

# DERECHOS

Económicos, Sociales,  
Culturales y Ambientales

Transporte con perspectiva  
de derechos humanos



# DERECHOS

Económicos, Sociales,  
Culturales y Ambientales

Transporte con perspectiva  
de derechos humanos



A faint, light blue illustration of a bird and a fish. The bird is on the right, facing left, with its beak open. The fish is on the left, facing right. The background is white with a decorative wavy border at the bottom in shades of teal and purple.

Primera edición, 2008

Coedición: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal  
y Centro de Transporte Sustentable, A. C.

D. R. © 2008, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal  
Chapultepec 49, Centro Histórico,  
06040 México, D. F.  
[www.cd hdf.org.mx](http://www.cd hdf.org.mx)

D. R. © 2008, Centro de Transporte Sustentable, A. C.  
Felipe Carrillo Puerto 54, col. Villa Coyoacán,  
04000 México, D. F.  
[www.ctsmexico.org](http://www.ctsmexico.org)

Este material puede ser duplicado a través de medios reprográficos para la  
capacitación y la enseñanza en derechos humanos. Le solicitamos dar puntual  
crédito al autor y a la fuente.

*Ejemplar de distribución gratuita. Prohibida su venta*

ISBN: 978-607-7625-09-4 CDHDF

Impreso en México

*Printed in Mexico*

## PRESENTACIÓN

Con este texto la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) se complace en presentar el sexto número de la colección de folletos de Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales (DESCA), dedicado al transporte y la movilidad con perspectiva de derechos humanos en la ciudad de México. Su estructura y contenidos se realizaron en colaboración con el Centro de Transporte Sustentable de México (CTS) y constituye un esfuerzo por aportar información que apoye los trabajos relacionados con la posibilidad de vivir en una ciudad digna, donde sus habitantes disfruten de la totalidad de sus derechos.

Los números anteriores de los folletos DESCA tuvieron por tema el derecho a una vida digna, el primero con un carácter introductorio; el segundo referido al derecho al agua; el tercero, al derecho a la salud; el cuarto, a la exigibilidad y justiciabilidad de los DESCA, y el quinto, al derecho a la vivienda en el Distrito Federal.

En una ciudad tan grande y compleja como la ciudad de México, el asunto del transporte incluye a la totalidad de sus habitantes y transeúntes. Todas y todos —sin importar qué hacemos, de dónde venimos o cómo somos— hacemos uso del transporte público o privado. En estos espacios de nuestra vida cotidiana confluyen el derecho de todas las personas a una vida digna y a un ambiente sano. El transporte ciudadano es un escenario ideal para observar la interrelación de los derechos humanos y la necesidad de garantizarlos a todas las personas y a las generaciones que vienen.

Esperamos que este folleto constituya un material útil para organizaciones e instituciones que tengan trabajos relacionados con el tema del uso de transporte en nuestra ciudad, así como para las y los promotores de derechos humanos que, mediante charlas, talleres, conferencias o capacitaciones, intentan sensibilizar a la población sobre la importancia de conocer, promover, exigir y defender los DESCA y la totalidad de derechos humanos desde una perspectiva integral.

En este texto se abordarán temas que vinculan los derechos humanos con la problemática del transporte que enfrentan las y los habitantes de la ciudad. Asimismo, se describen algunas características de los diferentes sistemas de transporte con los que cuenta la metrópoli, algunas repercusiones que el tema tiene en términos de medio ambiente y salud, el tópico de género y transporte, y un apartado que destaca la relevancia de que los medios de transporte faciliten el acceso a personas que padecen algún tipo de discapacidad.



## INTRODUCCIÓN

En los últimos tiempos el desarrollo desmedido de nuestra ciudad se ha dado desde una perspectiva urbanística que no satisface puntualmente las necesidades de la mayoría. No hay, al menos en términos de transporte, suficiente infraestructura para mejorar la calidad de la movilidad urbana de la mayoría.

