose en la revisión de infraestructura peatonal y de accesibilidad, específicamente en cruces de calle, rampas de accesibilidad y guías podotáctiles para personas con discapacidad visual, así como en la funcionalidad y correcta implementación.

Durante los recorridos en distintos puntos de la ciudad, se identificaron diversas áreas de oportunidad relacionadas con la accesibilidad universal, seguridad peatonal y cumplimiento de criterios técnicos de diseño incluyente.

Entre las principales observaciones destacan inconsistencias en la alineación de guías podotáctiles, rampas con pendientes o dimensiones inadecuadas, obstáculos en zonas de circulación peatonal y cruces que aunque cuentan con infraestructura nueva, presentan deficiencias que limitan su uso seguro y eficiente para personas con discapacidad.

El objetivo de esta evaluación es contribuir de manera propositiva al mejoramiento de la infraestructura urbana, promoviendo espacios públicos más seguros, funcionales e incluyentes para toda la ciudadanía.

# FICHA TÉCNICA

La guía podotáctil cuenta con un funcionamiento relativamente sencillo, ya que se compone principalmente de dos tipos de losetas táctiles: las de **Dirección (1)**, utilizadas para orientar al usuario y guiarlo hacia una ruta segura y continua, y las de **Advertencia (2)**, cuya función es alertar sobre un cambio en el entorno, como cruces peatonales, cambios de dirección, obstáculos, desniveles o un alto total.



