



Unidad Xochimilco

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Políticas Públicas en el Transporte Público concesionado de la Ciudad de México: dificultades para personas con discapacidad y adultos mayores

Presenta:

Cinthy Libertad Ruiz Avendaño

Asesor:

Carlos García Villanueva

Introducción

El presente trabajo plantea el problema que las políticas públicas de la Ciudad de México pretenden resolver el problema público de movilidad para los grupos vulnerables, en específico para las personas adultas mayores y con discapacidad han sido planteadas, en su mayoría, de manera parcial y no integral. Esto se debe a que los esfuerzos que se hacen para garantizar la movilidad se han hecho por separado y por ende los costos terminan elevándose. Por costos se refiere, tanto a los económicos como a los costos en términos de desarrollo digno de las personas.

Asimismo, este trabajo pretende contestar las siguientes preguntas: ¿Las Políticas Públicas de Movilidad en la Ciudad de México son diseñadas e implementadas de manera integral para que todos los sectores de la población se beneficien del servicio del Transporte Público Concesionado?; ¿Existen las medidas de sanción por parte de la Secretaría de movilidad para las personas morales concesionarias que no cumplen con el reglamento establecido? y si existen ¿el diseño y la aplicación de éstas son suficientes para garantizar la movilidad de todas las personas? y ¿Existe una visión integral en el diseño del transporte urbano?

Una investigación de esta naturaleza es importante debido a que el diseño y evaluación de las políticas públicas en México, en específico, en la Ciudad de México se ha pensado de manera separada, evitando así, poder presentar soluciones a los problemas públicos de manera integral. De manera puntual, el tema de Derecho a la Movilidad de las Personas con Discapacidad y Adultos Mayores se ha estudiado desde campos separados y por lo tanto, se han presentado soluciones a partir de contextos distintos, que no siempre terminan siendo eficientes, provocando un doble gasto en el erario.

Este trabajo de investigación servirá para poner sobre la mesa la idea de que el análisis de las características técnicas que necesitan las y los adultos mayores, y las personas con discapacidad para hacer uso del Transporte Público concesionado pueden ser estudiadas, así encontrando una forma de unificarlas para que la solución a este problema público de movilidad contemple un sistema integral donde todas las personas usuarias del Transporte Público concesionado puedan utilizarlo.

Al mismo tiempo será posible cuestionar si es que el Estado, al diseñar Políticas Públicas y leyes planteadas para garantizar la vida digna de las personas las construye a partir del principio de igualdad y no discriminación, ya que como menciona la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el texto de Políticas públicas con enfoque de derechos humanos, estos dos principios son los pilares fundamentales de cualquier sistema democrático y una de las bases primordiales del sistema de protección de derechos humanos establecidos por la Organización de los Estados Americanos (OEA).

Por otro lado es relevante investigar sobre cuáles son los lineamientos legales que rigen el sistema de Transporte Público concesionado en la Ciudad de México, los cuales tienen la obligación de garantizar y proveer un servicio apto para todas las personas, en específico, los grupos de personas adultas mayores y personas con discapacidad. Esto, con la finalidad de tener un registro de qué es lo que se hace de manera eficiente (desde un punto de vista económico y de Derechos Humanos) y qué es lo que impide que estos grupos tengan un libre desarrollo en su movilidad y por ende, en su vida.

Este trabajo pretende proporcionar información que permita proponer soluciones del problema social de la movilidad a personas con discapacidad y adultas y adultos mayores porque como se menciona en el Índice de Movilidad Urbana una ciudad como la CDMX terminará siendo *más sostenible y equitativa en la medida en que incremente la accesibilidad de sus barrios, y permita la diversidad necesaria para que toda su población se mueva en un sistema de transporte intermodal, donde sea posible combinar*¹ los distintos tipos de transportes, ya sea taxis, microbuses, metro, metrobús, medios no motorizados, entre otros.

Asimismo, tiene por objetivo general analizar la creación, implementación y existencia de Políticas Públicas en el área de movilidad que tienen como finalidad garantizar la movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores. Como objetivos particulares, en primer lugar, tiene analizar si a las personas con discapacidad y los adultos mayores la sociedad, las empresas de Transporte Público concesionado y el Estados respetan los derechos a la ciudad y movilidad, tal como se menciona en la Constitución Política del país y de la Ciudad de México. En segundo lugar, analizar si el Estado diseña Políticas Públicas específicas para personas adultas mayores y personas con discapacidad. Por último, identificar si el Transporte Público Concesionado cumple con los reglamentos establecidos en materia legal, con respecto a infraestructura, para que las personas con discapacidad y adultos mayores puedan utilizar las unidades de manera independiente.

Esta tesina maneja como hipótesis que el gobierno de la Ciudad de México diseña e implementa Políticas Públicas para la movilidad, en específico en el Transporte Público concesionado, sin tener una perspectiva integral para darle solución al problema público de movilidad para los grupos de personas adultas mayores y con discapacidad, por lo que se terminan creando dobles esfuerzos y un uso ineficiente del erario, provocando la suspensión y violencia del derecho a la movilidad de las personas. Lo anterior da como resultado un efecto dominó negativo en el desarrollo integral de la sociedad, precarizando las condiciones de vida de

¹ Instituto Mexicano para la Competitividad (2019) *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, Consultad en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p. 3.

todas las personas en la ciudad, y sobre todo en incrementar las desigualdades que enfrentan diariamente los grupos vulnerables.

Por consiguiente, dando como resultado el no garantizar el derecho a la movilidad para personas con discapacidad y adultos mayores, debido a que no se cumplen con las reglas establecidas para que estas unidades hagan efectivos los lineamientos técnicos para que estos sectores de grupos vulnerables hagan uso de estos.

La metodología utilizada fue documental y bibliográfica, lo cual permitió desarrollar este trabajo en tres capítulos y un anexo.

El primer capítulo consiste en conceptualizar cómo es que las ciudades de la actualidad forman los servicios que se brindan, como lo es el transporte público que ha respondido en su diseño a modelos económicos que solo han priorizado la esfera de productividad y ha beneficiado a un cuerpo estandarizado que se ha visto muchos años como “normal”, invisibilizando a los grupos de personas con discapacidad y adultas mayores.

El segundo capítulo aborda la historia del transporte público concesionado en la Ciudad de México de 1946-2018, para poder tener un estilo de radiografía de cómo es que el transporte se ha ido modificando y también, cómo ha sido afectado por decisiones políticas e históricas.

El tercer capítulo, habla sobre la importancia que tiene la aplicación de políticas públicas con perspectiva de derechos humanos y cómo éstas garantizan los derechos de las personas con discapacidad y adultas mayores. Asimismo, se abordan las legislaciones en México con respecto a la discapacidad, a las y los adultos mayores y la movilidad, y cómo éstas han sido respaldadas por marcos legales para intentar garantizar la movilidad de cada uno de estos grupos, así como la repercusión que ha tenido cada una de ellas generando espacios de segregación que imposibilitan su movilidad debido a las decisiones que se han tomado para construir las ciudades provocando costos económicos y sociales que han generado que el transporte público concesionado no se le preste la atención necesaria para brindar un buen servicio a los sectores que aborda este trabajo.

Por último, se encuentra el apartado de anexos donde se citan los marcos legales que respaldan los temas mencionados de movilidad para personas con discapacidad y adultos mayores.

Capítulo I

La construcción de las ciudades de la actualidad y su repercusión en la concepción del transporte público

Este capítulo describe cómo es que las ciudades han sido construidas y cómo es que esta lógica ha repercutido en la forma de brindar el servicio de transporte en las ciudades y cómo es que éstas terminan segregando a las personas con discapacidad y adultas mayores, debido a que no cumplen características de un cuerpo “estandarizado” que ha permeado por muchos años como modelo para diseñar las ciudades.

Las ciudades han sido concebidas bajo la lógica del desplazamiento único de un tipo de un tipo de persona, sin tomar en cuenta las necesidades de movilidad del resto de la población a las cuales no se percibían como aportadoras de la economía. Es por lo anterior que han resultado segregadas diversas comunidades, como lo son las personas con discapacidad y adultas mayores. El diseño de las metrópolis ha traído como resultado las barreras físicas y sociales para que estos dos grupos puedan ejercer una libre movilidad.

Tal como menciona Zaida Muxi en *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, la construcción de las ciudades de las ciudades va ligada a su espacio público, a las y los habitantes, el poder, el poder de quien decide cómo serán las ciudades y a cómo se transforma y expresa en las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro de las personas. Asimismo, la ciudad es entendida como un sistema de redes desde las calles hasta los modos de transportes que trasladan a las personas para llegar estar en los espacios públicos existentes que permiten el paseo y el encuentro. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos - tanto si son calles y plazas. *Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.*²

Las ciudades han sido un escenario importante para que todas las diversidades existentes en la población puedan vivir la ciudad, unas con más oportunidades que otras y que eso ha sido una determinante para la expresión y vivencia de cada uno de sus cuerpos, viviendo, habilitando la ciudad. Recientemente se ha hablado de que las personas tienen derecho a vivir en la ciudad, permitiendo la

² Muxi, Zaida y Borja, Jordi (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Ed. Electa. Consultado en:

https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf p.9

discusión de qué espacios se necesitan y desean para un libre acceso a la ciudad que no provoque desigualdades para poder estar en ellas.

El derecho a la ciudad es, por lo tanto, mucho más que el derecho a tener acceso a aquello que ya existe: es el derecho a cambiar la ciudad siguiendo nuestros más profundos deseos. La libertad de hacernos y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades... El sorprendente ritmo y también la escala de la urbanización en el último siglo ha significado, entre otras cosas, que hemos sido rehechos varias veces sin saber por qué, cómo o con qué propósito³.

Se ha percibido que existe una relación entre la historia de las ciudades y el urbanismo, en cuanto a los resultados del crecimiento urbano y cómo éstas dan prioridad a las edificaciones y vialidades creando una reacción cíclica de aislamiento para las personas que tienen otro estilo de vida que las del cuerpo común que se imaginan al imaginar la ciudad, no tomando en cuenta la diversidad de cuerpos y actividades existentes en toda la ciudad. En el caso de la Ciudad de México, las personas con discapacidad y las adultas mayores han quedado fuera de esta narrativa⁴.

La construcción de las ciudades han sido bajo un modelo capitalista que no ha sido capaz de ver más allá de la generación de infraestructura para que los grandes capitales continúen acumulando riqueza una tras otra generación.. Lo anterior es explicado por David Harvey, explicando que el problema inicia⁵ con “la reubicación de los excedentes del capital” de la siguiente forma: los capitalistas al tener un excedente dinero ganada por un tiempo determinado (un día) y vivir en una estructura donde la leyes coercitivas les obligan a reinvertir, así, buscando espacios lugares de inversión lucrativos pero si éstos no encuentran un lugar donde poder ubicar su excedente se ve transformado en una crisis y reducción del mismo capital que en un inicio quería ser reinvertido. Es ahí donde llega la urbanización, la cual termina siendo una alternativa para resolver el problema de los capitalistas⁶.

Este proceso urbano antes mencionado fue planteado desde 1853 en París, aplicado por Haussman, o en 1942, en Estados Unidos Robert Moses, Argentina en 2001, y se podrían mencionar más ciudades bajo este modelo. Sus principales características han sido la modificación de la escala en la que se concebía la organización urbana a través de construcción de autopistas y obras financiadas a través de

³ Harvey, David (2018) *La libertad de la ciudad*. Colombia. Antípoda. Consultado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/antpo/n7/n7a03.pdf> p.17

⁴ Así mismo no se ha tomado en cuenta a las personas que hacen labores de cuidado para acompañar o apoyar en sus actividades y que también son atravesadas en su vivencia por la ciudad y el transporte proporcionado.

⁵ En el caso de la construcción de las ciudades.

⁶ Harvey, David (2018) *La libertad de la ciudad*. Colombia. Antípoda. Consultado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/antpo/n7/n7a03.pdf> p.18

endeudamiento, de la suburbanización y de la reestructuración desde la ingeniería de toda la región metropolitana. Asimismo otro de las características ha sido el peso que se le ha dado al mercado inmobiliario⁷, el cual ha sido otro de los estabilizadores económicos⁸, que en conjunto con las otras características han sido la justificación para seguir construyendo y brindando servicios para una vivencia de la ciudad a grandes distancias precarizando la movilidad de cada una de las personas que habitan esos espacios, ya que a mayor distancia de cada uno de los servicios, entretenimientos, etc. a los que quieran acceder mayor será el tiempo utilizado para poder adquirirlo.

Estas infraestructuras que han servido para la inversión del capital, han priorizado la máxima construcción para beneficiar intereses económicos anteponiendo el bienestar de la población. El modelo neoliberal ha influenciado las decisiones del gobierno para el manejo de los recursos bajo la justificación de un gran beneficio económico, sin embargo, no han mencionado para quién lo es. En el margen de este modelo se han permeado las acciones que provocan la pérdida de los recursos naturales que ha tenido la ciudad y hasta cierto punto desde el neextractivismo, ya que no se han entregado de manera directa los recursos para el beneficio de unos cuantos pero si han sido eliminados con la finalidad de sustituirlos con infraestructura que resulte redituable económicamente⁹.

⁷ En palabras del autor David Harvey este mercado ha sido uno de los que cíclicamente han incentivado el mercado interno de bienes y servicios. Sin embargo, el crecimiento e inversión de este mercado no ha tenido en cuenta las necesidades y deseos de cada una de las personas que se ven afectadas por él, y sobre todo cuáles son los tipos de servicios que se terminan ofreciendo como lo es el transporte público.

⁸ *Idem.* p.20

⁹ En palabras de José Carrillo Nieto en *Neoliberalismo, reestructuración jurídica y extractivismo en México*, el neoliberalismo no solo es respaldado bajo un esquema económico sino que éste está protegido bajo el marco jurídico mexicano que permite que la transformación de las ciudades y comunidades se vayan formando a partir del esquema donde se permea la privatización de los espacios.

Carrillo Nieto, Juan José (2020), “Neoliberalismo, reestructuración jurídica y extractivismo en México” en Gutierrez R. y Burgos M. *Globalización, neoliberalismo y derechos de los pueblos indígenas en México*, III UNAM, México. p.204

Por privatización de los espacios se entiende como construir espacios físicos y legales en donde la segregación de diversos grupos sea una prioridad, dado que para los sectores que toman las decisiones, éstos grupos, terminan entorpeciendo los procesos por los que supuestamente se llegará al bienestar económico planteado desde un inicio por el modelo neoliberal, sin embargo, no voltea a ver quiénes son las personas que están siendo privadas de esos espacios y asimismo, cómo es que esos espacios están siendo transformados para el supuesto bienestar termina generando dinámicas que llevan a la pérdida de recursos ambientales y pérdidas sociales.

La neoliberalización representa no sólo un catálogo de políticas de ajuste estructural o la liberalización del mercado, sino un proyecto de clase, cuyo objetivo es acrecentar el poder y la riqueza en manos de la élite nacional en contubernio con la élite internacional, que conjuntamente personifican el amasijo del gran capital nacional e internacional¹⁰.

Las metrópolis del capitalismo que se han construido en los últimos años, han hecho una segregación aún más grande donde han dividido a las élites financieras y las personas con un trabajo precarizados obligándolos a obtener bienes y servicios marginalizados, y en muchas ocasiones, dado la segregación creada en las ciudades, provocando que cierta parte de la población se encuentre en el desempleo. Escenarios provocados por la construcción de ciudades desiguales que priorizan la estabilidad financiera de los grandes acumuladores de capital a costa del bienestar de las personas que habitan en ella y crean ese capital.

Las ciudades han sido siempre lugares de desarrollos geográficos desiguales, pero ahora las diferencias proliferan y se intensifican en formas negativas e incluso patológicas que siembran inevitablemente las semillas del descontento social. La lucha contemporánea por absorber el excedente de capital en una fase frenética de la construcción de la ciudad contrasta drásticamente con un planeta cada vez más atestado de tugurios. Siendo éstas, ciudades neoliberales que este modelo ha construido, en un intento por obtener beneficios de los excedentes del capital generando.¹¹ Estas acciones han traído que una élite financiera se beneficie de las ciudades construidas mientras que el resto de la población se ve segregada. Tal es el caso de las personas con discapacidad y adultas mayores.

Hablar de la forma en la que han sido las construcciones de las ciudades que vivimos en la actualidad, no es solo mencionar cuál es su función y de dónde nace, sino que mencionarlo repercute en empezar una crítica sobre qué tipo de ciudades se construyen y bajo qué otras características se siguen diseñando las ciudades, es por lo anterior que se mencionara brevemente la crítica que hacen las teorías feministas acerca de cómo es que el urbanismo¹² ha construido ciudades androcéntricas y patriarcales que no permiten que todas las personas habiten armónicamente en ellas.

¹⁰ Márquez Humberto (2019) en *Narrativas de despojo y destrucción. La megaminería en México a 30 años del capitalismo neoliberal*. Política Cultura no. 52, UAM Xochimilco, Mexico. p. 115

¹¹ Harvey, David (2018) *La libertad de la ciudad*. Colombia. Antípoda. Consultado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/antpo/n7/n7a03.pdf> p. 28

¹² *La perspectiva de género aplicada al urbanismo significa poner en igualdad de condiciones las exigencias derivadas del mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo, es decir, las necesidades cotidianas de atención a las personas. Los dos mundos tienen que situarse en el mismo nivel de importancia en las decisiones*

La visión que se describió anteriormente fue desde el modelo capitalista, no obstante, esta viene acompañada de otras visiones que históricamente han funcionado para que los grupos vulnerables sean oprimidos y su vivencia en las ciudades sea limitada debido a los diseños que han sido utilizados para construir las ciudades. Este enfoque ha sido bajo la visión urbana *basada en la experiencia de vida centrada de manera universal y homogénea en el rol jugado por el género masculino heteropatriarcal, y que ha condicionado la construcción de la ciudad. Esta crítica parte de la necesidad de visibilizar la organización patriarcal de la sociedad capitalista, fundamentada en la asignación de roles de género según la diferencia de sexos y estableciendo el rendimiento económico como indicador de bienestar social*¹³.

Las infraestructuras, la localización de los servicios han sido ubicados bajo la lógica de la familia nuclear blanca, de clase media y heterosexual, y la única dicotomía de lo productivo y reproductivo. Por lo que esta crítica percibe y propone la necesidad de cambiar el *modelo territorial de ciudad funcionalista, dispersa y segregada, que responde al sistema capitalista y patriarcal, por un modelo de ciudad próxima y cotidiana, donde se valoren la escala del barrio y los cuidados*¹⁴.

Bajo este esquema de ciudades se terminan invisibilizando las distintas realidades como lo son las de las personas con discapacidad, porque no son contempladas sus necesidades y deseos para poderse movilizar en la ciudad. Y es que el urbanismo ha resultado funcionalista zonificando los territorios, generando segregación, provocando (como ya se ha mencionado, pero desde otra visión) el crecimiento expansivo y monofuncional, teniendo como primordial modo de transporte el vehículo privado, siendo un mecanismo de aislamiento físico y social en el territorio, dificultando la integración y participación social¹⁵. Esto se puede trasladar a la afectación que trae a las personas con discapacidad y adultas mayores, debido a que no son tomadas en cuenta dentro del esquema de cuerpo que habita en las ciudades.

Al construir este tipo de ciudades capitalistas y patriarcales, se termina generando otro brazo de segregación, el capacitista. El capacitismo es el entrelazamiento de ideas que se trasladan a prácticas por parte de las instituciones y las relaciones de la sociedad que terminan imponiendo la idea de un cuerpo único para el desarrollo y progreso de la sociedad. La teoría Crip, tal como lo menciona

para evitar ampliar o mantener las diferencias. Ciocoletto, Adriana et al (2011) ***La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género.*** Centro de Estudios sobre la Mujer. España. p. 105

¹³ Col·lectiu Punt 6 (2019) ***Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida.*** Virus Editorial. Barcelona. p.97

¹⁴ *Ibidem.* p. 98

¹⁵ *Idem.* p.99

Jonathan Maldonado Ramírez, habla de que *el capacitismo es un régimen biopolítico del orden, autocontrol, compostura, eficiencia y funcionalidad. Un dispositivo de poder que conduce al ideal del humano viable, estándar y deseable*¹⁶. Hablar sobre esta visión en la que también están construidas las ciudades a través de la Teoría Crip, pone en el foco que hablar de la diversidad de los cuerpos que habitan la ciudad, empieza hacer evidente el cuestionamiento que desde hace varios años se ha luchado, que es que la construcción de las ciudades no puede ser basada en el estándar, sino en los diferentes cuerpos, necesidades y deseos.

La Teoría Crip fue propuesta por Robert McRuer. Esta teoría nace de los movimientos de personas con discapacidad, esta teoría implica el reconocimiento del otro, donde un mundo es más accesible a partir de que las ciudades no construyan la discapacidad mediante barreras físicas y sociales¹⁷. Asimismo, esta teoría es una crítica al *cuerpo normativo, se considera normal*, así como tomar en cuenta que los cuerpos son construidos socialmente y culturalmente en categorías como la que diferencia entre los cuerpos con discapacidad o “capacitados”¹⁸.

Para entender más a fondo quiénes son las personas que hemos empezado a mencionar en el trabajo, las personas con discapacidad y adultas mayores hablaremos de cuáles son las características que definen a estos dos grupos, siempre teniendo en cuenta que ellas conforman a la sociedad pero que muchas veces se han visto invisibilizadas desde el aspecto social y su contribución, y se le ha puesto más énfasis al asunto médico. Por asunto médico, se refiere a la manera en la que los problemas públicos por los que se ven atravesados estos grupos son abordados desde una perspectiva médica e individual, como si a partir de ahí se fuera a dar una solución a la segregación que se presenta debido a las estructuras físicas y sociales que se han planteado en páginas anteriores.

El artículo 1º de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad habla que *las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su*

¹⁶ Santa Fe, Nancy (2019) *Capacitismo, dispositivo que impone el modelo del cuerpo deseable*. Revista Resonancias. México. Consultado en: <https://www.iis.unam.mx/blog/capacitismo-dispositivo-que-impone-el-modelo-del-cuerpo-deseable/>

¹⁷S.a. (s/f) *Crip Theory*. Oxford Reference. Consultado en: <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095648189>

¹⁸ Moya, Laura (2016) *La teoría crip es la parte más subversiva de la diversidad funcional*. Consultado en: <https://arainfo.org/laura-moya-la-teoria-crip-es-la-parte-mas-subversiva-de-la-diversidad-funcional/>

*participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás*¹⁹. Así mismo, se tiene que tomar en cuenta que existen distintos tipos de discapacidad, las cuales son: discapacidad auditiva, discapacidad visual, discapacidad intelectual, discapacidad psíquica, discapacidad motriz²⁰. Asimismo, la discapacidad puede ser permanente o parcial.

Las personas que tienen alguna discapacidad han expresado que durante siglos han sido atravesadas por los prejuicios establecidos por otras partes de la población, estos prejuicios se han debido a creencias como que haber sido *castigadas por los dioses* o que terminaban siendo *estorbos para la comunidad*, estos supuestos han permeado en la percepción de gran parte de la sociedad por lo que se les termina relegando y negando su pertenencia a la sociedad²¹.

Es importante resaltar y enunciar que existen distintos tipos de discapacidades, que aunque no sean visibles como lo es la motriz, es importante tenerlas en mente e incluirlas en los diseños de ciudades, y sobre todo el transporte público (que es la columna vertebral que moviliza a las personas por toda la ciudad), al resto de las discapacidades para poder garantizar los derechos que cada una de ellas tiene que tener acceso. En muchas ocasiones la discapacidad se relaciona a la persona que se traslada en una silla de ruedas o en muletas, es por eso que es importante tomar en cuenta la diversidad de cuerpos para poder tener una ciudadanía que viva en plenitud sus derechos y sobretodo, que no se vea segregada por las estructuras que se construyen en las ciudades.

A estos conceptos se añaden el de diversidad funcional, que en palabras de Laura Moya, se menciona que este concepto viene desde el Foro de Vida Independiente en 2005, colectivo de personas con discapacidad, el cual se contrapone a la idea funcional en *el que la capacidad es igual a la funcionalidad mayoritaria y no se tienen en cuenta otras funcionalidades. Es justo eso lo que quiere decir este término, y que cuando se construye sociedad, entorno, ect., esta diversidad no se tiene en cuenta*²². Por lo que mencionar que existen discapacidades se suma a este concepto para poder hablar de las diversidades de los cuerpos que habitan las ciudades.

¹⁹ Artículo 1° (2001) *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. ONU. Consultado en: <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf> p.4

²⁰ CERMI (s.f.) *Cómo dirigirse adecuadamente a las personas con discapacidad*. Comunidad de Madrid. España. Consultado en: https://www.aspaym.org/pdf/publicaciones/7_guia_cermi_madrid.pdf

²¹ Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México. (2018) *Personas con Discapacidad* Consultado en: <https://copred.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a1/ef6/a6e/5a1ef6a6e926a447715839.pdf>

²² Moya, Laura (2016) *La teoría crip es la parte más subversiva de la diversidad funcional*. Consultado en: <https://arainfo.org/laura-moya-la-teoria-crip-es-la-parte-mas-subversiva-de-la-diversidad-funcional/>

Por otro lado, tenemos al grupo de las personas mayores, que también pueden entrar en la diversidad, ya que si se toma en cuenta que todos los cuerpos son distintos y que se mueven de distintas formas, las y los adultos mayores entran en la diversidad funcional. De hecho, muchas sociedades las agregan a los grupos de movilidad limitada debido a que existen las realidades en las que la funcionalidad estandarizada para moverse por las ciudades ya no responde a las exigencias de cuerpo que en la teoría habitan la ciudad.

La Comisión Nacional de Derechos define a las y los adultos mayores, que tienen 60 años de edad o más, reconociendo que la garantía de sus derechos sigue siendo el mismo. La Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, añade que serán quienes cumplan el requisito de la edad y que se encuentren domiciliadas en el país o estén en tránsito en el país²³. Un artículo de PENSIONISSSTE abona a la definición de Adulto Mayor cuando indica que en esta etapa se muestra la suma de todas las experiencias vividas por las personas, pasando por las metas familiares, profesionales y sociales. Marcando también *el inicio de una etapa donde las personas presentan condiciones de vulnerabilidad física, social y económica*²⁴.

Asimismo las personas con discapacidad y adultas mayores son sujetas de derecho, al igual que el resto de la población, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Constitución Política de la Ciudad de México y Convenciones Internacionales donde el Estado ha ratificado cada una de ellas, viéndose en la obligación de en lo legal, establecer que es su papel garantizar la plenitud de los derechos de estos dos grupos.

Con lo anterior, hay que enfatizar que las descripciones que se dan de la construcción de las ciudades en conjunto con las descripciones que caracterizan a las personas con diversidad funcional (personas con discapacidad y adultas mayores) es para elaborar la imagen del tipo de ciudades e infraestructuras que se ofrecen en la ciudad y lo limitante que puede ser para un libre desarrollo si es que éstas no están construidas para que todos los cuerpos diversos puedan moverse y estar en ella. Estos cuerpos, son personas que se movilizan por la ciudad de manera individual o en compañía para apoyar en los cuidados de diversos sectores. Es por eso que si se busca que las personas se desarrollen en la ciudad de manera independiente pero sin olvidar que se convive en una sociedad donde la interdependencia funge un papel importante, debido a que todas las personas necesitan de la colaboración de otras.

²³ CNDH (2018) *Los Derechos Humanos de las Personas Mayores*. México. Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/27-DH-Adultos-Mayores.pdf>

²⁴ PENSIONISSSTE (2017) *Día del Adulto Mayor*. Consultado en: <https://www.gob.mx/pensionissste/articulos/dia-del-adulto-mayor-123010?idiom=es>

Existirán algunos grupos que necesiten de más colaboración que otras, pero el fin último es que sea una relación colaborativa, donde la mayor parte de su plenitud no se vea obligada a la asistencia obligatoria de otras personas, este, siendo el resultado de que las ciudades imponen barreras físicas y sociales para un libre desarrollo donde no se tenga un abanico de posibilidades de movilidad y solo haya una opción, el de **tener que** depender de la asistencia de otras personas, no teniendo opciones para elegir que tipo de vida se quiere llevar. Por barreras físicas en este trabajo nos enfocaremos en el transporte público concesionado que termina siendo uno de los modos más utilizados en la Ciudad de México pero que no terminan ofreciendo un servicio eficiente y accesible para las personas con discapacidad y adultas mayores.