Hoy en día, 70% de los mexicanos reside en zonas urbanas. Se pronostica que para 2015 habrá 27 ciudades de más de 750 mil habitantes, por lo que es indispensable impulsar nuevos modelos de diseño urbano orientados a garantizar una movilidad sustentable y equitativa, es decir, una movilidad “que haga un manejo racional y consciente de los recursos escasos y finitos, de tal manera que se satisfagan las necesidades de movilidad de las personas, sin poner en riesgo las de las futuras generaciones”.<sup>1</sup>

Se hace cada vez más necesario un desarrollo y diseño de la ciudad con perspectiva de derechos humanos: repensar la ciudad desde la gente. Vivimos, sin duda, en una ciudad compleja, de escenarios diversos, con múltiples retos, dinámicas, actores. Las ciudades poseen espacios específicos que determinan una forma de relación entre sus habitantes. El transporte en la ciudad de México es uno de los escenarios en los que esta situación se observa con mayor claridad.

Hay diversas iniciativas que han debatido y reflexionado respecto a la especificidad de los derechos en nuestra ciudad. Una de ellas es el espacio abierto para analizar la definición y posible adopción en el Distrito Federal de la Carta por el Derecho a la Ciudad.<sup>2</sup> Son muchos los esfuerzos que anteceden a esta iniciativa.<sup>3</sup> Desde hace varios años y en diversos puntos del planeta, personas, instituciones y organizaciones se han reunido para analizar la naturaleza y la dinámica de la vida y del desempeño humano en los espacios urbanos, con el espíritu de redefinir la ciudad desde una perspectiva ciudadana.

En ese sentido, una de las ideas principales de dicha Carta es normar los derechos humanos en el contexto urbano e ir más allá en sus alcances y definiciones, por ejemplo, el derecho a moverse con facilidad y rapidez. En el artículo XIII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Porto Alegre, 2005) se consigna el derecho al transporte público y a la movilidad urbana.

Contar con la información pertinente y establecer una nueva mirada para entender, planear y usar el transporte con perspectiva de derechos humanos resulta una forma de mirar con otra perspectiva nuestras prácticas sociales, así como una vía para indicar cuáles son los aspectos que deben ser atendidos en la rectoría de nuestra ciudad.

<sup>1</sup> Bernardo Baranda, “Hacia una movilidad sustentable”, en *Movilidad Amable*, año 1, núm. 1, septiembre de 2005, p. 92.

<sup>2</sup> Como el *Diagnóstico de derechos humanos del Distrito Federal*, véase <[www.derechoshumanosdf.org.mx](http://www.derechoshumanosdf.org.mx)>.

<sup>3</sup> Los antecedentes más relevantes en cuanto a la movilización de la sociedad civil son la Cumbre de la Tierra, Brasil, 1992; el Foro Internacional sobre Medio Ambiente, Pobreza y Derecho a la Ciudad, Túnez, 1992; el encuentro Hacia la Ciudad de la Solidaridad y la Ciudadanía (UNESCO), 1995; la Primera Asamblea Mundial de Pobladores, México, 2000; y los diversos foros sociales (mundiales y de las Américas). En cuanto a los instrumentos jurídicos, hay que destacar la Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad; el Estatuto de la ciudad de Brasil y la Carta de Montreal. Más información en <[www.hic-al.org](http://www.hic-al.org)>.

## LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO: CORRELACIÓN

La ciudad de México y los municipios conurbados del Estado de México tienen tal grado de interrelación económica, social, territorial, ambiental, administrativa y política, que para ofrecer un diagnóstico más preciso de la situación del transporte urbano es necesario considerarlos como una unidad: la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).

El crecimiento urbano va acompañado de un aumento proporcional de las necesidades de movilidad de las y los habitantes. En el caso de la ZMVM se observa una desproporción entre las necesidades y su satisfacción, que se traduce en inversión de recursos económicos y de tiempo, que a la larga produce consecuencias negativas que inciden directamente en las personas usuarias del transporte y, en especial, en transeúntes, peatones y ciclistas: contaminación ambiental, accidentes viales y congestión vehicular.

“Trasladarnos nos roba tiempo, dinero, salud y bienestar en general, pues nuestras vidas se consumen en el vaivén diario”.<sup>4</sup> No debemos olvidar que “la calidad de vida es el elemento más importante para la competitividad económica de las ciudades”,<sup>5</sup> puesto que una ciudad diseñada en función de la igualdad democrática, la integración social y la calidad de vida se convierte en terreno fértil para el desarrollo social y económico.<sup>6</sup>

## DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA

Ante el desarrollo extensivo de la ciudad, la movilidad urbana es uno de los factores que se ha visto notablemente afectado. Hay una tendencia a favorecer el transporte privado: “el modelo de desarrollo urbano actual ha generado una aspiración y presión social por la posesión de un vehículo particular”<sup>7</sup> que, a la larga, ha cambiado los patrones políticos y urbanos. El uso del automóvil particular es creciente y deriva de una cultura individualista y de una industria en expansión que no considera las necesidades de las personas, la comunidad, la ciudad ni el ambiente.<sup>8</sup>

Actualmente, en la ciudad de México la tasa anual de motorización es de 7.45% (un vehículo por cada 1 000 habitantes), cuyo crecimiento supera el del transporte público en todas las ciudades y, según proyecciones del Centro Mario Molina, en 2020 circularán 6.8 millones de vehículos (314 vehículos por cada 1 000 habitantes).

<sup>4</sup> “En búsqueda del bienestar perdido”, en *Movilidad Amable*, año 2, núm. 3, octubre de 2006, p. 44.

<sup>5</sup> Adriana Lobo, “Competitividad y calidad de vida: el reto de la movilidad en México”, en *Tercer Congreso Internacional de Transporte Sustentable*, septiembre de 2007, diapositiva 6, véase <<http://www.ctsmexico.org/congreso/pdfs/ADRIANA%20LOBO,%20LUNES%2017%20AUDITORIO.pdf>>.

<sup>6</sup> Enrique Peñalosa, “La ciudad y la igualdad”, diciembre de 2002, véase <[http://www.porelpais.quequeremos.com/documentos/030604\\_La\\_Ciudad\\_y\\_la\\_Igualdad.pdf](http://www.porelpais.quequeremos.com/documentos/030604_La_Ciudad_y_la_Igualdad.pdf)>.

<sup>7</sup> *Movilidad y calidad de vida: seis estrategias de acción para la Zona Metropolitana del Valle de México*, Centro Mario Molina, Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Centro de Transporte Sustentable, Instituto para el Transporte y Desarrollo de Políticas y Presencia Ciudadana Mexicana, México, 2006, p. 6.

<sup>8</sup> Alfonso X. Iracheta, *La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas*, México, El Colegio Mexiquense, 2006, p. 15.

## TRANSPORTE PÚBLICO

En 2004, de un total de 39.6 millones de viajes diarios, el transporte privado sólo atendió 18.9%, con casi 4 millones de vehículos; mientras que el transporte público se ocupó de 81.1%, con un parque vehicular de 67 mil unidades de microbuses, autobuses, autobuses articulados,<sup>9</sup> combis, taxis, 308 trenes del metro y 16 trenes ligeros dobles. A ese fenómeno se le conoce, técnicamente, como la regla del 80-20, es decir, el transporte privado aglomera 80% del parque vehicular, pero únicamente hace 20% de los viajes, lo que significa una importante desproporción en el uso de la vía pública y de la movilización de las personas usuarias de transporte.

El transporte urbano del Distrito Federal está conformado por el Transporte Metropolitano (Metro), el Metrobús (MB), el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP).

### Metro

La congestión vial y el transporte público en la ciudad de México se convirtieron en problemas graves en la segunda mitad del siglo xx, por lo que se promovió la construcción de un tren rápido con recorrido subterráneo que ahora conocemos como Metro. Su objetivo era integrar todos los modos de transporte, para lo cual se construyeron vialidades, pasos a desnivel, terminales y centros de transferencia modal.

- A través de 11 líneas, el Metro recorre 202 km, cubre alrededor de una décima parte del área urbana de la ZMMM, y sirve a 10 delegaciones y tres municipios del Estado de México (líneas A y B). Las líneas 1, 2 y 3 atienden a cerca de 2.9 millones de pasajeros(as) por día.

### Metrobús

Es un sistema de transporte de alta capacidad, diseñado a partir de los parámetros de los Sistemas de Transporte Rápido Masivo, y un ejemplo de BRT (*bus rapid transit*). Inició sus servicios en 2005 y cuenta con carriles exclusivos, estaciones definidas y boletos preadquiridos mediante un sistema de prepago que, entre otros asuntos, coadyuva a garantizar el recaudo de los pasajes.

- Actualmente transporta 320 mil personas por día, cuenta con una flota de 134 unidades articuladas y una ruta de 20 kilómetros.
- Obtuvo 8.0 de calificación según la encuesta de opinión aplicada a usuarios(as) de este medio de transporte por el Centro de Transporte Sustentable de México, A. C. (CTS México), que consideró aspectos como caracterización de usuarios(as) y viajes, opinión sobre el servicio, y comparación con otros modos de transporte.