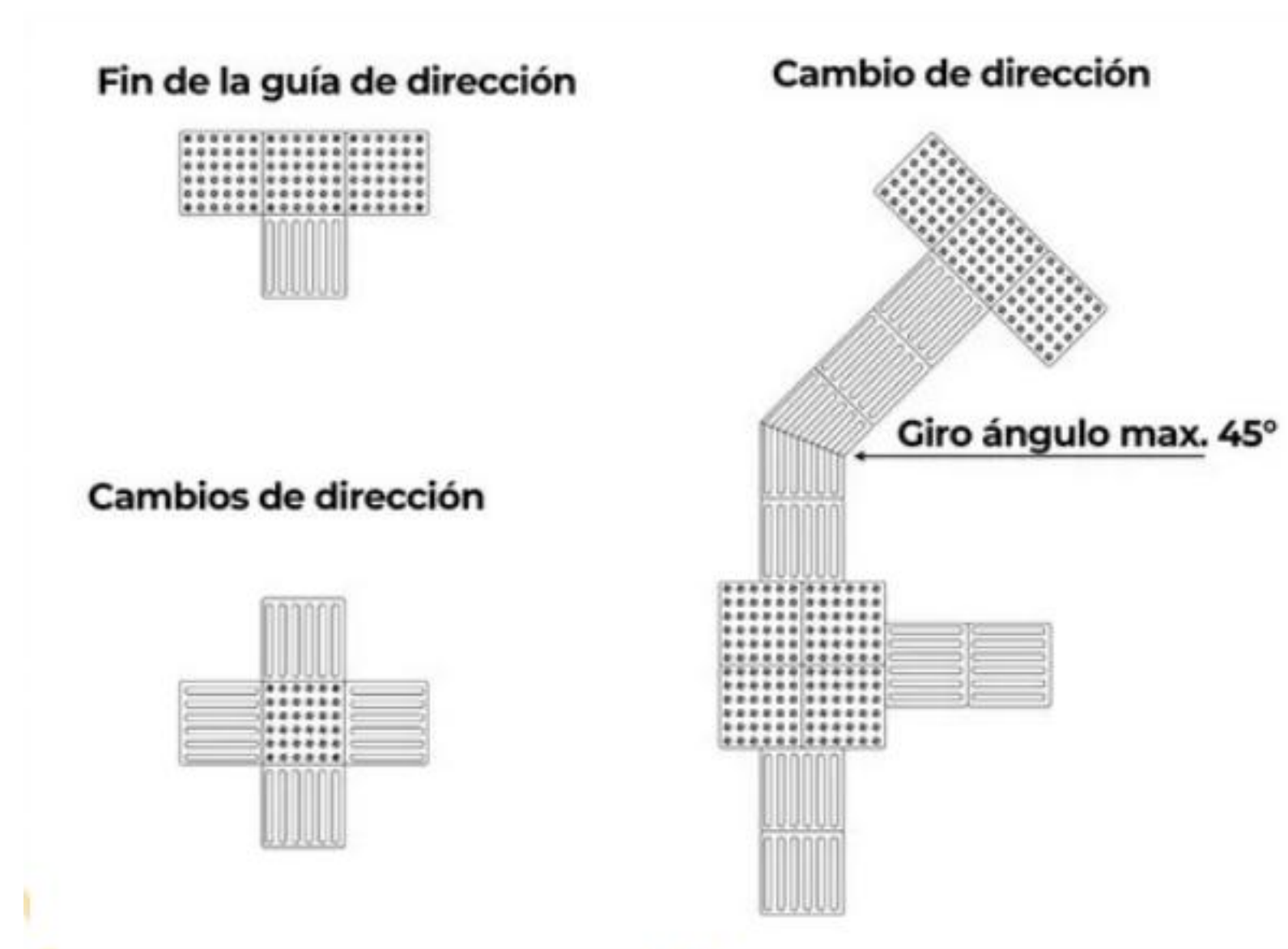
**(1)**



**(2)**

La correcta combinación de ambos elementos permite proporcionar a las personas con discapacidad visual información clara sobre orientación, ubicación y toma de decisiones durante su desplazamiento dentro del espacio público.

Asimismo, las empresas fabricantes de este tipo de infraestructura táctil proporcionan **Manuales Técnicos y de Instalación** al momento de su adquisición **(3)**, en los cuales se especifican criterios de colocación, características técnicas, dimensiones, patrones de uso y recomendaciones para garantizar una implementación adecuada.



