

Hacia un sistema de transporte más incluyente en Puebla

Pérez Varela, Marisol

2018-01

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/3395>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial
Por Decreto Presidencial del 3 de abril de 1981



Hacia un Sistema de Transporte más incluyente en Puebla

TESINA

Que para obtener el título de Licenciado en

DERECHO

Presenta

Marisol Pérez Varela

Directora del Trabajo de Titulación:
Mtra. Ana María Estela Ramírez Santibañez

Puebla, Pue. 2017

AGRADECIMIENTOS

La presente tesina es un reto académico y personal, constituye un proceso de investigación, en el que, de un modo u otro, personas importantes de mi vida profesional y personal han contribuido con su enriquecimiento, de una manera concreta y práctica, o demostrando su interés, cercanía y apoyo moral.

Por ello, quiero expresar mi profundo agradecimiento a:

Dios por haberme permitido concluir mis estudios profesionales y dándome la fortaleza necesaria para no darme por vencida en mi formación académica.

Mi madre, María Dolores Varela Hernández, la principal promotora de mis sueños, gracias por siempre confiar y creer en mí y en todas mis expectativas, por haberme dado la oportunidad de estudiar en la Universidad Iberoamericana Puebla, por su esfuerzo y dedicación, que sin ella esto nunca hubiera sido posible.

Mi padre, Narciso Villaseñor Villafuerte, que a sido uno de mis pilares a lo largo de mi vida y por siempre darme palabras de aliento que me guiaron durante mis estudios y orientarme para la realización del presente trabajo.

Mis maestros, por transmitirme sus diversos conocimientos, tanto en el ámbito laboral , humano y personal para encaminarme hacia un mañana de oportunidades y crecimiento.

ÍNDICE

Introducción.....	4
Capitulo 1. Derecho a la movilidad.....	7
1.1Definiendo a la movilidad.....	7
1.2Evolución en el Mundo.....	14
1.3Evolución histórica en México.....	16
Capitulo 2. Derechos de personas especiales.....	23
2.1 ¿Qué es la Discapacidad?.....	23
2.2 Tipos de Discapacidad.....	24
2.3 ¿Qué es la inclusión en las personas con discapacidad?.....	28
2.4 La discapacidad en el ámbito internacional.....	30
2.5 La discapacidad en el ámbito nacional.....	32
Capitulo 3. Sistema de Transporte más incluyente.....	34
3.1 Derecho Comparado de España y México (Ciudad de Puebla).....	34
3.2 Financiación en España y México (Ciudad de Puebla).....	36
3.3 Tipos de Transporte en España y México (Ciudad de Puebla).....	39
3.4 Modo de Administración del Transporte Público en Puebla.....	41
Conclusión.....	44
Propuesta.....	45
Bibliografía.....	47
Anexos.....	49
Anexo1.....	50
Anexo2.....	52
Anexo3.....	54
Anexo4.....	55

Introducción

La presente investigación tiene como propósito: El estudio hacia un Sistema de Transporte Público más Incluyente en la Ciudad de Puebla, que se puede definir como la forma en la que está organizada, un conjunto de vehículos que ofrece el desplazamiento de un lugar a otro dentro de una misma zona urbana a todo individuo sin discriminación alguna.

Los elementos principales para un sistema son; Unidad de transporte, infraestructura, operador de transporte y leyes y normas, ya que lo que busca es brindar un servicio de calidad y seguridad a los usuarios durante su desplazamiento.

Para analizar esta problemática es necesario mencionar sus causas, una de ellas es el exceso de concesionarios en el transporte público puesto que para el otorgamiento de la concesión, es necesario que este en forma el vehículo y la persona que esta solicitando este tramite, cuando también debería ser un requisito que el vehículo que brindará el servicio contara con una serie de características como, parámetros de calidad, mejora continua, respeto medioambiental, que la flota sea accesible, cuente con piso bajo, rampa desplegable y sistema de inclinación lateral para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida.

La investigación de esta problemática social nació del interés de haber tenido la experiencia al utilizar por un año el transporte público, lo que me dio la oportunidad de observar y analizar las posibilidades de mejora en la estructura del sistema, a partir de las necesidades de gran cantidad de gente que presenta limitaciones y no tienen acceso a medios de transporte colectivos, lo cual de manera indirecta se puede ver que hay una discriminación hacia ese sector de la población, eso obstruye el desarrollo integral de las personas.

En el ámbito académico como estudiante de la Licenciatura en Derecho, hubo un interés en el estudio y análisis, contra que derechos las personas se encontraban

vulnerables y concluí que el principal es el derecho a la movilidad, por lo que me interese en aportar algunas propuestas para el mejoramiento a partir de fundamentos legales tanto nacionales como internacionales.

La metodología que utilice en el presente trabajo fue : El método analítico, para observar las causas, naturalezas y efectos que hay en el sistema de transporte público en la Ciudad de Puebla, el método sintético, que a partir de lo investigado llegue a un proceso de razonamiento para reconstruir los hechos y proporcionar una propuesta, el método deductivo, para que a partir de la hipótesis “Si existiera un sistema de transporte público perteneciente al gobierno con un diseño más incluyente en las unidades de éste, se respetaría plenamente el derecho a la movilidad de personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas de tercera edad y niños”, por lo que se llegara a una conclusión sustentada en la verdad y así mismo se utilizó la técnica de investigación documental electrónica.

Los diversos temas en la estructura del trabajo se dividieron en tres capítulos:

Capítulo I – Derecho a la movilidad : En este capítulo se tratara de los antecedentes de los derechos de la movilidad y hasta nuestros días. De la importancia de este derecho y de las obligaciones que tienen el estado de brindarnos estos medios para que podamos transportarnos de un lugar a otra ya que es esencial para nuestro día a día.

Capitulo II – Personas con necesidades especiales: Me enfocare al marco jurídico de las personas con necesidades especiales a nivel internacional y nacional, ya que al igual que a las personas que no tienen estas necesidades tienen las facilidades para acceder a estos servicios ellos también deben tenerlas sin necesidad de tener dificultades para utilizarlos .

Capitulo III – Sistema de Transporte Público incluyente en La Ciudad de Puebla: Explicare detalladamente la propuesta sobre el sistema de transporte desde los

dimensiones del vehículo, el diseño de este, de la página, aplicación móvil que se pretende utilizar para este sistema y la existencia de un reglamento sobre el funcionamiento además que este le dará toda la formalidad que se necesita para que se aplique.

Capitulo I

Derecho a la movilidad

1.1 Definiendo a la movilidad

La sociedad está integrada por personas con múltiples adscripciones, es decir, que se desenvuelven todos los días en campos sociales diferenciados. ¹En la actualidad no existe ninguna actividad profesional, de recreación, de estudio, de vida familiar, amistosa, asociativa o cultural que pueda realizarse sin una necesidad relativamente importante de movimiento. Casi todas las formas de vida social involucran indispensables combinaciones de proximidad y distancia que demandan diversas formas de movilidad ².

Los primeros acercamientos al fenómeno de la movilidad han sido guiados por sociólogos, geógrafos y urbanistas³, quienes lo conciben como una práctica social de desplazamiento de todas las personas a través del tiempo y del espacio para acceder a distintos bienes, servicios y destinos de su interés y demanda⁴. En el

¹ Ascher François Los *nuevos principios de urbanismo*, Madrid, Alianza, 2004, p. 20. *cit. pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, p 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> ,[pagina consultada el 17 de octubre de 2017]

² Para John Urry existen cuatro tipos de movilidad: física, objetiva, imaginativa y virtual. En el presente informe sólo se hará referencia a la primera de ellas. Véase John Urry, *Movilidad y proximidad*, disponible en <<https://docs.google.com/a/cdhdf.org.mx/document/pub?id=1LplcGb5fLYdmiaiDZX9znaPDwMVI350pR8Kbmgyfl>>, página consultada el 30 de enero de 2013, *cit. pos.*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> [pagina consultada 17 de octubre de 2017]

³ Sobre el tema véanse los trabajos de Carme Miralles (geógrafa), Pablo Vega Centeno y John Urry (sociólogos), y Georges Amar y Jordi Borja (urbanistas), entre otros, *cit. pos.*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 19, visible en: [<http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>] , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017]

⁴ Óscar Figueroa, “La movilidad del siglo xxi: ¿qué sigue, qué cambia?”, en Ricardo Montezuma (coord.), *Movilidad y ciudad del siglo xxi. Retos e innovaciones*, op. cit., p. 29; y Paola Jirón M. et al., “Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana”, en *Revista invi*, vol. 25, núm.

centro del movimiento se encuentra la persona y su necesidad y deseo para moverse⁵.

Desde esta perspectiva, el desplazamiento tiene un valor en sí mismo que debe ser visto como un atributo esencial del ser humano, lo que ha llevado a varios autores a caracterizarlo incluso como un *homo mobilis*⁶. Esta expresión, desarrollada por el urbanista francés Georges Amar, busca mostrar a las personas en su entorno socioeconómico y espacial, iniciando un nuevo paradigma en donde la persona es quien dispone y crea su riqueza al moverse⁷.

El análisis de la movilidad requiere un enfoque multidisciplinario (arquitectura, derecho, filosofía), ya que este complejo fenómeno está relacionado con diversos campos, entre los que se pueden señalar la planeación de asentamientos humanos,

68, Santiago, mayo de 2010, p. 46. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos , Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada: el 17 de octubre de 2017]

⁵ Obra Social de Caja Madrid, Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental, Madrid, Obra Social de Caja Madrid, 2010, p. 7. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag. 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada: el 17 de octubre de 2017]

⁶ En términos de Georges Amar, “la movilidad no es más un atributo accidental o circunstancial (soy a veces móvil y a veces no) [...] ¡Somos *homo mobilis*!”. Georges Amar, op. cit., p. 39. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 ,Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag. 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

⁷ Ibidem, p. 13. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag. 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

el desarrollo urbano, el medio ambiente, los derechos humanos, las finanzas y la política⁸.

a) El paradigma clásico del transporte.

Durante mucho tiempo, la movilidad estuvo equiparada al término de transporte; y las preocupaciones se centraban en el movimiento de vehículos en las vías y en la gestión de flujos, tránsito, etc., lo que habla poco sobre las necesidades de las personas⁹. Desde este enfoque, se colocó el acento principalmente en el descongestionamiento de los flujos, la velocidad, y la capacidad y amplitud de los vehículos.

Dicho paradigma clásico del transporte se identifica mediante la combinación de tres factores: el incremento de la velocidad (ganancia de tiempo), el alcance (kilometraje) y el despacho (el número de pasajeros transportados por hora, día o año)¹⁰. Esto ha llevado a pensar que la movilidad puede ser expresada en términos

⁸ Véase Gaialde, “La movilidad como sistema complejo”, 2 de febrero de 2011, disponible en <<http://www.gaialde.org/?p=117>>, página consultada el 6 de octubre de 2012. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011-2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [página consultada el 17 de octubre de 2017].

⁹ Óscar Figueroa, op. cit., p. 29. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011-2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, p.19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [página consultada el 17 de octubre de 2017].

¹⁰ Georges Amar, op. cit., p. 72. Estos indicadores se basan en hipótesis implícitas que son axiomas del paradigma clásico: que el tiempo de transporte es tiempo perdido, que los kilómetros recorridos tienen la misma utilidad positiva, y que las y los viajeros son lo suficientemente intercambiables como para ser sumados. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011-2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, p.20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [página consultada el 17 de octubre de 2017].

de viajes, persona, día¹¹; es decir, como una relación limitada de oferta-demanda abordada mecánicamente por la cantidad de infraestructura y medios de transporte en relación con el número de desplazamientos realizados por persona¹².

De hecho, la noción misma de transporte conduce a la relación implícita de transportista transportado que asume una postura pasiva por parte de este último¹³. Y no sólo eso, sino que las personas quedan reducidas a un conjunto de partículas consideradas homogéneas sin tomar en cuenta su condición, género, edad, etc.— al que intenta ponérsele orden por medio de enfoques deductivos o modelos de comportamiento de carácter racional¹⁴.