<sup>9</sup> Vehículos que cuentan con una articulación en su parte media, hecha de tela, que permite doblar y girar el vehículo con mayor facilidad. Metrobús y Transmilenio utilizan este tipo de autobuses en sus recorridos.

- Mejora el ambiente y la calidad del aire. Desde su puesta en marcha, se han reducido anualmente los contaminantes y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 11 096, 35 mil y 73 mil toneladas de contaminantes, gases con efecto invernadero y CO<sub>2</sub>, respectivamente.
- 38% de las personas usuarias percibe mensualmente entre 7 mil y 30 mil pesos; se calcula que 6% solía utilizar vehículo particular y 80% no cedió su auto para que fuera usado por otra persona, sino que lo dejó estacionado.
- En la avenida Insurgentes se redujo el tiempo de traslado hasta en 50%: el tiempo de viaje de Indios Verdes a Dr. Gálvez se optimizó de dos horas a sólo una. El corredor Insurgentes sur, inaugurado este año, redujo el tiempo de Caminero a Dr. Gálvez, de una hora a poco más de 20 minutos de viaje.

### *Servicio de Transportes Eléctricos (STE)*

Se divide en red de trolebuses y en tren ligero:

- La red de trolebuses cuenta con 15 rutas, un total de 454 km y transporta 220 870 personas por día.
- El tren ligero tiene una sola línea de 13.5 km y transporta 65 495 personas por día.

### *Red de Transporte de Pasajeros (RTP)*

- La RTP (autobuses) fue creada en 2000, cuenta con 88 rutas y la cobertura del servicio es de 3 500 km.
- Transporta 700 mil personas al día y participan en la operación del Sistema Metrobús.

## **TRANSPORTE PRIVADO**

En un artículo titulado "Tránsito en una nueva sociedad: movilidad segura como un derecho", el experto en movilidad y transporte Eduardo de Alcántara Vasconcellos señala que en los países en desarrollo las profundas divisiones sociales —manifestadas por diferencias económicas, culturales y políticas— tienen graves consecuencias en cuanto al acceso a medios de transporte y el uso del espacio público. La democracia se ve claramente afectada en el tema del espacio público. El proceso de decisión sobre políticas públicas se concentra en manos de grupos sociales específicos, especialmente las clases medias. Lo anterior deriva en una estrategia de modernización basada en el automóvil que, con frecuencia, ignora las necesidades de peatones, ciclistas y usuarios(as) del transporte público y que el poder económico de la industria automotriz se encarga de reforzar.

La tendencia actual es preservar y ampliar el espacio del automóvil y no reducirlo. Otra particularidad es la inconsciencia de la ciudadanía respecto de sus responsabilidades y derechos. Las diferencias de clase social se manifiestan en el uso de las vías: la mayoría de las y los conductores de vehículos no respeta las reglas de tránsito y usa el espacio como si hubiera una prioridad *natural* para ellos(as).

Por otro lado, las y los usuarios de bajos ingresos se han acostumbrado a la desproporción en el uso del espacio público y no hacen valer sus derechos como peatones, ciclistas o pasajeros(as) de transporte público.

La construcción de vialidades no siempre constituye una solución duradera, pues la tasa de crecimiento de autos privados siempre llevará la delantera, “sólo debe considerarse en la medida en que beneficie de manera equitativa y congruente al transporte colectivo, peatones, ciclistas y al transporte de carga”.<sup>10</sup>

### Características

- En la zona metropolitana circulan 3.5 millones de automotores, de los cuales 3 millones corresponden a vehículos particulares. Esto significa que 72% de las unidades en circulación son vehículos privados que, comúnmente, sólo transportan a una o un pasajero.
- 41% de esos vehículos corresponde a unidades de modelos entre 2001 y 2005, 3% a modelos anteriores a 1980 y 17% a modelos entre 1980 y 1990. Por lo general, los automóviles más viejos tienen mayor impacto negativo en el ambiente que los nuevos.
- La falta de cultura y educación vial y los efectos en el tránsito (estacionamiento en las calles, transgresión de normas de tránsito) son algunas de las expresiones de la transportación individual.
- En la ZMM, el transporte público ha sufrido una pérdida de 20% de la demanda, lo que significa un aumento en el transporte privado que, a su vez, repercute en los recursos energéticos.