En México existen 5, 739, 270 personas con algún tipo de discapacidad, en específico en la Ciudad de México, hay una población de 481, 847 personas con discapacidad que representan el 5.50% del total de habitantes²⁵. Asimismo, las y los adultos mayores conforman una población de 10, 055, 379 personas, donde el 11.3% del total se encuentra en la Ciudad de México²⁶. En 2010, el conjunto de ambos grupos daba como resultado aproximadamente 1,618,105 personas, a las cuales se les tiene que otorgar de un buen servicio de Transporte Público, que garantice su movilidad.

Investigadores como Ignacio Gatica en el texto de Ciudadanía: Discapacidad y Exclusión Laboral, suma a la idea de que las ciudades han sido construidas de manera segregadoras, desde el ámbito en el que menciona que *la discapacidad es un fenómeno social no sólo por sus dimensiones cuantitativas, sino sobre todo porque es una construcción social que produce discriminación y menosprecio*. Asimismo, citando las reflexiones hechas por The Union of the Physically Impaired Against Segregation y The Disability Alliance en 1976, donde se menciona que lo que impide físicamente a las personas con insuficiencias, entendidas ahora como personas con discapacidad, es la sociedad, ya que la discapacidad es algo que se impone ante las insuficiencias de las personas llegando a aislar y excluir de manera innecesaria en la participación plena dentro de la sociedad²⁷.

Los conceptos que se han estado mencionando a lo largo de estas páginas siguen sumando elementos al escenario para poder ir comprendiendo cómo es que al construir ciudades pensadas bajo un modelo económico capitalista donde el único bienestar a tratar es el económico llega a prestar servicios

²⁵ Instituto de las Personas con Discapacidad (2010). *Magnitud de la discapacidad en 2010*, Consultado en: <http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/estadistica1.html>

²⁶ Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (2016) *Estadísticas sobre Adultos Mayores en México*, Consultado en: <https://www.gob.mx/inapam/galerias/estadisticas-sobre-adultos-mayores-en-mexico>

²⁷ Gatica Lara, I. *Ciudadanía: Discapacidad y Exclusión Laboral*, mimeógrafo, s/f, México.

deficientes que responden a la norma en la que éstas mismas se construyen, impidiendo la movilidad de todas las personas. En específico, impidiendo la movilidad eficiente y accesible en el transporte público concesionado para las personas con discapacidad y adultas mayores. Ya que al tener ciudades que se van esparciendo horizontalmente se tienen grandes vialidades que obligan a trasladarse por grandes trayectos, invisibilizando que la forma de moverse para cada quien es distinta y que no responde necesariamente a la idea de ciudad que se tiene actualmente. Y es que el crecimiento desmedido de las ciudades no ha estado acompañado de una inversión del transporte público que tome en cuenta las necesidades y deseos de las personas, por lo que ha provocado catástrofes de salud y precariedad en la movilidad en las personas.

La sociedad se ha estado conformando, como lo describe Col.lectiu Punt6, por la esfera productiva; esfera reproductiva; esfera propia y la esfera política.

La primera se refiere a aquellas actividades que se relacionan con la producción de bienes y servicios, los cuales se traducen en una remuneración directa en el salario (que en la mayoría de casos se ha asociado con el género masculino), traduciendo que ése será el cuerpo que sostenga a la familia y por ende será este el que se tenga que trasladar de un lugar a otro. La segunda, se ha conocido como el conjunto de acciones que no son remuneradas pero que implican una gran inversión de tiempo y esfuerzo. Estas actividades son realizadas por personas de una familia o de una unidad de convivencia. Estas actividades son llevadas a cabo tanto en el exterior como en el interior de la casa, estas pueden ser actividades de acompañamiento a la escuela, al hospital, a hacer algún trámite etc. La tercera, es el conjunto universo de acciones relacionadas con el desarrollo de cada persona. Aquí se encuentra el tiempo libre, el deporte, la cultura, etc²⁸. La cuarta, Col.lectiu Punt 6 cita a Hannah Arendt definiendo a esta esfera como *la acción que sirve para la fundamentación y conservación de la comunidad política, y la que crea las condiciones para la continuidad de las generaciones, para el recuerdo y para la historia*²⁹.

Para que todas las personas sean incluidas en las ciudades se tiene que dejar de diseñarlas solo pensando en la esfera productiva y empezar a tomar en cuenta la reproductiva y doméstica; la personal y la política. Comenzar a pensarla así, significa empezar a priorizar la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores por la movilidad es compleja, y es por eso que se tiene que tomar en

²⁸ Col.lectiu Punt 6 (2019) *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial. Barcelona. Consultado en: <https://www.viruseditorial.net/paginas/pdf.php?pdf=urbanismo-feminista.pdf> p. 83-84.

²⁹ Hannah Arendt en *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial. Barcelona. Consultado en: <https://www.viruseditorial.net/paginas/pdf.php?pdf=urbanismo-feminista.pdf> p.85

cuenta la existencia de cada una de las esferas para identificar y mapear cuáles son las actividades atravesadas por cada una de ellas, que al final de cuentas se terminan conectando.

Como menciona Col.lectiu Punt6, hay que cambiar las prioridades de las ciudades, desjerarquizar y despatriarcalizar, hacer espacios y ciudades seguras para todas y todos, trabajos desde la experiencia cotidiana de las mujeres, y trabajar para construir territorios próximos, donde los grandes desplazamientos para acceder a los servicios básicos no se necesiten y que si se necesita de un modo de transporte para movilizarse este sea eficiente y accesible para poder abordarlo.

Los esquemas de ciudades que han obligado a las personas a vivir una ciudad precarizada se ha debido a que también quien ha diseñado se ha basado en un solo cuerpo priorizando la productividad, como ya se ha mencionado, pero que también ha demostrado y transmitido en la construcción urbana cuáles y quiénes han sido las prioridades en las ciudades.

Es por lo antes mencionado que reconocer la postura actual del urbanismo feminista es importante, porque és esta corriente del urbanismo la que ha puesto enfáticamente la crítica hacia los modelos de ciudad donde habitan todas las personas y no solamente un hombre blanco privilegiado trasladándose en un auto particular. *Poner en el centro del urbanismo feminista la vida cotidiana nos permite: 1) dar el mismo valor a todas las esferas de la vida (productiva, reproductiva, personal y política); 2) reconocer el valor social del trabajo no remunerado y promover un reparto equitativo de las esferas y, sobre todo, de las tareas reproductivas, vistas como una responsabilidad social y pública; 3) reconocer que en los espacios urbanos actuales es cada vez más difícil desarrollar y organizar todas estas actividades diariamente; 4) entender que la organización diaria tiene implicaciones materiales y emocionales que condicionan las expectativas y aspiraciones de las personas; y 5) visibilizar las estrategias de apoyo mutuo y social que las mujeres han desarrollado para hacer frente a su doble y triple presencia en los espacios³⁰.*

Una de las características por las que se ha destacado esta corriente de urbanismo ha sido la de visibilizar las realidades en el espacio público y privado de las mujeres y cómo es que estos dos espacios están altamente relacionados. Mencionar esta corriente no es en vano, sino que es la corriente que nos permite ver las distintas estructuras en las que se ha establecido la ciudad y a quién ha beneficiado en su desarrollo y a quién ha dejado atrás.

³⁰ Col.lectiu Punt 6 (2019) *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial. Barcelona. Consultado en: <https://www.viruseditorial.net/paginas/pdf.php?pdf=urbanismo-feminista.pdf> p.85-86

Esta corriente al evidenciar que solo se ve la vida en la ciudad o en el mundo de manera dicotómica ha llevado a cuestionar quiénes son las personas que se encuentran en el espacio público movilizándose, y es ahí donde esta crítica entra con la movilidad de las personas que se trata en este trabajo. Porque son estos grupos los que también han sido invisibilizados a la hora de interactuar en el movimiento de la urbe, y que estos grupos en términos generales son vulnerados de sus derechos a poder vivir las ciudades, no obstante dentro de este grupo se encuentra el grupo de las mujeres que viven una doble vulneración debido a las barreras físicas y sociales que se les imponen para su libre desarrollo. Aún cuando este trabajo no podrá hacer, por cuestiones de tiempo, el análisis de la afectación por género que viven al trasladarse por medio de la ciudad, resulta importante mencionar que estas diferencias existen, y que esta corriente también permite tener mayor apertura para nombrar las diferentes vulneraciones que se viven.

Asimismo, esta corriente permite construir la crítica hacia que tipo de ciudades se está transitando y qué ciudades se quieren tener, porque aunque se tenga una ciudad no se vive de la misma forma generando violencias, tal como lo menciona Ana Falú, las violencias que se viven en la ciudad *no son vividas ni sentidas de igual manera por la ciudadanía, no son iguales para pobres que para ricos, ni para quienes viven en territorios distanciados y degradados, o en zonas protegidas, ni es similar para los jóvenes que los mayores, y tampoco para los hombres que para las mujeres*³¹.

Para habitar la ciudad se tiene y se necesita reconocer a las personas, en este caso las personas con diversidad funcional y adultas mayores, y que ellas se desenvuelven en el espacio público respaldadas por un derecho a la ciudad y movilidad.

El espacio público son aquellos lugares donde la sociedad se encuentra, se hace visible y es tomado por la ciudadanía para hacerlo suyo como un espacio multifuncional donde las calles y los edificios quedan como instrumento para potencializar el concepto apropiado por las personas debido a las relaciones que crea la ciudadanía. Es un lugar físico pero que también está cargado de simbolismos culturales, sociales y políticos³².

³¹ Ana Falú (2012) *De violencias y fragmentaciones en el territorio urbano. El derecho de las mujeres a la ciudad.* Col.lectiu Pun 6 Consultado en: <https://punt6.files.wordpress.com/2011/03/estudiosurbanosgenerofeminismo.pdf> p. 412

³² Muxi Zaida (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía.* Barcelona Ed. Electa.Consultado en: https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf p. 9

Asimismo, es un elemento que se ha caracterizado como un indicador de calidad, a mayor espacio público accesible para las personas, mayor calidad de vida, sin embargo, también ha sido *un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras*³³.

Igualmente para poder tener acceso y crear los espacios públicos la ciudadanía, en este caso las personas con discapacidad y adultas mayores tienen que tener garantizada la movilidad. La movilidad entendida como el poder acceder a la *información e intercambio, oportunidades de formación y ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática*³⁴.

Para poder garantizar lo arriba mencionado se han luchado por la obtención de los derechos a la ciudad y a la movilidad. Los cuales consisten, al menos en la Ciudad de México, en el primer caso, *es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía*³⁵. En el segundo caso, se dice que *toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad*³⁶. Tener establecidos estos derechos en cada una de las ciudades y pueblos es una de la bases legales y conceptuales para poder empezar asegurar que la movilidad de las personas esté asegurada, porque nombrar la existencia de estos derechos permite vislumbrar las barreras a derribar para que tanto las personas con discapacidad, adultas mayores, entre otros grupos que han sido invisibilizados accedan a la ciudad, no por caridad, sino por derecho.

También, la movilidad está definida en el Índice de Movilidad Urbana, realizado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) como un *elemento fundamental para la competitividad de las ciudades* donde se determina la manera en la que el talento *se mueve para realizar sus actividades*

³³ *Ibidem.* p.11

³⁴ *Idem.* p.18

³⁵ Artículo 12. (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México*. Consultado en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p. 46.

³⁶ Artículo 13 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México*. Consultado en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p.48

diarias. Esto solo puede suceder si se provee a la población de transporte público seguro, *de calidad, accesible, asequible, sustentable, innovador, conveniente y suficiente*³⁷.

Así como el espacio público es un concepto jurídico que está sometido a una regulación gestionada por la administración pública, y tomando en cuenta los derechos mencionados a los que todas las personas tienen garantizados, el espacio público también interfiere en las relaciones de cada persona y que en su conjunto cuando cada una de ellas interactúa termina creando un *espacio sociocultural, el espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad*³⁸, no solamente jurídico.

Para poder empezar a transformar los espacios se tiene que tomar en cuenta la accesibilidad que se tiene que brindar en cada uno de ellos, parques, edificios, transporte público, etc., que cada uno de esos tome en cuenta la diversidad de cada uno de los cuerpos. *La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales*³⁹.

Tener una ciudad accesible implica la movilidad de cada una de las personas que la construyen, no solamente de manera literal, sino las personas que la habitan diariamente. Para tener una ciudad habitable, la garantía de tener un transporte público eficiente es importante, porque termina siendo el modo de movilidad que conecte a las personas con cada uno de los espacios para desarrollarse libremente.

El transporte público que está encargado de movilizar a la población se divide en aquél que provee y administra completamente el Estado y aquel que está parcialmente regulado por él pero quien termina proveyendo todos los servicios de administración, unidades, salarios pero de cierta forma, sigue las

³⁷ Instituto Mexicano para la Competitividad, (2019) *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes* Consultado en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p.3.

³⁸ Muxi Zaida (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona Ed. Electa.Consultado en: https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf p.34

³⁹ Muxi Zaida (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona Ed. Electa.Consultado en: https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf p.35

reglas que le impone el Estado para circular, éste es conocido como Transporte Público Concesionado, debido a que se le da el gobierno le da el permiso para transitar por la ciudad.

En otras palabras, el transporte público se reconoce de tal forma cuando éste pertenece a una empresa pública. Mientras que el transporte público colectivo se define como aquella unidad en el que la persona usuaria hace uso de él pagando un precio concertado donde la gerencia de los vehículos está ligada a una empresa vinculada al Estado o a cualquier otro organismo público⁴⁰.

En este trabajo se transitará en el uso de transporte público para hablar de manera conceptual, que es el de unidad de transporte que moviliza masivamente a las personas independientemente de si el Estado lo provee o un particular.

El transporte público está totalmente relacionado con la movilidad, ya que se puede comprender como *el conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad*⁴¹.

Existen diversos tipos de transporte público, el cual se puede dividir en individual y masivo. El tipo de transporte que se abordará durante todo el trabajo será el masivo o también conocido como transporte público colectivo.

El transporte público colectivo es entendido como un conjunto de medios que posibilitan *el traslado masivo de personas de un lugar a otro dentro de la ciudad, y que son regulados u operados por un organismo estatal*. Este modo de transporte es reconocido como público debido a la perspectiva jurídica, ya que este resulta de interés para toda la población, *independientemente de quién realice su prestación*⁴².

⁴⁰ Creditea (2017) *Las diferencias entre transporte público y colectivo*, consultado en: <https://www.creditea.es/blog/diferencias-transporte-publico-colectivo#:~:text=En%20qu%C3%A9%20se%20diferencia%20el,pertenece%20a%20una%20empresa%20p%C3%BAblica.&text=Y%2C%20por%20otro%20lado%2C%20la,un%20alto%20n%C3%BAmero%20de%20pasajeros>

⁴¹ Gaceta Oficial de la Federación (2018) *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Consultado en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>

⁴² García-Shilardi, María E. *Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social*, 2013, Universidad Nacional de Colombia, Bogota, p.65.

En la Ciudad de México, en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, se define al Servicio de Transporte Público como: *Actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios*⁴³.

El Transporte público de pasajeros colectivo, es conocida legalmente como Corredor de Transporte, el cual en el papel tiene *operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas determinadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales*⁴⁴.

El uso de este modo de movilidad procura facilitar el traslado de grandes cantidades de personas que usualmente desarrollan actividades laborales, de cuidado, de educación, entre otras en áreas urbanas. La construcción de un sistema de transporte masivo ha respondido a los cambios históricos económicos que ha vivido el mundo, en muchas ocasiones este desarrollo se ha debido más a la perspectiva económica de los países. Pensar primero desde esta perspectiva, en lugar de hacerlo de manera integral el desarrollo del sistema deshumaniza la vida de las personas, incluirlas en los grandes proyectos de la ciudad no solo facilita la circulación de la economía sino también beneficia al libre desarrollo de la sociedad.

Asimismo, para poder incluir a todas las personas en la movilidad de la vida diaria, se tiene que tomar en cuenta que aquellos articuladores, el transporte público y la ciudad, respondan a un diseño universal, el cual es entendido como *el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El “diseño universal” no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten*⁴⁵.

La importancia de hablar sobre accesibilidad universal y diseño incluyente en ciudades implica poner sobre la mesa los tipos de barreras urbanísticas, sensoriales, de comunicación y de transporte, que se

⁴³ Gaceta Oficial de la Federación (2018) *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Consultado en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.8

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ Gaceta Oficial del Distrito Federal (2016) *Ley para la Integración de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal* Consultado en: <http://aldf.gob.mx/archivo-b28392e3c828c3108d8b0873830eb35d.pdf>

interponen a las personas para así, comenzar a accionar y brindar servicios que permitan desarrollarse libremente a cada una de ellas. De igual manera, hablar de estas barreras significa considerar que la falta de transporte no adecuado interfiere con la capacidad de cada una de las personas para moverse libremente.

Tener un transporte accesible, universal e incluyente implica que el mobiliario pueda estar al alcance de cualquier persona (movilidad, aprehensión); el funcionamiento de éste sea entendido para su utilización (la manera de comprender y usarlo); sea sencillo, cómodo y seguro de usar, tomando en cuenta un amplio rango de preferencias y habilidades individuales; y, que en el momento de su utilización se comunique de manera correcta dónde se encuentran cada uno de los elementos para hacer uso de él, así como cuáles son cada una de las paradas en las que la unidad las y los pasajeros pueden ascender y descender⁴⁶.

Dado la lógica de las ciudades capitalistas, excluyentes y patriarcales ha traído como consecuencia que el transporte público que intenta trasladar a todas las personas que se desplazan y viven por toda la urbe, termine brindando un mobiliario hostil y segregador que no permite que sea accesible para todas las personas y por ende, repercute, en el caso de este trabajo que las personas con discapacidad y adultas mayores no puedan acceder de manera eficiente a todas las actividades a las que por derecho, por obligación tendrían que tener.

El acceso universal al transporte público implica a nivel espacial una inclusión espacial en toda la ciudad, dotando de un servicio asequible, con diseño incluyente significa fortalecer el pilar fundamental de la movilidad en las ciudades. Provocando que la construcción de las ciudades futuras y por qué no, las actuales, sean en su totalidad accesibles e incluyentes.

Asimismo, implica tomar en cuenta que las personas se trasladan por las distintas esferas para hacer actividades públicas y sociales, asimilando que cada una de ellas se hace en distintas circunstancias de tiempo y espacio. Y que esto mismo determina la manera en la que se distribuye la jornada de cada una de los grupos sociales. Es por eso que el acceso universal incluye no solo la infraestructura, sino que también las rutas por las que se desplazan y los horarios en los que son necesarios. El horario

⁴⁶ S.a (2018) *Accesibilidad y Diseño Universal* Consultado en: <https://accesible.ec/accesibilidad-y-diseno-universal/>

estándar no debe ser tomado en cuenta desde lo productivo económicamente sino desde las distintas actividades que se desarrollan en cada una de las esferas en las que conviven todas las personas⁴⁷.

El transporte público es la columna vertebral del acceso a todos los derechos, por lo que reformular las vialidades por la que transitan estos tiene que ser primordial, así, dejando de priorizar todos los espacios destinados y construidos para el auto privado, tal como se ha establecido durante muchos años los diseños de las ciudades. Acceder a este servicio implica comenzar a destrabar los impedimentos para que las personas con discapacidad y adultas mayores puedan empezar hacer uso de la ciudad de manera libre.

Este servicio brindado a todas las personas representa una especie de cadena de accesibilidad, donde si el transporte público no cumple con las características necesarias, se rompe toda una serie de actividades y derechos a las que las que en el caso de este trabajo, las personas con discapacidad y adultas mayores, no terminan accediendo. Es por esto que se tiene que continuar cuestionando quiénes son las personas que se desplazan en el transporte público, quién no está, por qué no están, por qué importan que esté, a quién si se le permite (por las características de cada una de las unidades) estar y a quiénes no y por último, por qué si importa que cada una de las personas estén.

Tener un transporte público con diseño universal es clave, debido a que un buen diseño capacita a todas las personas pero un mal diseño discapacita.

⁴⁷ Col.lectiu Punt 6 (2019) *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial. Barcelona. Consultado en: <https://www.viruseditorial.net/paginas/pdf.php?pdf=urbanismo-feminista.pdf> p.80

Capítulo II

Historia del Transporte Público en CDMX 1946-2018

En el periodo de la presidencia de Manuel Ávila Camacho se expidió la Ley de los Transportes Urbanos y Suburbanos del Distrito Federal donde se enunciaban las bases legales para garantizar que el servicio del transporte tenía que continuar dado que al estar en el contexto de la Segunda Guerra Mundial era evidente que la paralización del transporte provocaría daños a la producción económica y a la aportación que el país hacía en ese momento⁴⁸.

A finales de la presidencia del presidente en turno (1945) parte del servicio que ofrecían los tranvías⁴⁹ eléctricos se añadían a los programas sociales que el gobierno de la ciudad estaba implementando. Esto implicaba que obligatoriamente se le otorgaba 50% de descuento a los trabajadores de la Presidencia de la República, Cámara de diputados, entre otros. Igualmente se daba el pasaje gratuito a trabajadores de periódicos, agentes de tránsito, etc. Estas medidas que se tomaban beneficiaban a las personas usuarias pero esto significaba que la carga económica iba directamente a la empresa por lo que la empresa comenzó a tener más dificultades provocando una crisis financiera.⁵⁰

⁴⁸ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p.31

⁴⁹ El sistema tranviario venía de una larga historia de luchas obrero-patronales. Para 1916 había estallado una huelga de trabajadores en la ciudad, entre el grupo manifestante se encontraban aquellas personas que operaban los tranvías, esta protesta duró hasta 1917, y en el proceso de ese periodo el servicio de tranvía se ofreció de manera gratuita. El término de la huelga fue cuando se incluyó dentro de la Constitución de 1917 la defensa de los derechos de los trabajadores, donde se mencionaba que toda persona tiene derecho a un trabajo digno y socialmente útil. (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2020).

Aún con la huelga de los trabajadores en los tranvías, de 1916 a 1917, este modo de transporte seguía teniendo un papel importante en la movilidad de las personas, contaba con 14 líneas distribuidas en las colonias más acaudaladas de la ciudad, las cuales eran la Santa María Ribera, la Roma, la San Rafael y la Condesa, y en otras colonias menos favorecidas como Peralvillo, Vallejo, y el Rastro. Este transporte era importante para la movilidad de personas *obreras, jornaleras y de las emergentes clases medias*, fue de los principales instrumentos que provocó que se comenzara a construir la *integración de la economía urbana*, y la creación de nuevas colonias dentro de la ciudad, con la diferencia de que por un lado se construían zonas acaudaladas con todos los servicios públicos y por el otro, surgían espacios para vivir, con deficiencias en los servicios y equipamiento. (Gómez, s.f)

⁵⁰ Gómez Rery, Patricia y Martínez Álvarez, Héctor I. (s.f) *Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 14

Figura 1



Nota. 1945 Tranvía en la esquina de Revolución y la Castañeda - Mixcoac. Méx [Figura], por Lorenzo Yee, 1945, Pinterest <https://www.pinterest.com.mx/pin/612208143080266375/>

Aún cuando los cambios se venían en la infraestructura inmobiliaria de la ciudad, esto no sucedía en todos sus alrededores. Por lo anterior, la red de camiones existente sí podía adaptarse a todas las zonas de la ciudad y como consecuencia, se convertía en una fuerte competencia para los tranvías. En esa época se dio la disminución de ocho rutas de tranvías con la justificación de que era necesario el ahorro de energía. Se fueron abonando más problemáticas que debilitaron a la red de tranvías y fortalecieron a la Alianza de Camioneros⁵¹.

La Alianza de Camioneros empezaba a adquirir una mayor importancia en la ciudad, tenía el poder de intervenir dentro de la política urbana. Su competencia directa eran los tranvías, y éstos, debido a que pasaban por una etapa demasiado difícil no tenían terreno por ganar. No existía la infraestructura necesaria en la ciudad para que pudieran llegar, y es que esta limitante era demasiado compleja. Las limitaciones que presentaba este modo de transporte frenaba su movimiento por toda la ciudad, esto se debía a la creación de las *colonias proletarias*, ya que se caracterizaban por ser lugares que se

⁵¹ Fernández Silva, Perla Y (et al) (Coords). (2018) *La movilidad en la Ciudad de México: Impactos, conflictos y oportunidades*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p.23

encontraban en una situación de irregularidad por lo que no contaba con los servicios básicos. Dentro de éstos servicios carentes se encontraba la infraestructura de pavimentación y electrificación, por lo que los tranvías no podían llegar a estas zonas. Ésto, era la consecuencia de la migración del campo a la ciudad⁵².

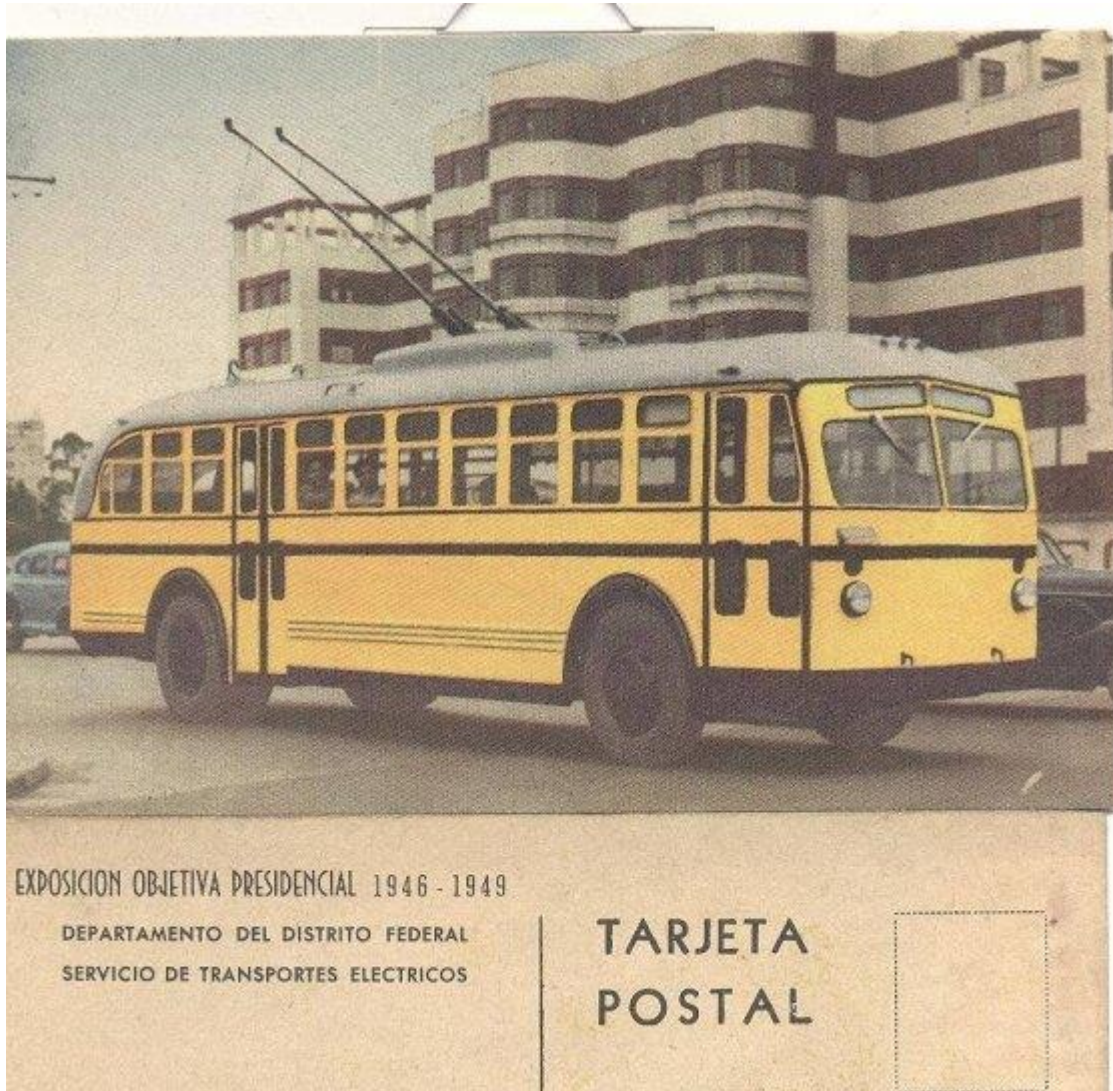
Para 1946 se adquirirían por primera vez los trolebuses, pero fue hasta inicios de la década de 1950, cuando ampliaron su parque vehicular. Este modo de transporte entró a la ciudad con mayor auge con la ruta de Tacuba a calzada de Tlalpan, la empresa descentralizada Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal había sido la que introdujera los primeros trolebuses con veinte unidades. Dicha empresa había sido expropiada en 1946, como consecuencia de una lucha sostenida entre el gobierno y las empresas extranjeras que producían la energía eléctrica del país, exigían aumentos en las tarifas y el gobierno no accedía a estas peticiones⁵³.