**(3)**

---

# CASOS REVISADOS

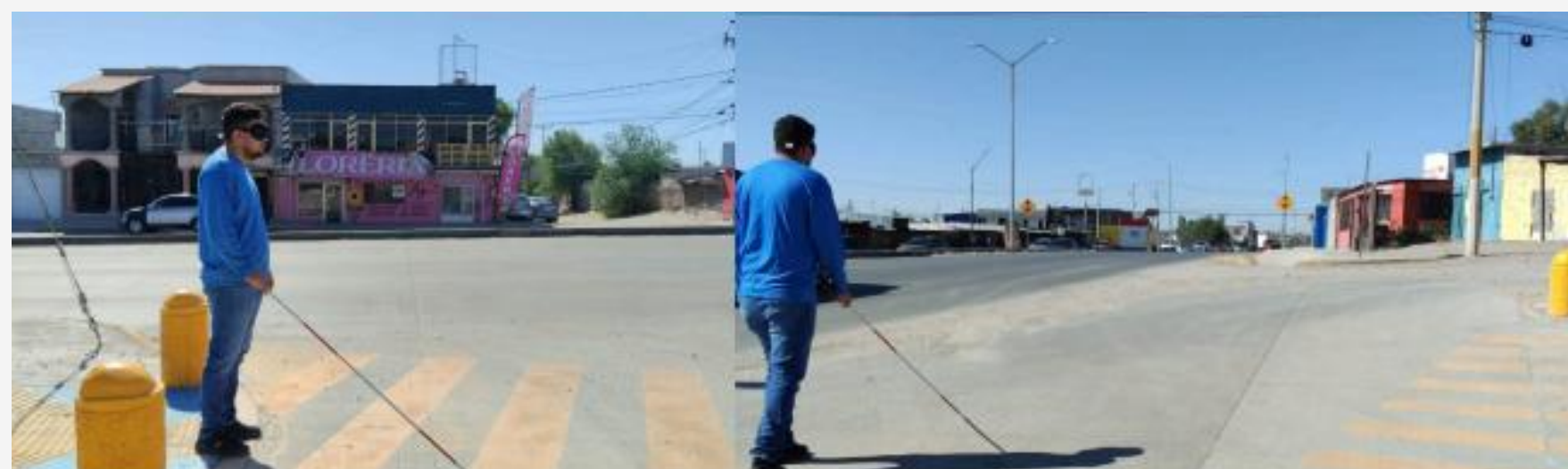


# CASO 1 - DIEGO LUCERO MELIÓN / MIGUEL DE LA MADRID

Durante la primera evaluación, en la intersección de las calles **Diego Lucero Melión y Miguel de la Madrid (1)**, se identificó una deficiencia en la colocación de la guía podotáctil de dirección, ya que el remate de la trayectoria hacia el arroyo vehicular perfila al usuario en un ángulo incorrecto, orientándolo fuera de la trayectoria adecuada y alejándolo de la esquina de destino **(2)**.