Los teóricos del transporte y urbanismo crearon un modelo básico de transporte y movilidad que parte del estudio de la interrelación existente entre las dimensiones generación de viajes, distribución de viajes, elección modal y asignación de viajes¹⁵

¹¹ Víctor Islas, op. cit., p. 528. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017]

¹² Ortega, Guevara, Baranda, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, p.20, <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , pagina consultada el 17 de octubre de 2017, Ricardo Montezuma, “Ciudad y transporte: la movilidad urbana”, op. cit., p. 175.

¹³ Georges Amar, op. cit., p. 33. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos , Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

¹⁴ Paola Jirón M. et al., op. cit., p. 27. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

¹⁵ Ortega, Guevara, Baranda, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>

con el fin de responder a las dimensiones individuales por qué nos movemos, a dónde nos movemos, cómo nos movemos y por dónde nos movemos, lo cual se expresa en los siguientes términos¹⁶:

Cuadro I.1 Interrelación entre dimensiones individuales y dimensiones de transporte

Dimensión individual	Dimensiones de transporte
Por qué nos movemos	La generación de viajes se refiere al número específico de traslados que se originan en un momento dado en una zona determinada, derivado de los usos de suelo. A partir de la propensión que exista para viajar en la zona, se determinarán las medidas de frecuencia de los viajes que sean necesarias para atender la demanda de movilidad de la zona en cuestión.
A dónde nos movemos	Se conoce como distribución de viajes, zona de destino o análisis de intercambio entre zonas, y describe los orígenes y destinos de los viajes que se realizan en una zona determinada. Con esta información se puede construir una tabla de viajes que permita saber cuáles son las rutas más demandadas y en qué horarios se genera tal demanda en dicha zona.
Cómo nos movemos	La elección modal se construye a partir de la interrelación de los dos elementos anteriores para determinar cuál es la forma más viable de viajar, dependiendo del destino y del motivo del traslado que se realizará. De esta manera se puede estimar la proporción de viajes que se harán por cada uno de los modos disponibles.
Por dónde nos movemos	La elección de ruta, también conocida como asignación de viaje, se refiere al análisis donde se interrelacionan las tres variables anteriores con el fin de ofrecer alternativas de rutas para llevar a cabo el viaje deseado.

17

A través de estas definiciones, se considera al movimiento es decir, a los conceptos de desplazamiento o viaje– como un medio para ir de un punto a otro, sin tomar en cuenta otras variables cualitativas que permitan explorar las dimensiones sociales,

content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017], Kenneth A. Small y Erik T. Verhoef, The Economics of Urban Transportation, Abingdon, Routledge, 2007, p. 4.

¹⁶ Ortega, Guevara, Baranda, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 20, <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , pagina consultada el 17 de octubre de 2017, Michael G. McNally, “The Four Step Model”, Irvine, 2007, p. 5, disponible en <<http://www.its.uci.edu/its/publications/papers/CASA/UCI-ITS-AS-WP-07-2.pdf>>, página consultada el 31 de enero de 2013.

¹⁷ Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 ,Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federa, pág. 20, Visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [fecha de consulta : 17 de octubre 2017]

culturales, económicas, psicológicas y hasta antropológicas de la movilidad en una sociedad¹⁸.

b) Nuevo paradigma del transporte a la movilidad

Contrario a las definiciones clásicas, el nuevo paradigma de movilidad consiste en reivindicar y valorizar el carácter activo de las personas y de la sociedad en su conjunto como entes móviles.¹⁹ A partir de este nuevo enfoque, la movilidad puede ser analizada desde tres aspectos: el de los usos y valores, el de los instrumentos y medios, y el de los actores²⁰.

Al poner el acento en los usos y valores, se supera la definición tradicional de los desplazamientos y necesidad de movimiento, entendidos sólo como un punto de origen y un punto de destino, y se retoma la experiencia de movilidad en sí misma. Así, ésta adquiere un valor intrínseco en sus dimensiones sociales, culturales y hasta afectivas, en la medida en que se relaciona directamente con la satisfacción de necesidades y la creación de relaciones, oportunidades, encuentros y sinergias, y no sólo como un pasaje de distancias²¹. Entonces, la movilidad será medida con

¹⁸ Paola Jirón M. et al., op. cit., pp. 27, 28 y 42. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , 1ra edición, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017]

¹⁹ Idem. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 ,Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 21, visible en: <http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²⁰ Paola Jirón M. et al., op. cit., pp. 30 y 31. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 21, visible en: <http://cdhdfbeta.cd hdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²¹ Georges Amar, op. cit., pp. 14 y 77. El autor define este aspecto como religancia; para él la movilidad es religante en el grado en que favorece la creación de lazos, reactiva y mantiene relaciones a las que se pertenece, y hace accesibles los territorios urbanos y los recursos y servicios que se necesitan, entre otros beneficios. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos

base en la generación y el desahogo de necesidades para todas las personas. Desde este punto de vista, el tiempo y el espacio del traslado adquieren una relevancia determinante y deben dejar de ser considerados como costos necesarios que se tienen que asumir²².

La transición del análisis de transporte a movilidad implica un cambio de percepción, al insistir en que las personas tienen una vida móvil y que el principal objetivo de los medios de transporte no sólo es la automatización de procesos sino también el empoderamiento de las personas. Incluso, los lugares y aspectos periféricos del transporte como estaciones, paradas, vías, accesibilidad, etc., se suman y se convierten en nuevos elementos de estudio²³. No obstante, transporte y movilidad no son términos en completa oposición ; únicamente se sugiere un cambio de perspectiva que tome como protagonistas a las personas y un exhaustivo conocimiento sobre sus dinámicas sociales²⁴.

Humanos Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²² *ibidem*, p. 42. En el mismo sentido, véase Paola Jirón M. et al., op. cit., p. 25. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pag 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²³ Georges Amar, op. cit., p. 18. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 , Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²⁴ Carme Miralles-Guasch y Ángel Cebollada, “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana”, en Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, núm. 50, Madrid, mayo-agosto de 2009, p. 197, disponible en <<http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>>, página consultada el 31 de octubre de 2012. *cit pos*, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 ,Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 20, visible en:

Cuadro I.2 Comparativo entre los paradigmas de transporte y de movilidad

Transporte	Movilidad
Movimiento de vehículos.	Movimiento de personas.
Se expresa en términos de número de viajes, desplazamientos y pasajes.	Está determinado por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades.
Se determina por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.	Se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios.
El movimiento como medio.	El movimiento tiene un valor en sí mismo.
Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.	Se hace mayor énfasis en la condición, género y edad de las personas.

25

1.2. Evolución en el Mundo

La historia del transporte es la historia de la humanidad. Todas y cada una de las sociedades han tenido la necesidad de trasladar objetos y mercancías. Es así como la necesidad de cargar objetos y distribuirlos entre distintos territorios se sitúa en el origen del transporte terrestre pero también del transporte marítimo y del transporte aéreo.²⁶

Ya en la época precolombina (un periodo que abarca desde el nacimiento de los primeros pobladores americanos hasta la conquista por los europeos con la colonización de Colón en 1492), los incas poseían un sistema de caminos interconectados a través de todo su imperio para trasladar diferentes tipos de

<http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].

²⁵ Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos, Informe especial sobre Derecho a la Movilidad 2011- 2012 ,Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, pág. 21, Visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf> , [fecha de consulta : 17 de octubre 2017]

²⁶ Visible en: <http://www.sertrans.es/transporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/> [fecha de consulta : 17 de octubre 2017]

mercancías. En los inicios, el transporte terrestre se realizaba a pie, utilizando la fuerza de los animales o a través de canoas o botes, aprovechando la corriente de los ríos para hacer llegar sus mercaderías al destino deseado.²⁷

El hambre fue la causa de que el hombre comenzara a moverse para asegurar su comida y así se inició la forma de transporte tal y como la conocemos hoy. Dado que el ser humano es débil como fuerza de transporte, necesitó, al principio, domesticar a los animales. El perro fue el primero, después utilizó animales más grandes y fuertes para transportar mercancías más pesadas.²⁸

Aparición de la rueda en el transporte terrestre

Esta necesidad de transportar cosas con mayor volumen y cuyo peso no podía ser soportado por un solo animal, supuso la creación y posterior impulso de la rueda. Apareció en la prehistoria y ha sido uno de los inventos más maravillosos de toda la historia. Y es que todavía hoy la utilizamos diariamente, eso sí, hoy en día ha evolucionado tanto que sus inventores sería incapaces de reconocer su propio invento.²⁹

La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestre y la llegada del hombre a lugares tan lejanos en cada vez menos tiempo. Los carros y diligencias tirados por caballos propiciaron el intercambio de todo tipo de materiales gracias al establecimiento de las rutas comercial.³⁰

Más tarde, surgieron otros métodos de transporte terrestre como la bicicleta, que fue el origen de la motocicleta y esta, a su vez, del automóvil. Desde siempre, el hombre ha buscado la manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. En 1882, se descubrió el

²⁷ *Idem*

²⁸ *Idem*

²⁹ *Idem*

³⁰ *Idem*

petróleo y poco a poco fueron surgiendo más inventos que utilizaban este combustible como fuerza impulsora. Entre ellos, el automóvil.³¹

Con la Primera Guerra Mundial las necesidades de transporte se incrementaron, y así surgieron los autobuses y la gran industria del motor existente a día de hoy que incluye tan variados métodos de transporte como el ferrocarril, transporte urbano, metro o tren de alta velocidad. Su evolución ha sido fundamental para garantizar el suministro de alimentos y todo tipo de bienes y servicios. Ha sido fundamental para el avance de la propia Humanidad.³²

1.3. Evolución histórica en México

Durante el Gobierno de Porfirio Díaz propicia el desarrollo de la Ciudad de México¹ y la concentración poblacional. Como consecuencia, los medios de transporte de tracción animal, que permanecen hasta 1917, y otros medios de transporte tradicionales, como lanchas, lanchones y trajineras que circulaban en los canales de la antigua ciudad lacustre, lo cual satisfacía las necesidades de traslado. En el siglo XX atestiguan la creación de los tranvías eléctricos y el alumbrado público en la capital nacional.³³

En el proceso revolucionario del país produce profundos cambios en la organización interna y en la dinámica de crecimiento de la ciudad. La expansión de la urbanización es favorecida por la aparición de los tranvías que facilitan los desplazamientos. El área urbana se extiende a lugares cada vez más alejados del antiguo casco central y la relación simbiótica entre la ciudad y el transporte sufre cambios importantes. Durante los primeros 17 años del siglo XX, la ciudad y los tranvías tienen un desarrollo muy dinámico. La población registra un crecimiento del 50%, y que se distribuyen en una superficie de 40,5 km².³⁴

³¹ *Idem*

³² *Idem*

³³ Visible en: www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf [Fecha de consulta el 17 de octubre de 2017]

³⁴ *Idem*

Los tranvías empezaron con una línea hasta que en 1917 forman una trama de 14 líneas, con 343 km de vías, que cubren la ciudad en todas sus direcciones (Navarro y Rodríguez, 1993:28). En 1908, aparecen los primeros vehículos con motor de combustión interna. Éstos conforman un privilegio exclusivo de las clases de alto poder adquisitivo y son usados como transporte privado, e incluso algunos se destinan a funcionar como coches de alquiler para estos sectores sociales.³⁵

Nace en 1917 una fase competitiva entre los tranvías y camiones, hecho que ocurre en paralelo a la Revolución Mexicana, y culmina en 1946 con la nacionalización de los tranvías, lo cual se nacionalizan los tranvías.