## TRANSPORTE, MEDIO AMBIENTE Y SALUD

El tiempo invertido en la transportación en la ciudad de México y sus implicaciones económicas y sociales es uno de los tópicos que requiere mayor atención. Según la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, “el tiempo promedio de viaje entre el hogar y el trabajo en la ciudad de México es de 47 minutos”; sin embargo, es necesario precisar que 72% de las y los habitantes tarda alrededor de una hora en realizar este traslado, lo que a corto y a largo plazo tiene repercusiones directas en la salud.

### Medio ambiente y transporte

Las emisiones de contaminantes, los gases de efecto invernadero y su impacto en los ecosistemas afectan directamente el derecho humano a un medio ambiente sano, el derecho a un nivel de vida adecuado y el derecho a la salud. La fortaleza de los ecosistemas permite la vida de las presentes y futuras generaciones.

En los países en desarrollo, 85% de las grandes ciudades tiene mala calidad del aire. En la ciudad de México el sector transporte es responsable de 80% de las emisiones contaminantes, 60% de las unidades de diesel supera los 15 años (por lo que produce más contaminantes), y los vehículos automotores generan 80% de la contaminación acústica.

<sup>10</sup> *Movilidad y calidad de vida...*, op. cit., p. 131.

“La calidad del aire depende tanto de factores climáticos como de la cantidad de contaminantes emitidos a la atmósfera.”<sup>11</sup> Una concentración elevada de gases y contaminantes afecta la salud de las personas, daña la vegetación y distintas construcciones. La o el transeúnte es el más expuesto a este tipo de contaminación, de dos a cinco veces más elevada en el centro de las avenidas y en el interior de los automóviles.<sup>12</sup>

A principios de 2002 se inició Proaire (2002-2010), cuyo objetivo es proteger la salud de los efectos de la contaminación del aire al reducir las cantidades actuales de emisiones, gracias a la implementación de medidas como la sustitución de combustóleo por gas natural, de plomo en la gasolina por compuestos oxigenados, la introducción de diesel con bajo contenido de azufre, y de programas como Hoy No Circula y el Programa de Verificación Vehicular.

### Salud y transporte

Cada año mueren en el mundo tres millones de personas por causas relacionadas con la contaminación atmosférica. La obesidad es otro de los males ligados al uso excesivo del automóvil. Además:

- En la ZMM la contaminación del aire anticipa alrededor de 4 000 muertes y ocasiona ausencias laborales que equivalen a 2.5 millones de días.<sup>13</sup>
- Las niñas y niños, las personas adultas mayores y las personas que padecen enfermedades respiratorias, son las más desprotegidas ante la contaminación.
- Debido a deficiencias en el sistema de combustión, en el interior de un vehículo una persona está expuesta a concentraciones de contaminantes entre dos y seis veces más intensas que en el exterior.
- Las emisiones contaminantes se acumulan en nuestros pulmones, ocupan el lugar destinado al oxígeno y pueden causar enfermedades como bronquitis y cáncer.<sup>14</sup>
- Las partículas menores a 2.5 micras son un riesgo para la salud, pues no son reconocidas por el sistema inmunológico, penetran en la piel y el torrente sanguíneo, con lo que favorecen la aparición de los perjudiciales radicales libres y tumores. Se acumulan en los alveolos pulmonares y liberan los compuestos tóxicos que las acompañan.
- Las partículas suspendidas tienen una relación directa con el aumento de casos de neumonía, bronconeumonía, otitis media y aguda, enfermedades isquémicas del corazón, dermatitis, debilitamiento del sistema inmunológico, lesiones hepáticas y del sistema nervioso, y rinitis, que afecta el crecimiento de las y los niños.
- Otro de los riesgos físicos de la utilización excesiva del transporte motorizado, combinado con un estilo de vida cada vez más alejado de la actividad física, es el sedentarismo, que a la larga produce obesidad y otras enfermedades relacionadas con ésta, como la hipertensión arterial, depresión, ansiedad, etcétera.

<sup>11</sup> Alfonso X. Iracheta, *op. cit.*, p. 18.

<sup>12</sup> *Idem*, p. 18.

<sup>13</sup> “Esplendor bajo la niebla”, en *Movilidad Amable*, agosto de 2006, p. 8.