**(1)**



**(2)**

Asimismo, al llegar a la banqueta opuesta, se detectó una rampa de accesibilidad que resulta prácticamente inutilizable debido a la presencia de postes y un desnivel tipo escalón que obstruyen el área de circulación **(3)**, anulando por completo su funcionalidad y limitando el tránsito seguro de personas usuarias de silla de ruedas, así como de personas con discapacidad visual o movilidad reducida. Como consecuencia, la intervención realizada pierde efectividad y no cumple adecuadamente con los principios de accesibilidad universal.



**(3)**  
**)**

La rampa existente **(4)** podría cumplir correctamente su función si su pendiente y orientación fueran dirigidas hacia la siguiente esquina o trayectoria peatonal natural, permitiendo un desplazamiento continuo y seguro. De igual manera, se recomienda que la guía podotáctil concluya en la parte superior de la rampa y también en el área de descenso hacia el nivel de calle, con el objetivo de perfilar adecuadamente al usuario y facilitar una correcta orientación durante el cruce peatonal.



**(4)**

## **CASO 2 - FRESA / (ACEITUNA NEGRA / CARTAMO / MIRABEL / TOPIAMBO)**

En esta segunda evaluación, realizada en las obras ejecutadas sobre la Calle Fresa, en la colonia El Granjero, se identificaron diversas inconsistencias relacionadas con la implementación de infraestructura de accesibilidad, particularmente en rampas peatonales y guías podotáctiles **(1)**.

Durante el recorrido se observaron múltiples puntos con rampas inaccesibles o con deficiencias de diseño, así como obstrucciones provocadas por postes de servicios públicos ubicados dentro de las áreas de circulación, reduciendo significativamente la funcionalidad y seguridad de los cruces peatonales para personas con discapacidad o movilidad reducida. De igual manera, se detectaron guías podotáctiles con errores de instalación y trazado, sin apego a los criterios técnicos y lineamientos básicos de orientación táctil. Entre las principales deficiencias destacan cambios de dirección incorrectos, falta de continuidad en las trayectorias y remates inadecuados.

Asimismo, se observó que en diversas esquinas el término de las guías podotáctiles de dirección conduce directamente al arroyo vehicular, sin un correcto perfilamiento hacia el área segura de cruce o hacia la rampa correspondiente, lo que representa un riesgo considerable para las personas con discapacidad visual al momento de desplazarse por la zona. Nuevamente, una intervención con un costo superior a los \$5,000,000.00 MXN (Cinco millones de pesos) presenta deficiencias que impiden el cumplimiento adecuado de su propósito y funcionalidad en materia de accesibilidad y movilidad peatonal.



(1)

## **CASO 3 - SIERRA MADRE DEL SUR / (OSCAR FLORES / CERRO DEL PULPITO / CERRO DEL CUBILETE / CERRO DEL CORONEL)**

Al igual que en los casos anteriormente expuestos, esta intervención presenta importantes deficiencias de planeación y ejecución, ya que las rampas de accesibilidad resultan inexistentes o imprácticas para su uso adecuado **(1)**, comprometiendo la funcionalidad y seguridad de la infraestructura peatonal.



**(1)**

Asimismo, la colocación de las guías podotáctiles evidencia la falta de personal técnico y supervisión especializada durante la ejecución de la obra. Se identificaron rampas que dirigen directamente hacia escalones, así como segmentos de guía podotáctil compuestos únicamente por dos huellas táctiles **(2)**, elementos que carecen de utilidad funcional al no proporcionar orientación real ni información adecuada para las personas con discapacidad visual.