Desde ese momento se inicia una relación que duraría más de 60 años, tiempo en el que los camioneros ocupan diferentes cargos en el Gobierno; La vinculación con el régimen populista y su entrada al aparato del Estado es lo que permite a los camioneros acumular una cuota de poder tal que desplaza a los intereses extranjeros relacionados con la empresa de los tranvías (Perló, 1981:23).³⁶

Los camioneros evolucionan al ritmo de desarrollo del país, lo que les permite aprovechar de manera favorable los acontecimientos políticos y sociales en el período de la Revuelta de la Huertista hasta la Segunda Guerra Mundial (1922-1946). Primero logran una situación privilegiada como hombres-camión, como operadores de sus propios vehículos, durante el régimen populista, y posteriormente consiguen su consolidación como pequeños empresarios durante el Gobierno del presidente Ávila Camacho (1940-1946).³⁷

El pulpo camionero: 1946-1981

En esta época el total de unidades de la empresa paraestatal Servicios de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México se reduce, los camioneros atienden

³⁵ *Idem*

³⁶ *Idem*

³⁷ *Idem*

la demanda y registran el crecimiento más espectacular de 72%. las clases media y alta adquieren automóviles, lo que incrementa la flota vehicular en más de un 350%. El automóvil de uso particular inicia la invasión de las vialidades y la competencia por el espacio vial entre los diferentes medios de transporte.³⁸

Por otra parte, los camiones son el principal medio de transporte en la ciudad se empieza a presenta síntomas de congestión, provoca que las nuevas necesidades de traslado requieren más vehículos automotores, que a su vez exigen nuevas inversiones y obras viales que nunca logran cubrir las necesidades efectivas del transporte de la ciudad.³⁹

Seguimiento del transporte masivo: STC-METRO

A la mitad de los sesenta no tiene un organizado de transporte público lo cual los camiones siguen siendo el único medio de transporte. El metro de la capital se concibe para constituirse en la columna vertebral del transporte de la metrópoli y desplazar la exagerada presencia del automóvil particular, Con el inicio del metro de Ciudad de México se empieza a gestar una política pública para el sector, con la emergencia de una racionalidad técnica y de instrumentos incipientes de intervención eficiente como lo que significa el propio metro. En lo institucional, el inicio del metro representa un “parteaguas”, ya que se realizan los primeros esfuerzos de planificación del transporte y se incorporan herramientas modernas de gestión del mismo. La pérdida del control sobre una de las principales herramientas para hacer efectivas las propuestas de planificación, el transporte, significa un altísimo costo para la ciudad, modelo que prevalece durante tres décadas más, y oficializa el interminable proceso de irregularidad, reconocimiento que se basa en el crecimiento de los taxis colectivos, así como en su indiscutible aporte al crecimiento urbano expansivo e irregular.⁴⁰

³⁸ *Idem*

³⁹ *Idem*

⁴⁰ *Idem*

Detención de la expansión del metro: 1971-1976

Se suspenden la obra del metro debido a la esfera política que tienen los camioneros en el país. Entre 1973 y 1974, se realiza la fusión de 84 sindicatos patronales de autobuses en veinte sociedades anónimas, En ese mismo lapso, los camioneros obtienen, con el aval del Gobierno, un crédito para incorporar a la circulación 3.200 autobuses denominados “delfines” y una cantidad similar de vehículos metro buses y “ballenas”. Estos dos últimos tipos de autobuses son los viejos chasis renovados.⁴¹

Por su parte, los medios de baja capacidad, los taxis, los colectivos y los automóviles particulares aumentan constantemente su importancia relativa. En lo institucional, en este período se crea la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR) para la planificación y ejecución de obras en esta materia.⁴²

Auge petrolero y ampliación de la participación gubernamental: 1976-1982

Se amplía el metro de la ciudad pero esto no se significa que haya un desarrollo , el Gobierno del Distrito Federal revoca las concesiones a particulares y constituye el organismo público descentralizado denominado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, que asume la responsabilidad de operar toda la demanda de este servicio.⁴³

Con ello se logra la propiedad gubernamental del metro, el tranvía y el trolebús, el autobús urbano y parte del suburbano operados por la COTAM, pertenecientes ahora al Gobierno del estado de México. Se alcanza así un equilibrio inédito entre los agentes participantes en el servicio: la iniciativa privada y los sectores social y público. También se sientan las bases para instaurar eventualmente medidas de integración física, institucional y tarifaria del servicio.⁴⁴

⁴¹ *Idem*

⁴² *Idem*

⁴³ *Idem*

⁴⁴ *Idem*

Crisis de los microbuses, peseros y privatización del servicio: 1982-1996

La metrópoli sigue creciendo, lo cual sus principales problemas del transporte citadino son el desequilibrio en la distribución de los usuarios del metro que se concentran en las líneas 1 y 2 (tres quintas partes), la creciente presencia del automóvil particular, el desmantelamiento del transporte colectivo eléctrico por su desplazamiento para la construcción de los ejes viales, el deterioro ambiental ligado a la motorización individual y la carencia de una visión de largo plazo por parte de los responsables en turno (Navarro, 1993:53).

En 1984, se crea la Coordinación General del Transporte (CGT), con el objetivo de diseñar las políticas de vialidad y transporte, que suma, en 1985, las funciones de gestión del transporte realizada por la Policía y Tránsito, a través de la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU). Ésta se convierte, poco después, en la Dirección General de Servicios al Transporte (DGST), y se acerca nuevamente a la policía.⁴⁵

En enero de 1995 se crea la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), que sectoriza a los distintos organismos de transporte del DF y a las funciones de la CGT y DGST.⁴⁶

Desregulación y auge del transporte de baja capacidad

Ineficiencia general del sistema de traslados metropolitanos con largos y cada vez más costosos desplazamientos. Ello debido a que los medios de baja capacidad (automóvil particular, taxi y colectivo) movilizan, ya para esas fechas, prácticamente a la mitad del total de viajes, lo que representa una presencia similar a la de los medios de elevada capacidad (metro, autobús, tren ligero y tranvía).⁴⁷

⁴⁵ *Idem*

⁴⁶ *Idem*

⁴⁷ *Idem*

Desaparición del organismo público de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, servicio de fundamental relevancia por su función social y metropolitana, a través del peculiar expediente de la quiebra. Licitación de las diversas concesiones que deja el hueco de la desaparecida R 100. Esta privatización llama la atención por sus limitados resultados, que se traducen en la proliferación del servicio colectivo prestado en vehículos combi y microbús, un servicio atomizado, desregulado, atrasado y artesanal que con 26.784 unidades integradas en 109 rutas y cerca de 1.200 derroteros, cubre el 55,1% de los tramos de viaje.

Nuevo milenio y transporte metropolitano

Así, el transporte colectivo (tres cuartas partes de los traslados los cubren los modos de propiedad privada) es en su mayoría de baja capacidad, atomizado en su operación y propiedad y principalmente artesanal en sus formas de organización. Del total de traslados, prácticamente cuatro quintas partes se efectúan en modos de locomoción privada, predominantemente de baja capacidad.⁴⁸

Durante este período ocurre un hecho político con importantes repercusiones en la gestión del transporte. Después de más de medio siglo, de nuevo en 1997 la población del Distrito Federal elige directamente al Jefe de Gobierno y posteriormente a sus autoridades territoriales⁴⁹.

En la administración pública del transporte esto se traduce en políticas de transición tendientes hacia alternativas. Destaca la constitución del organismo público de autotransporte Red de Transportes de Pasajeros (RTP), que inicia sus operaciones con una flota modesta; el fortalecimiento de la red pública de trolebús con la incorporación de nuevos vehículos; la terminación de la línea B del metro, con lo que la red totaliza 200 km de longitud y 11 líneas; y la desafortunada ampliación de

⁴⁸ *Idem*

⁴⁹ *Idem*

la flota de taxi en 5.000 concesiones adicionales, que agudiza la severa sobreoferta provocada por las últimas regencias.⁵⁰

A partir de finales de 2000, frente a la severa problemática del transporte, se congela la emisión de nuevas concesiones de taxi, se decide la renovación y ampliación de la flota de RTP y la adquisición de nuevos trenes para el metro y el tren ligero. Para el autotransporte concesionado se lleva a cabo un programa de renovación vehicular donde se busca sustituir a los microbuses por auto- buses nuevos con motores de baja emisión y a los taxis obsoletos por vehículos de último modelo. Pero la problemática central reside en la proliferación de vehículos particulares que se incrementa a tasas de dos dígitos, tasas tres veces superiores al incremento de la tasa poblacional.⁵¹

Por ello el Gobierno del Distrito Federal (GDF) decide realizar obras viales estratégicas para garantizar la conectividad y articulación básica de la metrópoli. Destacan los segundos pisos del periférico, la vialidad continua del Eje 5 Poniente y los avances del Eje Troncal Metropolitano en el oriente subdotado de la metrópoli.⁵²

⁵⁰ *Idem*

⁵¹ *Idem*

⁵² *Idem*

Capítulo II

Derechos de personas especiales

Los derechos humanos son universales, políticos, civiles, económicos, sociales y culturales, pertenecen a todos los seres humanos, incluyendo a la personas con distintas discapacidades. Las personas discapacitadas deben gozar de sus derechos humanos y libertades fundamentales en términos iguales con otros en la sociedad, sin discriminación de ningún tipo. Ellos también disfrutan de ciertos derechos específicamente ligados a su status.⁵³

2.1 ¿Qué es la Discapacidad?

la Organización Mundial de la Salud -OMS, utiliza un enfoque “biopsicosocial”, y define la discapacidad, desde el punto de vista relacional, como el resultado de interacciones complejas entre las limitaciones funcionales (físicas, intelectuales o mentales) de la persona y del ambiente social y físico que representan las circunstancias en las que vive esa persona.⁵⁴

La Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF) define la discapacidad como un término genérico que abarca deficiencias, limitaciones de la actividad y restricciones a la participación. Se entiende por discapacidad la interacción entre las personas que padecen alguna enfermedad (por ejemplo, parálisis cerebral, síndrome de Down y depresión) y factores personales y ambientales (por ejemplo, actitudes negativas, transporte y edificios públicos inaccesibles y un apoyo social limitado).⁵⁵

⁵³ Visible en : <http://www.pdhre.org/rights/disabled-sp.html> [página consultada : 4 de Noviembre de 2017]

⁵⁴ Visible en: <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/DisCAPACIDAD.aspx> [página consultada: 4 de Noviembre de 2017]

⁵⁵ Visible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs352/es/> [página consultada: 4 de Noviembre de 2017]

2.2 Tipos de Discapacidad

Para el INEGI de acuerdo a lo estipulado por la OMS realizó la clasificación la cual está organizada en dos niveles: grupo y subgrupo. El primer nivel de la clasificación está formado por cuatro grandes grupos de discapacidad y el grupo de las claves especiales, todos con claves numéricas de un dígito y el segundo nivel de la clasificación corresponde a los subgrupos, cuya clave está compuesta de tres dígitos.⁵⁶

Grupo 1 Discapacidades sensoriales y de la comunicación

Subgrupo 110: Discapacidades para ver.

Subgrupo 120: Discapacidades para oír.

Subgrupo 130: Discapacidades para hablar (mudez).

Subgrupo 131: Discapacidades de la comunicación y comprensión del lenguaje insuficientemente.

Subgrupo 199: Especificadas del grupo discapacidades sensoriales y de la comunicación.⁵⁷

Grupo 2 Discapacidades motrices

Subgrupo 210: Discapacidades de las extremidades inferiores, tronco, cuello y cabeza.

Subgrupo 220: Discapacidades de las extremidades superiores.

Subgrupo 299: Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades motrices.⁵⁸

⁵⁶ INEGI. Clasificación de Tipo de Discapacidad - Histórica, pág9 Visible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/doc/clasificacion_de_tipo_de_discapacidad.pdf, [página consultada: 6 de noviembre de 2017]

⁵⁷ *Idem*, pág 11

⁵⁸ *Idem* pág 11

Grupo 3 Discapacidades mentales

Subgrupo 310: Discapacidades intelectuales (retraso mental).