⁵² Fernández Silva, Perla Y (*et al*) (Coords). (2018) *La movilidad en la Ciudad de México: Impactos, conflictos y oportunidades*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p.27

⁵³ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p.35

S.a (s/f) *La metamorfosis del Transporte Público de la CDMX*, Consultado en: <https://mxcity.mx/2016/09/transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico-a-traves-del-tiempo/>

Figura 2



EXPOSICION OBJETIVA PRESIDENCIAL 1946 - 1949

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL
SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS

TARJETA
POSTAL

Nota. Trolebus Westram de Nueva York [Figura], por Museo de Transportes Eléctricos del DF, 2017, página

<https://www.facebook.com/Museo-De-Transportes-Elctricos-Del-Df-184789961710789/photos/602518989937882>

En el período de la posguerra la política nacional que predominaba era la de la industrialización, esta tenía la visión de volcar la mayor parte de los esfuerzos a la ampliación del sector manufacturero y de la construcción por lo que la lógica económica de ese momento, y sobre todo la lógica de planeación urbana iba focalizada a las *exigencias del desarrollo industrial y la expansión del comercio interno, se reforma e integra la red vial con la ampliación de avenidas como Reforma e Insurgentes y con la construcción de las primeras vías de alta velocidad como el Periférico al poniente de la ciudad y los viaductos Miguel Alemán, Río de la Piedad y Tlalpan*⁵⁴.

⁵⁴ Gómez Rery, Patricia y Martínez Álvarez, Héctor I. (s.f) *Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 16

El desarrollo de la industria petrolera era uno de los grandes impulsos para el cambio en la ciudad, bajo esta premisa se empezaba a construir un escenario “perfecto” para el uso de transporte público urbano de manera masiva, el desplazamiento de los tranvías era inminente con estas nuevas políticas implementadas en la ciudad⁵⁵. El comienzo de la nueva estructura de la ciudad era el reforzamiento de que el espacio seguía siendo construido para otros intereses pero no necesariamente para que las personas pudieran habitar en ella.

También, durante estos años el parque privado vehicular incrementó, por lo que las vialidades se comenzaron a saturar, lo que dio como resultado la disminución de la velocidad de los autobuses que trasladaban diariamente a pasajeros. La lentitud del tránsito no era el único costo que se presentó sino también mayores gastos de combustibles y lubricantes, *menor captación de pasajeros y por lo tanto la reducción del margen de ganancia*⁵⁶.

A pesar de que el gobierno tenía intervención dentro de la prestación de servicios en la red de transporte público, esto no significó el debilitamiento de los grupos camioneros, ellos ya estaban consolidándose como un monopolio debido a que sus competencias en el mercado estaban debilitadas. La existencia del monopolio de los camioneros, significó la consolidación de su poder y por ende la demanda del transporte⁵⁷, en su mayoría solo podía ser respondida por ellos, esto significó que el servicio que se proveía quedaba, la mayoría de veces, a expensas de lo que los concesionarios quisieran ofrecer.

Los autobuses comenzaban a llegar a las nuevas residenciales con calles pavimentadas, no ocurrió lo mismo en los barrios y colonias que contaban con calles de terracería, a partir de esas décadas la producción de la ciudad tenía como componente fundamental la segregación espacial de los diferentes sectores y clases sociales, a través de la creación de colonias para obreros, campesinos y burócratas, además de colonias para la clase media y alta y fraccionamientos residenciales para la

⁵⁵ Gómez Rery, Patricia y Martínez Álvarez, Héctor I. (s.f) ***Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios.*** Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 16

⁵⁶ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) ***El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX.*** Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 34

⁵⁷ Los camioneros, años atrás se habían consolidado como *hombres-camión* reforzando la idea de que los operadores eran dueños de sus vehículos, durante la época de Ávila Camacho se afianzaron como pequeños empresarios. Fue justo en 1946 cuando se fortaleció la alianza entre camioneros y gobierno, *éstos echaron raíces en el aparato del Estado*, su consolidación fue el resultado de la nacionalización de la Compañía de Tranvías, puesto que con esta acción obtenían más poder en el sector del transporte urbano. (Rodríguez, 2016) (Fernández, 2018).

*clase alta; estos espacios urbanos se diferenciaban, entre otros, por la funcionalidad de la traza y la disponibilidad de equipamientos y servicios*⁵⁸. La segregación se ha convertido en una estructura de opresión, diseñar y construir ciudades beneficiando a algunos grupos de la población ha traído como consecuencia que en el presente las brechas de desigualdad que se viven en la ciudad sean mayores, porque quien históricamente han tenido una libre movilidad han sido beneficiados en su desarrollo integral a comparación de quien no, como son las personas que han habitado y habitan en las zonas de la metrópoli que comúnmente tienen que enfrentar problemas de movilidad y son las que mayormente hacen uso del transporte público. Este modelo de transporte que se ha construido de manera poco estructurada *mueve diariamente a poco más de 6 millones de personas, una cantidad mayor a la que se mueven los autos (3.2 millones) o el metro (2.4 millones)*⁵⁹.

En 1967 se crea por decreto presidencial el Sistema de Transporte Colectivo, llevaría desde el momento de su creación la administración de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)⁶⁰.

El Metro de la Ciudad de México hace su aparición el 4 de septiembre de 1969, ese se crea con la finalidad de resolver el problema de transporte público y movilidad debido a que en los últimos años el crecimiento de la ciudad había aumentado y los modos de transporte ofrecidos no eran suficientes, además que era la incorporación del primer transporte masivo en la ciudad. Con la creación del metro se desarrollan nuevos espacios complementarios para el sistema de transportes, los cuales serían llamados: Centros de Transferencia Modal (CETRAM) o también conocidos actualmente como paraderos⁶¹.

Los CETRAM son un *espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte que sirve como conexión entre los usuarios, entre dos o más rutas de transporte. Facilitan el acceso de pasajeros que generalmente llegan a él a través del metro*⁶² o que llegan a ellos para abordar el metro y dirigirse a algún destino.

⁵⁸ *Idem*

⁵⁹ Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. **Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes**, 2019, p. 9. Consultado 15 de octubre 2020, <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf>

⁶⁰ TMC Historias De La Ciudad de México. (2019) **Los CETRAM de la Ciudad y el transporte público** [Archivo de video]. Consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=eb3SBfJbhW0&t=615s>

⁶¹ *Ibidem*

⁶² *Idem.*

Figura 3



Nota. Museo Archivo de la Fotografía, 1969, Inauguración del Metro [Figura] Recuperado de <https://www.facebook.com/mafmuseum/photos/pcb.1187312534795232/1187303011462851/>

Los primeros que fueron creados serían los de metro Zaragoza, metro Chapultepec, metro San Lázaro y Aeropuerto. A partir de la construcción de paraderos, en la ciudad comenzaron a aparecer más de estos, los cuales no necesariamente estaban ligados a la administración de la Ciudad de México. En los años siguientes, con la construcción de más líneas del metro se fueron añadiendo CETRAM. Un ejemplo de ello es como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1 Ejemplos de CETRAM por línea del metro.

	Línea 1	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Línea 5	Línea 6 y 7	Línea 8	Línea A	Línea B	Línea 12
CETRAM	Tacubaya Observatorio	Cuatro Caminos Tacuba Tasqueña	Indios Verdes Potrero La Raza Zapata	Martín Cabrera Santa Anita	Pantitlán Politécnico	Rosario Mixcoac Barranca del muerto	Constitución de 1917 Iztapalapa Escuadrón 201 Coyuya	Tepalcates Santa Marta Acatitla La Paz	Ciudad Azteca Buenavista (inaugurado 2013)	Paradero Tlahuac Periférico Oriente

Elaboración propia con información retomada de TMC Historias de la Ciudad de México, 2019.

Sin embargo, para el año de 1971 el país atravesaba por una crisis económica por lo que dentro de la estructura del Estado se tenían que hacer recortes al presupuesto, una de las áreas afectadas fueron la

política urbana en el Distrito Federal deteniendo las obras para la continuación de la construcción de las líneas del metro. Esta paralización de las obras se veía en primera instancia como un asunto económico, no obstante, también se debía a presiones políticas. Los intereses de los camioneros se veían afectados con respecto a su pasaje por lo que el gobierno terminó cediendo ante sus condiciones. El atraso del metro venía acompañado de ventajas en el mercado del transporte para los permisionarios, se les cedieron aún más concesiones y subsidios, logrando tener un control más alto dentro de la ciudad y sus alrededores. La Alianza de Camioneros eran el grupo mayormente beneficiado con todos estos cambios que se hacían en la ciudad⁶³.

El pulpo camionero encabezado por la Alianza de Camioneros para 1973 decidió empezar a cambiar su forma de operación, tanto organizativa como tecnológica, a partir de la unión de *84 sindicatos patronales de autobuses en 20 sociedades anónimas; en el mismo lapso, los camioneros obtuvieron con el aval de gobierno un crédito de Banobras para incorporar a la circulación 3 200 autobuses denominados “Delfines” con un costo por unidad de 354 00 pesos y una cantidad similar de vehículos “Metrobuses” y “Ballenas”; estos dos últimos tipos de autobuses eran los viejos “chasis”, renovados con motor, llantas y carrocerías nuevas. Los frutos, nuevamente, fueron cosechados principalmente por los concesionarios: la comodidad de los “Delfines”, en los que sólo se aceptaban pasajeros sentados, les permitió aplicar la tarifa especial, y la formación de las 20 empresas mercantiles y la modernización mejoraron la administración*⁶⁴. Los cambios que habían implementado parecían estar dando resultados favorables, sobre todo para las personas usuarias que tomaban el transporte en su vida diaria, no obstante este siempre terminaba teniendo una ganancia mayor que iba reflejada directamente en las finanzas y en la permanencia en el poder de los permisionarios. Seguían creando un monopolio del mercado con respecto al transporte en la ciudad, nadie más que ellos tenía una considerable ganancia, la Alianza atendía *42% de los 15 millones de viajes que se realizaban hacia 1976 en el Distrito Federal*⁶⁵.

El cambio implementado por la Alianza iba enfocado en desarrollar un modelo empresarial donde ya no existían los permisionarios sino ahora se cambiaban a accionistas, apelando más a un modelo capitalista donde se veía de manera aún más formal al transporte como un modo de producción para

⁶³ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p.33

⁶⁴ *Ibidem*. p.43

⁶⁵ *Ibid*. p. 44

generar y acumular riqueza. Este modelo no implicaba necesariamente poner en primer plano a las personas que hacían uso de este, sino que en el foco estaba la ganancia monetaria y de poder⁶⁶.

Lo que buscaba este grupo de permisionarios con este cambio era poder proteger sus intereses, firmar contratos colectivos con el Sindicato de Trabajadores para así poder formalmente empezar a operar como una empresa. También su forma de organizarse se concentraría en un Comité Ejecutivo integrado por un presidente, por un secretario y por un tesorero. Finalmente la manera en la que operarían con respecto a sus finanzas era a través del sistema de concentración de cuentas, el cual consistía en que los choferes entregaban su cuenta total a una caja única de recaudación perteneciente a la tesorería⁶⁷.

A finales de los años 70, a los CETRAM comenzaron a llegar las primeras rutas de la Alianza Camionera, estos tenían la finalidad de comunicar a los barrios y colonias de la ciudad, en la mayoría de las ocasiones, con las estaciones del metro. Para comunicar a las y los habitantes del Estado de México se unieron los camiones suburbanos. Estos partían de la estación Indios verdes a Ecatepec, de metro Zaragoza a Nezahualcóyotl, y de la estación Tacuba a Naucalpan y Tlalnepantla. A la par, se encontraban los servicios de automóviles Sedán y Ford Maverick, los cuales brindaban servicio privado en un ruta, que por lo regular salía de un paradero, el costo del pasaje era de un peso por persona, empezando a formar parte del transporte colectivo de la ciudad. A esta oleada de transporte se incorporó la instalación de sitios de taxi⁶⁸.

En esta misma década aparecieron los taxis colectivos conocidos como *peseros*, los cuales, al igual que los automóviles colectivos cobraban la cantidad de un peso, estos adquirieron popularidad en esa época y hasta la actualidad, sin embargo su operación la habían comenzado de manera irregular, y no solo este transporte operaba de ésta forma, sino que se comenzaba a ver rutas de transporte que no estaban reguladas⁶⁹.

⁶⁶ Islas Rivera, Victor. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. Ciudad de México: El Colegio de México. p. 252

⁶⁷ Islas Rivera, Victor. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. Ciudad de México: El Colegio de México. p. 255

⁶⁸ TMC Historias De La Ciudad de México. (2019) *Los CETRAM de la Ciudad y el transporte público* [Archivo de video]. Consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=eb3SBfJbhW0&t=615s>

⁶⁹ S.a (s/f) *Los años dorados de Mexicana de Autobuses*, Consultado en: <https://motoradiesel.com/dev/2014/04/los-anos-dorados-de-mexicana-de-autobuses/>

Una oportunidad para el cambio del sistema de transporte urbano

En 1981, el Gobierno de la Ciudad de México, retira las concesiones a particulares que prestaban servicio de transporte colectivo en autobús, y constituye el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100⁷⁰, el cual terminó asumiendo la demanda del servicio. Recibió de los ex concesionarios más de 7,000 autobuses, de los que solo 2,000 funcionaban. En la década de los noventa esta ruta se disuelve, lo cual trae como resultado la creación de nuevas rutas de transporte concesionado y un incremento en el número de microbuses⁷¹ dentro de la ciudad. Ésta

⁷⁰ La consolidación de esta empresa tenía un antecedente tanto inmobiliario como de ruta establecida. Anteriormente había sido una empresa particular que en 1958, el Departamento del Distrito Federal hizo una intervención en esa línea de autobús que era llamada Lomas de Chapultepec Primera Clase. Esta injerencia por parte del gobierno se debía a que los propietarios tenían problemas económicos por lo que fue absorbida con el nombre de Servicio Lomas de Chapultepec - Reforma Ruta 100 (Ibarra, 2018)

La empresa perteneciente anteriormente tenía una forma de operar y administrar que con la unión al estado se terminó homologando el formato... *las condiciones de trabajo y las prestaciones a los trabajadores y los antiguos encierros pasaron a ser módulos, un espacio que poco a poco los trabajadores hicieron propio. Algunos tenían regadera y dormitorios para que los operadores no se quedasen a dormir en la parte trasera de los autobuses. Con las prestaciones y la jornada laboral de 8 horas se infundó a los trabajadores algo que nunca habían tenido: El orgullo de ser operarios.* (s/a, 2010)

⁷¹ El apoyo a los microbuses representaba dos cosas: la primera era acerca del control político, tener a un sector del transporte colectivo del lado del gobierno en turno terminaba siendo una herramienta con la que las autoridades podían manejar a la Ruta 100 y de cierta manera amedrentarla con cambios que no les favorecieran, ya se había demostrado durante muchos años que el transporte se podía convertir en una herramienta de control del poder en la ciudad (Nuñez, 2015). La segunda era que regresaba el modelo de hombre-camión que había estado en los inicios del transporte público en la ciudad, esto hacía que distintas personas pudieran ser dueñas de hasta solo una unidad. Incluso con este modelo se provocaba que se distribuyera la propiedad, así, se tenía un sistema donde se pasaba del escenario donde los camioneros tenían control absoluto a tener un escenario donde la figura de hombres-camiones se transformaban en un elemento de dispersión de poder donde el sector camionero aunque tuviera poder, ya no estaría consolidado de la manera en la que lo estaba la Ruta extinta. Aún con este nuevo modelo, actualmente en la ciudad los hombres-camión siguen teniendo el suficiente poder que les permite no prestar un buen servicio a la población y no ser sancionados por esto.

empresa terminaba siendo un organismo descentralizado que dependía del Departamento del Distrito Federal, y sobre todo al recibir todas las unidades terminaba teniendo patrimonio propia⁷².

Las unidades que eran adquiridas para esta empresa fueron de MASA SOMEX, los cuales eran autobuses de fabricación nacional. Esta creadora de autobuses había sido fundada en los años de 1950, *Mexicana de Autobuses, S. A. de C.V. (MASA) fue creada de la nacionalización de la empresa norteamericana Sheppard Hermandos y surgió de la adquisición por parte de la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial (SOMEX)*⁷³, empresa que era administrada por el Gobierno Federal. Los modelos eran Somex 500 y Somex 502.

Figura 5



SkyscraperCity, s/f, Autobús Delfin, sobre Eje 5 y Anaxágoras en la colonia Del Valle - Ruta 46 (Olivar del Conde - Central de Abastos) [Figura] Recuperado de <https://bibliotecainferral.wordpress.com/2017/06/25/ruta-100/>

El retiro de las concesiones también significó el freno a la empresa que habían creado años atrás (1973) con el retiro de estas concesiones. La empresa capitalista que se había comenzado a conformar varios años atrás había estado perpetuando su poder y monopolio en el transporte público por lo que tenía la capacidad de decidir qué tipo de servicio podía ofrecerle a las personas y dado que ellos

⁷² Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 50

⁷³ *Los años dorados de Mexicana de Autobuses*, sin fecha. Consultado en: <https://motoradiesel.com/dev/2014/04/los-anos-dorados-de-mexicana-de-autobuses/>

tenían una cobertura muy amplia, no se podía hacer mucho al respecto, con el traslado administrativo de las rutas de camiones al estado se buscaba mejorar esta situación.

Antes de la firma para la creación de la Ruta 100, el transporte público estaba conformado y controlado por diversos grupos, tales como: la Alianza de Camioneros de México (principalmente), la Unión de Permisarios del Transporte de Pasajeros de Camiones y Autobuses del Distrito Federal, tema que no era respaldado por varios colectivos de la sociedad que apelaban a la estatización del transporte con la finalidad de velar por los intereses de las personas que hacían uso de las unidades, las cuales representaban gran parte de la población. Era una petición enfocada en priorizar a las personas menos privilegiadas de la ciudad, que hacían uso del transporte urbano para poderse movilizar a distintas partes de la ciudad. Este grupo de la población no pertenecía a aquel que hacía uso del espacio público, como las vialidades, de manera desmedida por medio de automóviles particulares imposibilitando la movilidad fluida de todas las personas⁷⁴.

A la par del aumento del parque vehicular particular, incrementaron los traslados de los autobuses que eran cobijados por la Alianza de Camioneros de México y la Unión de Permisarios provocando que las rutas de los camioneros se fortalecieran y sobretodo aumentaran dando como resultado que todo ese sector tuviera un papel importante de presión hacia el estado. Era tanto el poder que tenía este grupo de permisarios que se les denominaba: “pulpo camionero”⁷⁵.

Cuando iniciaba el año de 1981, la Alianza de Camioneros de México y el Departamento del Distrito Federal firmó un convenio en el que estos dos organismos se comprometían a adquirir anualmente 2,400 unidades los dos primeros años, para así poder responder a las necesidades de movilidad que tenían las y los usuarios del Distrito Federal, sin embargo, la Alianza no cumplió con el convenio y el 25 de septiembre de 1981 revocó el contrato⁷⁶.

La revocación del contrato dio como resultado el nacimiento del organismo descentralizado “Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta - 100”, este organismo terminaba asumiendo la responsabilidad de la movilidad de las personas que hacían uso de este servicio. La ventaja con la que contaba este nuevo organismo estatal era que podían hacer uso de las rutas que los permisarios pasados habían estado utilizando. Que el transporte público estuviera en manos del estado se

⁷⁴ Cuéllar Vázquez, Angélica. (2002) *La cara oculta de Ruta 100, la construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.p.17

⁷⁵ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p.54

⁷⁶ *Ibidem*. p.55

vislumbraba como una nueva oportunidad para brindar mejores servicios a las personas que hacían uso de él, tales como: *las bases para instaurar paulatinamente medidas de integración del servicio como lo eran la integración física institucional y tarifaria*⁷⁷.

Para 1982 con el inicio de la presidencia de Miguel de la Madrid (1982-1988) y con el Jefe del Departamento del Distrito Federal de ese entonces, Ramón Aguirre Velazquez las posibilidades seguían pareciendo infinitas para la mejora del transporte público, ya que se comenzaba a articular de mejor manera el Metro y eso traería como resultado que *las rutas que comprenden una traza reticular del circuito interior utilizando los ejes viales, y una traza radial a partir del mismo hacia la periferia extrema*⁷⁸, y junto con la nueva creación de la Ruta-100 se terminaría complementando.

Figura 4



Nota.s.a, s/f, Crecimiento de la Población del Área Metropolitana [Figura] Recuperado de <http://usuarioruta100.blogspot.com/2017/04/politica-laboral-periodo-1982-1988.html>

Naturalmente se pensó que con las modificaciones técnicas nuevas que se hacían era suficiente para resolver los problemas que presentaba la Ciudad de México llamada Distrito Federal en ese entonces. Pero esto no era suficiente ya que existían los siguientes problemas:

1. La distribución desbalanceada de personas usuarias del Metro, tres quintas partes se concentraban en la línea uno y dos;
2. El incremento notable el uso del automóvil particular;
3. Desmantelamiento del transporte colectivo eléctrico para la construcción de los ejes viales;
4. El constante deterioro ambiental relacionado con el cambio a medios de transporte motorizados particulares.

Los anteriores puntos señalados como problemas centrales dentro de la Ciudad de México no se pudieron resolver, esto provocó la pérdida de una gran oportunidad para mejorar el servicio de

⁷⁷ *Idem* p.57

⁷⁸ *Ibidem*

transporte que se le ofrecía a los ciudadanos. La suma de cada uno de ellos, y sobre todo el hecho de empezar a darle prioridad a los ejes viales construidos para la supuesta agilidad de reducción de tiempos del transporte público y el transporte privado terminó “beneficiando” más al segundo pero afectando al resto de la población⁷⁹.

Entregar el espacio público, como son las vialidades al automóvil particular, en lugar de priorizar la movilidad del transporte público colectivo terminó facilitando el declive de la Ruta-100, debido a que aún teniendo las vialidades para moverse este terminaba estancado en medio de los automóviles privados sin poder realizar servicios eficientes para el traslado de cada una de las personas que hacían uso de este servicio. Aún cuando la estatización del transporte público había sido generada para poder dar un mejor servicio esto no sucedió, no se mejoraba el transporte y los usuarios terminaban optando por tomar otros servicios como lo era el taxi o hacerse propietario de un automóvil⁸⁰.

La Ruta-100 no sólo enfrentaba problemas externos, sino que también dentro de su estructura tendría que afrontar diversos problemas que se iban presentando debido al incremento abrupto de unidades y de servicios y de servicios que tenían que prestar. Las dificultades que se les estaban presentando eran *la falta crónica de cuadros especializados;...la formación de un sindicato independiente y combativo...;... la agudización de la falta de mantenimiento por la casi inexistencia de refacciones, muchas de las cuales son importadas, y ... otros problemas operativos...*⁸¹ La creación de un sindicato por sí solo no era el problema sino la lucha de poder que se estaría creando entre sindicato y gobierno terminaría afectando muchas de las decisiones que llevarían a la disolución de la Ruta-100, a la par de ir aceptando prácticas indebidas de abuso de poder y de mercado por los aparatos políticos creados por el pulpo camionero y el gobierno, eran la fórmula para ir debilitando, aún más, la empresa del estado de autobuses urbanos.

El Sindicato único de Trabajadores de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (SUTAUR) fue creado el 15 de enero de 1982, este grupo había nacido con la finalidad de velar por los intereses de los trabajadores de la Ruta 100⁸², sin embargo a lo largo de la vida de la ruta terminó en un

⁷⁹ *Idem.* p.58-60

⁸⁰ *Op. Cit.* p.62

⁸¹ Islas Rivera, Victor. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. Ciudad de México: El Colegio de México. p.257

⁸² Aún cuando las luchas y presiones políticas hacían tambalear al sistema de transporte de la Ruta 100, en 1985 se lograba tener varias rutas cubiertas, teniendo un total de 7100 km abarcados por esta ruta, llegando a distintas zonas del Estado de México. Lo anterior significó que aún con las deficiencias y problemas que se presentaban, este transporte se consolidaba como un gran modelo de transporte público en el país, inclusive sirvió de inspiración para la creación del Sistema Troncal de Transporte en el Estado de México (s.a/2010)

conflicto donde los derechos de los trabajadores, el buen servicio a las y los pasajeros de la ciudad quedaron de lado. El conflicto que se presentaba entre presión política y sindical trajo como resultado que el gobierno de la ciudad diera concesiones a los peseros, los cuales anteriormente todavía no estaban regularizados. Su operación comenzó en el año de 1987⁸³.

Los cambios comenzaron a hacerse notorios en diciembre de 1988 con la llegada a la presidencia de Carlos Salinas de Gortari junto con Manuel Camacho Solís⁸⁴ como nuevo regente del llamado Distrito Federal. El regente en turno llegó con acciones que significaron la creación de un programa para reestructurar la empresa Ruta-100, argumentando que el servicio era ineficiente y que este recibía una gran cantidad de subsidios los cuales tenían que ser reestructurados⁸⁵.

El cambio que se intentaba hacer venía acompañado de intereses y presiones políticas. De parte del gobierno algunas de las políticas que se estaban realizando tenían el interés de obtener nuevamente los votos de zonas estratégicas para poderse recuperar políticamente. Las acciones que llevaban a cabo eran *la implantación de una nueva modalidad de Metro de ruedas férreas, Línea A, en la frontera de las delegaciones de Iztacalco e Iztapalapa con el municipio de Nezahualcóyotl, hasta los linderos de Los Reyes - La Paz*⁸⁶.

A pesar de los intereses electorales que tenía la administración de ese entonces, tenía el objetivo de manejar el tema de transporte como un problema nivel metropolitano por lo que se creó un Plan Rector de Transporte el cual sería manejado por el Consejo de Transporte del Área Metropolitana⁸⁷ donde participarían autoridades del D.F., el Estado de México y la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, sin embargo, esto no fue posible de hacer debido a las presiones políticas que existían entre el poder del estado vecino y la estructura de ensamblaje de vehículos.

Otra de las acciones que realizaban la nueva administración en ese mismo año era la *elaboración del primer Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) de alcance metropolitano; programa contra la contaminación dentro del cual destaca el de control a la circulación denominado "Hoy no*

⁸³ Arriaga, Ivonne. (2016) *Auge y caída de la Ruta 100*. Consultado 6 de octubre 2020 <http://www.pasajero7.com/auge-y-caida-de-la-ruta-100/>

⁸⁴ Jefe del Departamento del Distrito Federal.

⁸⁵ Cuéllar Vázquez, Angélica. (2002) *La cara oculta de Ruta 100, la construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.p.73

⁸⁶ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 63

⁸⁷ Creado en 1989.

circula”; *verificación vehicular obligatoria*⁸⁸. Algunas de estas nuevas adiciones trajeron consecuencias negativas, una de ellas fue que el programa Hoy no Circula⁸⁹ provocó que las familias que podían costear la adquisición de automóviles lo empezaran a hacer dando como resultado el incremento de motorización por persona y la ampliación de vialidades como el anillo periférico⁹⁰. De nuevo, estas modificaciones que se hacían en la infraestructura urbana entorpecían la movilidad de la población que se trasladaba diariamente en el transporte que el gobierno gestionaba, ya sea por medio de su propio aparato administrativo o por medio de concesiones. La manera en la que seguía constituyendo la ciudad construía barreras para que las personas se movilizaran, no solamente a partir de un punto A un punto B, sino que la manera en la que se diseñaba e implementaba no visualizaba la diversidad de personas que vivían (y viven) en la ciudad.

Tabla 2
Situación del Transporte del periodo de gobierno de 1982 - 1988
Presidencia de Miguel de la Madrid
(Estructura porcentual)

Capacidad del vehículo	Porcentaje de Ocupación ⁹¹
Baja (Taxis, colectivos y particulares)	32.1
Alta	67.2

⁸⁸ *Idem. p.65*

⁸⁹ Este programa tiene por objetivo establecer medida para la circulación de fuente de vehículos automotores, con la finalidad de *prevenir, minimizar y controlar la emisión de contaminantes provenientes de fuentes móviles que circulan en la Ciudad de México sea cual fuere el origen de las placas y/o matrícula del vehículo, mediante la limitación de su circulación.* (SEDEMA, 2020)

La aplicación del programa será en la Zona Metropolitana del Valle de México en 16 alcaldías de la CDMX y en 18 municipios del Estado de México, los cuales son: Atizapán de Zaragoza; Coacalco de Berriozábal; Cuautitlán; Cuautitlán Izcalli; Chalco; Chicoloapan; Chimalhuacán; Ecatepec de Morelos; Huixquilucan; Ixtapaluca; La Paz; Naucalpan de Juárez; Nezahualcóyotl; Nicolás Romero; Tecámac; Tlalnepantla de Baz; Tultitlán y Valle de Chalco.