**(2)**

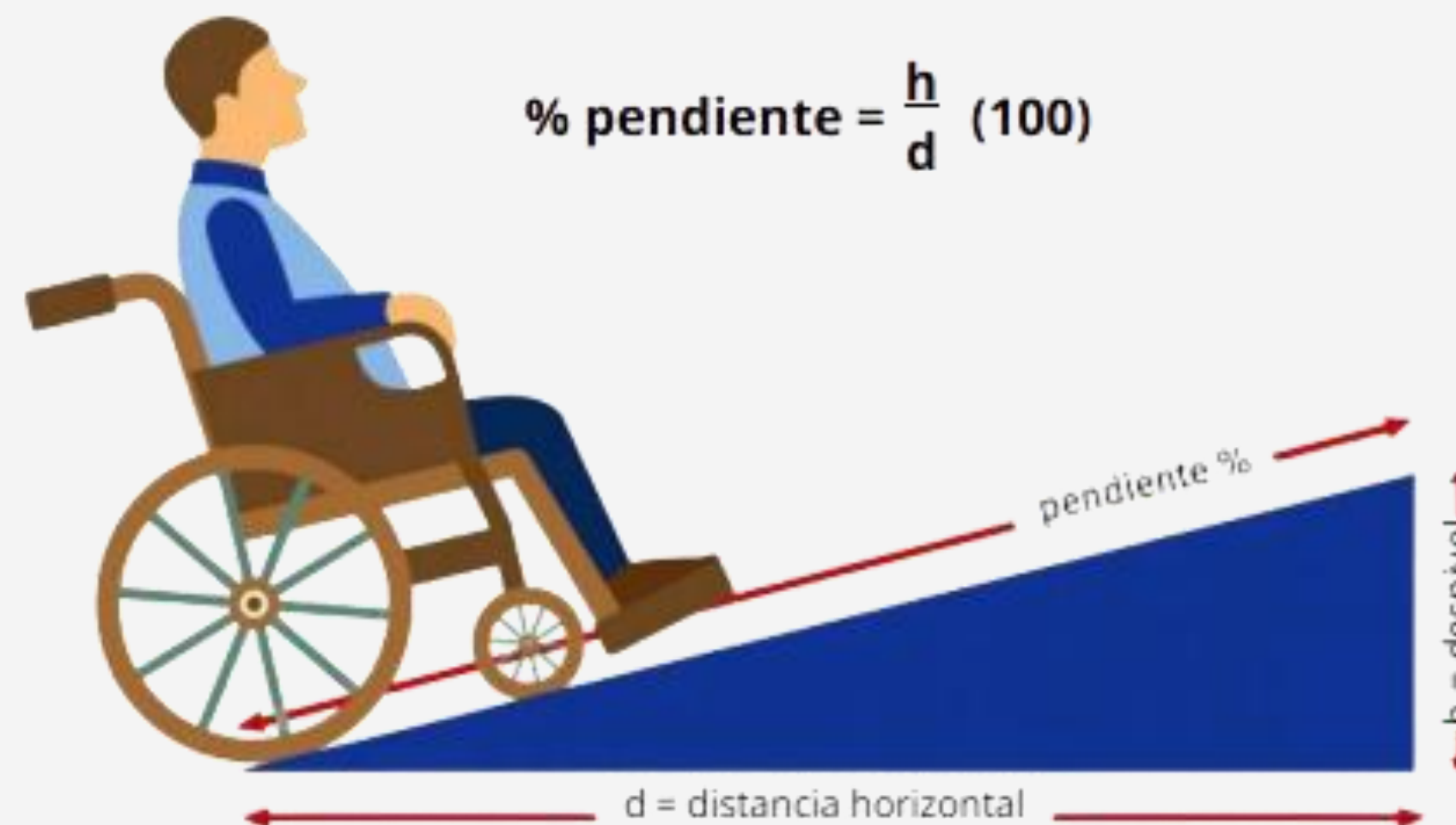
De igual manera, se observó una evidente falta de uniformidad en los criterios de instalación, dejando aparentemente a consideración del personal ejecutor la forma de colocar las guías podotáctiles en cada esquina. Como resultado, en diversos puntos las piezas fueron instaladas de manera transversal o sin continuidad lógica, volviéndolas aún más ineficientes e incluso contraproducentes para la orientación segura de los usuarios **(3)**.