Subgrupo 320: Discapacidades conductuales y otras mentales.

Subgrupo 399: Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades mentales.⁵⁹

Grupo 4 Discapacidades múltiples y otras

Subgrupo 401-422: Discapacidades múltiples

Subgrupo 430: Otro tipo de discapacidades

Subgrupo 499: Insuficientemente especificadas del grupo discapacidades múltiples y otras.⁶⁰

Grupo 9 Claves especiales

Subgrupo 960: Tipo de discapacidad no especificada.

Subgrupo 970: Descripciones que no corresponden al concepto de discapacidad.

Subgrupo 980: No sabe.

Subgrupo 999: No especificado general.⁶¹

Todos los grupos y subgrupos que maneja este instituto es para distinguir los diferentes tipos de discapacidades que puede tener una persona y cuantas en México se encuentran en una situación de este tipo, además también tiene que ver el género por lo cual quedan mas vulnerables y el acceso al medio de transporte se

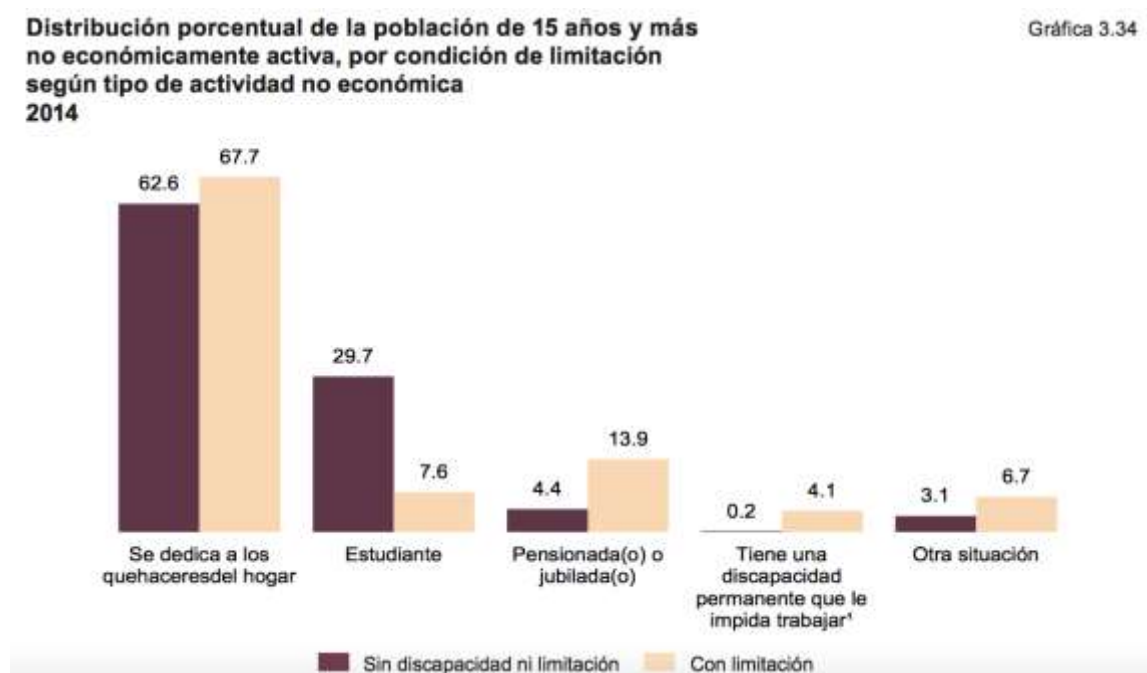
⁵⁹ *Idem* pág 11

⁶⁰ *Idem* pág 11

⁶¹ *Idem* pág 11

vuelve selectivo y en ese momento nace la discriminación a personas con discapacidades.

2.3 Gráficas de la población vulnerable en México.

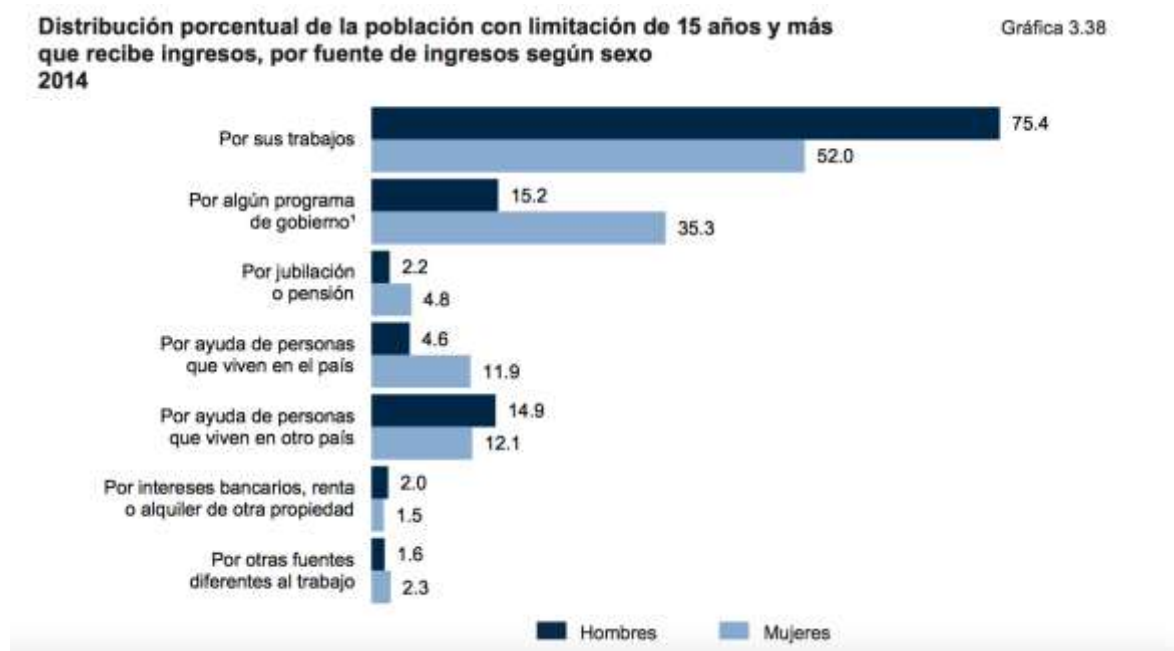


Gráfica 3.34 ⁶²

Ahora bien, al examinar los datos sobre las actividades no económicas de las personas con limitación, se puede distinguir que la mayoría de las mujeres (85.8%) se dedican a los quehaceres domésticos, 5.2% son jubiladas o pensionadas y 5.0% son estudiantes. Lo que contrasta con este tipo de actividades que desarrollan los hombres, entre los cuales 40.5% son jubilados o pensionados, 15.4% son estudiantes y 12.5% se dedica a los quehaceres del hogar. Esto ilustra las desventajas a las que se enfrentan las mujeres para su acceso al sistema de

⁶² INEGI. La discapacidad en México, datos al 2014. 2016, pág 146. Visible en: http://conadis.gob.mx/gob.mx/transparencia/transparencia_focalizada/La_Discapacidad_en_Mexico_datos_2014.pdf [fecha de consulta: 7 de noviembre de 2017]

seguridad social y el educativo que es más evidente para aquellas con limitación o discapacidad.⁶³



Gráfica 3.38⁶⁴

Por su parte, para los ingresos por ayuda de personas que viven en el país, el porcentaje de las mujeres (11.9%) supera al de los hombres (4.6%), por poco más de siete puntos porcentuales, mientras que por ayuda de personas que viven fuera del país, son los varones los que tiene un porcentaje más alto (14.9%), aunque supera al de las mujeres (12.1%) por casi tres puntos porcentuales. Esto sugiere que a pesar de que las mujeres tienen mayor acceso a las redes de solidaridad social, fuera del país, los hombres con limitación también tienen vínculos importantes.⁶⁵

⁶³ *Ibidem*

⁶⁴ *Idem*, p.150

⁶⁵ *Ibidem*

Grafica 3.8⁶⁶

Tasa de participación económica de la población de 15 años y más, por sexo y grupo de edad, según condición de limitación 2014

Cuadro 3.8

Sexo y grupo de edad	Sin discapacidad ni limitación	Con limitación
Total	65.7	60.2
Jóvenes (15 a 29 años)	57.0	60.7
Adultos (30 a 59 años)	75.7	73.5
Adultos mayores (60 años y más)	46.3	38.3
Hombres	84.7	79.0
Jóvenes (15 a 29 años)	72.8	72.6
Adultos (de 30 a 59 años)	97.6	93.7
Adultos mayores (60 años y más)	67.4	57.7
Mujeres	47.9	43.8
Jóvenes (15 a 29 años)	41.1	47.9
Adultas (30 a 59 años)	56.1	56.2
Adultas mayores (60 años y más)	26.7	22.2

En 2014, la tasa de participación económica de los jóvenes con limitación de entre 15 y 29 años de edad (60.7%) supera en casi cuatro puntos porcentuales a la de su contraparte sin discapacidad ni limitación (57 por ciento). Esta relación puede atribuirse a la situación de las mujeres, en la que la diferencia entre las tasas de participación económica de cada grupo poblacional casi alcanza los siete puntos porcentuales, 47.9% de las jóvenes con limitación frente a 41.1% de aquellas que no.⁶⁷

Sin embargo, a partir de los 30 años de edad, es mayor la participación en actividades económicas de las personas sin discapacidad ni limitación, aunque en el segmento de los adultos, la tasa de participación de las mujeres de ambos grupos es prácticamente la misma. Por su parte, los adultos mayores con limitación son los que menos participan en las actividades económicas y, al igual que en el caso de la población con discapacidad, las adultas mayores con limitación son las que se encuentran en la posición más desventajosa en cuanto a su acceso al mercado laboral.⁶⁸

⁶⁶ *Idem.* p.141

⁶⁷ *Ibídem*

⁶⁸ *Ibídem*

2.3 ¿Qué es la inclusión en las personas con discapacidad?

Es el adecuado acceso a bienes y servicios, procesos de elección colectiva, la garantía plena de los derechos de los ciudadanos y la eliminación de toda práctica que con lleve a marginación y segregación de cualquier tipo. Este proceso permite acceder a todos los espacios sociales, culturales, políticos y económicos en igualdad de oportunidades.⁶⁹

Incluir a personas con discapacidades en las actividades cotidianas y animarlas a que tengan roles similares a los de sus compañeros que no tienen una discapacidad es lo que se conoce como inclusión de personas con discapacidad. Esto implica más que simplemente animar a las personas; es necesario garantizar que haya políticas y prácticas adecuadas vigentes en una comunidad u organización.⁷⁰

La inclusión debería llevar a una mayor participación en roles y actividades de la vida que son socialmente previstos, como ser estudiante, trabajador, amigo, miembro de la comunidad, paciente, esposo, pareja o padre. Las actividades socialmente previstas también pueden incluir participar en actividades sociales, utilizar recursos públicos como transporte y bibliotecas, desplazarse dentro de comunidades, recibir atención médica adecuada, relacionarse con otras personas y disfrutar otras actividades del día a día.⁷¹

De acuerdo con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, “las personas con discapacidades incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales

⁶⁹ Visible en: <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/DisCAPACIDAD.aspx> [página consultada: 8 de noviembre de 2017].

⁷⁰ Visible en: <https://www.cdc.gov/ncbddd/spanish/disabilityandhealth/disability-inclusion.html>, [página consultada : 8 de noviembre de 2017].