El programa establece que durante todo el año las reglas aplicables a la circulación se darán con base en hologramas, los cuales serán obtenidos bajo los criterios del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria en la Ciudad de México. Estarán **exentos** de este programa aquellos vehículos de carga, transporte colectivo de pasajeros, particulares y taxis que hagan uso de *energías no contaminantes o que no emitan contaminantes derivados de la combustión.* (Gobierno de la Ciudad de México, 2014)

⁹⁰ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 65

⁹¹ Se refiere al porcentaje que abarca con respecto a la flota total de transportes de pasajeros en la Ciudad de México.

(Metro, autobuses y tranvía)	
Otros	0.7

Información retomada del Cuadro 5 en: *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*.

El incremento en transporte colectivo automotor de baja capacidad (microbuses) comenzó a aumentar debido a las acciones que tomaba el gobierno para promover este tipo de transporte, las políticas gubernamentales que se empleaban tenía como objetivo el proveer autoempleo y cubrir la demanda del servicio que hacía falta en la ciudad⁹². Al mismo tiempo provocando que las combis empezaran a ser desplazadas a la periferia. Aun así, con esta información observada de que el transporte con mayor capacidad para trasladar pasajeros y pasajeras era alto, la decisión de apostar por este tipo de unidades fue un tanto ignorada debido a las presiones políticas que se vivían en esos momentos.

Para inicios de 1989 el gobierno de la ciudad comenzaba a tener negociaciones con el sindicato, debido a que los nuevos cambios afectaban a la planta sindical. Al no llegar a un acuerdo el sindicato por medio del Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje declaró la huelga, sin embargo la institución declaró ilegal la huelga, anunciando que si se llevara a cabo la suspensión de labores, se rescindirían los contratos laborales. El 3 de mayo de 1989 el SUTAUUR estalla la huelga⁹³.

Durante el período de Óscar Espinosa Villareal⁹⁴ el Programa Integral de Transporte y Vialidad tomó el mismo camino de diseño urbano que estaba ahogando la ciudad. Se privilegió *la consolidación del tercer y cuarto anillo vial, la construcción de vías rápidas de cuota, proyectos de nuevas avenidas, cinco ejes viales, pasos a desnivel, adaptaciones geométricas, licitación de concesiones de estacionamientos con un total de 11 mil cajones... Tres cuartas partes de la demanda* estaban cubiertas por *medios de transportes de propiedad privada, mayoritariamente de baja capacidad, combis, taxis colectivos (microbuses) y sin itinerario fijo*⁹⁵.

En el periodo de 1988 a 1994 se observó un declive importante en los indicadores operativos y financieros de la empresa por lo que en 1995, con la llegada de un nuevo regente al Distrito Federal se planteó de manera abierta la posibilidad de la privatización de la empresa de transporte urbano. Este

⁹² Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 71

⁹³ Cuéllar Vázquez, Angélica. (2002) *La cara oculta de Ruta 100, la construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana. p.74

⁹⁴ Jefe del Departamento del Distrito Federal (1994-1997)

⁹⁵ Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 69

escenario que se vivía en esos momentos era de conflicto y persecución policiaca a los líderes del sindicato⁹⁶.

Tabla 3
Situación del Transporte del periodo de gobierno de 1988 - 1994
(Estructura porcentual)
Presidencia de Carlos Salinas de Gortari

Capacidad del vehículo	Porcentaje de ocupación
Baja (Taxis, colectivo y particulares)	49.0
Alta (Metro, autobuses y tranvía)	51.0
Otros	-

Información retomada del Cuadro 5 en: *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX.*

Para el periodo de Salinas de Gortari, en la capital del país se estaba mostrando un cambio considerable donde transportes de Baja y Alta capacidad comenzaban a presentar porcentajes similares, sin embargo el transporte que representaba al metro, autobuses y el poco tranvía que quedaba disminuía en un 16.7% mientras que el transporte de Baja capacidad abarcaba más terrenos en la Ciudad de México.

En el periodo de gobierno del Jefe de Departamento del Distrito Federal Manuel Aguilera Gómez (1993-1994), Carlos Salinas de Gortari entregó mil autobuses en el año de 1993, sin embargo la flota de camiones nuevas y ya existentes se fueron deteriorando y para 1995, la intervención de la Ruta 100 con respecto al transporte concesionado era menor, solo el 10% de los viajes se hacían en los autobuses a comparación del 53% que se hacía en microbuses y combis⁹⁷.

⁹⁶ Islas Rivera, Victor. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. Ciudad de México: El Colegio de México. p.270

⁹⁷ Núñez, Ernesto. (2015) *20 años sin Ruta 100*. México. Consultado en: <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eeaa45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>



Reforma. s.f, Puesta en marcha en 1981, finiquitada en 1995, la paraestatal de transporte de la Ciudad de México se convirtió en una red de Problemas [Figura] Recuperada de <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eeaa45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>

El 7 de abril de 1995 se daba a conocer públicamente la decisión de declarar en quiebra a Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta - 100 en conjunto con el inicio de demandas contra los líderes de la SUTAUUR. Esta acción provocó de nuevo poner en una situación de poca protección a las personas que hacían uso de este transporte, era tanta la demanda del servicio que en cuanto la estructura de transporte deshecha por el estado comenzó a colapsar, al punto de tener que usar el transporte policial y militar para cubrir el servicio⁹⁸.

La Ruta 100 diariamente ponía en circulación mil 800 unidades; otras mil 200 estaban permanentemente en reparación o destinadas a comisiones especiales ordenadas por el Sindicato Único de Trabajadores de Ruta 100 (Sutaur 100). La empresa operaba en 207 derroteros, cubriendo las 16 delegaciones (ahora alcaldías) del DF y 13 municipios del Estado de México. Tenía un sindicato de 12 mil 98 choferes, mecánicos y operadores en general y mil 600 empleados administrativos. Su presupuesto para el ejercicio 1995 ascendía a mil 284 millones de pesos, de los

⁹⁸ Arriaga, Ivonne. (2016) *Auge y caída de la Ruta 100*. Consultado en: <http://www.pasajero7.com/auge-y-caida-de-la-ruta-100/>

que el 71 por ciento era subsidiado por el DDF. Los ingresos de la empresa, vía la tarifa (unos 350 millones de pesos), no alcanzaban a cubrir ni el 30 por ciento de los costos de operación⁹⁹.

La administración del Distrito Federal planeó una estrategia para poder resarcir los daños mayores que se venían con la clausura de la paraestatal, dentro de los planes se creó el Programa Emergente de Transporte y un plan de sustitución donde entrarían a la acción diez empresas¹⁰⁰ a las que se les otorgarían la concesión, esto lo hacía el gobierno con el argumento de poder mejorar el transporte que se ofrecía en la ciudad¹⁰¹.

A mediados de 1996 se les otorgaron a los trabajadores sus respectivas liquidaciones al igual que un par de concesiones para continuar dando el servicio¹⁰². La creación de las empresas concesionarias tenían el objetivo temporal de cubrir el servicio que la Ruta 100 dejaría de dar. Fue por esto que la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó el cierre definitivo de la empresa, transfiriendo los bienes a la Sindicatura, conformada por las sociedades nacionales señaladas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el documento expedido por la Suprema Corte menciona lo siguiente:

"ARTICULO PRIMERO. Se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se denominará Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100, cuyo objeto

⁹⁹Fueron otros dos factores (uno económico y el otro político) los que también determinaron el cierre definitivo de la empresa. El primero fue que se encontraban reportes de robo de las alcancías donde eran depositados los pasajes, también robos de herramientas y uso indebido de recursos. El segundo fue el político, ya que el SUTAUR se le relacionaba con el Movimiento Proletario Independiente (MPI), el cual tenía mucha repercusión en las colonias populares a las que llegaban los transportes de la Ruta 100 y que sobretodo estaba relacionado con el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, y dado el contexto nacional de confrontación que este movimiento tenía con el gobierno, resultó otra razón más para cortarle los recursos y cerrar la empresa.

Ernesto Núñez. (2015) *20 años sin Ruta 100*. México. Consultado 19 marzo 2020. <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eeaa45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>

¹⁰⁰ En 1996, cuando se establecieron las mesas de negociación con el SUTAUR se acordó otorgarles dos de las diez empresas concesionadas que quedarían dando servicio de transporte los nombres eran: Servicios Metropolitanos de Transporte 17 de Marzo y Autotransportes Siglo Nuevo. Estas dos las terminaron uniendo conformando el Grupo Metropolitano de Transporte. Aún con algunos recursos ganados para el sindicato, estos fueron el beneficio para líderes sindicales y un grupo pequeño de personas, no para la mayoría de los trabajadores de la empresa extinta. *Idem*.

¹⁰¹ Núñez, Ernesto. (2015) *20 años sin Ruta 100*. México. Consultado en: <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eeaa45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>

¹⁰² *Ibidem*

será la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal y zonas conurbadas.

SEGUNDA. SINDICATO y SINDICO celebran el presente contrato por obra determinada, obra que se hace consistir en la prestación temporal del servicio público de transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana del D.F., por parte del SINDICO, razón por la cual el presente contrato será obligatorio en más de una entidad federativa. La obra determinada durará mientras el Juez le ordene al SINDICO prestarla, y mientras las autoridades del Departamento del Distrito Federal le otorguen al mismo permisos temporales para operar el servicio público que antes prestaba la quebrada denominada Autotransportes Urbanos de Pasajeros R- 100.

CUARTA. El contrato será aplicable a los trabajadores que por obra determinada sean contratados por el SINDICO, para cumplir con el servicio público que le fue encomendado al mismo en forma temporal y con exclusión de los trabajadores de confianza, en términos de los artículos 184 y 396 de la ley. En base a lo anterior, este contrato se aplicará en todas las oficinas, módulos o unidades que el SINDICO destine, afecte o utilice para la prestación del servicio público que realizará por disposición judicial temporalmente, de manera que el presente contrato abarca todas las concesiones, autorizaciones, permisos y ampliaciones que se otorguen al SINDICO por parte del Departamento del Distrito Federal, del Gobierno del Estado de México, o de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como el radio de acción en el que se ejecuten los servicios públicos concesionados o autorizados en forma temporal.¹⁰³

El anterior documento legal atribuía al gobierno del entonces Distrito Federal la libertad de ceder las concesiones durante el tiempo que se decidía de una manera más formal lo que se haría con el sistema de transporte en la ciudad. Sin embargo, este fue el camino para reforzar que el servicio de transporte fuera proporcionado por empresas concesionados con poca regulación y llegando a ofrecer durante varios años (todavía en la actualidad) un servicio deficiente que no cubría las necesidades de las personas que necesitaban movilizarse.

¹⁰³ Suprema Corte de Justicia de la Nación. (1996) *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta - Tomo IV*. Consultado <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Paginas/Reportes/ReporteDE.aspx?idius=3880&Tipo=2&Tema=020> de octubre 2020

Entrada del RTP (y otros transportes) a la ciudad

En el año 2000 la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, Rosario Robles Berlanga, terminaba el proceso para la extinción definitiva de la Ruta-100 esto se hizo por medio de la emisión de decretos que se traducían en la extinción de la empresa estatal. En lugar de la desaparecida empresa, entró la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) del Distrito Federal el 7 de enero de ese mismo año, iniciando operaciones el primero de marzo. Esta red tenía la finalidad de dar el servicio de transporte público con preferencia a las zonas de la periferia de la ciudad con bajas posibilidades económicas¹⁰⁴.

El Decreto publicado por la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 7 de enero de 2000 mencionaba que:
Artículo Primero.- Se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, como organismo Público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Artículo Segundo.- La Red de Transporte de Pasajeros, con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, tendrá por objeto la prestación de los siguientes servicios: a) Radial de transporte público de pasajeros, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal; b) Especial de transporte escolar y de personal; y c) De traslado de personas en general, a favor de la Administración Pública Centralizada, Desconcentrada o Paraestatal, o con instituciones de asistencia privada sin fines de lucro.

Asimismo, en el Artículo 2º en el apartado de tarifas aplicables que: *Se exentan del pago de la tarifa respectiva a todas las personas discapacitadas y las personas de la tercera edad, con credencial del Instituto Nacional de la Senectud, en los siguientes modos de transporte público descentralizado del Gobierno del Distrito Federal:*

- √/Servicio de Transporte Colectivo (METRO);
- √/Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal;
- √/Red de Transportes de Pasajeros.¹⁰⁵

Con la creación de esta Red de Transportes se daba una pequeña solución al tema de la movilidad que venía arrastrando la ciudad desde la clausura de la empresa Ruta 100, sin embargo, era apenas el inicio de empezar a tomar en cuenta a las personas con discapacidad y adultos mayores en el plano del

¹⁰⁴ Medel Ibarra, José. (2018) *Ruta 100 por la senda de la injusticia*. Ciudad de México: Reivindicación Sindical. p.4

¹⁰⁵ Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2000) *Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal* Consultado 20 de octubre 2020 <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2665.pdf>

transporte y sobretodo de la ciudad, porque solo se consideraba en ese entonces el subsidio monetario como una solución para el desplazamiento de estos dos grupos en la ciudad pero todavía no se veía el problema estructural físico que se les presentaba a la hora de abordar y permanecer en los transporte o aún más, el problema en el inmobiliario de la ciudad que no permitía el libre acceso de manera independiente e interdependiente que se necesitaba (y necesita) para vivir una vida integral que no se viera limitada por no poder acceder a todos los espacios de la ciudad por motivos de infraestructura en el transporte público y en los caminos de la ciudad para poder llegar a abordar una unidad que permitiera movilizarse a las personas. .

En el 2005 surge el Metrobús como respuesta a la alta demanda dentro de la capital. Actualmente existen 6 líneas que cubren puntos estratégicos de la Ciudad de México¹⁰⁶. El decreto de la creación del Organismo Público fue publicado el 9 de marzo de 2005 el objetivo de esta institución era ser un un órgano descentralizado que fuera uno de los contrapesos, en el área de transporte colectivo, para reducir las emisiones contaminantes¹⁰⁷, para ese entonces la agenda de movilidad para que todas las personas pudieran hacer uso de la ciudad de manera libre todavía no era algo que los gobiernos de ese momento tomaran en cuenta.

Igualmente, el Metrobús tiene como por objetivo ser la institución de planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, mientras que ellos administran el funcionamiento total de este transporte existen otras dos instituciones concesionarias que operan las unidades y recaudan la tarifa¹⁰⁸.

En marzo de 2007 era la primera vez donde varios países del mundo, incluido México, firmaban la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, el cual tiene como objetivo *cambiar el paradigma del trato asistencialista a las personas con discapacidad, permitiendo que puedan desarrollarse en igualdad de condiciones, tanto exigiendo sus derechos como cumpliendo sus obligaciones como parte de la sociedad*¹⁰⁹. El hecho de que el país firmara los obligaba a comenzar a incluir decisiones y soluciones para poder crear espacios de decisión y movilidad para las personas

¹⁰⁶ S.a (s/f) *La metamorfosis del Transporte Público de la CDMX*, Consultado en: <https://mxcity.mx/2016/09/transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico-a-traves-del-tiempo/>

¹⁰⁷ Gaceta Oficial del Distrito Federal (2005) *Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Metrobús* Consultado en: <http://www.contraloriadf.gob.mx/prontuario/vigente/919.htm>

¹⁰⁸ Metrobús (2020) *¿Qué es Metrobús?* Ciudad de México. Consultado en: http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html

¹⁰⁹ Comisión Nacional de Derechos Humanos (2018) *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo* Ciudad de México, p.7

con discapacidad. El tema de transporte tenía que ser tomado en cuenta inmediatamente, sin embargo esto no pasó inmediatamente, tardó algunos años para que en el papel, al menos en la Ciudad de México se empezara a tomar en cuenta las obligaciones de las que se había hecho acreedor el gobierno.

Llegó 2008 y los tranvías regresaban con el objetivo similar al momento de la creación del Metrobús, reducir la contaminación, la infraestructura que se construía para este nuevo modo de transporte pero se le cambió el nombre y fue llamado Tren Suburbano¹¹⁰. Aunque ya existiera un acuerdo legal a nivel internacional no se mostraban aún señales en el papel, ni muchos menos en la construcción de plataformas que incluyeran la accesibilidad para todas las personas, incluidas las personas con discapacidad. En 2010 ECOBICI entraba en función en febrero de 2010 con 84 cicloestaciones y mil doscientas bicicletas. El sistema de bicicletas fue instaurado debido a que las personas comenzaban a buscar modos de transporte más sustentables y eficaces¹¹¹, pero este era otro modelo de transporte que veía por la movilidad de un grupo de personas que no tenían movilidad reducida y podían hacer uso de él ya que no se les presentaba un obstáculo.

Es hasta 2013 cuando se comienza el intento por construir ciudades integrales y sobre todo accesibles para todas las personas a través del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018, el cual nacía a partir del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal. El PIM pretendía: *“avanzar hacia una movilidad más eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable. Es una nueva política que se enfoca en mover personas, no sólo automóviles, bajo una nueva jerarquía de movilidad que otorga prioridad al peatón, ciclista y personas usuarias del transporte público, sobre el transporte de mercancías y el automóvil particular.*

*La estrategia integral de movilidad de la actual administración se estructura bajo seis ejes estratégicos - políticas públicas, los cuales retoman las opiniones del sector y la sociedad civil reunidas a lo largo de un proceso de construcción colaborativa, para contar con objetivos compartidos entre ciudadanía y gobierno, y moldear el cambio de paradigma de movilidad y, así, nuestro futuro como ciudad.”*¹¹² El acuerdo también mencionaba la obligatoriedad de tomar en cuenta

¹¹⁰ S.a (s/f) *La metamorfosis del Transporte Público de la CDMX*, Consultado en: <https://mxcity.mx/2016/09/transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico-a-traves-del-tiempo/>

¹¹¹ Gobierno de la Ciudad de México (2020) *¿Qué es ECOBICI?* Ciudad de México. Consultado en: <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>

¹¹² Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014) *Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018* Consultado 20 de octubre 2020 <http://dicyg.fi-c.unam.mx:8080/oemj/informacion->

para las futuras decisiones los derechos de las personas adultas mayores y los derechos de las personas con discapacidad, este Programa tomaba en cuenta que la ciudad llevaba varios años con un problema en la infraestructura vial y que se había estado privilegiando la construcción de una metrópoli para los autos y no para las personas usuarias de la vía y sobre todo que había grupos en específico de la población que se enfrentaban, y siguen enfrentando, problemas de desplazamiento debido que tanto las calles, las banquetas y el transporte público terminaba siendo inaccesible provocando impactos negativos en el desarrollo de la vida diaria de las personas.

Con esta nueva perspectiva que se planteaba en materia de movilidad se empezaba a trazar una nueva área de oportunidad para tomar en cuenta las necesidades de todas las personas. Era la primera vez que se hablaba de un Sistema Integrado de Transporte Público (SIT), el cual está considerado como un *conjunto articulado de redes para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a las personas usuarias con altos estándares de calidad y accesibilidad, con cobertura en toda la ciudad y adecuado a las necesidades de viaje*¹¹³. En el papel, para que esto comenzara a funcionar se tenía que integrar físicamente, operativamente los medios de pago e información de los seis sistemas que conforman la Ciudad de México, los cuales son: Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, Transporte Público Colectivo Concesionado y ECOBICI.

Los sistemas anteriores están administrados de tres distintas maneras, los cuáles se han traducido en métodos para que los servicios de transporte público ofrecidos tengan resultados diversos para cada tipo de usuario, ya sea positiva o negativamente. Las formas son: Organismo Público Descentralizado, administración directa por parte de la Secretaría de Movilidad y una empresa privada y la asignación de la administración por parte de el o la Jefa de Gobierno.

Después de haber tenido el antecedente del funcionamiento del transporte público mediante una empresa paraestatal y no ver resultados favorables, el gobierno optó por los organismos descentralizados los cuales son definidos por Miguel Estrada como una *institución con personalidad jurídica, patrimonio propio y con autonomía técnica y orgánica. Donde dicho patrimonio estará constituido con fondos o bienes provenientes de la Administración Pública; su objetivo es la prestación de un servicio público o social, la explotación de bienes o recursos propiedad federal o estatal, la investigación científica y tecnológica y la obtención y aplicación de recursos para fines de*

*asistencia o seguridad social*¹¹⁴. También otro modo fue el de combinar la administración pública con la privada donde la parte particular termina prestando los servicios y el gobierno los gestiona. Y la última, el de la asignación de la administración deliberadamente por parte de el o la Jefa de Gobierno puede resultar un tanto controversial ya que al asignar a manera discrecionalmente la gestión a quién ellos consideren pertinente puede traer irregularidades donde, como se ha presentado durante varios años en la Ciudad de México, los corredores concesionados no tengan el seguimiento necesario para poder brindar un servicio eficiente a las personas usuarias.

En la siguiente tabla se señala cada uno de los sistemas de transporte en la ciudad, quién lleva a cabo su administración y datos de número de flota en sus inicios de servicio, encontrados en información proporcionada por el Gobierno de la Ciudad de México. Existen casos como el del Servicio de Transportes Eléctricos que no hay datos de sus inicios y también del Transporte Público Colectivo Concesionado donde no se tiene un número establecido de unidades, esto se puede deber a que al ser uno de los transportes colectivos más antiguos en la ciudad y que en el momento de su creación no había una reglamentación para otorgar concesiones, se perdía el control de cuántas se obtenían. Actualmente, se le suma el problema administrativo de no tener una entidad clara acerca de quién tiene que darle un seguimiento constante. Dejarlo en un escenario tan abierto provoca poca vigilancia hacia el servicio que brindan diariamente.

Tabla 4
Sistemas de Transporte en la Ciudad de México

Transporte Público ¹¹⁵	Estatus jurídico	Recursos inicio de operaciones
-----------------------------------	------------------	--------------------------------

¹¹⁴ Estrada Migel. (s.f) *Organismo Descentralizado* México. Consultado 22 de octubre 2020 <https://mexico.leyderecho.org/organismo-descentralizado/>

¹¹⁵ Los datos para elaborar este cuadro fueron retomados de:
 Red Transporte de Pasajeros (2020) *Antecedentes* Ciudad de México. Consultado 21 de octubre 2020 <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>
 Gobierno de la Ciudad de México (2019) *Hace 52 años inició la construcción de la Red del Metro* Ciudad de México. Consultado 21 de octubre 2020 <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro>
 Metrobús (2020) *¿Qué es Metrobús?* Ciudad de México. Consultado 21 de octubre 2020 http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html
 Gobierno de la Ciudad de México (2016) *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* Ciudad de México Consultado 21 de octubre 2020 <https://www.ste.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/596/d1e/4b4/596d1e4b4be8c226297829.pdf> p. 30

Sistema de Transporte Colectivo Metro	Organismo Público Descentralizado	<ul style="list-style-type: none"> - Una línea de 12.6 kilómetros de longitud. - -16 estaciones (Chapultepec a Zaragoza)
Metrobús	Organismo Público Descentralizado	<ul style="list-style-type: none"> - 30 kilómetros de carriles confinados en ambos sentidos. - Iniciado en corredor Insurgentes - Tres terminales (Indios Verdes, Caminero, Buenavista II)
Servicio de Transportes Eléctricos	Organismo Público Descentralizado	No se encontraron datos en este rubro.
Red de Transporte de Pasajeros	Organismo público Descentralizado	<ul style="list-style-type: none"> - 2,600 trabajadores. - 860 autobuses (distribuidos en 75 rutas). - 7 módulos operativos. - 3 talleres especializados.
Transporte público colectivo concesionado	La administración y supervisión operativa estará a cargo del organismo que se cree por acuerdo del Jefe de Gobierno para tal efecto.	No se encontraron datos en este rubro.
ECOBICI	La administración es compartida con la Secretaría de Movilidad y la compañía estadounidense Clear Channel Outdoor	<ul style="list-style-type: none"> - 84 cicloestaciones. - 1200 bicicletas.

Elaboración propia con información de diversas páginas oficiales del gobierno de la Ciudad de México.

El trabajo que se estaba realizando por primera vez en la Ciudad de México comenzaba a contemplar una ciudad para las personas y no para los coches, era un gran avance dado que el PIM dentro de su estructura la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal y la Ley de Movilidad del Distrito Federal, dos instrumentos que hacían el cambio en el enfoque de políticas públicas que se hacían en la ciudad, ya no era solo del estilo económico tradicional sino que se empezaban a dar cuenta que activando la movilidad e integrando a más personas a la ciudad, la economía podría funcionar mejor. Se inició la implementación de este nuevo modelo desde el ámbito económico, pero también fue una lucha ganada por parte de las personas que habían estado trabajando varios años por el reconocimiento de sus derechos. La nueva perspectiva a

Gobierno de la Ciudad de México (2020) *¿Qué es ECOBICI?* Ciudad de México Consultado 21 de octubre 2020 <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>

S/a (2009) *Clear Channel Outdoor expands SmartBike program to Mexico* Consultado en: <https://www.bizjournals.com/sanantonio/stories/2009/08/10/daily39.html>

plantear la estarían mencionando continuamente las personas, anteponer el desarrollo de la ciudad a las personas antes que al sistema económico.

Aún así, con estos cambios que surgían el tema del reconocimiento a las personas adultas mayores no era tan notorio, en el aspecto de su movilidad, a pesar de que ya existía la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores aún no se tenía presente que la continuación de la vida de este sector se veía mermado por la movilidad, la ciudad no estaba adaptada para los traslados de manera interdependiente, el mobiliario urbano en la ciudad no se prestaba a hacer una ciudad caminable y mucho menos a poder llegar de manera segura a las paradas de transporte, y se le sumó el hecho de que abordar a uno de ellos resultó más difícil, en específico al Transporte Público Colectivo Concesionado que durante muchos años no ha prestado el mejor servicio de la ciudad.

En 2018, en la transición de administración, el gobierno entrante hizo un análisis acerca de cuáles habían sido los resultados del Programa Integral de Movilidad, dentro de ese análisis venía los hallazgos sobre el Sistema Integrado de Transporte.

En este estudio se encontró que más del 60% de la población se traslada en el transporte concesionado. En general, este documento habla que de 131 acciones a realizar el 41% fue ejecutado, el 40% no fue ejecutado y no se tiene datos sobre cuál fue el destino del restante 19%¹¹⁶.

A continuación la lista de acciones enfocadas al mejoramiento al sistema de Transporte Público Concesionado por parte de la Secretaría de Movilidad del gobierno de 2013-2018:

Tabla 5
Acciones rastreadas por evaluación de Programa Integral de Movilidad 2012-2018

Metas	Acciones	Observación
Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias	Realizar estudios y evaluaciones de carácter técnico y administrativo de la operación del transporte público colectivo concesionado, para proponer e implementar acciones de mejora continua	2017 Acción ejecutada
Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.	Realizar anualmente la revista vehicular (técnico-mecánica y administrativa) del transporte público colectivo concesionado para garantizar la seguridad de las personas usuarias.	2017 Acción ejecutada.