**(3)**

## CASO 4 - EGIPTO / (NUEVA ZELANDA / NIGERIA / MONGOLIA / MAURITANIA)

En la intervención realizada en esta vialidad se observan diversas inconsistencias respecto a los lineamientos técnicos aplicables tanto para la construcción de rampas de accesibilidad como para la instalación de guías podotáctiles. En relación con las rampas, se identificó que varias de ellas no cumplen con la pendiente adecuada ni con el ancho mínimo recomendado de 1.20 metros para garantizar un acceso seguro y funcional **(1)**. Estas condiciones dificultan el tránsito de personas usuarias de silla de ruedas, personas con movilidad reducida y peatones en general.



**(1)**

De igual manera, se detectaron múltiples deficiencias en la colocación de las guías podotáctiles **(2)**, entre las que destacan la instalación de piezas en esquinas sin continuidad lógica de trayectoria **(3)**, la falta de alineación y centrado correcto de las losetas táctiles **(4)**, así como cambios de dirección ejecutados con ángulos incorrectos **(5)**, afectando significativamente la orientación y seguridad de las personas con discapacidad visual.



**(2)**



**(3)**  
)



**(4)**



**(5)**

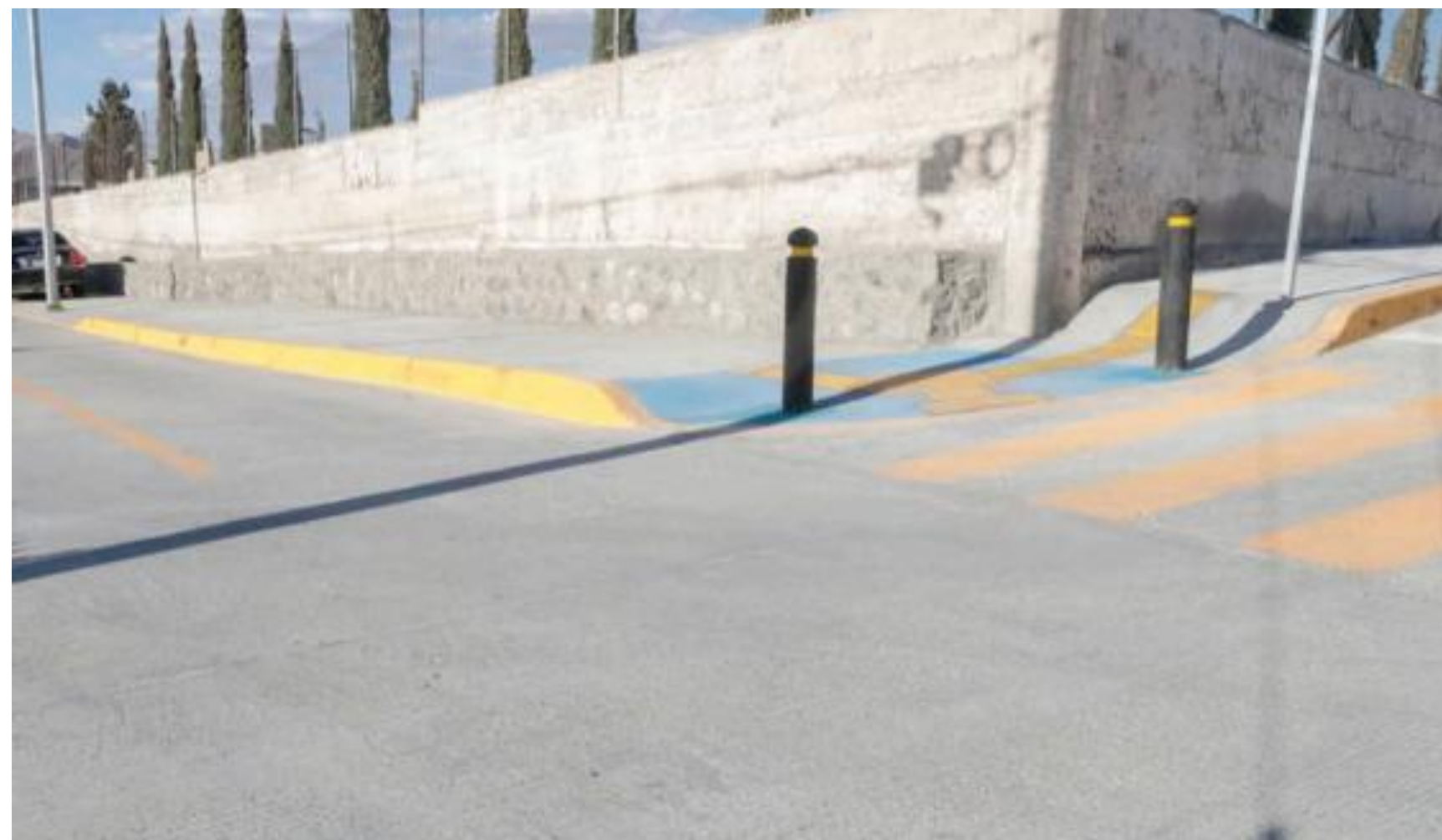
Adicionalmente, la presencia constante de obstáculos dentro de las banquetas —como botes de basura, postes de servicios, muros de contención y bienes mostrencos— reduce aún más la funcionalidad de la infraestructura peatonal. Como resultado, estas intervenciones terminan convirtiéndose en obras con limitada utilidad práctica y que, incluso poco tiempo después de haber sido inauguradas, ya presentan defectos visibles y deterioro prematuro derivados de una ejecución deficiente durante su construcción **(6)**.