⁷¹ *Ibídem*

(como de audición o visión) a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás”.⁷²

Las personas con discapacidades enfrentan desventajas significativas con respecto a la salud, como son:

- los adultos con discapacidades tienen más probabilidades de tener enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares, diabetes o cáncer que los adultos sin discapacidades;
- los adultos con discapacidades tienen más probabilidades de ser fumadores que los adultos sin discapacidades; y
- las mujeres con discapacidades tienen menos probabilidades de haberse hecho una mamografía para detectar cáncer de mama que las mujeres sin discapacidades.⁷³

Aunque la discapacidad se relaciona con afecciones (como la artritis, o afecciones mentales o emocionales) o eventos (como las lesiones), el funcionamiento, la salud, la independencia y la participación en la sociedad de las personas con discapacidades pueden variar dependiendo de varios factores:

- Gravedad de la deficiencia subyacente.
- Influencias y expectativas sociales, políticas y culturales.
- Aspectos de entornos naturales y contruidos.
- Disponibilidad de tecnología y dispositivos de asistencia.
- Apoyo y participación de la familia y la comunidad.⁷⁴

⁷² *Ibídem*

⁷³ *Ibídem*

⁷⁴ *Ibídem*

La inclusión de personas con discapacidad significa entender la relación entre la manera en que las personas funcionan y cómo participan en la sociedad, así como garantizar que todas tengan las mismas oportunidades de participar en todos los aspectos de la vida al máximo de sus capacidades y deseos.⁷⁵

2.4 La discapacidad en el ámbito internacional

❖ Declaración de los Derechos Humanos.

Que todo ser humano va ser reconocido sin distinción alguna y por igual ante la ley, será protegido contra la discriminación de cualquier tipo y no se le debe restringir ninguno de sus derechos vitales por algún motivo de raza , color, idioma, cultura , genero, religión, etc.

❖ La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

En el que México es parte, este organismo se encarga de proteger los derechos humanos de estas personas que están en riesgo de discriminación, cual les impide desplazarse e integrarse en la sociedad y ser aceptados, también se encarga de promover y proteger las normas y mecanismos existentes que no otorgan protección, por lo que aquellos países que sean miembros deben revisar sus normas internas y si van contrarias a lo que estipula la convención deberán ser modificadas, ya que deben asegurar los derechos que reconoce la convención.

En esta convención también protegen a las mujeres, niñas y niños, ya que estos están en un estado vulnerable, por ello deben de ser respetados por igual, teniendo las mas mismas oportunidades y accesibilidades para su desarrollo.

❖ Los Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales (DESCA)

Son los Derecho Humanos, relacionados con el lugar de trabajo, la seguridad social, la vida en familia, la participación en la vida cultural y el acceso a la vivienda, la alimentación, el agua, la atención de la salud y la educación.

⁷⁵ *Ibídem*

❖ Convención Sobre Los Derechos De Niño

Para la convención, un niño es un ser humano menor de dieciocho años, aplicando la jurisdicción, sin distinción alguna, genero, raza, color, cultura, idioma, origen nacional, posición social, económica, impedimentos físicos o cualquier condición del niño, padre o representante legal.

Así mismo los estados partes tienen que promover medidas para proteger al menor de discriminación o algún castigo que sea por alguna condición de sus actividades o creencias por sus padres o tutores.

❖ Convención Sobre La Eliminación De Todas Las Formas De Discriminación Contra La Mujer.

A los efectos de la presente Convención, la expresión "discriminación contra la mujer" denotará toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer, independientemente de su estado civil, sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural y civil o en cualquier otra esfera.⁷⁶

❖ Protocolo Facultativo De La Convención Sobre La Eliminación De Todas Las Formas De Discriminación Contra La Mujer.

Todo Estado Parte en el presente Protocolo ("Estado Parte") reconoce la competencia del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer ("el Comité") para recibir y considerar las comunicaciones presentadas de conformidad.⁷⁷

2.5 La discapacidad en el ámbito nacional

❖ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

⁷⁶ p.64 Visible en: www.unicef.org [página consultada: 8 de noviembre]

⁷⁷ *ídem* p.73

ART 1 – De acuerdo al párrafo tercero, “...Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley...”

El párrafo quinto, “...Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.” Por lo que al no haber un acceso al transporte público a personas con discapacidad se les esta discriminando y al mismo tiempo interrumpiendo en su desarrollo integral.

ART 4 - El párrafo cuarto, “...Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución...” Debido a esto el transporte público deben estar con la higiene adecuada para garantizar la salud a los individuos que utilizan este servicio.

En el párrafo quinto, “...Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley...” Así mismo los autobuses deben de contar con todas las verificaciones para la protección del medio ambiente.

❖ Ley general de personas con discapacidad

Busca la inclusión de las personas con discapacidad, en un marco de igualdad y equiparación de oportunidades, en todos los ámbitos de la vida.

Capítulo III

Sistema de Transporte más incluyente

En este capítulo nos vamos a circunscribir al estudio o análisis del sistema de transporte público, utilizando el derecho comparado de España y a México refiriéndome a la Ciudad de Puebla.

3.1 Derecho Comparado de España y México (Ciudad de Puebla)

En España el sistema de transporte público se divide en tres niveles:

1-Local o municipal, las autoridades locales tienen competencias en los servicios de transporte urbano dentro de su municipio. En España hay 8.180 municipios, de los cuales más de 300 han tomado medidas para mejorar la movilidad (datos de la semana de la movilidad 2009). Los municipios españoles ya han implantado más de 3.600 medidas permanentes para mejorar la movilidad en las ciudades, la calidad de vida y el transporte colectivo.⁷⁸

2- Regional o comunidad autónoma, los gobiernos autonómicos tienen competencias que sirven a dos o más municipios dentro de una comunidad

⁷⁸ Visible en : revistas.unal.edu.co/index.php/ceconomia/article/view/37976/40285 [fecha de consulta: 15 de noviembre de 2017]

autónoma. En España hay diecisiete comunidades autónomas, ocho de las cuales son uniprovinciales.⁷⁹

3- **Nacional o estatal**, el Ministerio de Fomento tiene competencias en los servicios de transporte público entre dos o más comunidades autónomas.⁸⁰

En México, no está preparado con una legislación desarrollada como la de Española en sus divisiones y subdivisiones del transporte público. En esta la legislación Mexicana que es la ley que es el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla únicamente rescatamos la siguiente división el cual solo establece de los vehículos destinados al transporte público en dos artículos, los que se mencionan a continuación:

Artículo 264.- Los vehículos destinados al servicio de transporte público y mercantil de

personas que transiten por las Vías Públicas de jurisdicción municipal, se rigen:

I. Por disposiciones federales, estatales y municipales conducentes, por lo que se refiere a su clasificación, registro, concesión, permisos, tarifas, itinerarios, frecuencias de paso, horarios y demás aspectos relacionados con la prestación del servicio; y

II. Por lo establecido en este Capítulo, en todo lo concerniente a su circulación, requisitos y condiciones para transitar.

Los pasajeros tendrán derecho a exigir al conductor del vehículo y, en su caso, a los Agentes que se cumpla con dichas disposiciones.

Artículo 265.- La circulación de los vehículos del sistema de transporte público y mercantil de personas, RUTA, servicio de transporte de carga y distribución de mercancías o personas queda sujeta a las siguientes disposiciones especiales en materia de tránsito:

⁷⁹ *Idem*

⁸⁰ *Idem*

- I. Las puertas de seguridad deben mantenerse cerradas durante todo el recorrido y solamente se abrirán para el ascenso y descenso del pasaje;
- II. Ningún vehículo deberá ponerse en movimiento sin haber cerrado previamente las puertas;
- III. Ningún vehículo deberá abastecerse de combustible con pasajeros a bordo;
- IV. Las paradas se harán únicamente en los lugares señalados para tal efecto, así mismo se prohíbe realizar las maniobras de ascenso o descenso de pasajeros, en carril distinto al de extrema derecha;
- V. Los usuarios serán admitidos únicamente en el interior de los vehículos y no se permitirá que persona alguna viaje en los estribos o en el exterior;
- VI. Se prohíbe al conductor transportar animales, bultos u otros objetos que dificulten la prestación del servicio;
- VII. Los vehículos destinados al transporte público no deberán romper el cordón de circulación ni rebasarse entre sí, sin causa justificada;
- VIII. Se prohíbe a los conductores, mientras el vehículo esté en movimiento, usar dispositivos electrónicos visuales a la vista de los mismos o realizar alguna otra actividad que provoque su distracción o ponga en peligro la seguridad de los pasajeros y terceros, debiendo evitar en lo posible que los usuarios desvíen su atención;
- IX. Los vehículos destinados al transporte escolar deben estar acondicionados con una rejilla colocada en los costados exteriores de la carrocería, sobre las ventanillas del vehículo, para protección de los usuarios;
- X. Se prohíbe a los conductores circular en extrema izquierda, a excepción de RUTA;
- XI. Se prohíbe a los conductores circular fuera de la ruta autorizada por la autoridad competente cuando se encuentre prestando el servicio a los usuarios del transporte público, a excepción de los casos en que el flujo vehicular sea desviado por disposición de la autoridad; y
- XII. El Centro Histórico será únicamente de paso, por lo que está prohibido hacer base y/o uso de reloj checador.

Artículo 266.- Los conductores de vehículos de transporte público y mercantil de personas y RUTA tienen prohibido estacionarlos en la Vía Pública para hacer reparaciones o limpieza de éstos, para abastecerse de las materias o sustancias que transportan, o para realizar algún chequeo con sus concesionarios, permisionarios o de los dependientes de éstos. En el caso de sitios, bases o terminales, se deberá contar con la autorización de las instancias competentes para estacionar las unidades respectivas en la Vía Pública.

3.2 Financiación en España y México (Ciudad de Puebla)

En el caso del transporte urbano en España, se produce tanto la financiación pública como la privada.⁸¹

Dentro de la financiación pública cabe destacar la que se dedica a las inversiones y la dedicada a cubrir el gasto corriente de las empresas que realizan los servicios de transporte colectivo urbano. Entre las aportaciones del Estado a estos dos conceptos, se debe resaltar que en España existen tres programas consignados en los presupuestos generales del Estado dedicados a tal fin:⁸²

Programa 912 C, dedicado a aportar fondos para la prestación del servicio de transporte colectivo urbano a las corporaciones locales. La ayuda se otorga al ayuntamiento titular del servicio y es este el que aporta la subvención a la empresa pública municipal o a la empresa concesionaria como pago por el servicio de transporte colectivo urbano.

Programa 513 B de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, destinado a financiar parte del gasto corriente y la compra de material móvil necesario para la explotación del transporte metropolitano. Se estructura a través de contratos-

⁸¹ *Idem*

⁸² *Idem*

programa que tienen por objetivo establecer un marco estable de financiación para las empresas operadoras, de modo que la totalidad de sus necesidades sean cubiertas durante el periodo del contrato. La entidad de carácter metropolitano encargada de la ordenación y planificación del transporte es la encargada de firmar el contrato-programa y de recibir por tanto la subvención. Las partidas de inversión en infraestructuras ferroviarias quedan fuera de este ámbito ya que tienen un programa específico.⁸³

Programa 513 A. Infraestructuras de Transporte Ferroviario. Programa destinado a financiar la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias: metro, tranvía, sistema ferroviario de cercanías.⁸⁴

La financiación privada en el transporte público en el caso español la iniciativa privada se ha incorporado en los últimos años principalmente a la construcción y explotación de distintas líneas de tranvía, lo que ha permitido establecer un nuevo esquema de participación público-privada.⁸⁵

Uno de los casos que pueden destacarse es :

Barcelona: la administración local a través de la Autoritat de Transport Metropolità (ATM) licita un contrato de concesión de obra para la construcción, el equipamiento, la financiación y la explotación del servicio. En el de la empresa concesionaria participan empresas constructoras (FCC principalmente), proveedores de sistemas (Alstom), operadores (Coñees, C.G.T, Detren, Sarbus) y sociedades bancarias (Société Générale y Banco Sabadell).⁸⁶

⁸³ *Idem*

⁸⁴ *Idem*

⁸⁵ *Idem*

⁸⁶ *Idem*

En este caso, el retorno al adjudicatario se asegura por la explotación durante 25 años del sistema y mediante las subvenciones al transporte aportadas por el sector público como ayuda a la explotación.⁸⁷

La autoridad pública fija las tarifas y aporta una ayuda basada en el número de viajeros y en la diferencia entre la tarifa técnica, definida por el adjudicatario en función de los costes de explotación, y la tarifa media real, que se fija con relación al 50% de la tarifa técnica. La mitad de los ingresos del grupo adjudicatario procederán de los billetes y otros ingresos paralelos a la explotación y la mitad de la subvención pública.⁸⁸

El sistema prevé contractualmente las penalizaciones económicas en función de la calidad del servicio (medida en términos de puntualidad, imagen comercial, limpieza, cancelación de servicios y disponibilidad de vehículos e instalaciones).