¹¹⁶ Secretaría de Movilidad. (2018) *Evaluación del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018*. Ciudad de México p.26

Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.	Diseñar e implementar el Programa Especial para la Transformación del Transporte Público Colectivo Concesionado, que incluya el nuevo modelo funcional, regulatorio, de servicio y de negocio.	En 2016 se sustituyeron 1,188 microbuses obsoletos por 288 unidades nuevas con tecnología sustentable con el medio ambiente que conforman el nuevo modelo de transporte, como corredor concesionado(hombreeempresa)
Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.	Coadyuvar en la gestión del apoyo financiero para la renovación de unidades del transporte público colectivo concesionado que superaron su vida útil y la destrucción de unidades obsoletas.	2017 Acción ejecutada
El sistema para mejorar la experiencia de viaje	Implementar la operación nocturna de 6 rutas de RTP, 3 Corredores Cero Emisiones del STE y 2 corredores de transporte público colectivo concesionado con acceso a bicicletas.	2015 Acción ejecutada.
Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.	Reordenar y eficientar la operación en las áreas de transferencia modal de los CETRAM Buenavista, Chapultepec, Tláhuac y Periférico.	2017 CETRAM Buenavista: Acción ejecutada. 2018 En diciembre de 2017 se reubicaron 13 empresas de transporte concesionado y público al interior del Área de Transferencia Modal (ATM) Provisional del CETRAM Chapultepec, como parte de la Segunda Etapa del Proyecto de Modernización. 2017 CETRAM Periférico Oriente y Tláhuac: Acción ejecutada
Contar con un medio único de pago.	Iniciar la implementación de la TDF ¹¹⁷ para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado.	No hay información.
Contar con un medio único de pago.	Continuar la implementación de la TDF para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado	No hay información
Implementar sistemas inteligentes de transporte.	Desarrollar e implementar un sistema tecnológico para la supervisión, seguridad y control de frecuencia para el transporte público colectivo concesionado.	No hay información
Implementar sistemas inteligentes de transporte.	Integrar la información sobre los corredores de transporte público colectivo concesionado a la BDAT.	2018 Al 31 de julio de 2017 se avanzó en la homologación de información de 10 corredores de transporte concesionado. No se concretó la integración de información en su totalidad
Fomentar finanzas sanas.	Realizar una evaluación financiera de los ingresos y gastos de los corredores de transporte público colectivo concesionado.	2016 Elaboración de una plantilla a base de Excel para proyectar indicadores económicos y financieros, tomando como base los resultados del estudio Oferta - Demanda de cada

¹¹⁷ Tarjeta del Distrito Federal.

		corredor (5 meses).
Fomentar finanzas sanas.	Gestionar el financiamiento para la transformación del transporte público colectivo concesionado.	2016 Acción ejecutada
Impulsar el fortalecimiento institucional.	Crear el Órgano Regulador del Transporte Público Colectivo Concesionado.	2016 Acción ejecutada
Propiciar el transporte activo.	Sumar la información del transporte público colectivo concesionado a la Base de Datos Abiertos de Transporte (BDAT), para generar información sobre frecuencias, paradas y rutas.	2016 Se integró parcialmente en la BDAT la información de corredores concesionados de transporte público de algunas empresas como CISA (Nochebus Insurgentes) y COREVSA. Dicha información representa solo un porcentaje de la totalidad de rutas y derivaciones de las mismas que recorren la Ciudad de México.

Propiciar el transporte activo.	Elaborar, imprimir y difundir el mapa integrado del transporte público de la ciudad.	2018 El mapa incluiría los servicios de transporte público y concesionado, así como de infraestructura ciclista e información sobre vías primarias. El diseño no se concluyó y no se asignó financiamiento para la impresión y difusión.
---------------------------------	--	--

Lo que se demostró con las acciones realizadas por el gobierno de ese entonces es que solo una acción se había ejecutado para poder cubrir las necesidades de las personas usuarias del transporte, aún cuando se hicieron cambios en las unidades que transitaban sobre los corredores concesionarios no se hizo hincapié en que éstos tendrían que ser de accesibilidad universal para poder proveer de un buen servicio y sobre todo, tomar en cuenta a las personas con discapacidad.

Mientras transcurría este gobierno, fue en 2017 donde se hizo la más reciente modificación la cual menciona que la Administración Pública sería la encargada de ofrecer los medios necesarios para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada (aquí se incluye a los adultos mayores) pudieran elegir de manera libre la forma en la que se trasladan por toda la ciudad, acción que hasta el momento no está del todo garantizado en la ciudad. El artículo 89 de la ley menciona que:

Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al

servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte por ciento del total de unidades en operación destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y al menos el cinco por ciento para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia¹¹⁸.

A inicios del mismo año donde la Ley de Movilidad era reformada, también se promulgaba la primera Constitución de la Ciudad de México, donde en el artículo 13 mencionaba que el derecho a la movilidad de las personas tenía que ser garantizado. Estos dos elementos legales, en los años futuros tendrán que funcionar como elemento de presión para poder garantizar un acceso libre al transporte público concesionado que durante muchos años no ha dado los servicios eficientes para la movilidad de todas las personas.

Los transportes colectivos en la Ciudad de México actualmente

Por último, a continuación se mostrará una tabla con los diversos tipos de transportes masivos que transitan por la Ciudad de México.

Tabla 6
Transporte público masivo en la Ciudad de México

Sistema	Tipo	Pública y/o privada	Administración	Rutas	Promedio de personas beneficiadas ¹¹⁹ (2018)	Año de creación
Sistema de Transporte Colectivo	Metro	Pública	Organismo Público Descentralizado	12 líneas	132.6654167 millones	1969

¹¹⁸ Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Ciudad de México Consultado 22 de octubre 2020 p. 51-52

¹¹⁹ El promedio se decidió hacer en 2018 debido a que la única información reciente que se tiene del porcentaje de uso del transporte público concesionado es de esa fecha por la Evaluación del Programa Integral de Movilidad que se le hizo en ese año. No se tenían los datos exactos por lo que se hizo un estimado de los últimos datos del INEGI de población de 2015 promediando con el porcentaje de 60%. El resto de los promedios que se obtuvieron de los otros sistemas de transportes salieron del desglosado que tenía el INEGI en 2018, tenía el dato de todos los sistemas masivos de transporte menos del concesionado.

Metro			o			
Metrobús	Metrobús	Público y privado	Organismo Público Descentralizado	7 líneas	27,978.98	2005
Servicio de Transportes Eléctricos	Tren ligero Trolebús	Público	Organismo Público Descentralizado	Una línea 8 líneas	2,814 (miles) 4,047.333333 (miles)	1946
Red de Transporte de Pasajeros	Nochebús Ordinario Expreso Ecobús Atenea Escolar	Público	Organismo Público Descentralizado	8 líneas	12.1 millones	2000
Transporte Público Concesionado	Microbuses Autobuses Combis	Público y privado	Órgano Regulador de Transporte ¹²⁰ desconcentrado	2,143 rutas 168 corredores ¹²¹	5,351,191.8 millones	1916 aproximadamente ¹²² .

Elaboración propia.

La anterior tabla refleja la complejidad que existe en el transporte masivo, y en específico en el Transporte Público Colectivo Concesionado, ya que abarcar más del 60% de los viajes que se hacen en la Ciudad de México refleja la enorme estructura de transporte de estilo en esa ciudad, pero que también significa la dificultad para poder tener registro de la buena o mala prestación de servicios que realizan.

Tener 2,143 rutas de transporte concesionado y 168 corredores concesionado esparcidos por toda la ciudad se puede traducir en la necesidad de las personas que tienen para trasladarse, pero la existencia

¹²⁰ Este órgano había sido propuesto por la administración de 2013-2018 había decidió crearla, sin embargo no se hizo nada al respecto hasta el año 2019 cuando por medio de la Gaceta Oficial se decidió otorgarles de atribuciones administrativas para la supervisión y vigilancia de los espacios conocidos como CETRAM, sin embargo sigue dejando desprotegido el ámbito de darle seguimiento a que las unidades concesionarias sean las adecuadas para prestar el servicio.

¹²¹ Agencia Digital de Innovación Pública (2018) *Rutas y corredores del transporte público concesionado*. Consultado 22 de octubre 2020 <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado/export/>

¹²² Su primera aparición fue con los fotingos, éstos habían sido el resultado de una huelga de tranvías, los chóferes convirtieron viejos autos ford en transportes públicos colectivos, siendo las primeras apariciones del transporte concesionario ya que para que siguieran en existencia tenían que obtener el permiso por parte del gobierno. Los fotingos los adaptaron colocándoles un chasis que contenía un motor de combustión interna, se les adaptaron unas bancas de madera y en ciertas ocasiones, se les colocaba un toldo (s/a, s.f).

de éstas no significa que estén bien reguladas y que sobre todo cumplan con las normas ya establecidas acerca su accesibilidad universal para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.

Este breve recorrido por la historia del transporte público en la Ciudad de México da un panorama histórico, político, económico y social de la importancia que ha tenido. Ha sido una pieza clave para la expansión de las ciudades y sobre todo, para apoyar las decisiones de desarrollo económico, que los políticos de distintas etapas de la historia de México y la ciudad han implementado.

Asimismo, se puede observar que el desarrollo de las redes de transporte, en específico los camiones, no han respondido a las necesidades de las personas usuarias. Se ha visto como un objeto de traslado para llevar y traer personas de sus casas a los centros de trabajos y viceversa, los cuales a su vez, serían aquellos centros económicos que conformarían el sustento del país o de la ciudad. Sin embargo, el camino que se ha tomado para la evolución de las redes de transporte, al menos hasta hace algunos años, ha sido poco responsable y tampoco ha respondido a las necesidades de las personas con discapacidad y adultas mayores. Esta evolución se ha hecho de manera unilateral dejando de lado la movilidad de varios grupos de la movilización.

En el siguiente capítulo se explicará más a fondo la estructura del transporte público concesionado, cuáles son sus consecuencias y como es que éste se ve atravesado por diversas variables como es el hecho de la no garantía a los derechos de las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida. Asimismo cómo es que las políticas públicas tienen que seguir reforzando los Sistemas Integrales de Movilidad donde sector de transporte, planificación de la ciudad y movilidad para todas las personas, para dejarse de ver segregada y planificar de forma integral, así, reduciendo costos tanto sociales como económicos.

Capítulo III

Las políticas públicas respecto a la discapacidad y a la vejez en México y la CDMX

Este capítulo abordará en primer lugar, qué son las políticas públicas para poder entender de manera general cómo es que son aplicadas en la Ciudad de México con respecto a las políticas públicas de movilidad y cómo es que éstas afectan la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores. En segundo lugar, se tratará cómo es que está conformada la legislación para proteger los derechos de estos grupos, enunciando la vida digna que toda persona que habita en nuestra sociedad tiene derecho a vivir. En tercer lugar, explicará bajo qué leyes y reglamentos está conformada la red de transporte concesionado de la metrópoli. Por último se abordará cuáles son los costos económicos y sociales de seguir manteniendo un transporte público concesionado ineficiente que imposibilita la movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores de manera ineficiente.

Políticas Públicas

Las políticas públicas han sido aplicadas bajo distintas visiones de gobierno y como parte de eso se han llegado a resultados distintos o bien, resultados similares aún siendo aplicados en países diferentes. Sin embargo, bajo la noción de que todas las personas tienen derecho a vivir una vida digna, en pleno goce de las garantías y obligaciones que les otorga el Estado mexicano, se abordará la visión de una perspectiva de políticas públicas con enfoque de derechos humanos.

Por lo anterior, se considera que el enfoque de derechos humanos no solo se tendría que aplicar en ciertos momentos sino que éste permeara en la aplicación de todas las políticas públicas del país y de la Ciudad de México, ya que si nos regimos por el Artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, todas las personas tendrían que estar gozando de los derechos reconocidos en ésta y en los tratados internacionales a los que está adscrito el estado.

El hecho de la aplicación de un enfoque de este tipo termina siendo un eje rector, un eje de la forma en la que se construye un país o una ciudad y bajo esta perspectiva, velando por las garantías de cada una de las personas sin importar si es con discapacidad o adulta mayor, no se construye de manera separada cada uno de los ejes que conforman a las sociedades, políticos o económicos, sino que diseñar bajo esta visión construye para el beneficio de ambos, ahora, esto sucede siempre y cuando se quiera construir para la mayoría de la población y no para los grupos que sostienen los privilegios y

que durante muchos años se han visto beneficiados por un sistema que no pone en primer lugar a las personas.

La idea general de la política pública con respecto a los Derechos Humanos fue enunciada por vez primera por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) en el Informe sobre Seguridad Ciudadana y Derechos Humanos de 2009.

La CIDH definió a las políticas públicas con enfoque de derechos humanos como: *el conjunto de decisiones y acciones que el Estado diseña, implementa, monitorea y evalúa -a partir de un proceso permanente de inclusión, deliberación y participación social efectiva- con el objetivo de proteger, promover, respetar y garantizar los derechos humanos de todas las personas, grupos y colectividades que conforman la sociedad, bajo los principios de igualdad y no discriminación, universalidad, acceso a la justicia, rendición de cuentas, transparencia, transversalidad, e intersectorialidad*¹²³.

Esta Comisión menciona que en este tema se tienen tres dimensiones a tomarse en cuenta. La primera, es que el Estado tiene que acoger medidas que estén basadas en reconocer la dignidad y derechos de todas las personas en igualdad de condiciones y sin distinguir a una de la otra. La segunda, menciona que se necesita diseñar mecanismos y herramientas con una perspectiva que pueda atender a las condiciones particulares de ciertos grupos, esto con la finalidad de poder garantizar la protección suficiente buscando la igualdad sustantiva. Como última dimensión, menciona que para la igualdad se necesita de la participación de la población que se encuentra en situación de discriminación histórica en el diseño de políticas públicas relacionadas a ellos¹²⁴.

Debido a que las desigualdades han sido estructurales la CIDH encuentra importante el papel de la política pública, ya que este es un instrumento de transformación. Los principios de igualdad y no discriminación tienen que estar presentes en todo momento, desde la definición del problema hasta en el momento de la aplicación y la evaluación. Al momento de la creación del problema, esta acción tiene que estar guiada por la visibilización e identificación de las estructuras que provocan y normalizan las brechas existentes¹²⁵.

Bajo la perspectiva de la Comisión, la aplicación de este enfoque tendrá un impacto directo en la estrategia, en el diseño para abordar el problema, en el momento de la ejecución, en el modo de emplear, y que al momento de hacer el monitoreo y evaluación de la política estos serán atravesados

¹²³ Comisión Interamericana de Derechos Humanos, (2018) *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos*. Washington, D.C. p.45

¹²⁴ *Ibidem*. p.23

¹²⁵ *Idem*

por la visión de manera que provocarán resultados en *términos de disminución de brechas, acceso universal a derechos, y equiparación de condiciones*¹²⁶.

La participación activa de las personas al momento de tomar las decisiones se termina viendo como un derecho obligatorio que el Estado debe garantizar. Ahora desde el terreno del ciclo de las políticas públicas, la participación es primordial, y sobre todo que no solo se ve como un derecho aislado del resto sino que termina relacionándose con los derechos como la libertad de asociación y reunión, el derecho a la información y el derecho a la libertad de opinión. Es por esto que es importante la participación de la población en situación de discriminación histórica, tomar en cuenta su situación evita validar que la voluntad de la mayoría es la solución a la procuración y garantía de todas las personas que habitan en el país¹²⁷.

El esquema de participación tiene que considerar que los espacios para promover las reflexiones, negociaciones, intercambio de opiniones, existan para poder tener un buen resultado en el momento de la formulación de las políticas y en las subsecuentes etapas. *Un derecho es tal en tanto y en cuanto sea susceptible de ser exigido y existan las herramientas y los mecanismos que habiliten dicha demanda. El acceso a mecanismos de reclamo es, en buena medida, lo que traslada a las personas del lugar de beneficiarias pasivas al lugar de actores centrales portadores de derecho*¹²⁸

Es por lo anterior que se enfatiza en que el hecho de tener la posibilidad y una herramienta para reclamar termina teniendo un papel importante para el momento de diseñar, implementar y evaluar la política, ya que con este recurso se puede visualizar y tener la información sobre las características de las medidas aplicadas, así pudiendo obtener todo el panorama para poder identificar las carencias y corregirlas o diseñar algunas otras medidas que no estaban consideradas. Esto no se da como resultado absoluto de las personas encargadas del diseño y la aplicación, sino que es un proceso que va acompañado de las personas afectadas, no desde un lugar pasivo donde ellas reciben los resultados, sino de un lugar activo por medio de la potestad de reclamar¹²⁹.

Debido a que la relación entre instituciones y políticas públicas es interdependiente e indivisible cada vez que la política se conforma en un marco institucional y viceversa, es importante destacar la importancia de la promoción y/o protección de los derechos humanos. La inclusión de esta perspectiva tiene una injerencia importante en la institucionalidad, ya que ésta puede definirse por sus

¹²⁶ Op. Cit. p. 22

¹²⁷ Op. Cit. p. 25

¹²⁸ Op. Cit.

¹²⁹ Op. Cit. p.50

normas o reglas formales que terminan estructurando las funciones y las competencias de la organización. Esto también, viene acompañado de las prácticas informales que forman parte de la cultura, así como los valores, los hábitos, las costumbres, etc.¹³⁰ No es menor el impacto que tiene este enfoque debido a que si se toma en su totalidad su aplicación pueden comenzar a reestructurar las instituciones que rigen la aplicación de las políticas públicas y programas, y no solo de manera unidireccional sino que al verse bajo este lenta empieza a cuestionar no solo a ellas, sino que puede llegar a generar el debate más allá de las instituciones sobre cuál y cómo es su función.

Los derechos humanos parten de la base de que para que los derechos puedan ejercerse se necesita que el Estado tiene que tomar medidas de manera integral. Por la integralidad no solo se hace referencia al diálogo, la coordinación y el trabajo conjunto de las distintas partes de las instituciones, sino que también se habla de la atención a las diversas situaciones múltiples que existen de discriminación de las que han sido sujetas los distintos grupos sociales¹³¹. El resultado de este trabajo es la intersectorialidad, donde no hay un solo órgano ejecutor que decida que necesita y no necesita cada grupo sino que las necesidades están basadas en las diversas aristas que conforman a la sociedad desde la población hasta el Estado.

El documento propuesto por la CIDH menciona que la intersectorialidad es una de las bisagras más importantes debido a que apela a la coordinación de manera horizontal y vertical, y que tiene por objetivo el evitar la duplicidad de funciones o programas, garantizando que los esfuerzos de las dependencias y órdenes de gobiernos estén implementados de la mejor manera. Es por esto que habla que una política nacional o federal no puede entender de una sola forma sino que a partir de las realidades locales (siempre de manera horizontal) es la manera de construirlas debido a que si se ignora a cada una de ellas no se puede tomar en cuenta las dimensiones de los problemas y complejidades que toda protección a derechos humanos, en sus distintos terrenos, debe abordar¹³².

Asimismo, menciona que las políticas públicas tienen que ir acompañadas de la planeación del gasto público y que éste debe estar diseñado para promover la igualdad adecuando las políticas fiscales para poder abonar a la redistribución de la riqueza con el objetivo de disminuir las brechas de desigualdad, también esta planeación contribuiría *a las correcciones de las deficiencias del mercado, a la inversión necesaria para el cumplimiento de los derechos humanos, en particular los derechos económicos y sociales, y a la rendición de cuentas entre el Estado y la ciudadanía*¹³³.

¹³⁰ Op. Cit. p.37

¹³¹ Op. Cit. p. 46

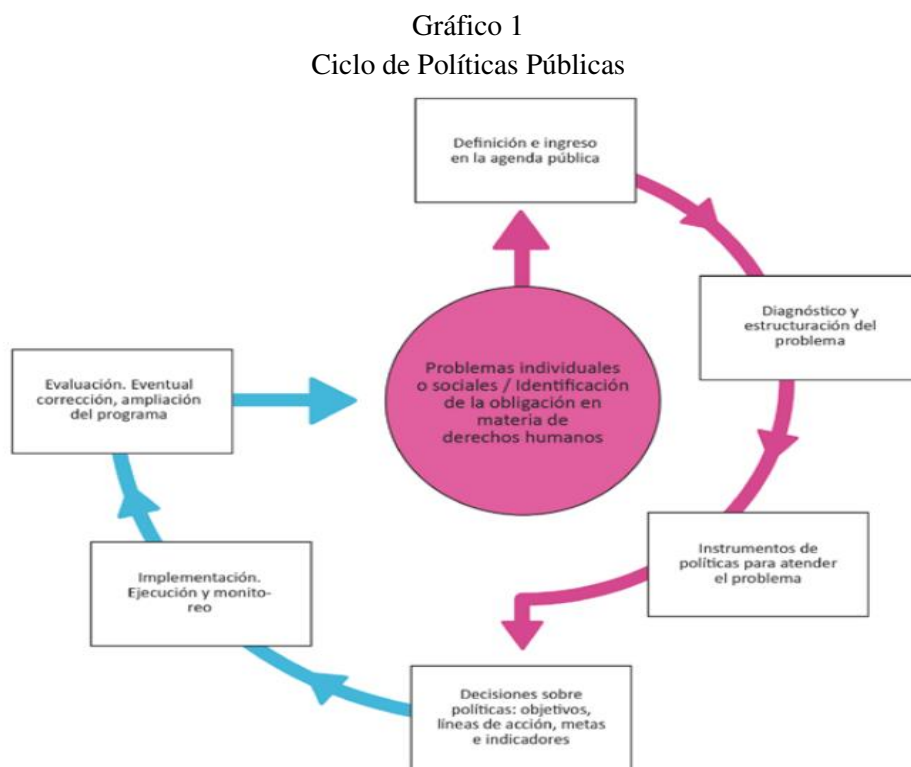
¹³² Op. Cit. p. 36

¹³³ Op. Cit.

Sumando a esto, la asignación y ejecución de los recursos con enfoque de derechos humanos refuerza que las decisiones sobre el monto destinado y a dónde es destinado da como resultado el tomar en cuenta que el objetivo es la disminución de las brechas de desigualdad por lo que es de suma importancia que en el desarrollo de los presupuestos se incorpore la perspectiva de género y diversidad a la hora de asignar y ejecutar¹³⁴.

Ahora, con respecto al diseño más técnico de las políticas públicas es relevante abordarlo desde otra perspectiva que no sea la tradicional, ésta visión implica abordar el problema desde la prevención y no de la manera en la que el problema social comienza a tener relevancia para poder entrar en la agenda pública obligando a la elaboración de un diagnóstico o estructuración del problema. Abordarlo desde una visión preventiva empuja a que el Estado no accione a partir de escenarios y herramientas que han llevado a la violación de derechos humanos sino que articule y ejecute a partir de medidas que eviten esos riesgos¹³⁵.

A continuación, de manera gráfica se mostrará cómo sería el ciclo de políticas públicas bajo esta visión:



Gráfica retomada de *Políticas Públicas con Enfoque de derechos humanos*, (2018) CIDH¹³⁶.

¹³⁴ Comisión Interamericana de Derechos Humanos, (2018) *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos*. Washington, D.C. p.41

¹³⁵ *Ibidem*. p. 47

¹³⁶ *Idem*. p. 48

Tomar en cuenta el ciclo de las políticas públicas bajo el enfoque de derechos humanos no significa que se haga por una situación de complementariedad de los derechos y favor a las personas, tomarla significa visibilizar que forman parte central del accionar del Estado, y que por lo tanto se refuerza que no tiene solo la obligación de dar las soluciones para identificar cuando se vulneren los derechos por parte de las mismas instituciones o de otros lugares, sino que también tienen la obligación de prevenir que estos escenarios donde periódicamente se discriminan a diversos grupos de la sociedad siguen existiendo. Modificar las condiciones estructurales que permiten la discriminación y vulneración a los derechos humanos de las personas termina siendo primordial para permitir el desarrollo digno y pleno de cada una de las personas.

Los avances que se hacen por parte del Estado en materia de solución a las problemáticas que se presentan con respecto a vulneración de los derechos humanos de las personas, no solo puede verse desde el aspecto social de afectación a las personas, sino que hecho de mermar alguna de las garantías obtenidas por las personas termina repercutiendo en sus derechos económicos, políticos y culturales, porque cada una de estas variables vienen entrelazadas para poder dar como resultado una vida plena, no obstante si una de ellas termina siendo vulnerada, las variables en conjunto se ven afectadas y no solo de manera individual sino a nivel sociedad.

Para poder observar estos avances que se hacen por parte del ente estatal se han desarrollado indicadores para evaluar si es que las propuestas empleadas están rindiendo de la manera en la que inicialmente habían sido planteadas, o han tenido una intervención defectuosa. Es por esto, que se han creado indicadores de derechos humanos donde se incluyen datos referidos a la economía, a los mecanismos a nivel institución, a cuáles son las obligaciones estatales en materia de garantizar los derechos de las personas y población en general, a las conductas de las y los funcionarios públicos u otros actores que se ven inmersos en la garantía de los derechos, recursos y sobre todo cuáles son los mecanismos con los que cuenta la población para manifestar el reclamo. También, otro de los objetivos que tienen estos indicadores es visibilizar las brechas de desigualdad con respecto a los grupos vulnerados históricamente¹³⁷.

Estos instrumentos tienen que ser tomados en cuenta al momento de la realización de las políticas públicas, ya que éste es un mecanismo de suma importancia para poder abordar cada uno de los problemas que se plantea dar solución.

¹³⁷ Rossi, Julieta y Moro, Javier (2014) *Ganar Derechos, Lineamientos para la formulación de políticas públicas basadas en derechos*. Argentina. Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos del MERCOSUR. http://www.ippdh.mercosur.int/wp-content/uploads/2014/12/GanarDerechos_Lineamientos1.pdf p.88

Como es el caso de este trabajo que busca entender en términos de movilidad en el transporte público concesionado la desigualdad que viven las personas con discapacidad y adultas mayores, y cómo es que el diseño de las políticas públicas implementadas afectan ésta vivencia, por lo que *es preciso contar con datos sobre la demanda específica, las características de la población atendida, las acciones que se implementan, la oferta de servicios y prestaciones existentes y los recursos que se destinan. En relación a la oferta, es necesario hacer foco en sus características y su suficiencia, así como en su calidad y el modo en que su diseño responde a las características de la población atendida. Esto supone necesariamente contar con datos e información que permitan caracterizar la situación problematizada con el mayor nivel de desagregación posible, así como identificar a la población destinataria y ponderar el alcance de las acciones en cada uno de los ámbitos en los cuales se aplica*¹³⁸. El diseño tiene la función de ser el impulsor para la puesta en marcha de las acciones que quieren dar solución al problema por lo que la detección tiene que hacerse con la información más completa posible, tomando en cuenta todas las aristas. Aunque se tiene en cuenta que las instituciones son importantes para el desarrollo de las políticas no está de más mencionar que estar revisando constantemente cada una de sus acciones y modo de implementar es importante para detectar si se está haciendo de manera eficiente y si no está sucediendo de ésta manera qué es lo que hace que esto no sea así.

Hay que resaltar que para que las acciones anteriores puedan ser implementadas los gobiernos tienen que revisar la normativa interna y deshacerse de aquellas leyes o reglas que resulten discriminatorias en el acceso a los servicios y programas públicos. Para que todas las personas puedan acceder a los recursos que buscan disminuir la discriminación las reglas del juego y por lo tanto, el marco normativo tiene que ser actualizado conforme a la progresividad del derecho de las personas.

*Otra obligación estatal clave para la efectiva vigencia de los derechos económicos y sociales, pero también de los derechos civiles y políticos, es el aseguramiento de niveles de bienestar básicos. La garantía de las condiciones materiales básicas que permitan llevar adelante una existencia digna es un presupuesto del derecho fundamental a la autonomía, es decir, de la potestad de las personas y los grupos de llevar adelante un plan de vida libremente escogido, de acuerdo a los valores, la moral y la cultura propia*¹³⁹. Por lo tanto, los gobiernos tienen que garantizar un piso mínimo de acceso a los derechos para que las personas puedan gozar de un nivel de vida adecuado, garantizando los instrumentos básicos para que estos derechos puedan ejecutarse de manera plena. Este piso mínimo

¹³⁸ *Ibidem.* p.93

¹³⁹ Comisión Interamericana de Derechos Humanos, (2018) *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos*. Washington, D.C. p.125

mencionado debe ser tomado como información fundamental en el ciclo de políticas públicas con el objetivo de satisfacer los puntos que se establezcan en ese piso mínimo con miras a la continuidad de la garantía de los derechos humanos.

Distintos tribunales supremos o constitucionales de la región han ido delineando el concepto de “derecho al mínimo vital” o “garantía mínima” de los derechos fundamentales, en particular de los derechos sociales. Este concepto está ligado a la obligación inexcusable del Estado de garantizar el acceso a ciertas prestaciones materiales básicas que garanticen a las personas y grupos la posibilidad de gozar de una vida en condiciones de dignidad y autonomía¹⁴⁰.

A continuación se hará mención de las legislaciones, convenios internacionales y constituciones del país y de la ciudad, las cuales comienzan a generar en estos tiempos un entramado legislativo para garantizar una movilidad digna de las personas con discapacidad y adultas mayores. Sin embargo, en este apartado se mencionarán estos documentos pero no se citarán textualmente, si se requiere consultarlos, avanzar a la página de anexos donde se encontrarán en el orden que se mencionan en este capítulo.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos con respecto a la movilidad

Para hablar acerca del derecho a la movilidad que tienen las personas en la Ciudad de México, hay que mencionar los artículos que se entrelazan para poder garantizar este derecho. A continuación se mencionaran tales artículos.

El Título Primero, Capítulo I De los Derechos Humanos y sus Garantías, artículo 1° de la Constitución se menciona que todas las personas que habitan y transitan en el país gozarán de todos los derechos humanos que se reconocen en la carta magna y en los tratados internacionales que los gobiernos forman parte, igualmente como las garantías para protegerles, cuidando que ninguno de sus derechos se pueden restringir y suspender, a excepción de los casos que se establezcan¹⁴¹.