<sup>14</sup> Henry Wöhrensimmel, “El enemigo viaja con nosotros”, en *Movilidad Amable*, septiembre de 2007, p. 145.

- Según el Instituto Nacional de Salud Pública, en 2005 el número de defunciones ocasionadas por accidentes automovilísticos fue de 16 556 y, en 2006, de 16 258.
- En la ciudad de México mueren al año 5 863 personas por accidentes de tránsito. La tasa de mortalidad por atropellamientos es de 7.5 por cada 100 mil habitantes, accidentes que provocan alrededor de 18 mil discapacidades permanentes por año.<sup>15</sup>
- Además de la mortalidad y de la discapacidad, las lesiones causadas por este tipo de accidentes tienen un costo económico y social muy alto para las familias y las comunidades. Según el Instituto Nacional de Salud, se calcula que los gastos por atención a un peatón lesionado ascienden a 52 900 dólares.

### Peatones

Cabe mencionar que se hacen esfuerzos por generar una cultura de respeto a las y los transeúntes, como los foros por los derechos de la o el peatón, en los que se aboga por una conceptualización de *peatón* que considere su carácter humano y sus necesidades reales para lograr su desarrollo con la generación de ordenamientos legales y políticas públicas. La educación vial debe brindarse a personas conductoras y peatonas, ya que ambos tienen responsabilidades y derechos.

### Transporte y equidad: las mujeres en el transporte público

La movilidad urbana fue la primera línea de investigación empírica que se desarrolló en geografía urbana desde la perspectiva de género. Sin embargo, esta cuestión no siempre ha sido abordada por los profesionales del transporte, en tanto que los temas de acceso y movilidad tampoco son prioritarios para los estudios de género.

- Las ciudades están fundamentalmente planificadas en función de los automóviles, los cuales son más utilizados por los hombres que por las mujeres. No se trata de que todas las mujeres tengan una movilidad motorizada, sino de garantizar que la movilidad, motorizada o no, sea accesible y segura para todos y todas.
- Las mujeres que utilizan el transporte público están expuestas a incidentes de acoso físico y sexual, y a otros tipos de actos delictivos. En el Distrito Federal la segregación de vagones es una de las medidas implementadas en el Metro y en el Metrobús. El problema es de carácter cultural y se manifiesta en el transporte público como parte del entorno urbano. Las mujeres tienen derecho a sentirse seguras, lo mismo en la calle que en el transporte público.<sup>16</sup>
- Las mujeres de mayor edad son uno de los grupos más desfavorecidos, ya que el diseño de los medios de transporte no siempre ha considerado sus necesidades particulares.

<sup>15</sup> Ricardo Pérez Núñez y Martha Híjar Medina, "Los accidentes de tráfico como externalidad del crecimiento y movilidad urbana: el caso de la ciudad de México", Instituto Nacional de Salud Pública, *Tercer Congreso Internacional de Transporte Sustentable*, diapositivas 4 y 8, véase <<http://www.ctsmexico.org/congreso/pdfs/RICARDO%20PEREZ%20MARTES%2018%20TOLTECA1.pdf>>.

<sup>16</sup> "Acoso sexual en el transporte público", en *Movilidad Amable*, septiembre de 2007, p. 67.

- La violencia experimentada o percibida por las mujeres constituye uno de los obstáculos más importantes para su desplazamiento, autonomía y desarrollo.

### *Discapacidad*

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), una de cada 20 personas tiene alguna discapacidad y, de éstas, tres de cada cuatro viven en un país en desarrollo. Con relativa frecuencia las personas discapacitadas experimentan la llamada “discriminación ambiental” que, en este caso, significa que el diseño actual del transporte público no ha homologado su adecuación para satisfacer las necesidades de todas las personas en aspectos como la densidad del tráfico, la congestión y la geografía.

En el mundo, la insuficiencia de infraestructura para peatones y ciclistas provoca 40% de los accidentes de tránsito. Una arquitectura y diseño urbano que no tienen en cuenta las necesidades y derechos de todas las personas provoca que 10% de la población vea impedido su tránsito y sufra discriminación debido a discapacidad o lesiones físicas temporales. El diseño urbano debe garantizar que también las personas con discapacidad lleguen a su trabajo, escuela u otros destinos.