En México para el financiamiento del transporte público, depende del Código anteriormente mencionado el cual el artículo 841 establece lo siguiente:

La Administración Pública Municipal facilitará las condiciones para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Municipio. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio público de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y de movilidad reducida

⁸⁷ *Idem*

⁸⁸ *Idem*

3.3 Tipos de Transporte en España y México (Ciudad de Puebla)

En España se dividen los medios de transportes en:

Colectivo:

- Metro - Nombre proveniente de Ferrocarril metropolitano. Sistema ferroviario de transporte masivo que opera en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su término municipal y sus alrededores más próximos, preferentemente bajo tierra.⁸⁹
- Tranvía - Vehículo que circula sobre raíles en el interior de una ciudad o sus cercanías y que se usa principalmente para transportar viajeros.⁹⁰
- Autobuses Urbanos - Vehículo de gran capacidad que se usa para el transporte de personas dentro de la población o de una población a otra.⁹¹
- Ferrocarril⁹² - Conjunto de instalaciones, vehículos y equipos que constituyen el tren (II medio de transporte).⁹³

Particular :

- Taxi - Automóvil de transporte público que lleva a sus pasajeros a un lugar específico a cambio de una tarifa.⁹⁴
- Uber - Aplicación de última tecnología que funciona en tiempo real, facilitando la vida de todos sus usuarios, que desean moverse en diferentes países del mundo, con tan sólo definir su punto de partida y su destino. Permitiendo transportarse con estilo, seguridad y mucha comodidad⁹⁵

⁸⁹ Visible en: [www.ecured.cu/Metro_\(transporte\)](http://www.ecured.cu/Metro_(transporte)) [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹⁰ Visible en: dle.rae.es/?id=aNMXBbJ [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹¹ Visible en: es.thefreedictionary.com/autobús [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹² En España la empresa que se encarga de controlar la red ferroviaria nacional es llamada RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) *Vid*, es.thefreedictionary.com

⁹³ Visible en: dle.rae.es/?id=HnmdJ5y [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹⁴ Visible en: [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹⁵ Visible en: www.uber.com [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

- Cabify - Es la manera más fácil y segura de moverte por tu ciudad. Ponemos a tu disposición diferentes tipos de vehículo con conductor privado y te ofrecemos todo lo que necesites para disfrutar de tu viaje: un buen conductor, un coche de alta gama, agua y hasta tu propia selección de música.⁹⁶
- Bicicletas(renta) – Es un medio de transporte que esta diversos puntos de las ciudades, cualquier persona puede adquirir el uso de ella por determinado tiempo.

Al igual que en España en México también se dividen de la misma forma;

Colectivo:

- Autobuses Urbanos- Vehículos de gran capacidad que son utilizados dentro de zona territorial.
- MetroBus- es un autobús con un carril exclusivo y es más rápido que los autobuses urbanos.
- Camionetas Rurales (Combis) - Vehículos de poca capacidad que hace recorridos de corta distancia.

En el espacio particular, cuenta con las mismos medios de transporte anteriormente mencionados.

3.4 Modo de Administración del Transporte Público en Puebla

En la Ciudad de Puebla existen aproximadamente 139 rutas registradas⁹⁷ en la Secretaria de Infraestructura, Movilidad y Transporte, en este mismo organismo se realizan los tramites para las concesiones que de acuerdo al Reglamento de la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, en el artículo 80 establece:

Para los fines señalados en el artículo anterior, requieren del otorgamiento de una concesión, los siguientes Servicios Públicos de Transporte:

- I. Transporte Urbano;
- II. Transporte Suburbano;

⁹⁶ Visible en: help.cabify.com [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹⁷ Mapa de rutas en la Ciudad de Puebla en Anexo 1

- III. Transporte foráneo;
- IV. Transporte mixto de personas y de bienes,
- V. Sistema de Transporte Público Masivo.

Así mismo en la Ciudad de Puebla cuenta con la Red Urbana De Transporte Articulado (RUTA) , que es un sistema de transporte masivo de pasajeros cuya principal característica es la organización administrativa y operativa del servicio.⁹⁸

Con estaciones exclusivas para el ascenso y descenso, ubicadas estratégicamente y con terminales en los extremos del corredor. Las terminales sirven también como encierros o talleres.⁹⁹

El servicio se presta a través de empresas de nueva creación, que distribuyen la recaudación mediante un fideicomiso. Para facilitar el recaudo, se emplean sistemas de prepago utilizando tarjetas electrónicas que se validan en los paraderos.¹⁰⁰

Tiene como objetivo, ofrecer un Sistema de Transporte Público con tecnología de punta, ambientalmente limpio y económicamente eficiente, ser un sistema de transporte accesible para las personas de la tercera edad y con discapacidad y es de forma confiable, segura y accesible para todos los ciudadanos.¹⁰¹

De acuerdo a lo investigado respecto al sistema Ruta no es en todo cierto ya que tiene varias decadencias con respecto a la accesibilidad para las personas de la tercera edad y con discapacidad, ya que las unidades no cuentan con las dimensiones adecuadas para estas personas.

Además hay dos instituciones que cuentan con autobuses que son accesibles para las personas con discapacidad que es el DIF y el CRIT, pero son solo para el uso exclusivo de sus pacientes.

⁹⁸ Visible en : rutapuebla.mx [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017]

⁹⁹ *Idem*

¹⁰⁰ *Idem*

¹⁰¹ *Idem*

Por lo tanto los transportes que se encuentran en la Ciudad de Puebla no cuentan con las dimensiones adecuadas para que las personas pueda acceder con sus aparatos especiales y puedan moverse con gran facilidad dentro del autobús, asimismo tengan su propio espacio para poner dichos aparatos, lo que permitiría que estas personas no se sientan excluidas de la sociedad, otro de los actores afectados son las mujeres embarazadas, niños y personas mayores, que se encuentran en un estado de vulnerabilidad, ya que físicamente no están en condiciones adecuadas para exponer su vida y necesitan de un asiento que sean exclusivos para ellos, para brindarles una mayor seguridad en el transcurso de su desplazamiento.

Conclusión

Como resultado de la investigación, el derecho a la movilidad, es considerado hoy en nuestros días como un derecho humano, ya que es necesario para nuestro desarrollo integral, por lo que el Estado tiene la obligación de proporcionarnos la facilidad de tener acceso a este tipo de servicios sin caer en ninguna discriminación alguna.

Lo que podemos rescatar del capítulo dos es que México a pesar de ser un Estado en el que tiene una gran cantidad de tratados internacionales firmados y ratificados por el senado, pero en la práctica no los aplica ya que en este trabajo se demuestra la discriminación de manera indirecta a las personas con discapacidad, y la deficiencia del transporte público apoyándome en gráficas que indican en nuestro país un gran número de personas que se encuentran en esta situación son vulnerables para su desarrollo integral como personas.

Por último en el capítulo tercero realice una comparación del País España con México, ya que tuve la grata fortuna de vivir seis meses en ese Estado Nación, por lo que observe que el sistema de transporte público es eficiente debido a que sus unidades cuentan con todos los parámetros de calidad, mejora continua, respeto medioambiental, lo que genera una seguridad y confianza a los individuos generando una motivación a que utilicen este transporte. además que está presente la inclusión ya que integra a las personas con discapacidad, sin caer en ninguna discriminación.

Con la finalidad de que se entendiera detalladamente la propuesta que vengo desarrollando a lo largo de la presente investigación, ya que considero que en nuestra Ciudad que esta en proceso desarrollo, le sería útil contar con este sistema, bajo ciertos parametros.

Propuesta

De acuerdo al análisis y estudio de la presente investigación detallare cada una de las propuestas realizadas :

- ✓ *Un sistema de transporte mas incluyente*
- ✓ *Un diseño ideal en la unidad de transporte mas incluyente¹⁰² :*
 - Que la flota sea accesible para cualquier persona
 - Cuento con piso bajo, rampa desplegable y sistema de inclinación lateral para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida.
 - Tenga audio y video con el trayecto del viaje para que las personas que tengan una discapacidad visual o auditiva se sientan parte de este desplazamiento.
 - Que haya asientos exclusivos para personas especiales (Mujeres embarazadas, personas de la tercera edad, niños) y a su vez tenga un área despejada para que personas que cuenten con algún aparato motriz pueda tener un lugar en el viaje sin tener que pasar incomodidades.
- ✓ *Una aplicación móvil que va contar con¹⁰³ :*
 - Ubicación actual y destino.
 - Tiempo de llegada de los buses y los dos próximos.

¹⁰² Imágenes de la unidad de transporte ideal en Anexo 2

¹⁰³ Simulación de aplicación móvil en Anexo 3

- Tiempo real de cuanta gente va en el bus para que se esto possible deran contar con asientos térmicos.
- Puntos de partida (paradas).
- Mapa de la ruta
- *Feedback* de usuarios para mejora continua, lo cual te permitira calificar el viaje.
- Nombre del chofer
- Apartado de búsqueda
- Guardar favoritos/frecuentes (Casa, trabajo, escuela).
- Publicidad como sugerencia (Copias, impresiones, restaurants en busqueda.
- Promoción de puebla para el turismo (con pago como sección amarilla).
- Forma de Pago:
 - Cargo a tarjeta el pago mediante la app -codigo qr/de barras --- beneficios de usar la app: no cuesta y la tarjeta si
 - Con tarjetas de buses --- rezagados ej: tarjetas de Netflix y Spotify.
 - Unitario desde la estación, o como en el metro.

Bibliografía

Fuentes Electrónicas

- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, p 19, visible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>, [pagina consultada el 17 de octubre de 2017].
- Visible en: www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf [Fecha de consulta el 17 de octubre de 2017].
- Visible en: [www.ecured.cu/Metro_\(transporte\)](http://www.ecured.cu/Metro_(transporte)) [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017].
- Visible en: dle.rae.es/?id=aNMXBbJ [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017].
- Visible en: es.thefreedictionary.com/autobús [Fecha de consulta, 10 de noviembre de 2017].
- INEGI. Clasificación de Tipo de Discapacidad - Histórica, pág9 Visible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/aspectosmetodologicos/clasificadoresycatalogos/doc/clasificacion_de_tipo_de_discapacidad.pdf, [página consultada: 6 de noviembre de 2017].

Legislación Internacional

- Declaración de los Derechos Humanos.
- La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

- Los Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales (DESCA)
- Convención Sobre Los Derechos De Niño
- Convención Sobre La Eliminación De Todas Las Formas De Discriminación Contra La Mujer.
- Protocolo Facultativo De La Convención Sobre La Eliminación De Todas Las Formas De Discriminación Contra La Mujer.

Legislación Nacional

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley general de personas con discapacidad.

Legislación Estatal

- Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla.