Garantizar la movilidad para las personas con discapacidad en la Ciudad de México, y en el resto de los estados, está también garantizado a partir de este artículo dado que se habla de respetar los

¹⁴⁰ *Ibidem* p.127

¹⁴¹ Artículo 1° (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf p.2

principios de universalidad los cuales son: interdependencia, indivisibilidad y progresividad mediante la prevención, investigación, sanción y reparación de las violaciones a derechos humanos por parte del Estado, prohibiendo la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, **la edad, las discapacidades**, la condición social, las condiciones de salud, entre otras.

El artículo 122°, por otro lado establece que la estructura administrativa de la Ciudad de México establecerá las bases para la organización y funcionamiento de un Consejo de Desarrollo Metropolitano, el cuál será el que establezca las acciones para organizar diversos sectores entre ellos, el transporte. Asimismo, este Consejo dentro de sus atribuciones tomará las decisiones para reglamentar la prestación de servicios públicos en la ciudad.

Hasta hace unos meses estos puntos eran los únicos que se podían abordar a nivel federal para intentar tocar el tema de la movilidad, pero esto no era ni es suficiente. El garantizar vagamente por el primer artículo atribuyendo las acciones de respeto a los derechos a tratados internacional o a la misma ley pero sin mencionarlos tal como son, puede llevar a un lugar común al momento de interpretarla que se dé por hecho o peor que no se haga nada con respecto a la movilidad.

Hablar acerca de que las autoridades tienen la obligación de proteger y garantizar conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, y que sobre todo deben prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, no es suficiente para poder implementar de manera contundente un derecho básico como es la movilidad de las personas y en específico de las personas con discapacidad. O de igual forma mencionar que cada Estado tiene las atribuciones, como lo es en el caso de la Ciudad de México para establecer los mecanismos de coordinación administrativa para poder proveer los servicios públicos, no es suficiente, porque se puede tener progresividad en determinado territorio de la República Mexicana pero mientras la constitución de este país no mencione a nivel federal, y que sobre todo, todos los estados que la conforman reconozcan que este derecho es primordial para las personas, se seguirán construyendo entramados institucionales que sigan replicando escenarios de violación de derechos y discriminación de derechos como lo es en el caso de personas con discapacidad y adultos mayores, porque lo que no es mencionado ante la ley puede, y en su mayoría, no es visto por el resto de la población. La representación y enunciación de los derechos importa para el claro establecimiento de las normas que garanticen cada uno de los derechos.

Como resultado del nulo reconocimiento a nivel federal que se tenía a nivel federal, después de trabajo por parte de personas de la sociedad civil y partidos políticos que han estado trabajando por la lucha de este derecho desde 2012, el 14 de octubre del año 2020, con todos los votos a favor se reformó la Constitución para poder reconocer la facultad que tiene el Congreso para poder legislar en

pro de la movilidad y seguridad vial, así como la garantización de la inclusión del derecho a la movilidad, diciendo que: *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*¹⁴².

Esta Reforma exige al Congreso de la Unión la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo de 180 días a partir de que entre en vigor. Este reconocimiento trae como resultado la posibilidad de legislar en materia de movilidad y seguridad vial, así respaldando los avances que se hagan en esta materia en todas las entidades federativas¹⁴³.

Dado que el país forma parte de la Agenda Urbana de la ONU y los Objetivos de Desarrollo Sustentable 2030, esta nueva reforma abona a las acciones a realizar en materia de movilidad, puntos que se tocan en esta agenda para alcanzar en ese año, con miras a reducir la desigualdad en muchos ámbitos, uno de ellos, la movilidad.

Las personas con discapacidad y adultas mayores en la en la Constitución

Por otro lado, este grupo de la población es mencionado explícitamente en el artículo 4° donde se habla que el Estado garantizará una entrega de apoyo económico a estos dos sectores de la población. La Constitución menciona que las y los adultos mayores recibirán una pensión no contributiva, lo cual implica que este recurso económico no implica que tienen que pagar un impuesto al momento de recibir estos apoyos.

En el artículo 5° se habla sobre que a ninguna persona se le impedirá dedicarse a la profesión, industria, comercio o trabajo que mejor le acomode, y la privación de este derecho será llevado al área judicial.

Aún cuando en el papel reconocen la presencia de estos dos grupos, solo se habla de ella en términos de prestación en términos económicos y no en un reconocimiento de derecho al pleno desarrollo de su vida, este reconocimiento solo se ve atravesado por apoyos económicos que terminan siendo asistencialistas y que no resuelven el problema de movilidad al que se enfrentan, en específico a la hora de no reconocer que para que exista un desplazamiento y disfrute de la vida digna independiente y/o interdependiente se necesita hablar de la accesibilidad universal, aún cuando en términos legales

¹⁴² S.a (2020) *Con todos los partidos a favor, Constitución mexicana reconcerá el derecho a la movilidad*. El poder del Consumidor, México. Consultado en : <https://elpoderdelconsumidor.org/2020/10/con-todos-los-partidos-a-favor-constitucion-mexicana-reconocera-el-derecho-a-la-movilidad/>

¹⁴³ *Ibidem*

se puedan remitir a las constituciones de cada entidad federativa, el poco reconocimiento de la plenitud de los derechos de todas las personas que se da en la constitución a nivel federal terminando el rumbo de la estructura institucional del resto de los estados, los cuáles, son los que terminan normando en cuanto a la garantía de los derechos como son la movilidad.

Es por lo antes mencionado que la reciente reforma aprobada en términos de derecho a la movilidad es de suma importancia, no es la solución completa para poder abarcar la solución al problema que se ha presentado durante muchos años, como se vió en el capítulo anterior, pero si es el piso mínimo para darle la solución a los problemas que se presentan, en específico a los grupos de personas con discapacidad y adultos mayores.

Legislación nacional e internacional que protegen los derechos de las personas con discapacidad y adultas mayores

Durante varios años los reclamos de los grupos que se abordan en este trabajo se han convertido en luchas por el reconocimiento de los derechos que se les han sido vulnerados, por lo que a continuación se mencionaran las leyes y convenios a nivel nacional e internacional que existen para garantizar los derechos de las personas con discapacidad y adultos mayores. Estas figuras legales, como ya vimos unos párrafos arriba, están respaldados por el artículo 1° de la Constitución del país.

Ley de los Derechos de las Personas Mayores

Esta ley fue expedida en el año 2014 y tiene como objetivo el garantizar el ejercicio de los derechos de este grupo, así como generar bases y disposiciones necesarias para que se cumpla el cometido. Los principios rectores que se describen en esta ley son: Autonomía y autorrealización; Participación; Equidad; Corresponsabilidad y Atención preferente.¹⁴⁴

En el Capítulo II de los Derechos, artículo 5°, entre algunos temas¹⁴⁵, menciona que la ley tiene como objetivo garantizar a las personas adultas mayores los derechos que aseguren que tengan una vida digna, un disfrute pleno, que se les respete su integridad física, psicoemocional y sexual, aseguran que ellas puedan vivir en un entorno seguro, digno y decoroso, los cuales cumplan con sus necesidades y requerimientos donde puedan ejercer libremente sus derechos. Igualmente ese artículo, menciona que

¹⁴⁴ INAPAM (2009) *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores* Consultado en: http://www.inapam.gob.mx/work/models/INAPAM/Resource/Documentos_Inicio/Ley_2014.pdf p.14

¹⁴⁵ En este apartado no se mencionarán todos los derechos que aborda la ley sino lo que se relacionan con el tema de movilidad de las personas adultas mayores.

tienen derecho a gozar de igualdad de oportunidades para acceder a un trabajo o a otras acciones que les permitan desempeñarse en forma productiva el tiempo que ellas lo deseen. Así como a participar en la planeación de las ciudades desde una formulación y aplicación local donde repercuta directamente en su bienestar. Por otro lado, acerca del acceso a los servicios habla que tienen derecho a:

a. A tener una atención preferente en los establecimientos públicos y privados que prestan servicios al público.

b. Los servicios y establecimientos de uso público deberán implementar medidas para facilitar el uso y/o acceso adecuado.

c. A contar con asientos preferentes en los establecimientos que prestan servicios al público y en los servicios de autotransporte de pasajeros¹⁴⁶.

La ley aborda otros 6 artículos que se podrían empezar a considerar para conformar una ley de movilidad integral que tome en cuenta a las personas adultas mayores para que ellas puedan acceder a la movilidad en la ciudad.

El primer artículo, el 6°, habla sobre las condiciones que se deben establecer para un libre desarrollo, donde toda institución pública o privada tienen que brindar servicios que cuenten con la infraestructura, mobiliario, y equipo adecuado. *El Estado promoverá la existencia de condiciones adecuadas para las personas adultas mayores tanto en el transporte público como en los espacios arquitectónicos¹⁴⁷.*

El segundo artículo, el 8°, habla que no podrán ser socialmente marginadas o discriminadas en el espacio público o privado por ninguna razón.

El tercer artículo, el 9°, enuncia que la familia tendrá una función social donde conformará la parte de la estructura para brindar y ser responsable de los elementos necesarios para su atención y desarrollo integral, este apartado evidencia que la visión para brindar a las personas viene acompañada del cuidado de las personas conforman la familia, tema que aunque está mencionado en la ley no es tomado en cuenta al momento de generar las políticas públicas en materia de movilidad, dejando de lado que los cuidados forman parte importante de la vida cotidiana de las personas adultas mayores, pero que también se podría tomar en cuenta en el caso de las personas con discapacidad y adultas mayores.

¹⁴⁶ INAPAM (2009) *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores* Consultado en: http://www.inapam.gob.mx/work/models/INAPAM/Resource/Documentos_Inicio/Ley_2014.pdf p.15,16,18-21.

¹⁴⁷ *Ibidem* p.22

El cuarto artículo, el 10°, habla que los objetivos de la Política Nacional de las Personas Adultas Mayores tendrá como objetivo el propiciar las condiciones de bienestar físico y mental, así como garantizar y establecer bases de planeación para poder tener una vida digna. Abordando los puntos anteriores, que se han mencionado en los artículos.

El quinto artículo, el 20°, es el que termina tocando el tema de la garantización al acceso a servicios de transporte enunciando que a quien le corresponde es a la Secretaría de Comunicaciones, en específico establece que *concesionarios y permisionarios de servicios públicos de transporte, cuenten en sus unidades con el equipamiento adecuado para que las personas adultas mayores hagan uso del servicio con seguridad y comodidad*¹⁴⁸.

Con la finalidad de que lo planteado sea diseñado e implementado en esta ley se lleve a cabo, en el Título Quinto, del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, Capítulo I, de su naturaleza, objeto y atribuciones, el artículo 24° menciona que: *Se crea el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM) como un organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica y de gestión para el cumplimiento de sus atribuciones, objetivos y fines*¹⁴⁹.

Por último, esta ley menciona que alguna de las atribuciones que tiene el INAPAM, en el artículo 28, como promover la participación de este grupo en la vida pública, siendo agentes de cambio en su entorno¹⁵⁰. Sin embargo, en ningún momento mencionan la importancia que tiene intervenir en la legislación del transporte público y en la modificación de sus unidades para que éstas sean accesibles.

Este documento menciona la independencia y no la interdependencia como lo dice la Constitución del país, aunque durante toda la ley se hable de la integración de la familia e instituciones en el cuidado de las personas adultas mayores. Es importante hacer la mención, debido a la diferencia de los dos conceptos, claramente se busca que las personas vivan de una manera independiente pero no se puede ignorar que bajo las distintas circunstancias sociales en las que se vive, y que somos seres sociales que interactuamos en la vida diaria con otras personas, la interdependencia es un elemento importante, la ayuda entre unos y otros es algo inherente al desarrollo que tenemos como sociedad.

Igualmente, gran parte de esta ley menciona que quienes deben procurar el bienestar de este grupo es la familia y el Estado, por lo que mencionar la interdependencia es vital. Sin embargo pareciera que la o el adulto mayor queda a un lado. La independencia de este grupo casi no es mencionada

¹⁴⁸ *Idem.* p.39-40

¹⁴⁹ *Op. Cit.* p. 44

¹⁵⁰ *Op. Cit.* p.46

explícitamente, sólo hasta en el implemento de las políticas públicas. Hasta cierto punto terminan infantilizando a las y los adultos mayores mencionando que son las familias y otras instituciones gubernamentales quienes deben cuidarlo. La perspectiva de que la visión de la y el adulto mayor, no permea en toda la ley sino en una sola parte.

Los últimos párrafos se mencionan por dos razones: la primera, es que la movilidad de este grupo también afecta (de manera positiva o negativa) en la estructura de las personas que están a su cuidado¹⁵¹, conformando su vida y tiempos a los cuidados, acompañar a cualquier actividad repercute en la forma de abordar y vivir el espacio público, en este caso, el transporte público. La segunda, es que por esto mismo de la manera en la que se viven los espacios, el transporte público termina siendo una infraestructura hostil en la que la las y los adultos mayores no pueden hacer uso de ella de una manera digna y segura.

Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad

Esta Convención fue aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea de las Naciones Unidas, asamblea de la que forma parte el país mexicano, este documento tiene es la primer convención internacional en materia de derechos humanos para personas con discapacidad, tiene como objetivo asegurar que todas las personas de este grupo de la población goce y viva plenamente en condiciones de igualdad. México, terminó ratificándolo el 20 de marzo del 2007¹⁵².

Como lo estipula el artículo 1° de la Constitución, al ser un tratado internacional el Estado Mexicano hace garantía de este, por lo que en el papel protege a las personas reconocidas en esta convención. A su vez, en el momento de la ratificación de este documento, el Estado tiene la obligación de adoptar y desarrollar políticas de no discriminación y medidas de acción en favor de este grupo que históricamente ha sido vulnerado debido al entramado institucional en donde ha permeado la discriminación, violando sus derechos fundamentales.

El objetivo principal de este instrumento jurídico internacional es cambiar el paradigma del trato asistencialista a las personas con discapacidad, permitiendo que puedan desarrollarse en igualdad

¹⁵¹ De nuevo, como se mencionó en otros párrafos, es importante la independencia de las y los adultos mayores, no obstante no se puede dejar de mencionar que en algunas ocasiones el tema de los cuidados para ellas y ellos se ve delegado a instituciones del estado o familiares.

¹⁵² CNDH (2018) **La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo** Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf> p.7

*de condiciones, tanto exigiendo sus derechos como cumpliendo sus obligaciones como parte de la sociedad*¹⁵³.

El documento reafirma la universalidad, indivisibilidad, interdependencia e interrelación de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Asimismo reconoce que el concepto de discapacidad es algo que evoluciona y que es el resultado de *la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y el entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás*¹⁵⁴. Igualmente reconoce que *la discriminación contra cualquier persona por razón de su discapacidad constituye una vulneración de la dignidad y el valor inherentes del ser humano*¹⁵⁵, y que resulta preocupante que aun existiendo *diversos instrumentos y actividades, las personas con discapacidad siguen encontrando barreras para participar en igualdad de condiciones con las demás en la vida social y que se siguen vulnerando sus derechos humanos en todas las partes del mundo*¹⁵⁶.

Del mismo modo, reconoce que las contribuciones que pueden hacer tienen un gran valor, ya que pueden contribuir al bienestar y diversidad de sus comunidad, y que el hecho de que puedan vivir en pleno goce de sus derechos humanos y libertades trae como resultado un sentido de pertenencia. Lo anterior, provocando avances importantes en el desarrollo social, humano (en la sociedad), desarrollo humano y en la erradicación de la pobreza. Además que enuncia la importancia de la participación en los procesos de diseño e implementación de políticas públicas y programas¹⁵⁷. Asimismo, nombra la necesidad de incorporar la perspectiva de género en todas las actividades diseñadas para garantizar los derechos humanos y libertades primordiales. Incluir la visión de las personas que viven la problemática a tratar es reconocer las luchas históricas para que su forma de vivir el espacio público sea tomado en cuenta.

Por último, *reconoce la importancia de la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, a la salud y la educación y a la información y las comunicaciones, para que las personas con discapacidad puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales*¹⁵⁸. Y a la vez, destaca la importancia de que *la familia es la unidad colectiva natural y*

¹⁵³ CNDH (2018) *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo* Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf>

¹⁵⁴ *Ibidem.* p.10

¹⁵⁵ *Idem.*

¹⁵⁶ Op.Cit

¹⁵⁷ Op. Cit. p.11

¹⁵⁸ Op. Cit. p.12

*fundamental de la sociedad y tiene derecho a recibir protección de ésta y del Estado, y de que las personas con discapacidad y sus familiares deben recibir la protección y la asistencia necesarias para que las familias puedan contribuir a que las personas con discapacidad gocen de sus derechos plenamente y en igualdad de condiciones*¹⁵⁹ La mención de estas dos variables, nos ayuda a explicar la forma en la que se entrelazan las vivencias del espacio público como lo es el transporte, el cual permite movilizar a las personas de un lugar a otro, ya sea para viajes al trabajo, para cuidados¹⁶⁰, entretenimiento, a la escuela.

Los artículos que hacen referencia a la movilidad explícitamente o que son el resultado de garantizar este derecho a las personas con discapacidad son:

Artículo 4º, donde se habla que los Estados que conforman esta convención se comprometen a asegurar y promover el ejercicio de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. En el apartado d) de este artículo refiere que los gobiernos firmantes tienen que abstenerse de actos o prácticas que no sean afines al documento; el f) menciona que será necesario emprender y promover la investigación y el desarrollo de bienes, servicios, equipo e instalaciones de diseño universal y por último en el apartado i) de promover una formación profesional al personal que esté asociado a los servicios prestados las personas con discapacidad¹⁶¹.

Artículo 9º, de la accesibilidad, menciona que con el objetivo de que puedan vivir una vida de manera independiente y puedan participar en los distintos escenarios de la vida diaria, los gobiernos deberán adoptar medidas construida para que el libre desarrollo se dé en igualdad de condiciones del resto de la población, estas medidas tienen que implicar el entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, así mismo, las instalaciones y servicios abiertas al público o de uso público, esto empleada tanto en zonas rurales como urbanas. Lo anterior mencionado tendrá que incluir la identificación y eliminación de barreras que imposibilitan el libre acceso, aplicando esta medida a edificios, vías públicas, transporte, viviendas, escuelas, hospitales, oficinas de empleo, en cuanto a los servicios de información y comunicación también serán incluidos los servicios electrónicos y de

¹⁵⁹ Op. Cit.

¹⁶⁰ Las actividades que se hacen diariamente, si se tiene a cargo el cuidado de otras personas repercute en la división del tiempo, de los ingresos, de los desplazamientos, factores que por el constructo social y cultural en el que vivimos determinarán los comportamientos, identidades y responsabilidades que ejecutarán mujeres, hombres y personas trans (Valdivia, 2017)

¹⁶¹ CNDH (2018) *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo* Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf> p. 15

emergencia. Por otro lado, en materia normativa, los firmantes deberán tomar las medidas necesarias para garantizar lo acordado en la convención¹⁶².

Artículo 14°, de la libertad y seguridad de la persona, en éste se habla que las personas con discapacidad, estarán en igualdad de condiciones que las demás, por lo que disfrutarán del derecho a la libertad y seguridad de la persona; no estarán privadas de su libertad de manera ilegal o de manera arbitraria, y que si es el caso de llegar a la privación de la libertad será conforme a la ley. Y por último, que la existencia de alguna discapacidad no sea razón para la privación¹⁶³.

Artículo 17 ° de la protección de la integridad personal. *Toda persona con discapacidad tiene derecho a que se respete su integridad física y mental en igualdad de condiciones con las demás*¹⁶⁴.

Artículo 18° de la libertad de desplazamiento y nacionalidad *1. Los Estados Partes reconocerán el derecho de las personas con discapacidad a la libertad de desplazamiento, a la libertad para elegir su residencia y a una nacionalidad, en igualdad de condiciones con las demás*¹⁶⁵

Artículo 19° sobre el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad. Aquí, se determina que las personas con discapacidad tendrán opciones iguales a las demás para poder vivir en la comunidad y para poder garantizarlo se tomarán medidas efectivas y pertinentes para facilitarlos, poniendo énfasis en que: *a) Las personas con discapacidad tengan la oportunidad de elegir su lugar de residencia y dónde y con quién vivir, en igualdad de condiciones con las demás, y no se vean obligadas a vivir con arreglo a un sistema de vida específico; b) Las personas con discapacidad tengan acceso a una variedad de servicios de asistencia domiciliaria, residencial y otros servicios de apoyo de la comunidad, incluida la asistencia personal que sea necesaria para facilitar su existencia y su inclusión en la comunidad y para evitar su aislamiento o separación de ésta; c) Las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades*¹⁶⁶.

El artículo 27° sobre el trabajo y el empleo. El derecho a trabajar en igualdad de condiciones que las demás personas, por lo que incluye el hecho de poder tener la oportunidad de obtener un empleo

¹⁶² *Ibidem.* p. 19-21

¹⁶³ *Idem.* p. 23

¹⁶⁴ CNDH (2018) ***La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo*** Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf> p.25

¹⁶⁵ *Ibidem.*

¹⁶⁶ *Idem.* p.26

ganándose la vida mediante un trabajo con un entorno laboral abierto, inclusivo y accesible. Estas acciones incluyen a las personas que adquieran la discapacidad durante el empleo¹⁶⁷.

Por otro lado, el artículo 29 ° habla sobre la participación en la vida política y pública. Se garantizará que las personas pueden ejercer sus derechos políticos y gozar de ellos en condiciones iguales que las demás. por lo que también se promoverá un entorno donde participen de forma plena y efectiva en el escenario de los asuntos públicos, sin discriminación e igualdad de condiciones, fomentando la participación de los asuntos públicos¹⁶⁸.

Por último, el artículo 30° sobre la participación en la vida cultural, las actividades recreativas, el esparcimiento y el deporte. Se reconocerá que éste es un derecho que contribuye al goce en plenitud de sus derechos, por lo tanto se realizarán medidas necesarias para que se puedan desarrollar en este rubro¹⁶⁹.

Esta convención es una herramienta fundamental para construir políticas públicas, programa e infraestructura que incorpore a las ciudades a las personas con discapacidad, el documento describe y argumenta cada uno de los puntos para poder asegurar que los derechos de las personas con discapacidad. Tener este documento, en materia legislativa da como respaldo las innovaciones y acciones que se quieran hacer en infraestructura para poder asegurar la movilidad, en específico en la acción de poder abordar y trasladarse mediante el transporte público concesionado.

También, la importancia de tener una visión de género con respecto al diseño e implementación de políticas públicas del transporte público concesionado, debido a que es otro de los factores que no se ve en la movilidad y que está relacionado con los viajes de cuidado, ya que las experiencias de viaje están relacionadas con las labores de cuidado y seguridad que hacen las mujeres por toda la ciudad. Resultando viajes invisibles para la política pública y por ende, ignorando que el desplazamiento de las personas con discapacidad y adultos mayores está interconectado con quienes les acompañan a realizar distintas actividades.

¹⁶⁷ Op. Cit. p.33-35

¹⁶⁸ Op. Cit. p.36-37

¹⁶⁹ Op. Cit. p.37

Tratados internacionales sobre los derechos de las personas mayores

Las personas mayores tienen el mismo derecho que toda la población para poder gozar en plenitud su vida, en equidad de condiciones y con respeto a los derechos humanos. El gobierno mexicano ha ratificado documentos donde organizaciones internacionales procuran garantizar estos derechos mediante la creación de tratados y recomendaciones. Así, los Estados, conforme la información generada en estos organismos pueden intervenir en las problemáticas de sus países con mayor información y sustento para resguardar las garantías de la población.

Tabla 7

Documentos en los que México forma parte para garantizar los derechos humanos de las personas adultas mayores

Tratado, recomendación o ley	Año de creación	Año de ratificación en México
Declaración Universal de Derechos Humanos	1948	1990
Convención Americana sobre Derechos Humanos	1978	1981
Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales	1966	1981
Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos	1966	1981
Recomendación 162 sobre los trabajadores de edad (OIT)	1980	---* ¹⁷⁰
Protocolo de San Salvador	1988	1996
Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer	1993	---*
Ley de los Derechos de las	2002	2002 ¹⁷¹

¹⁷⁰ Los años de ratificación de estos documentos no están claros, sin embargo, se han estado utilizando como parámetros en las leyes que se aborda en el trabajo.

Personas Adultas Mayores		
--------------------------	--	--

Elaboración propia¹⁷².

Estos documentos conforman los instrumentos iniciales para poder garantizar por parte de los Estados firmantes, incluidos México, el goce de los derechos humanos de las personas mayores aún siendo en términos formales una preocupación por parte de los gobiernos el priorizar el bienestar de los grupos vulnerables entre ellos, las y los adultos mayores desde 2015 no ha ratificado la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.

Este Convenio, es la primer herramienta que contempla y específica cuáles son los derechos humanos y principios que se tienen que incluir en el momento de legislar, de hacer políticas públicas y programas a nivel nacional para poder garantizar *la independencia, autonomía, salud, seguridad, integración y participación de las personas de 60 años o más, y eliminar la discriminación por motivos de edad.*¹⁷³

¹⁷¹ Este documento no fue ratificado debido a que es una ley que fue aprobada por el Congreso y terminó siendo publicada por el poder ejecutivo. La ratificación se hace en el caso de los tratados.

¹⁷² Esta tabla fue elaborada con el contenido retomado de:

- Fundación Acción Pro Derechos Humanos, (S.f) **Tabla de Ratificaciones internacionales de Derechos Humanos** Consultada en: <http://www.derechoshumanos.net/normativa/tabla-de-ratificaciones-de-instrumentos-de-derechos-humanos.htm>
- CNDH (2016) **México y el Sistema Interamericano de Derechos Humanos** Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/36-Mex-Siste-DH.pdf>
- Senado de la República (2011) **Gaceta del Senado** Consultado en: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/33397#:~:text=Que%20el%20Pacto%20Internacional%20de,a%20la%20salud%2C%20a%20la
- José López Portillo (1981) **Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos** Consultado en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D47.pdf>
- Organización Internacional del Trabajo (1980) **R162 - Recomendación sobre los trabajadores de edad** Consultada en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312500,es:NO
- Ernesto Zedillo Ponce de León (1998) **Protocolo Adicional a la Convención sobre Derechos Humanos en materia de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador”** Consultado en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/PI2.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (2020) **Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores** Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/245_240120.pdf

¹⁷³ CNDH (2018) **Los Derechos Humanos de las Personas Mayores** Consultado en <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/27-DH-Adultos-Mayores.pdf> (p.15-16)

En específico, en artículo 26° la Convención especifica los elementos a los que se tienen que tener acceso para vivir en plenitud, los cuales son: *Derecho a la vida digna y a la dignidad en la vejez; a la independencia y a la autonomía; a la participación e integración comunitaria; a la libertad personal; al trabajo; a la cultura; a la recreación, al esparcimiento y al deporte; derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal*¹⁷⁴.

Aún cuando este documento no está ratificado en el país, vale la pena mencionarlo debido a dos razones: la primera, es saber que existe un documento de esta magnitud que puede servir de insumos para ser replicados en distintas partes del país, lo óptimo sería que a nivel nacional se hiciera, debido a que se habla explícitamente que las personas adultas mayores tienen el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, derecho que es de suma importancia garantizar para poder hacer realidad que el resto de los derechos se puedan aplicar. No se puede querer garantizar un derecho sino tienes garantizado uno de los primordiales que es el hecho de poder desplazarse para poder gozar del resto. Y la segunda, es para evidenciar que aún cuando en la Constitución del país, en el papel, pretende generar un escenario de vida digna para todas las personas, esto no es así debido a que las personas que ostentan el poder para hacer cambios sustanciales en materia de garantía los derechos no toman en cuenta que este documento lleva algunos años en existencia. Ignorar el tema de que la población de adultos mayores está en crecimiento existe, y sucede más conforme pasan los años traerá consecuencias desastrosas donde no se podrá proveer los servicios necesarios para tener una vida digna. Tal como lo mencionan en el ciclo de políticas públicas propuesto por la CIDH, la prevención es un paso importante para no seguir generando elementos y escenarios de discriminación.

Instrumentos legales en la Ciudad de México para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores

Constitución de la Ciudad de México

La Constitución de la Ciudad de México se ha caracterizado por ser una de las más innovadoras, con respecto a los derechos humanos, dentro del país. Dado que el presente trabajo está situado en ésta metrópoli, ahora abordaremos los artículos que hablan acerca de los derechos¹⁷⁵ de personas con discapacidad, personas adultas mayores y por supuesto, de la movilidad, porque como ya hemos

¹⁷⁴ OEA (2015) *Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores* Consultado en: http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf p.14

¹⁷⁵ Así como en otros apartados donde se abordó la Constitución, tratados, leyes y convenciones, aquí se tocarán puntos de los artículos donde se habla en torno al tema del derecho a la movilidad.

tratado en páginas anteriores, la garantía de este último derecho da pie al acceso del resto de los derechos que hacen que las personas puedan gozar en plenitud de cada uno de ellos.