Los servicios de acceso en el sistema de transporte público de la ciudad de México no siempre cumplen con las características señaladas en el *Manual técnico de accesibilidad*,<sup>17</sup> en el que se recomienda y especifica cómo deben ser construidos los distintos elementos para garantizar un acceso adecuado a los diferentes espacios abiertos: andadores, banquetas, estacionamientos, pasos peatonales, rampas, etcétera.

### *Facilitar el acceso*

En el caso de autobuses y trolebuses se limita a un autobús de fácil acceso por hora en determinadas rutas del sistema; los microbuses cubren más de la mitad de los viajes diarios: los nuevos vehículos pequeños y de tamaño mediano suelen contar con algunas adaptaciones para facilitar el acceso de los “pasajeros semiambulatorios” y de aquellos con discapacidad visual. Los modelos más viejos carecen de estas facilidades y ninguno cuenta con rampas para pasajeros en silla de ruedas.

En el caso del Metrobús, las personas mayores de 70 años, menores de cinco años y con discapacidad, pueden transportarse en forma gratuita. De las 45 estaciones que opera, 38 cuentan con accesos para silla de ruedas. En algunas estaciones, a sugerencia de Libre Acceso, A. C. (asociación de apoyo a personas con discapacidad), los pasajeros oprimen un botón de alerta en la plataforma o andén para advertir a los operadores que deben poner especial cuidado en colocar los vehículos de manera que se facilite el acceso de las personas con discapacidad.

<sup>17</sup> Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, febrero de 2007. En particular, el capítulo “Espacios abiertos”.

## CONCLUSIONES

Resulta evidente que todavía está lejana la meta de una ciudad social, económica, cultural y ambientalmente sustentable, en la que la movilidad en el transporte y en las calles sea ejemplo del ejercicio pleno de nuestros derechos. No obstante, la recuperación de nuestra ciudad no es una utopía. Es necesario que, junto con la colaboración y participación de quienes toman decisiones, se fortalezcan tanto la ciudadanía como las instituciones para que exijamos nuestros derechos y exista una mejor distribución de responsabilidades. Es ahora cuando debemos repensar y recrear la ciudad que queremos, hacerla accesible para todas las personas, ordenar y regular el comercio informal en la vía pública, arreglar las banquetas en mal estado, recuperar nuestras calles, parques y jardines; devolverle la dignidad y el orgullo a las y los capitalinos.<sup>18</sup>

Habrá que cambiar la dinámica de que un viaje seguro y de calidad dependa de la capacidad económica, el acceso a estos medios y su disponibilidad. Es necesario considerar la movilidad como un derecho y el transporte público como un servicio cuya eficiencia y calidad deben ser garantizadas por el Estado.

La movilidad se propone como un derecho que exige conocimiento de normas de seguridad y circulación vial por parte de personas usuarias, conductoras y prestadoras de servicio de transporte público, y como tal está asentado en la Ley de Vialidades y Transporte del Distrito Federal. El artículo 83 enfatiza la obligación de las autoridades de promover “las acciones necesarias en materia de educación vial para peatones, conductores, usuarios y población en general”. El artículo 84 precisa la creación de “un Centro de Estudios y Capacitación para el Transporte y Vialidad”.

Esperamos que este material, único en su enfoque, aporte información y perspectivas para que el cambio de visión en favor de una ciudad más justa y equitativa para todas las personas que la habitan y la transitan comience a darse.

*Para conocer más: sitios de interés o enlaces en la materia*

[www.cts.org](http://www.cts.org)

[www.hic.org](http://www.hic.org)

[www.libreacceso.org](http://www.libreacceso.org)

[www.setravi.df.gob.mx](http://www.setravi.df.gob.mx)

[www.metrobus.df.gob.mx](http://www.metrobus.df.gob.mx)

<http://info4.juridicas.unam.mx/adprojus/leg/10/231/default.htm?s=>

<http://www.sma.df.gob.mx/simat/>

<sup>18</sup> Tania Mijares, “El papel de la sociedad civil organizada”, en *Movilidad Amable*, año 1, núm. 1, septiembre de 2005, p. 80.

*Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales.*

*Transporte con perspectiva de derechos humanos*  
se terminó de imprimir en diciembre de 2008  
en los talleres de Servicios de Medios Alternativos,  
S. A. de C. V., calzada de las Águilas 1842,  
col. Axiomatla, 01820 México, D. F.

Para su composición se usaron tipos  
Futura de 8 y 10 puntos  
La edición constó de 2 000 ejemplares.