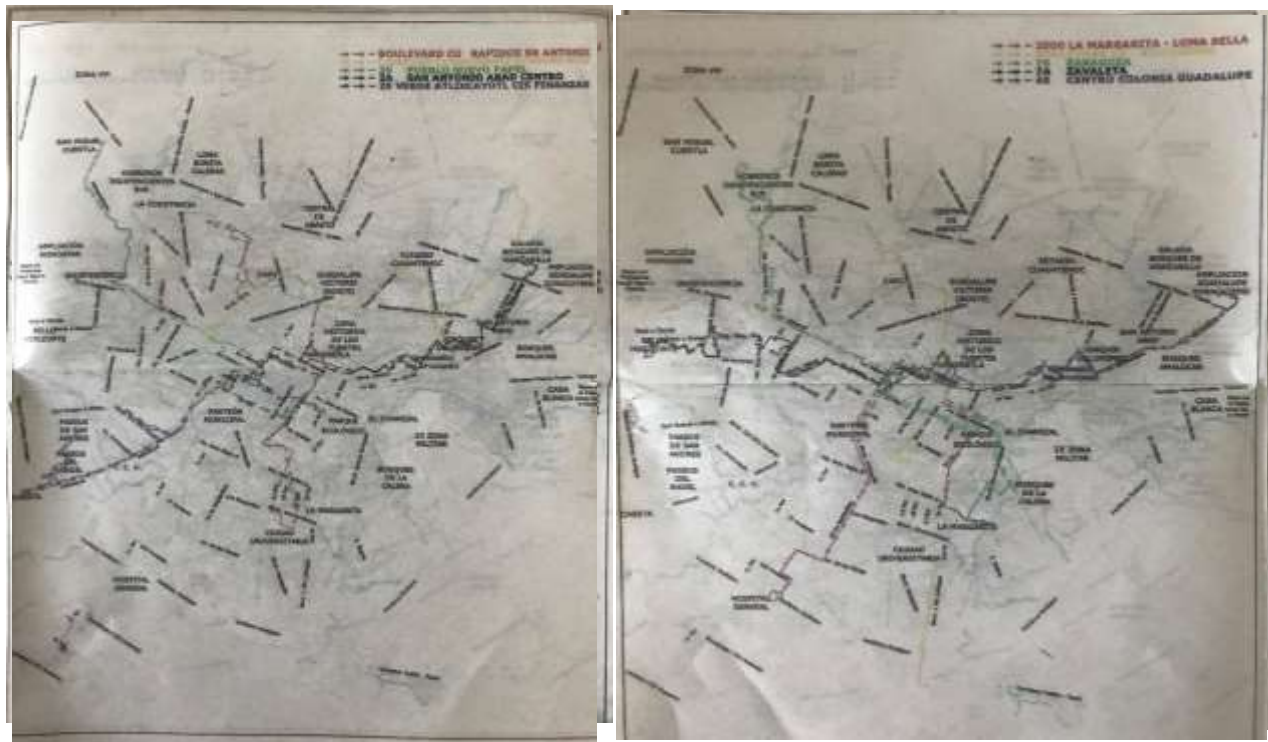
Legislación local

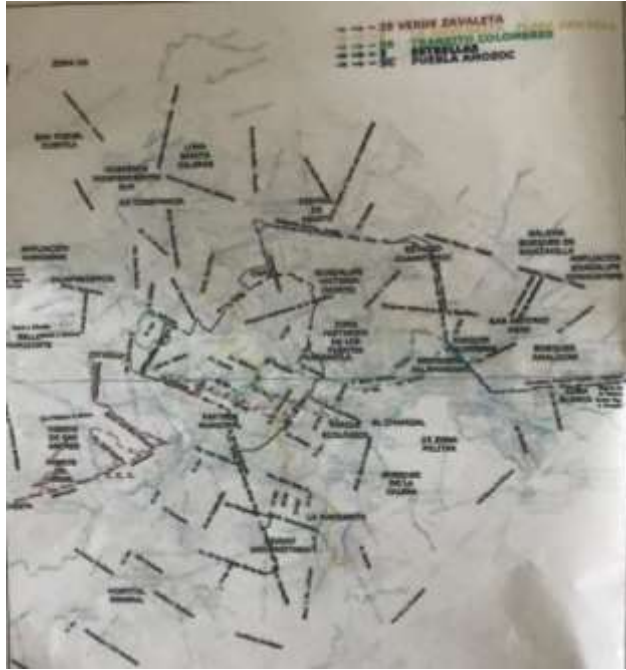
- Código Reglamentario para el Municipio de Puebla

ANEXOS

ANEXO 1

Manual de Rutas en La Ciudad de Puebla





ANEXO 2

Unidad de Transporte Ideal

Motor	Dimensiones	A/A	Rampa	Combustible
191 CV	12,6 m	Sí	Sí	Biodiesel



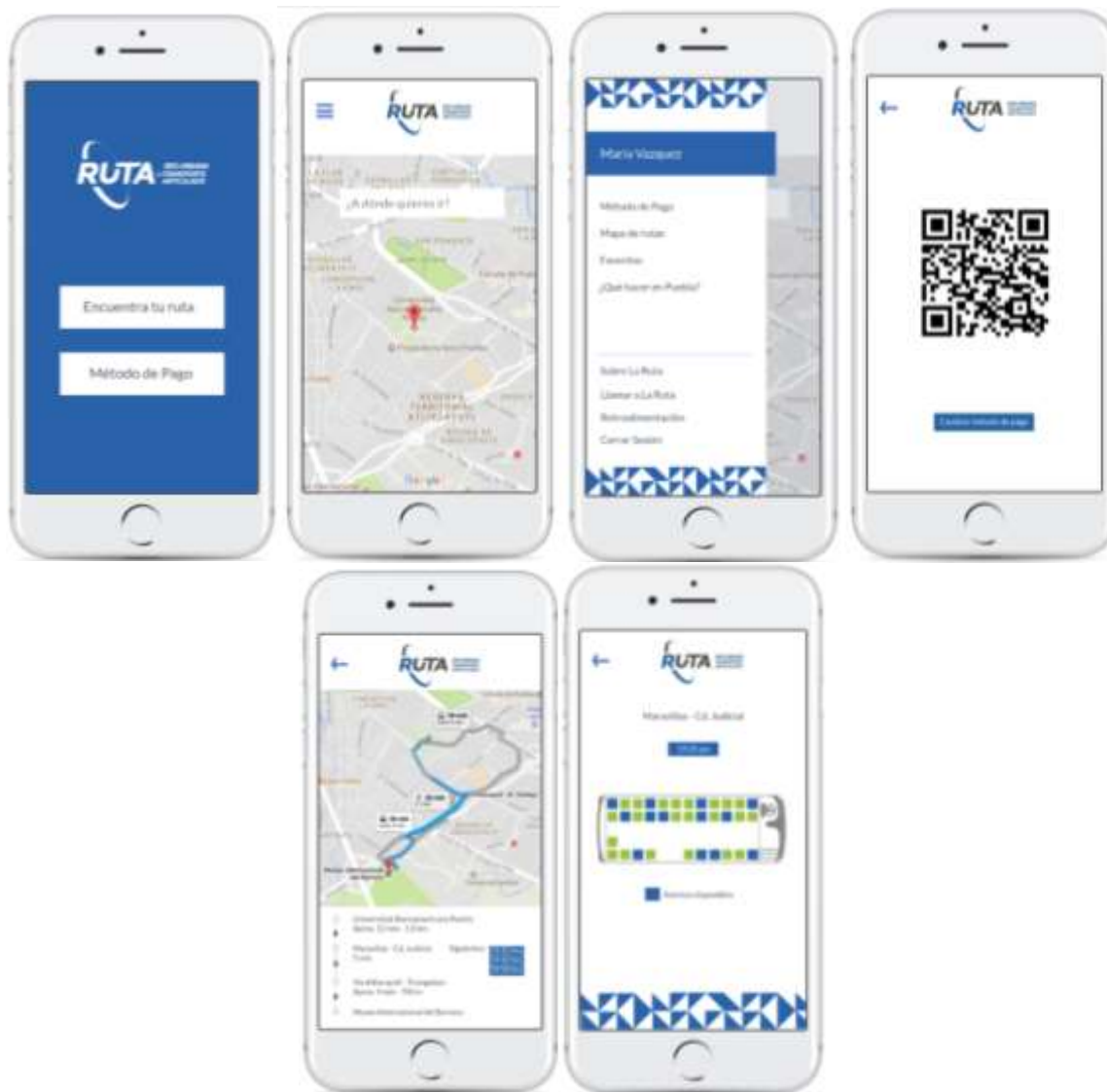
Motor	Dimensiones	A/A	Rampa	Combustible	Nº total de vehículos con rampa manual
290 CV	12 m	Sí	Sí	GNC	5



ANEXO 3

Aplicación Móvil

Algunas pantallas



Link: <https://marvelapp.com/58bg871>

ANEXO 4

Protocolo de Investigación.

TEMA

Hacia un Sistema de Transporte más incluyente en Puebla

OBJETIVO (S)

- Describir el sistema de transporte publico actual (Ruta) en el Municipio de Puebla.
- Proponer el Diseño institucional para contar con un transporte publico mas incluyente.
- Valorar la posibilidad de contar con un transporte publico en la ciudad de puebla con accesibilidad para personas con discapacidad, mujeres embarazadas , personas de la tercera edad, niños.

HIPÓTESIS

Si existiera un sistema de transporte público perteneciente al gobierno con un diseño mas incluyente en las unidades de éste, se respetaría plenamente el derecho a la movilidad de personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas de tercera edad y niños.

JUSTIFICACIÓN

Lo que se busca con este trabajo es analizar el derecho a la movilidad a partir de sus antecedentes hasta nuestros días, ya que en las últimas décadas la movilidad y el transporte se han transformado en temas emergentes de análisis social. La relevancia de ambos coincide con la configuración de nuevas dinámicas globales que apuntan a un fenómeno de conectividad a escala planetaria en el que

los modos de comunicación se han diversificado, así como los objetos de intercambio, debido a que es un derecho que tiene cualquier individuo por el simple hecho de ser persona. De acuerdo al “artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en ella y en los tratados internacionales de que México sea parte, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia; queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, o por cualquiera que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y las libertades de las personas.” Considero que no se respeta este artículo a las personas con necesidades especiales debido a que el sistema de transporte que se encuentra en la Ciudad de Puebla no cuenta con unidades de autobuses que tengan las dimensiones adecuadas para que los individuos puedan acceder o utilizar el servicio.

Así mismo de acuerdo al artículo 48 Constitucional, el gobierno tiene la obligación de proporcionarnos seguridad a todos sus gobernados, el cual no cumple, ya que las personas que acceden a este medio de transporte se exponen a un estado de vulnerabilidad. Los autobuses que recorren las vías de infraestructura del Estado de Puebla, exceden la capacidad de pasajeros por lo que las puertas de entrada y salida de este medio quedan totalmente abiertas, los pasajeros se sientan en lugares expuestos a un accidente (tableros del autobús) , los conductores no actúan con un llamado de atención ya que para ellos su prioridad es el de dinero, cuando debería ser la seguridad de los que abordan.

Además que el transporte siempre ha estado presente en las sociedades humanas como una necesidad básica para su supervivencia, para garantizar la continuidad de la sociedad (en una proyección de su función natural dentro de los ecosistemas) a través de los traslados de los nutrientes y residuos generados (Martin; 2011). Por lo que el transporte urbano, el desarrollo de la hiperurbanización, es decir, la aglomeración en megacentros urbanos con extensas áreas metropolitanas, ha

generado un entorno de creciente complejidad e importantes impactos económicos, sociales y ecológicos que deben ser analizados.

Por lo anterior propongo un sistema de transporte mas incluyente en el Estado de Puebla, en el que se quiten las concesiones a los particulares y se creara una empresa de Transportes Urbanos de Puebla con régimen de sociedad anónima en el cual el ayuntamiento gestione y administre los servicios públicos de transportes urbanos colectivos bajo los más exigentes parámetros de calidad, mejora continua, respeto medioambiental, que la flota sea accesible, cuente con piso bajo, rampa desplegable y sistema de inclinación lateral para facilitar el acceso de personas con movilidad reducida. Así mismo las personas con necesidades especiales tendrían acceso al transporte, garantizándole una seguridad que anteriormente no contaban y gozarían del derecho a la movilidad.