Personas con discapacidad y adultas mayores

El artículo 11°, ciudad incluyente, sobre los derechos de las personas con discapacidad, apartado G. menciona que la constitución de la Ciudad de México reconoce los derechos de este grupo y que:

1. *Se promoverá la asistencia personal, humana o animal, para su desarrollo en comunidad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de sus derechos y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.*
2. *Las autoridades deben implementar un sistema de salvaguardias y apoyos en la toma de decisiones que respete su voluntad y capacidad jurídica.*
3. *Las familias que tengan un integrante con discapacidad y sobre todo las que tengan una condición de gran dependencia o discapacidad múltiple, recibirán formación, capacitación y asesoría, de parte de las autoridades de la Ciudad de México.*
4. *Las personas con discapacidad tendrán derecho a recibir un apoyo no contributivo hasta el máximo de los recursos disponibles¹⁷⁶.*

Con respecto a las y los adultos mayores, en el mismo artículo, apartado F., igualmente reconoce que los derechos de este grupo de la población serán reconocidos por medio del documento, garantizando su identidad, un derecho a la ciudad accesible y segura, a recibir servicios de salud especializados y cuidados paliativos, tal como se menciona en la Ley de las Personas Adultas Mayores. También, tomarán en cuenta las necesidades de hombres y mujeres por lo que *la Ciudad establecerá un sistema integral para su atención que prevenga el abuso, abandono, aislamiento, negligencia, maltrato, violencia y cualquier situación que implique tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes o atente contra su seguridad e integridad¹⁷⁷.*

Asimismo, este artículo, y por ende el Estado, reconoce que teniendo en cuenta que debido a la desigualdad estructural que existe, las personas, en el caso de este trabajo personas con discapacidad y adultas mayores, enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos

¹⁷⁶Artículo 11 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p.43-44

¹⁷⁷ *Ibidem.* p. 43

para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales garantizarán la atención prioritaria a estos grupos con la finalidad de que puedan ejercer una vida digna y libre¹⁷⁸.

Acercas de los artículos relacionados a la movilidad *per se*, se encuentran aquellos que hablan del derecho a la vía pública, al espacio público, al tiempo libre, a la movilidad, al espacio público y convivencia social, y a la movilidad y accesibilidad. Son dos en específico, artículo 13 - Ciudad Habitable y artículo 16 - Ordenamiento Territorial.

En el primer artículo, se destacan los apartados que hablan del derecho a la vía pública, al espacio público y a la movilidad:

Artículo 13, en general habla que toda persona tiene derecho a usar la vía pública de manera pacífica, en los términos que la ley prevea, es por esto, que el gobierno generará y adoptará medidas necesarias para asegurar el desarrollo de los derechos. Lo anterior con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas¹⁷⁹. Asimismo, en este artículo se mencionan los derechos que se relacionan directamente con la movilidad por medio del transporte público concesionado en la Ciudad de México. Estos derechos son: al espacio público, a la movilidad y al tiempo libre, los cuales se terminan interrelacionando debido a que si no se ofrece un transporte eficiente, accesible e incluyente no se puede acceder a ninguno de esos derechos, destacando cuáles deben ser las características para poder garantizar los derechos anteriores.

El artículo 16°, Ordenamiento Territorial, menciona que: *se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos*¹⁸⁰. Es relevante mencionar esto, dado que para obtener una buena planeación e infraestructura en el transporte público concesionado y exigir en materia técnica que las unidades estén diseñadas de manera accesible y universal, es necesario tomar en cuenta la forma en la que se usa y planea el territorio.

Dentro de este artículo se destaca, en el apartado G, que el espacio público será diseñado y gestionado de acuerdo a los usos y necesidades de las comunidades. Por lo que el diseño de estos lugares se regirá por las normas de accesibilidad y diseño universal. Asimismo, en ese mismo artículo, pero en el

¹⁷⁸ *Idem*.

¹⁷⁹ Artículo 13° (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf
p. 47

¹⁸⁰ Artículo 16° *Ibidem*. p.56

apartado H, se enfatiza que la ciudad será la que garantizará la movilidad de las personas bajo las normas ya mencionadas, así como dará prioridad y preferencia de movilidad primero a los peatones, en especial atención a las personas con discapacidad o movilidad limitada, entendiendo que dentro del grupo de personas de movilidad limitada se encuentran las y los adultos mayores.

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal

Esta ley se aborda en esta parte del trabajo debido a que es uno de los complementos que tiene la Constitución de la Ciudad de México para garantizar los derechos humanos de las personas con discapacidad.

El artículo 2° de esta ley se enuncia que este grupo de la población contará con las condiciones necesarias para poder ejercer libremente las garantías que la Constitución del país otorga, así como ya se mencionó anteriormente, el respeto a los derechos establecidos en los Tratados internacionales que México forma parte. Sumando a estos dos anteriores instrumentos legales se encuentra la misma Ley¹⁸¹.

El artículo 3° habla que se tienen que crear las condiciones adecuadas para que las personas se puedan integrar de manera igualitaria a la sociedad, y que debido a que es un tema de interés público, no sólo la Administración Pública interviene en la inclusión y cumplimiento de estas normas sino que todos los sectores de la sociedad tendrán que participar activamente para que se cumpla lo previsto en el documento¹⁸².

Acerca del transporte público, se aborda en el artículo 33° que corresponderá a la Secretaría de Movilidad elaborar y ejecutar los programas correspondientes asegurando que éstos se encuentren en una adecuación permanente y que cuenten con la accesibilidad universal correspondiente. Esto, a través de manuales, reglamentos, normas técnicas y revisiones constantes a las unidades de transporte que cumplan con las características correspondientes.

Por último, el artículo 35° es el que corresponde al transporte público concesionado, el cual en términos legales tendría que terminar de englobar en la práctica todas las garantías de las que se habla

¹⁸¹ Gaceta Oficial del Distrito Federal (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.2

¹⁸² *Ibidem*. p. 3-4

para que las personas adultas mayores y con discapacidad tengan acceso a él. El artículo menciona que:

Las empresas concesionarias de cualquier medio de transporte público en el Distrito Federal, están obligadas a:

I. Adquirir sus nuevas unidades con las condiciones necesarias y características de accesibilidad que les permita brindar el servicio a las personas con discapacidad;

II. Hacer accesibles las unidades de transporte fabricadas con anterioridad a la emisión de la presente Ley; y

III. Diseñar y ejecutar programas de sensibilización dirigidos a todos los operadores de sus unidades, respecto de los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, así como el respeto debido a los mismos, auxiliados en todo momento por el Instituto¹⁸³.

Las características y garantías de las que se hablan en esta ley debería ser suficiente para poder complementar los programas de movilidad en donde las personas con diversidad funcional y adultas mayores se vieran beneficiadas, sin embargo, en los siguientes análisis se continuará observando si es que estos documentos creados llegan a tener conexión o son creados paralelamente y no terminan solucionando el problema público de movilidad para ambos grupos.

Políticas Públicas y movilidad en el transporte público concesionado de la Ciudad de México

El conjunto de decisiones y acciones a realizar por parte del Estado para llevar a cabo políticas públicas de movilidad en la Ciudad de México está fundamentado, en la teoría, en distintos documentos legales, tales como la Constitución de la Ciudad, la Ley de Movilidad, el Reglamento de tránsito, los Manuales Técnicos y el Reglamento de Transporte del Distrito Federal. Estos cinco oficios tendrían que ser suficientes para poder establecer los mecanismos correspondientes para brindar una infraestructura accesible y universal en el Transporte Público Concesionado.

Bajo tales normas, la garantía para que una persona con discapacidad o una adulta mayor pueda acceder a este servicio sería absoluta, en su mayoría, podrían ser reglas incluyentes en donde se toman en cuenta a las diversas poblaciones que habitan la ciudad. Sin embargo, como veremos aún cuando se tiene desde una Constitución que habla del derecho a vivir la ciudad de manera incluyente, por el

¹⁸³ Artículo 16. (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p.12-13

otro lado, existen documentos legales como el Reglamento de Tránsito que podrían aportar de manera sustancial a la garantía de estos derechos, sin embargo esto no es así.

A continuación nombraremos cada uno de estos documentos en conjunto con los apartados que garantizan el derecho a la movilidad de las personas, en específico las personas con discapacidad y adultas mayores, así como el análisis de aquellos que no contemplan sanciones en la infraestructura para poder acceder a un transporte público concesionado accesible y universal.

El artículo 16º, Ordenamiento Territorial, apartado H. Movilidad y accesibilidad de la Constitución Política de la Ciudad de México habla que serán las autoridades de la Ciudad, las encargadas de desarrollar y ejecutar las políticas de movilidad por lo que tendrán como prioridad el privilegiar el desarrollo y consolidación del transporte público colectivo, regulando el equipamiento adecuado para así, poder permitir la accesibilidad de todas las personas a través de un plan de movilidad que cree estrategias donde predominen las formas de movilidad colectivas, peatonales, con base a nuevas tecnologías, entre otras.

Una de las herramientas articuladoras de las políticas de movilidad es el transporte público concesionado, por lo que mencionan que es responsabilidad del Gobierno de la Ciudad otorgar, autorizar y regular la prestación de servicios en este sector. *La prestación directa de servicios de transporte por parte del Gobierno de la Ciudad se hará a través de organismos públicos con planes y programas de desarrollo a mediano y largo plazo, participación ciudadana y rendición de cuentas sobre su desempeño funcional y financiero. Las autorizaciones o concesiones para el servicio de transporte público colectivo sólo podrán ser otorgadas a empresas sociales y particulares, con operadores con salarios y prestaciones de ley. Las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Constitución, continuarán vigentes y sus titulares tienen derecho a la renovación en los términos en que fueron otorgadas. El Gobierno de la Ciudad establecerá mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de movilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia y confort, los cuales serán fondeados con instrumentos fiscales y económicos de interiorización de costos ambientales¹⁸⁴.*

Asimismo, el Gobierno de toda la ciudad determina y atribuye acciones en específico para las alcaldías con el objetivo de cumplir con las acciones con respecto a la movilidad. Será cada una de ellas quienes, aún teniendo un plan para toda la ciudad general, quienes instrumentarán las acciones programas y obras donde se garantice el diseño universal y la accesibilidad, así como como diseñar y aplicar las medidas que contribuyan a la movilidad de las personas sin riesgo alguno, fomentando y

¹⁸⁴ *Ibidem.* p.67

creando mecanismo de protección estructural y legal para el uso del transporte no motorizado. De igual manera, participarán en el sistema local contra la corrupción, crearán una estrategia anual sobre la movilidad en conjunto de indicadores públicos y mecanismos de participación ciudadana. Por último, colaborarán en la evaluación de los proyectos en el Estudio de Impacto Urbano¹⁸⁵.

Otro documento que complementa las acciones con respecto a este tema, es la Ley de movilidad en donde se establecen las bases y directrices para poder planificar, regular y gestionar la movilidad de todas las personas y del transporte de bienes. Por lo que también, esta Ley tiene como objetivo **asegurar el poder de elección de las personas**, el cual les permita asegurar su desplazamiento en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, así, satisfaciendo las necesidades de las personas y desarrollo de la sociedad en su conjunto¹⁸⁶.

En esta misma ley, en el artículo 6°, se establece que la Administración Pública será la que provea de los medios necesarios para que las personas puedan hacer la libre elección en su manera de movilizarse con la finalidad de poder acceder a los bienes servicio y oportunidades que ofrece la Ciudad. El establecimiento de la política pública de movilidad, será realizada a partir del nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias y de las externalidades que genera cada modo de transporte y cómo éste contribuye a la productividad de la urbe. Es por lo anterior que se dará prioridad en el uso del espacio vial a los peatones, en especial a las personas con discapacidad y con movilidad limitada¹⁸⁷.

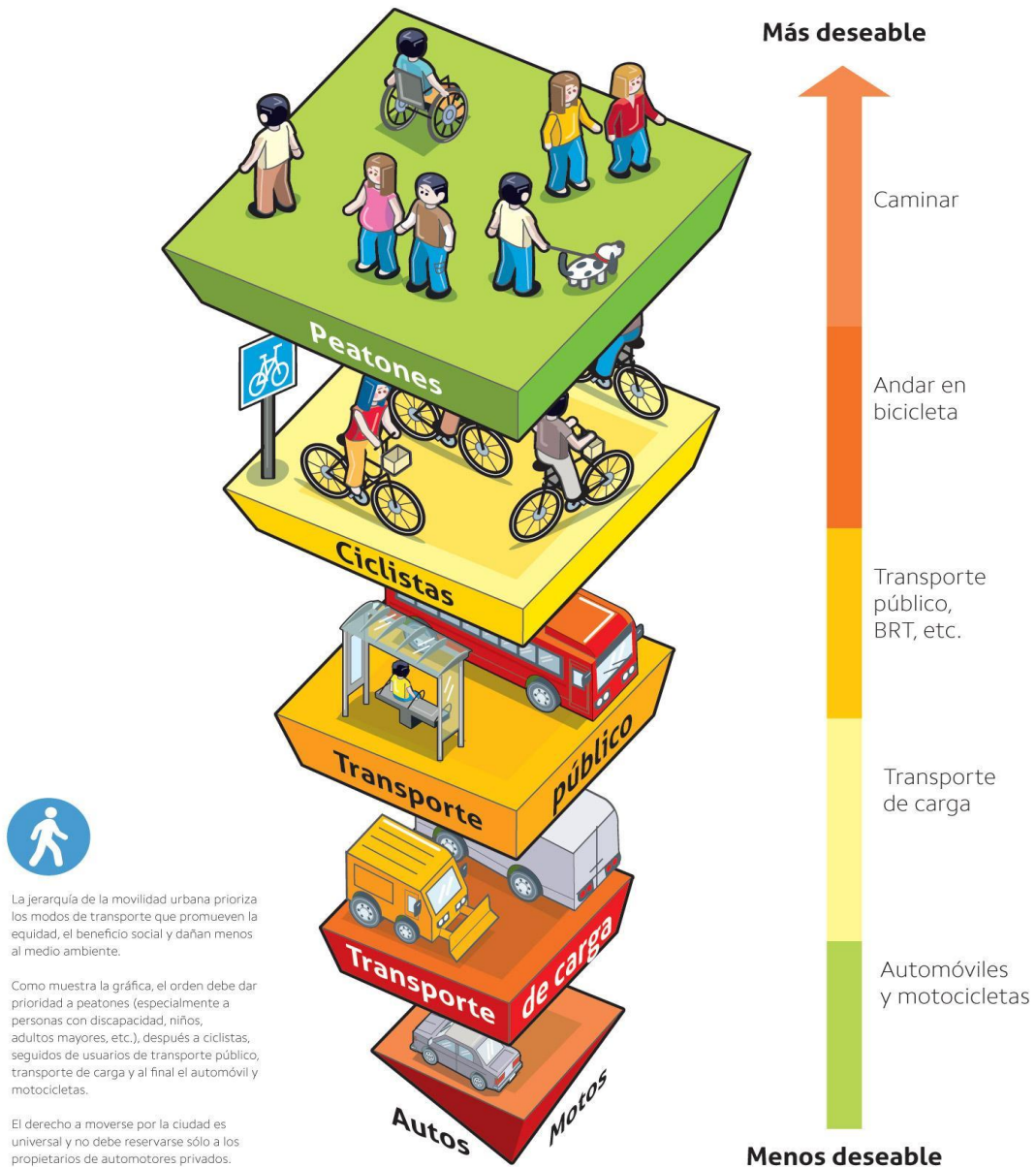
¹⁸⁵ Artículo 16 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p.94

¹⁸⁶ Artículo 2° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.2

¹⁸⁷ Artículo 6° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.4

Gráfico 2
Pirámide de la Movilidad

Pirámide de **JERARQUÍA** de la movilidad urbana



La jerarquía de la movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente.

Como muestra la gráfica, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final el automóvil y motocicletas.

El derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automotores privados.

www.mexico.itdp.org



Gráfico retomado de ITDP (2013) *Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide)* Consultada en: <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

Asimismo, esta ley contempla que la manera en la que se contemplen las acciones para el sistema de movilidad para las personas, será a partir de la creación de nuevos hábitos y basado en soluciones colectivas por lo que en el momento de la elaboración e implementación de políticas públicas se regirá por los principios de accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodal, sustentabilidad y bajo carbono, participación y corresponsabilidad social, innovación tecnológicas.¹⁸⁸

Aparte de la Secretaría de Movilidad encargada de garantizar, observar y reglamentar al transporte, existen otras tres instituciones a las que se les otorgan las facultades para intervenir en el mejoramiento del transporte para pasajeros en la ciudad, el Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público y el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial.

La primera institución se encargará en términos generales de establecer toda la estructura (procesos, lineamientos y programas) en el transporte para pasajeros con el objetivo de aplicar la integración de todos los servicios de transporte, los que proporciona la Administración Pública y aquellos que prestan el servicios de transporte concesionado. La segunda, creará el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, su finalidad es promover y aplicar en conjunto con la Secretaría y otras instituciones programas para el financiamiento de renovación y mejoramiento de las unidades e infraestructura. El tercero es el Fondo, el cual promoverá alternativas de movilidad que tengan como prioridad a la persona usuaria, que estas unidades se movilen por medio de energías alternativas y que el fomento al transporte de pasajeros tenga como resultado la disminución del uso de transportes motorizados individuales, así como promover iniciativas que promuevan el diseño universal en la infraestructura¹⁸⁹.

La renovación y mejoramiento de la infraestructura del transporte público no resuelve por sí sola el problema que se tiene de movilidad en la ciudad, pero si abona para que cada vez más las personas puedan tener acceso a este derecho. Es por esto, que para poder entrelazar las soluciones que se le dan a este problema público se tiene que crear un plan de acción que permita ver el mapa completo de cada uno de los problemas a resolver y acciones a realizar.

Para que lo anterior suceda, esta ley contempla la planeación de la movilidad y seguridad vial en el Distrito Federal, por lo que mediante el Programa Integral de Movilidad se contempla, entre otras

¹⁸⁸ Artículo 7° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.5

¹⁸⁹ Artículo 23° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.28

cosas más, el mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad. Del mismo modo, se contempla que la prestación del servicio público de transporte tiene que realizarse de manera regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones para que cualquier persona pueda hacer uso de ella, para que esto esté asegurado, la Administración Pública será la encargada de tomar medidas para que las unidades tengan las condiciones de diseño universal, así evitando la discriminación de pasajeros con discapacidad o movilidad limitada. En conjunto con esto, se contempla que las personas que brinden el servicio de transporte público están obligadas a brindar el servicio a cualquier persona¹⁹⁰¹⁹¹

En específico de las concesiones otorgadas para el servicio del transporte público, la ley contempla tres apartados, el primero sobre las concesiones en general, el segundo sobre la vigencia de estas, y el último, acerca de las obligaciones que tienen los concesionarios¹⁹², éstas suponen las reglas para que a quienes otorgan las concesiones brinden un buen servicio a toda la población.

El primero se refiere a que la vigencia de las concesiones podrá alargarse por un tiempo igual o menor al determinado inicialmente, siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

I. Que el concesionario haya cumplido a satisfacción de la Secretaría con todas y cada una de las condiciones y requisitos establecidos en la concesión, en la presente Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

II. Que se determine la necesidad de que el servicio se siga proporcionando;

¹⁹⁰ En la ley mencionan que la única razón para negar el servicio es por motivos justificados de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

¹⁹¹ Artículo 40° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.35

¹⁹² La palabra concesionario se encuentra en toda la ley, y dado que no es como tal una línea de investigación para fines de este trabajo se dejará como nota lo siguiente: la ley contempla al concesionario en todo momento. Se aborda, asumiendo en este documento, que será un hombre quien tenga la concesión, probablemente no pareciera tener importancia pero la tiene dado que no se contempla en lo legal que una mujer pueda tener la concesión, y eso no es menor, dado que se pueden plantear los cuestionamientos ¿quiénes son aquellas personas que tienen las concesiones? ¿Quiénes son los que deciden cómo brindar un servicio? ¿Por qué en algo tan “sencillo” la ley no contempla otra figura que no sea la masculina? y es que esto va de la mano con el diseño que se ha tenido de las ciudades y de los transportes que se brindan, pensando que el diseño va en función de un solo cuerpo, el del hombre, que es en el inicio de la construcción de las alternativas de movilidad en la ciudad, donde solo se contemplaba las necesidades de una persona que se desplazaba para ir a trabajar a una zona de producción. Y por último, no es menor que no se hable de otras personas que no sea el hombre, porque como se ha visto a lo largo del tiempo, si no se escribe, si no se ve, es como si no existiera.

III. Que no exista conflicto respecto a la personalidad del órgano directivo, en caso de personas morales, ni controversia de titularidad respecto a la concesión o infraestructura, bienes, vialidades, itinerarios o rutas y demás elementos que son inherentes a los mismos; y

IV. Que en todo caso, el concesionario acepte las modificaciones que por cuestiones de interés general o mejoramiento del servicio, le sean determinadas por la Secretaría. Las solicitudes de prórroga de la concesión y refrendo o revalidación del equipamiento auxiliar de transporte que presenten los concesionarios, deberán acompañarse del pago de derechos de los estudios técnicos correspondientes que considere la Secretaría¹⁹³.

El segundo, sobre las obligaciones de los concesionarios, se tendrán que asegurar que las unidades que se adquieran cuenten con las condiciones necesarias para la accesibilidad, y que éstas se rijan por el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, en específico que prioricen el diseño de las unidades para permitir el abordaje de personas con discapacidad y movilidad limitada¹⁹⁴.

El tercero, acerca de la infraestructura para la movilidad y su uso, permite resaltar que el derecho a la movilidad es el resultado de la conjunción de variables donde garantizar que las unidades de transporte sean accesibles para todas las personas no es suficiente, se tiene que tomar en cuenta la infraestructura y el mobiliario que provee la ciudad para que la cadena de accesibilidad no se rompa, y los servicios garantizados por el Estado no la rompan, si la cadena falla se rompe todo el servicio.

Asimismo, esta ley pretende garantizar, así como en el transporte público, que los espacios públicos cuenten con las características necesarias para que las personas puedan moverse libremente.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

En este documento legal, supuestamente, se establecen en la práctica todas las medidas para asegurar que el transporte público concesionado en la Ciudad de México garantice uno de los aspectos del derecho a la movilidad contemplando las características físicas que debe tener el mobiliario urbano para dar acceso a los transportes de pasajeros, así como el establecimiento de sanciones a aquellas personas que se les conceda el permiso para brindar este servicio y no den el servicio y la infraestructura acordada para todas las personas.

¹⁹³ Artículo 102° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.56

¹⁹⁴ Artículo 110° *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.58

Una de las cosas que se determina dentro del Reglamento es que el transporte público tienen la obligación de manejar con los faros delanteros encendidos y contar con una señal luminosa de color ámbar, así como cuando las y los pasajeros desciendan y asciendan de la unidad se les otorgará el tiempo suficiente para hacerlo, en el caso específico de las personas con discapacidad y movilidad limitada, deberán dar el tiempo necesario para que puedan instalarse correctamente en el interior o estar en la acera, en el caso de haber descendido¹⁹⁵.

El Capítulo II, de las características de los vehículos, se aborda un poco más sobre los lineamientos físicos que tiene que tener el transporte público para poder circular, los cuales son:

a) *Bandas reflejantes de color blanco y rojo en los costados laterales y posterior y bandas reflejantes amarillas en la parte frontal;*

b) *Contar con un botiquín de primeros auxilios*¹⁹⁶

La multa, para aquellas personas que ostenten la concesión y no cumplan con estas características serán sancionados de 10 a 20 veces equivalente a la Unidad de Medida y Actualización (UMA) vigente¹⁹⁷. Las características y sanciones, en el Reglamento de Tránsito, aún cuando está para determinar las condiciones legales y de seguridad para vehículos y conductores, no trae especificaciones para el transporte público concesionado para asegurar que las características de diseño universal y accesibilidad, estén contempladas.

Reglamento de Transporte del Distrito Federal

Este Reglamento contiene herramientas sustanciales que podrían estar contempladas en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, sin embargo, el documento anterior ni siquiera lo contempla dentro de sus respaldos legales fundamentales para determinar las condiciones legales para determinar el funcionamiento del Transporte Público concesionado. Dejar de lado las características principales

¹⁹⁵ Artículo 11° (2019) *Nuevo Reglamento de Tránsito Ciudad de México 2019* Consultado en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/RT%202019%20CDMX.pdf> p.15

¹⁹⁶ Artículo 37° (2019) *Nuevo Reglamento de Tránsito Ciudad de México 2019* Consultado en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/RT%202019%20CDMX.pdf> p. 30

¹⁹⁷ Ésta es la unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores. Para 2020, el valor diario de la UMA es de : \$86.88 pesos mexicanos. INEGI (2020) *Unidad de Medida y Actualización (UMA) Enero de 2020* Consultado en:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/OtrTemEcon/UMA2020_01.pdf

para poder brindar un buen servicio a toda la población es preocupante, ya que es en este oficio donde con especificidades se habla de lo que tendría que tener las unidades y el sistema en general para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores.

La primera se establece en el artículo 42, donde se habla que el servicio colectivo concesionado tendrá que ofrecer las siguientes características:

I. Servicio de alta capacidad que opera en una vialidad con carriles preferenciales o reservados para el transporte público, total o parcialmente confinado, que además incluye:

a) Paradas preestablecidas;

b) Autobuses con tecnología actual y ambientalmente adecuada;

c) Servicio programado y regulado en función de la demanda;

d) Cobro de la tarifa al usuario mediante tarjeta de prepago;

e) Concesionarios en la forma de personas morales en la modalidad que establezca la Declaratoria de Necesidad correspondiente, y

f) Un fideicomiso que administre los recursos generados por la operación del corredor¹⁹⁸.

En la sección IV, de los vehículos, se enuncia que será la Secretaría de Movilidad quien establecerá el tipo de vehículo que será adecuado para brindar el servicio de transporte público. Asimismo, en este apartado, se especifica que las unidades tendrán que contar con dispositivos para personas con discapacidad de acuerdo a los lineamientos que establezca la Secretaría. En el mismo sentido de las atribuciones que tiene la institución se determina que ésta llevará a cabo anualmente la inspección física o revista vehicular, con el objetivo de comprobar que se cumpla con las reglas establecidas para poder brindar un óptimo servicio¹⁹⁹.

¹⁹⁸ Artículo 42° (2012) **Reglamento de Transporte del Distrito Federal** Consultado en: <http://cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/r33204.htm>

¹⁹⁹ Artículo 82° (2012) **Reglamento de Transporte del Distrito Federal** Consultado en: <http://cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/r33204.htm>

Si en el momento de la verificación, no se cumplen con los lineamientos establecidos, se aplicarán multa y remisión a depósito de los vehículos cuando:

Las unidades de transporte público de pasajeros y carga que la Secretaría determine no se presenten a la revisión física - mecánica, en el lugar que ésta requiera expresamente; se aplicará una sanción de doscientos treinta días de salario mínimo; en el caso de los taxis de ciento quince días de salario mínimo²⁰⁰.

Será solamente multa cuando:

- 1. Los responsables, conductores, concesionarios y prestadores del servicio público de transporte en cualquier modalidad, que nieguen, impidan u obstaculicen el uso del servicio a las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con lactantes, o ejerzan cualquier acto discriminatorio que viole los derechos humanos; serán sancionados con multa equivalente de sesenta a ochenta días salarios mínimos, a, No cuente con los asientos y espacios preferenciales para las personas con discapacidad; se aplicará una sanción de sesenta a ochenta días de salario mínimo y*
- 2. No cuente con los asientos y espacios preferenciales para las personas con discapacidad; se aplicará una sanción de sesenta a ochenta días de salario mínimo²⁰¹.*

Lo anterior muestra principalmente dos cosas: la primera, es que la falta de coordinación institucional termina anulando los esfuerzos ya establecidos para intentar garantizar los servicios de transporte para las personas con discapacidad y adultos mayores. Este tipo de errores de no contemplar explícitamente en el Reglamento de Tránsito el Reglamento de Transporte trae consecuencias negativas debido a que en lugar de tener una sumatoria de acciones legales que se pueden hacer para seguir trabajando por el derecho a la movilidad de estos vulnerables se tiene un estancamiento a nivel institucional y a nivel vivencia del espacio público. No se puede tener progresividad en los derechos sino se contemplan los esfuerzos institucionales y solo se crean documentos que quedan inconexos. En segundo lugar se encuentra el punto de las sanciones y de la falta de rigor que se tiene hacía tomar en serio que las características físicas de un transporte público concesionado importan para dar acceso a todas las personas a moverse. La aplicación de una sanción por medio de multas de algunos días de salario mínimo y días de encierro de las unidades, solo genera un círculo vicioso donde no se soluciona el problema público de la movilidad y se permea pagar por algunos días por un error que no se tiene intención de solucionar. La nula existencia de verdaderos incentivos para adquirir o modificar unidades que sean accesibles, es inexistente, podrá figurar el Fondo para que se financien las nuevas

²⁰⁰ *Ibidem.*

²⁰¹ *Id.*

unidades, pero en realidad, no existen mecanismos suficientes para poder hacerlo, si los elementos principales que son los Reglamentos de Tránsito y de Transporte, la Ley de Movilidad, la misma Constitución Política de la Ciudad de México, no contemplan estas acciones efectivas, no se crea un entorno en donde las instituciones y las personas que obtienen la concesión vean la importancia del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores.