**(6)**

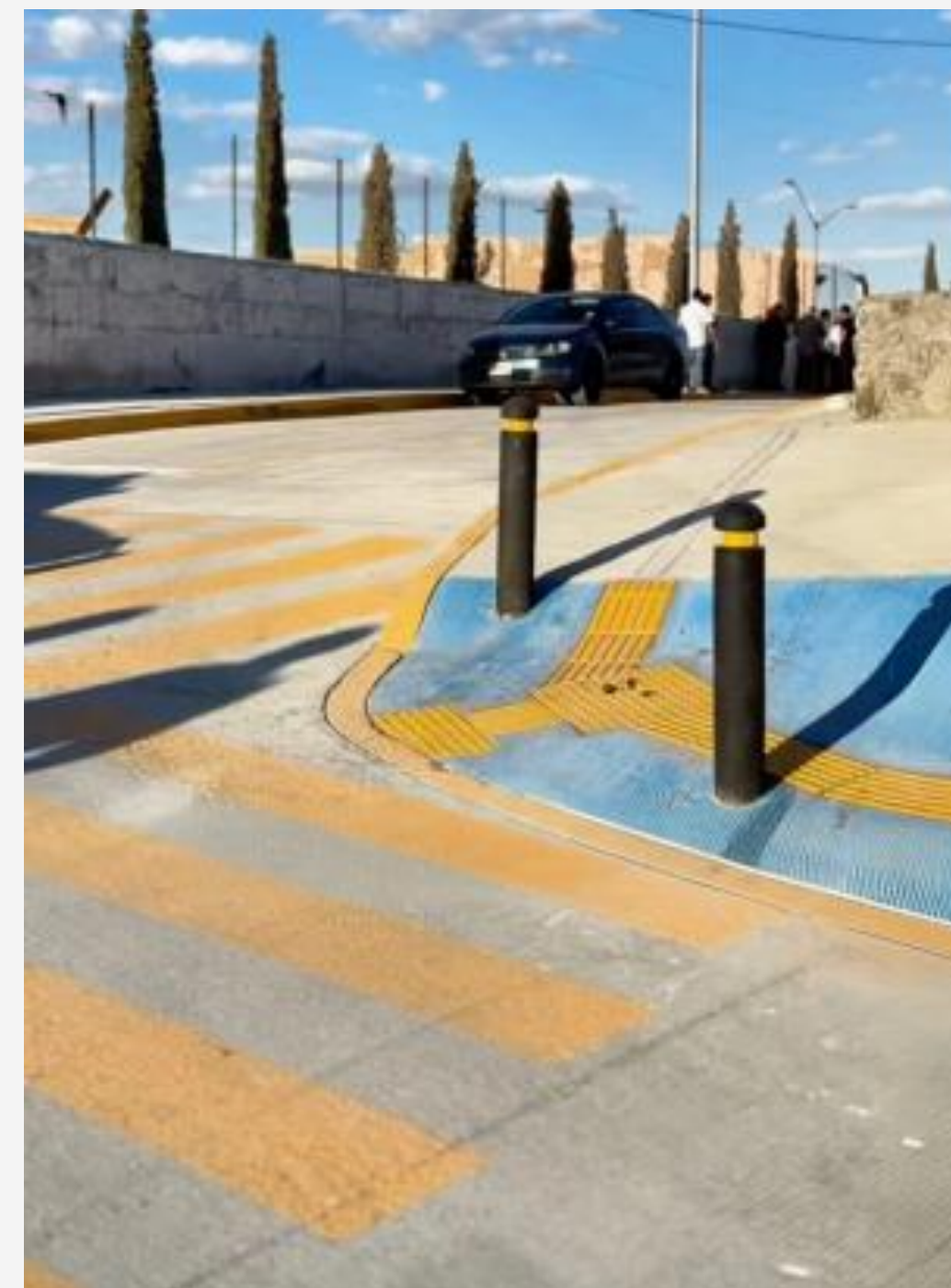
## CASO 5 - ISLA CANARIAS, COLONIA GUADALAJARA

Esta corresponde a una de las obras más recientes entregadas por el Municipio, en la cual nuevamente se observan problemáticas similares a las detectadas en intervenciones anteriores. Se identifican esquinas “rehabilitadas” que no cumplen con la pendiente adecuada requerida para una rampa de accesibilidad funcional y segura **(1)**, limitando su utilidad para personas usuarias de silla de ruedas y personas con movilidad reducida.



**(1)**

Asimismo, se detectó la instalación incorrecta de guías podotáctiles que orientan al usuario hacia un cruce inadecuado **(2)**, generando una trayectoria insegura que puede exponer a las personas con discapacidad visual a situaciones de riesgo al dirigir las incorrectamente hacia el arroyo vehicular o fuera de la ruta peatonal segura. Este tipo de deficiencias evidencia nuevamente la falta de aplicación uniforme de criterios técnicos de accesibilidad universal durante la planeación, supervisión y ejecución de las obras públicas, afectando directamente la seguridad y funcionalidad de la infraestructura urbana destinada a la inclusión peatonal.



**(2)**

# Conclusión

Derivado de las evaluaciones realizadas en distintas obras públicas ejecutadas y entregadas por el Municipio durante los últimos años, se identificó una problemática recurrente relacionada con la planeación, diseño, ejecución y supervisión de infraestructura peatonal accesible. Si bien las intervenciones analizadas contemplan elementos destinados a mejorar la movilidad y accesibilidad universal —como rampas peatonales y guías podotáctiles—, en numerosos casos estos fueron implementados sin apego a criterios técnicos adecuados, generando infraestructura con funcionalidad limitada o incluso inutilizable para las personas a quienes va dirigida. Entre las principales deficiencias detectadas destacan pendientes inadecuadas, rampas obstruidas por mobiliario urbano o postes de servicio, trayectorias podotáctiles incongruentes, cambios de dirección mal ejecutados, ausencia de continuidad en recorridos y orientación incorrecta hacia el arroyo vehicular.

Estas condiciones representan un riesgo para las personas con discapacidad visual, usuarias de silla de ruedas y personas con movilidad reducida, además de contradecir los principios básicos de accesibilidad universal e inclusión urbana.

Asimismo, se observa una falta de uniformidad en los criterios de instalación y ejecución, lo que evidencia la necesidad de contar con personal técnico capacitado, supervisión especializada y procesos de revisión más estrictos durante el desarrollo de este tipo de obras. Es importante señalar que varias de las intervenciones evaluadas corresponden a proyectos de inversión pública considerable, por lo que resulta fundamental garantizar que los recursos destinados a infraestructura urbana se traduzcan en obras realmente funcionales, seguras y accesibles para toda la ciudadanía. Por lo anterior, se recomienda que futuras intervenciones contemplen una planeación integral basada en el análisis del entorno urbano existente, el cumplimiento de normativas y manuales técnicos aplicables, así como la participación y consulta de personas con discapacidad y especialistas en accesibilidad, con el objetivo de construir espacios públicos verdaderamente incluyentes, seguros y funcionales.