Sin embargo, junto con lo tecnológico, habría que resaltar otras dimensiones que también forman parte de este campo y que están reconfigurando las formas de movilidad y transporte, ya que como sabemos es una técnica que mejora algún producto, o que incorpora nuevas funcionalidades a algo ya existente. Además que hoy en día los dispositivos celulares son los más utilizados tanto en jóvenes como adultos por ello se creara una aplicación para Android e iOS. De esa forma los usuarios, que cuenten con algún dispositivo de estos, puedan localizar su punto de partida y verifiquen en cuanto tiempo llega su transporte o si ya paso la línea que iba a tomar, la misma aplicación le proporcionaría el siguiente autobús con los minutos aproximados que de llega al punto indicado, de esa manera podrán disponer mas de su tiempo sin esperar una duración larga.

La población mexicana, no tiene la cultura en cumplir las normas establecidas sin necesidad de que se les sancionen o reciban algún beneficio, por lo que se les motivara a los ciudadanos que utilizan este servicio y adquieran una tarjeta que estará a la venta en servicios autorizados como los Oxxo's, supermercados, el ayuntamiento o en las plataformas del metro de bus que actualmente esta en la

Ciudad de Puebla “RUTA” para que estos la adquieran o realicen alguna recarga. Habrá dos tipos de tarjetas la de: “ Con transbordo y Sin transbordo” el cual los pasajeros al ingresar al autobús tendrá que pasarlo aun verificados que se encontrara a un costado de donde se encontrara el chofer. El precio por viaje será del 50% del costo siempre y cuando se utilice la tarjeta, si se pagara en efectivo será el precio normal establecido y el pago deberá ser con billetes no mayores de cien pesos, con la finalidad de que el conductor no se distraiga y pueda garantizar seguridad a sus pasajeros, lo que se obtendrá será un mejor control del manejo del dinero y este a su vez tendría un salario base de esa manera no influiría si sube mas o menos pasajeros para tener un mejor ingreso.

Para que haya una formalidad en este sistema que propongo se creara un reglamento utilizando el método inductivo que partirá de lo general a lo particular. Lo general me refiero que contendrá los tipos de transporte que existen en Puebla, de cómo esta compuesto, las capacidades que tienen cada uno de ellos, obligación que tiene la empresa en brindarte este servicio, facultades si es que las tienen y en lo particular nos centraremos al sistema propuesto con sus objetivos, sanciones para el chofer , prohibiciones , verificaciones vehicular de las unidades y los mismos usuarios se sientan seguros de utilizar estos medios de transportes que es algo necesario para nuestros días ya que con ellos nos transportamos de un lugar a otro.

METODOLOGÍA

En el presente trabajo de investigación haremos uso de los siguientes métodos :

Método analítico, Según Ramón Ruiz Limón es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos.

Método sintético, Según Ramón Ruiz Limón es un proceso de razonamiento que tiende a reconstruir un todo, a partir de los elementos distinguidos por el análisis; se trata en consecuencia de hacer una explosión metódica y breve, en resumen.

Método deductivo, Es un método científico que considera que la conclusión se halla implícita dentro las premisas. Esto quiere decir que las conclusiones son una consecuencia necesaria de las premisas: cuando las premisas resultan verdaderas y el razonamiento deductivo tiene validez, no hay forma de que la conclusión no sea verdadera.

Técnica de investigación documental, Centran su principal función en todos aquellos procedimientos que conllevan el uso óptimo y racional de los recursos documentales disponibles en las funciones de información. De entre los procesos mas utilizados se encuentran las fichas más comunes y se describen y ejemplifican las principales : Ficha bibliográfica, ficha hemerográfica, ficha audiográfica, ficha videográfica, ficha de información electrónica.

MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

1.- Accesibilidad: Se utiliza para nombrar al grado o nivel en el que cualquier ser humano, más allá de su condición física o de sus facultades cognitivas, puede usar una cosa, disfrutar de un servicio o hacer uso de una infraestructura.

2.-Autobús: Vehículo de transporte público de gran capacidad destinado al transporte urbano de viajeros en un recorrido fijo.

3.-Capacitación: Disposición y aptitud para conseguir un objetivo.

Concesión : Contrato por el cual el Gobierno otorga a empresas o a particulares la gestión y la explotación de ciertos bienes públicos.

4.-Derecho a la igualdad: Establecen el goce y disfrute de los derechos y libertades previstos en el corpus jurídico nacional para toda persona, sin distinción; de este concepto se subraya la ausencia de discriminación, de esclavitud o de títulos nobiliarios, entre otros.

5.-Derecho a la movilidad : Alude al desplazamiento de la persona de un lugar a otro, principalmente, con la finalidad de satisfacer necesidades básicas y que permitan mantener una vida digna y en ejercicio del derecho a la libre circulación.

6.- Derecho: El Derecho es el conjunto de normas que imponen deberes y normas que confieren facultades, que establecen las bases de convivencia social y cuyo fin es dotar a todos los miembros de la sociedad de los mínimos de seguridad, certeza, igualdad, libertad y justicia.

7.-Derechos humanos : Son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición.

8.-Dimensión: Magnitud que, junto con otras, sirve para definir un fenómeno físico; especialmente, magnitud o magnitudes que se consideran en el espacio para determinar el tamaño de las cosas.

9.-Diseño: Un boceto, bosquejo o esquema que se realiza, ya sea mentalmente o en un soporte material, antes de concretar la producción de algo.

10.-Gobierno: Organismo que, según reconoce la Constitución, asume las responsabilidades del poder ejecutivo y concentra el poder político para conducir a una determinada sociedad.

11.-Igualdad Social: Al contexto o situación donde las personas tienen los mismos derechos y las mismas oportunidades en un determinado aspecto o a nivel general.

12.-Inclusión: Toda actitud, política o tendencia que busque integrar a las personas dentro de la sociedad, buscando que estas contribuyan con sus talentos y a la vez se vean correspondidas con los beneficios que la sociedad pueda ofrecer.

13.-Inclusión Social: Es el proceso de mejorar las condiciones de las personas y los grupos, para que formen parte de la sociedad, mejorando la capacidad, las oportunidades y la dignidad de las personas desfavorecidas debido a su identidad.

14.-Infraestructura: Conjunto de elementos o servicio que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente.

16.-Movilidad: Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

17.-Niños: Es un ser humano que aún no ha alcanzado la pubertad.

18.-Permiso: Se trata de una autorización que se obtiene o se concede para realizar una determinada cosa.

19.-Personas con discapacidad: Es una condición que afecta el nivel de vida de un individuo o de un grupo. El término se usa para definir una deficiencia física o mental, como la discapacidad sensorial, cognitiva o intelectual, la enfermedad mental o varios tipos de enfermedades crónicas.

20.-Reglamento: Es el conjunto de reglas, conceptos establecidos por un agente competente a fin de establecer parámetros de dependencia para realizar una tarea en específico.

21.-Ruta: Es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a las personas desplazarse de un lugar a otro, especialmente

mediante automóviles, aunque también es recurrente la presencia en estas de ómnibus.

22.-Seguridad: La palabra Seguridad proviene del latín securitas, que a su vez deriva de securus (sin cuidado, sin precaución, sin temor a preocuparse), que significa libre de cualquier peligro o daño, y desde el punto de vista psicosocial se puede considerar como un estado mental que produce en los individuos (personas y animales) un particular sentimiento de que se está fuera o alejado de todo peligro ante cualquier circunstancia.

23.-Servicio Público: La actividad que desarrolla un organismo estatal o una entidad privada bajo la regulación del Estado para satisfacer cierta necesidad de la población.

24.-Sistema : Es un conjunto de partes o elementos organizadas y relacionadas que interactúan entre sí para lograr un objetivo.

25.-Tercera edad : El proceso de envejecimiento de los seres vivos es natural, pero el hombre al tener conciencia de su deterioro físico y psicológico lo vive con angustia.

26.-Transporte: Se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.

CAPÍTULOS

Capítulo 1 – Derecho a la movilidad : En este capítulo se tratará de los antecedentes de los derechos de la movilidad y hasta nuestros días. De la importancia de este derecho y de las obligaciones que tienen el estado de

brindarnos estos medios para que podamos transportarnos de un lugar a otra ya que es esencial para nuestro día a día.

Capítulo 2 – Personas con necesidades especiales: Me enfocare al marco jurídico de las personas con necesidades especiales a nivel internacional y nacional, ya que al igual que a las personas que no tienen estas necesidades tienen las facilidades para acceder a estos servicios ellos también deben tenerlas sin necesidad de tener dificultades para utilizarlos .

Capítulo 3 – Sistema de Transporte Público incluyente en Puebla: Explicare detalladamente la propuesta sobre el sistema de transporte desde las dimensiones del vehículo, el diseño de este, de la página, aplicación móvil que se pretende utilizar para este sistema y la existencia de un reglamento sobre el funcionamiento además que este le dará toda la formalidad que se necesita para que se aplique.

Bibliografía

MARCO JURIDICO:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla.
Ley del Transporte para el Estado de Puebla.

Tratados Internacionales de Derechos Humanos.

SITIO WEB:

<http://www.wordreference.com> (Consultado el día 12 de septiembre de 2017).

http://www.liceoupq.edu.mx/cndh/descargables/pdf_seccion/proteccion_cons_4_3_1.pdf (Consultado el día 12 de Septiembre de 2017).

<http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/38-Mov-Vivi-DH.pdf>
(Consultado el día 12 de Septiembre de 2017).

<https://definicion.de> (Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

http://www.poderjudicialqto.gob.mx/pdfs/ifsp_conceptosjuridicosfundamentales-1.pdf (Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

<http://www.ohchr.org/SP/Issues/Pages/WhatareHumanRights.aspx>
(Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

<http://www.bancomundial.org/es/topic/socialdevelopment/brief/social-inclusion>
(Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

<http://www.un.org/es/events/disabilitiesday/background.shtml>
(Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

<http://rutapuebla.mx/que-es-ruta-puebla/>
(Consultado el día 12 de septiembre de 2017)

EBSF - European Bus System of the Future (2012), Project of the European Commission, Seventh Framework Programme for Research and Technological Development, coordinated by the International Association of Public Transport (<http://ebsf.eu>)

http://www.consorciotransportessevilla.com/pdf/documentacion/libroverde_urbano.pdf (Consulta el día 12 de septiembre de 2017)

REVISTAS:

Costa-Sánchez, Carmen; Rodríguez-Vázquez, Ana Isabel; López-García, Xosé; (2015). MEDIOS DE COMUNICACIÓN MÓVILES. *Prisma Social*, Diciembre-Sin mes, 387-414.

Torres-Tovar, Carlos Alberto; Caquimbo-Salazar, Sandra; (2012). Nuevos transportes y movilidad urbana. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, Julio-Diciembre,

Comité Editorial, ; (2016). Transporte y movilidad socio-espacial en América Latina. *Revista Sociedad y Economía*, . 11-14.

Jans B., Margarita; (2009). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *Revista AUS*, Sin mes, 6-11.

Urbano, Pablo Martín; Ruiz Rúa, Aurora; Sánchez Gutiérrez, Juan Ignacio; (2012). EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA: UNA PERSPECTIVA INTERREGIONAL. Cuadernos de Economía, XXXI Julio-Diciembre, 195-228.

LIBROS:

Vasconcellos Alcântara Eduardo, *Análisis de la movilidad urbana, Espacio, medio ambiente y equidad*, version digital, Bogotá, Colombia, CAF, 2010

ATUC – Asociación de empresas gestoras de los transportes urbanos colectivos (2012) Libro Blanco de la Financiación del Transporte Urbano; España.

CRONOGRAMA

ACTIVIDAD	FECHA DE ENTREGA
Protocolo	Martes 12 de Septiembre
Capitulo 1 y avance del capitulo 2	Martes 17 de Octubre
Capitulo 2 y avance del capitulo 3	Martes 7 de Noviembre
Tesina	Martes 28 de Noviembre
Presentación de Tesis	Jueves 30 de Noviembre y Martes 5 de Diciembre