Costos sociales y económicos debido a la falta de atención al Transporte Público Concesionado

A lo largo de este trabajo se han estado tocando puntos relacionados acerca de cómo es que la movilidad afecta el derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad, principalmente, de las personas con discapacidad y adultos mayores, mencionando que éstas problemáticas son atravesadas por estos grupos y por grupos de la sociedad relacionados a ellos de distintas formas. Sin embargo, este problema público no es tangencial al resto de problemas que se tienen en la ciudad, un ejemplo de ello es que la violación a la garantía de los derechos arriba mencionados de estos grupos afectan, directamente a la competitividad de las ciudades.

La movilidad es un elemento fundamental para la competitividad de las ciudades: determina la forma en que el talento se mueve para realizar sus actividades diarias. Para ello, estas opciones de transporte deben ser seguras, de calidad, accesibles, asequibles, sustentables, innovadoras, convenientes y suficientes²⁰². Que los gobiernos, en específico el de la Ciudad de México, tomen en cuenta es de vital importancia, ya que no solo afectaría positivamente en el desarrollo de la economía de la ciudad, teniendo más personas en el ámbito laboral, generando ingresos recibidos y dados para recreación, servicios, educación, etc., sino que la vulneración a los derechos de las personas con discapacidad se comenzaría a desmontar, y no es que la solución al transporte público concesionado de buena calidad sea la opción que derribará la discriminación a estos grupos, sino que dado que es un estilo de columna vertebral que permite llevar a cada uno de los derechos, repercutiría en el reconocimiento de que todas las personas tienen derecho a vivir la ciudad, se avanzaría en obtener una ciudadanía de pleno derecho.

Es por lo anterior que existen distintas instituciones en el mundo que hablan acerca de cómo es que la movilidad afecta la competitividad de cada una de las ciudades. Un ejemplo de ello es el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., el cual realizó un Índice de Movilidad Urbana, este con el

²⁰² Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (2019) *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, Consultado en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p.3

objetivo de medir el grado de competitividad en la movilidad en 20 ciudades del país mexicano, las cuales concentran el 43% de la población nacional y el 68% de la actividad económica urbana. Éste índice se realiza por medio del estudio *de la oferta de diversas opciones de transporte, las cuales deben de ser atractivas, deseables y alcanzables para sus habitantes (donde está concentrado el talento). La movilidad de una ciudad es competitiva si reduce las horas-persona que se pierden durante los traslados, así como los impactos que tiene sobre la salud y el medio ambiente*²⁰³.

Como se afirma en el documento realizado por el IMCO, las ciudades son un buen lugar para crear ideas y apoyar el fortalecimiento de las habilidades de cada uno de sus habitantes. No obstante las ciudades han terminado siendo segregadoras, esto ha sido el resultado, como vimos en el capítulo pasado, de priorizar la infraestructura para el automóvil particular y no para las necesidades y deseos de todas las personas. Datos de éste Índice muestran que en México de 1990 a 2017, hubo un incremento de tasa anual promedio de automóviles, que primordialmente trasladan a una sola persona, de 5.3%, por el otro lado, el crecimiento de la población fue de 1.5% anual (IMCO, 2019), la disparidad generada no solo se demuestra a quién se le ha dado prioridad para habitar en la ciudad, sino que también visibiliza la forma en la que las ciudades que han sido construidas, ciudades que producen el efecto de una mancha urbana, debido a que mientras más extensión de vialidades para que transiten los coches, mayores construcciones en las periferias de la ciudad, generando segregación en la población.

*La segregación socio-espacial, y la desigualdad que ésta genera, no es la única consecuencia del crecimiento desordenado y extenso. Hay costos que se asocian para atender a la población alejada de las zonas centrales, los cuales crecen junto con el territorio. El Instituto para el Transporte y Políticas para el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), utilizando datos de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) estimó que el costo de la infraestructura y el equipamiento urbano para el año 2030 dada la tendencia de crecimiento real será de cerca de 51.2 billones de pesos, lo que equivale a 10 veces el gasto neto total presupuestado para 2019. La infraestructura y el mantenimiento de automóviles privados representan el 87% de esta estimación*²⁰⁴.

Dado que el transporte público como el metro o el metrobús no llega a todas las partes de la ciudad, la población en general que hace uso de este tiene que tomar otras opciones. Es el transporte público concesionado la opción que tienen que tomar, el cual se caracteriza por ser un sistema poco estructurado y poco profesionalizado. Las zonas en donde suelen llegar estas unidades tienden a ser más inseguras que las zonas centrales que sí tienen acceso a los dos primeros transportes mencionados, esta inseguridad resulta en un riesgo para la población. Datos de este índice muestran

²⁰³ *Ibidem*

²⁰⁴ *Idem*. p.9

que la mayoría de los robos efectuados son en los microbuses, los cuales funcionan bajo el esquema de hombre-camión (ITDP, 2019). El cual termina siendo un transporte muy ineficiente e inaccesible pero debido a que no existen más opciones que le compitan para que mejore su servicio y sus unidades, y que tampoco las autoridades correspondientes aplican reglas severas para sus cambios, termina siendo la única opción que tienen la ciudadanía para tomar.

La inseguridad es uno de los problemas principales que presenta el abordar un transporte público concesionado, sin embargo, a este se le suma otro, el gasto total que representa la movilidad de las personas para poderse trasladar, el cual es de un 19% lo que equivale a \$1815 pesos mexicanos mensuales, por el contrario de países perteneciente al G20 como Canadá que tienen un gasto total de 16%, la Unión Europea de un 13%. Este porcentaje de gasto por hogar repercute mayormente en las personas que viven alejadas de los centros de las ciudades debido a que, para movilizarse se ven forzadas a viajes largos para llegar a su punto de destino, ya sea su casa, el cine, el trabajo, un parque, etc. (ITDP, 2019) Tomar en cuenta que el gasto para movilizarse es considerable tendría que ser una variable importante para que el Estado tenga en cuenta este problema público en una de sus principales tareas a resolver, ya que no solo afecta la movilidad de las personas, sino que afecta en términos de competitividad a las ciudades del país, en específico la Ciudad de México, ya que al verse afectado por los ingresos invertidos por familia solamente en el transporte termina desfavorecido con respecto a los otros países, que tienen menor porcentaje de gasto total de este rubro y pueden invertirlo.

Si se toma en cuenta que el factor económico es un elemento importante del que se ven restringidos las personas con discapacidad, debido a diversos factores entre ellos sus *gastos cotidianos adicionales, como puede ser el caso de ayudas técnicas o personales, los cuales representan un aspecto importante para lograr una vida autónoma, pero que pueden llegar a implicar una fuerte carga económica. Algunos estudios estiman que cubrir estos gastos puede significar casi el 50% de los ingresos de una persona*²⁰⁵ y no se toma en cuenta tampoco los recursos invertidos para movilizarse dentro de la ciudad, se termina perjudicando el proceso de desarrollo y vivencia por parte de la ciudad, y el Estado, además de no estar cumpliendo con las garantías de los derechos de este sector, también termina entorpeciendo su competitividad en cuanto a otras ciudades.

Por otro lado tenemos, el caso de las personas adultas mayores, un grupo que enfrenta distintos problemas y que éstos, en un intento de solución por parte del Estado, reciben apoyos asistencialistas que no terminan atacando el problema público de raíz. Entre uno de los problemas que se encuentran

²⁰⁵ Díaz Figueroa, Mariana (2018) *El derecho al trabajo de las personas con discapacidad, un elemento necesario para su efectiva inclusión social* Impunidad Cero, México. p. 3

es el de sus ingresos y gastos, los cuales terminan totalmente relacionados con su movilidad en cuanto a inversión monetaria para trasladarse de un lugar a otro, y en diversos casos, para las familias que terminan solventado los gastos de este grupo de la población.

La solvencia económica repercute en diversos aspectos, uno de ellos es la toma de decisiones a nivel personal, sin embargo en México éste fenómeno se ve entrelazado ya que las decisiones a nivel personal de una persona adulta mayor termina a atravesado por las decisiones familiares dado que las familias, como se dijo en el párrafo anterior, terminan asumiendo su manutención y bienestar. No obstante, se tiene que tomar en cuenta que se pueden presentar escenarios donde se presenten distintas formas de maltrato y abandono²⁰⁶.

Dado la información anterior se puede observar la conjunción de distintas variables que interfieren para que una o un adulto mayor pueda vivir en plenitud y goce de sus derechos como lo establecen los distintos documentos legales ya mencionados en este capítulo. En materia legal se puede establecer que existen las condiciones necesarias para una vida digna, no obstante, si no se tiene asegurada un ingreso económico que cubra todas sus necesidades, que no se vea forzada a una dependencia por parte de la familia que le impida movilizarse: 1. No puede tener acceso a un derecho de movilidad y 2. Si la infraestructura física que le permitiera esta movilidad es carente de diseño para hacerlo se terminan vulnerando sus derechos. Porque bien es cierto que se pueden movilizar en el transporte, pero se tiene que tomar en cuenta la cantidad de ingresos que tienen, quién se los provee, si son propios, si son parte del Estado o de su familia, o una unión de los tres y la cantidad de dinero invertido para movilizarse.

A nivel nacional se tienen los siguientes datos acerca de los ingresos y gastos de las personas adultas mayores generados por el estudio de Ingresos y gastos del adulto mayor en México: la importancia de las pensiones:

- Se tienen dos grupos de esta población: aquellas que tienen una pensión contributiva y las que tienen una pensión no contributiva, y quienes no reciben ningún apoyo.
- Quienes tienen pensión contributiva se caracterizan por ser personas asociadas a mejores niveles de bienestar y calidad de vida.
- Se observa que la población que concentra las pensiones contributivas son hombres, que cuentan con sistemas de salud, vivienda propia y se encuentran en zonas urbanas-norte del país, en tanto que las pensiones no contributivas están concentradas en diversos grupos de la población, las cuales son: mujeres, adultos mayores de 80 años, personas que siguen

²⁰⁶ COPRED (2017) *Encuesta sobre discriminación en la Ciudad de México 2017* Consultado en: <https://copred.cdmx.gob.mx/publicaciones/edis-2017>

trabajando, personas de baja escolaridad, afiliados a servicios de salud del Seguro Popular, y se encuentran en sur-centro de México²⁰⁷.

- Asimismo, este estudio menciona tres aspectos en particular acerca de la inversión monetaria que se hace entre persona adulta mayor y familia: la primera es que *los hogares con adultos mayores tienen mayor porcentaje de gasto en alimentos, hogar, salud y vivienda; mientras que el porcentaje es menor en educación, esparcimiento, transporte y vestido* así como *mayor porcentaje de gasto en vivienda*. Por otro lado los *hogares con adultos mayores y pensión no contributiva tienen un mayor gasto porcentual en salud*²⁰⁸
- Los aspectos antes mencionados tienen la finalidad de visibilizar la relación entre los ingresos de las personas con discapacidad, el porcentaje de gasto total para hacer el uso del transporte público y la dimensión que tienen éste servicio masivo, el cual no cumple con las características necesarias para brindar un servicio de calidad vulnerando así, sus derechos para poder acceder a una vida digna.
- Las precariedades por la que se ven atravesadas estos dos grupos afectan el desarrollo de su vida, a la sociedad en su conjunto y a la competitividad de la ciudad provocando desconexiones y anulando la posibilidad de que el talento de las personas pueda ser benéfico y productivo para toda la ciudad.
- *Para proveer de opciones competitivas de movilidad a los habitantes de las ciudades se requiere, entre otras cosas, inversión en infraestructura, garantizar la seguridad y calidad durante los trayectos, así como de planeación inteligente. Para lograr esto último no solo es necesario contar con expertos en el tema y con estrategias definidas, sino también es crucial contar con datos de operación y funcionamiento de los sistemas de movilidad existentes. En*

²⁰⁷ Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (2018) ***Nuevo Documento de Trabajo “Ingresos y gastos del adulto mayor en México: La importancia de las pensiones”*** Consultado en: <https://www.gob.mx/consar/prensa/nuevo-documento-de-trabajo-ingresos-y-gastos-del-adulto-mayor-en-mexico-la-importancia-de-las-pensiones#:~:text=Los%20hogares%20con%20adultos%20mayores,porcentaje%20de%20gasto%20en%20vivienda>.

²⁰⁸ Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (2018) ***Nuevo Documento de Trabajo “Ingresos y gastos del adulto mayor en México: La importancia de las pensiones”*** Consultado en: <https://www.gob.mx/consar/prensa/nuevo-documento-de-trabajo-ingresos-y-gastos-del-adulto-mayor-en-mexico-la-importancia-de-las-pensiones#:~:text=Los%20hogares%20con%20adultos%20mayores,porcentaje%20de%20gasto%20en%20vivienda>.

otras palabras, se necesitan datos sobre cómo se mueve la gente en las ciudades y qué necesidades reales de movilidad se tienen²⁰⁹.

Algunos de los datos que se pueden obtener para poder tener el panorama de cómo es que la falta de infraestructura accesible en el transporte público no solo afecta la competitividad de las ciudades sino que está trae consecuencias directas para la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores, se pueden encontrar con alguno de los indicadores realizados por el IMCO, los cuales rankean a la Ciudad de México:

Tabla 8
Indicadores de accesibilidad en el transporte público en la Ciudad de México

Indicador	Ranking	Nivel de competitividad
Accesibilidad	8/20	Media Alta
Contexto urbano	7/20	Media Alta
Eficiencia y transparencia gubernamental	1/20	Adecuada
Regulación y políticas públicas en favor de la movilidad	1/20	Adecuada
Economía dinámica y competitividad	9/20	Media Alta

- Elaboración propia con información de IMCO²¹⁰.

El indicador de accesibilidad mide la disponibilidad, estado y funcionamiento de los elementos que se necesitan (infraestructura vial, mobiliario urbano y transporte público) para garantizar la movilidad intraurbana, asimismo mide la satisfacción y satisfacción de los servicios, y característica de la infraestructura; contexto urbano mide las características de la ciudad y la distribución de la población, de igual forma, mide la dinámica de transporte, el crecimiento urbano y la distribución modal, así como el gasto de una persona para poder llegar a su destino; eficiencia y transparencia gubernamental, mide el desempeño de los gobiernos locales, la manera en la que manejan sus recursos y los destinan para movilidad; regulación y políticas públicas en favor de la movilidad, mide la inclusión de parámetros que se necesitan en materia de normatividad que tenga como propósito promover la

²⁰⁹ Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (2019) *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, Consultado en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p.12

²¹⁰ *Ibidem*. p. 6-46

movilidad eficiente de los habitantes y; economía dinámica y competitividad, mide las principales características de la economía de la ciudad, describiendo cómo funciona la dinámica económica.

Aun cuando hay indicadores que rankean a la Ciudad de México como un lugar competitivamente alto que provee los servicios de Transporte Público suficientes para la movilidad.

Tabla 9
Valle de México
Distribución porcentual de los fondos federales destinados a movilidad 2011-2017

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
32%	19%	25%	29%	25%	23%	12%

Elaboración propia con información retomada del documento Invertir para Movernos, ITDP (2018)

La tabla anterior muestra el dinero invertido en la Zona Metropolitana del Valle de México para la movilidad sin embargo la Encuesta Origen Destino citada en el Índice de Movilidad Urbana, 2019, indica que un 21% de los viajes diarios en la ZMVM se lleva a cabo utilizando el automóvil privado, lo que equivale al 22.3% de la población. El porcentaje del gasto en movilidad dedicado a proyectos de infraestructura vehicular entre 2011 y 2015 fue en promedio del 33.8% llegando a su máximo en 2011 donde se gastó un 74% de los fondos federales para movilidad en proyectos para el automóvil privado. El porcentaje promedio destinado únicamente a pavimentación fue del 33.0%, y aunque las obras de pavimentación sí generan un beneficio al transporte público que hace uso de vialidades, el mayor beneficio es para los usuarios del automóvil privado. Si sumamos el presupuesto promedio dedicado al automóvil privado y el dedicado a pavimentación, en promedio un 66.8% de los fondos federales en la Ciudad de México se utilizó para proyectos que benefician mayoritariamente a los usuarios del automóvil privado, es decir, al 22.3% de personas que utilizan este medio para desplazarse en la ciudad²¹¹.

Esta misma encuesta, mostró que el Transporte Público Concesionado es el que tiene más viajes diarios, movilizando a aproximadamente 6.09 millones de personas. Esta recolección de datos demostró que en promedio se realizan 11.53 millones de viajes diarios en este tipo de transporte, representando el 74.1% del total de viajes del Transporte Público en general²¹².

²¹¹ Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, 2019, Consultado 12 de junio 2020, <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p.39

²¹² Flores, O. *10 conclusiones preliminares del transporte en la ZMVM*, 2018, Animal Político, consultado el 07 de junio 2020, <https://www.animalpolitico.com/ciudad-posible/10-conclusiones-preliminares-del-transporte-la-zmvm/>

Esta prioridad que se da al automóvil privado termina causando falta de competitividad con respecto a otras ciudades, asimismo, seguir incentivando este tipo de movilidad provoca una expansión urbana la cual termina creando valor agregado y empleos a corto plazo, pero provocando costos para la sociedad en general. Esos costos son:

1. Fiscales que se generan por la provisión de infraestructura y equipamiento por parte del gobierno.
2. Impuestos a las personas en la forma de costos de transporte.
3. Externalidades negativas generadas por la expansión, reflejados en impactó a la salud y ambientales.

La sumatoria de éstos engloba las razones por las que se necesitan la planeación de las ciudades y contener la expansión urbana. *La expansión de las ciudades tiene un efecto directo sobre el bienestar de los individuos y los hogares mexicanos, pues al tener que recorrer mayores distancias se incrementan los gastos en transporte y se reduce el ingreso disponible para otras necesidades que incrementen el bienestar de las familias*²¹³.

Al hablarse de la expansión urbana y de la falta de competitividad que ésta genera es para evidenciar que para diseñar, implementar y evaluar políticas públicas que garanticen el derecho a la movilidad de todas las personas, en específico las personas con discapacidad y adultos mayores, es necesario, si no se tiene una visión integral de cómo es que funciona la ciudad, cuál es el impacto que tiene que un transporte público, y en específico el concesionado²¹⁴ que cubre, en su mayoría, la necesidad de las y los habitantes de movilizarse.

*Esta población, forzada a habitar en la periferia de las grandes ciudades, no tiene acceso a empleos bien pagados, educación de calidad o servicios de salud cercanos debido al rezago en el que vive día a día. En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles, más que para las personas*²¹⁵.

²¹³ ITDP (2013) *Desarrollo Orientado al Transporte, regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. Consultado en: <http://mexico.itdp.org/documentos/desarrollo-orientado-al-transporte-dot/> p.31

²¹⁴ Se habla en esta parte del concesionado porque como lo demuestran los estudios es el transporte para pasajeros más utilizado para movilizar a las personas que no viven en el centro de la ciudad y que por ende atraviesan mayores dificultades para su movilidad por las barreras físicas en infraestructura que produce la ciudad, repercutiendo en la calidad de vida de las personas con discapacidad, adultas mayores, familia cercana y sociedad en general.

²¹⁵ Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, 2019, Consultado 12 de junio 2020, <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf> p.8

Uno de los puntos anteriores los aborda la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares donde habla que los habitantes de viviendas nuevas²¹⁶ para que puedan acceder a servicios de salud ocupan el doble de tiempo en el traslado que las personas que viven en el área central de la ciudad, la diferencia es de 21 minutos y de 9.6 minutos respectivamente²¹⁷.

Esto, trasladándolo a los sectores del presente trabajo hace ver no solo la variable de tiempo para poder acceder a un servicio es suficiente para poder tener claro el problema público que corresponde a que el transporte público no responde a las necesidades de las personas y mucho menos el Estado provocando ineficiencias en los traslados debido a la visión de priorizar la construcción de vías, sino que también cuestiona cuáles son las dificultades para movilizarse si es que el TPC no cuenta con las características necesarias para garantizar la accesibilidad, así como la infraestructura urbana que impone barreras para la movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores²¹⁸, así como los ingresos invertidos en gasto para transporte nada más, sin tomar en cuenta la adición de ingresos que estos dos grupos utilizan para poder garantizarse ellos mismos su independencia.

Discriminación generada por las políticas públicas con respecto al transporte público concesionado

Como lo menciona la Comisión Nacional para prevenir la Discriminación, se entiende por discriminación cuando existe *una práctica cotidiana que consiste en dar un trato desfavorable o de desprecio inmerecido a determinada persona o grupo, que a veces no percibimos pero que en algún momento le hemos causado o recibido*²¹⁹.

²¹⁶ Por habitantes de viviendas nuevas, se refiere a las personas que han ido adquiriendo hogares en la periferia de la ciudad. Estos inmuebles son el resultado de la expansión urbana, tienen la característica de ser casas construidas en lugares con poco acceso a servicios públicos por lo que para acceder a ellos necesitan hacer grandes viajes, ya sea en auto particular, o en el caso de esta investigación en Transporte Público Concesionado, ya que en la mayoría de la ciudad no llega el Metro o Metrobús a toda la periferia, solo algunos puntos estratégicos donde en su base están instalados los CETRAM donde llegarán las personas y abordarán los microbuses, combis o autobuses concesionados, viajando otro tramo más para llegar a su destino.

²¹⁷ *Ibidem.* p.19

²¹⁸ Y si en dado caso existiera, las personas que las y los acompañan para realizar sus diversas actividades.

²¹⁹ CONAPRED (S.f) *Discriminación e igualdad.* México. Consulta en: http://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=pagina&id=84&id_opcion=142&op=142#:~:text=La%20discriminaci%C3%B3n%20es%20una%20pr%C3%A1ctica,la%20hemos%20causado%20o%20recibido.

Mariana Díaz Figueroa en el trabajo *La accesibilidad como elemento indispensable para el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad* afirma que, como se ha abordado en el trabajo, la discapacidad no es una característica que conforma una sola persona sino que es el resultado de la construcción de barreras físicas y actitudinales que se generan en la sociedad, limitando y eliminando el ejercicio de derechos²²⁰.

A lo anterior se añade que estas barreras físicas y actitudes, no solamente son generadas por la sociedad sino que también el Estado contribuye a construirlas por medio de políticas públicas que no toman en cuenta realmente las necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores, y solo las terminan viendo como grupos que pueden recibir apoyos asistencialistas, así, pensando que con eso se resuelven las problemáticas que atraviesan día a día. Asimismo el gobierno contempla a las y los adultos mayores como un grupo que pertenece al de movilidad limitada, ignorando que tanto este grupo como el de discapacidad no puede acceder a la ciudad de la misma manera. Con esto, también se aborda que es la Administración Pública quién termina contemplando y aprobando las decisiones de infraestructura de la ciudad, permitiendo que éstas sean segregadoras vulnerando la ciudadanía de los grupos más vulnerables.

Contradiendo con su adscripción a los tratados internacionales de los que México forma parte, un ejemplo de ellos es que el país reconoce la obligatoriedad de su adscripción con los lineamientos de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la cual dice que *toda exclusión, restricción o privilegio que no sea objetivo y razonable, recurrirá en detrimento de los derechos humanos*²²¹ y dando como resultado la discriminación. Aún cuando en materia legal se establece en la Ciudad de México la igualdad de condiciones para todas las personas, ésta no es suficiente ya que no ha garantizado ni garantiza en la práctica la igualdad de condiciones ni en todas las circunstancias que se viven diariamente, esto no es así, porque el no garantizar la movilidad de las personas con discapacidad y adultas mayores en cuestiones básicas como lo son las sanciones contundentes a las personas que ostentan la concesión y no cumplen un diseño universal y accesible para todas, o no tener una visión integral de las necesidades de los grupos para poder homologarlas y no generan segregación, terminando como resultado el desmontar su propio entramado legal y generancia discriminación al estos dos grupos no poder acceder a los servicios básicos.

²²⁰ Díaz Figueroa, Mariana (2018) *El derecho al trabajo de las personas con discapacidad, un elemento necesario para su efectiva inclusión social* Impunidad Cero. p.1

²²¹ CIDH (2003) *Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados, Opinión Consultiva OC-18/03*. Washington D.C. párr. 84.

El Estado entra en un círculo vicioso con el transporte público concesionado generando discriminación hacia las personas y perpetuando las estructuras de desigualdad que no permiten un pleno y libre desarrollo en la vida de la población.

Así como se menciona en la Cartografía de la Discriminación en la Ciudad de México generada por el Consejo para Prevenir la Discriminación *La agenda política en materia de discriminación en el gobierno de la Ciudad de México requiere generar soluciones para las formas tan diversas en las que se manifiesta el fenómeno discriminatorio. Para ello, se necesita entender la discriminación, más allá de su noción coloquial, en su dimensión sociopolítica que implica posicionar el sentido negativo en las interacciones o relaciones humanas en un contexto adverso para unos, a diferencia de otros; es decir, un trato de inferioridad y una diferenciación, que históricamente se visibilizaron por cuestiones raciales o de religión y, en épocas más recientes, por condiciones, características o atributos perceptibles o manifiestos que conforman las identidades individuales o colectivas*²²².

Las políticas públicas de movilidad en la Ciudad de México en la Ciudad de México no afectan en una parte minúscula en la población y en la ciudad, sino que la falta de visión de la importancia que tiene este servicio que se brinda a toda la ciudadanía. Hablar sobre una implementación accesible e incluyente en el transporte público tiene implicaciones para toda la ciudad, acceder de manera sencilla a él, significa que la ciudad está diseñada para llegar al punto de ascenso y descenso del transporte con facilidad, y en el momento que se hace uso de él, éste también termina siendo de fácil acceso para los grupos que su movilidad se ve limitada por las barreras físicas que les pone la ciudad, vulnerando su ciudadanía.

Asimismo, conforme lo revisado en los documentos legales que pretenden asegurar un goce libre de los derechos humanos de las personas con discapacidad, entre ellos la movilidad, se evidencia que las políticas públicas de movilidad se han ido conformado de manera inconexa a pesar de que en recientes años se ha intentado de hacer de manera integral. Se ha intentado respetar la pirámide de la jerarquía de movilidad, sin embargo, los grupos de personas con discapacidad y adultas mayores ha quedado relegado en las implementaciones de los programas que se han querido implementar.

Por lo que no solo son simples malas gestiones de la administración pública, son malas gestiones que, por los textos revisados, no han permitido participar a estos grupos en el diseño, implementación y evaluación de los sectores a los que se les ha vulnerado el derecho a la movilidad y por ende a otros

²²² COPRED (2020) *Cartografía de la Discriminación en la Ciudad de México*. Ciudad de México. Consultada en: <https://www.copred.cdmx.gob.mx/storage/app/media/cartografia-de-la-discriminacion-en-la-ciudad-de-mexico.pdf> p.8

que no han podido acceder debido al no poder garantizar el primero. La revisión durante estos textos permitió ver que de manera individual cada una de las leyes, constituciones, convenios internacionales y convenios, intentan solucionar el problema público, sin embargo en los reglamentos y normas que tendrían que respaldar estas acciones, no se hace, tal es el caso del reglamento de tránsito o el reglamento de transporte de la Ciudad de México, que en ningún momento contempla una sanción contundente para aquellas personas concesionarias que no cumplen con los establecidos en todas las leyes y convenios de los que la ciudad forma, por no cumplir con las reglas establecidas de proporcionar un servicio con unidades que cuenten con la infraestructura para que personas con discapacidad y adultas mayores puedan utilizarlo de manera cómoda y digna.

Porque aun cuando hay reglamentos establecidos, las unidades no cuentan con características necesarias de diseño universal para que todas las personas puedan tener acceso a él y aun así, cuando existen leyes que llevan varios años existiendo éstas terminan siendo inservibles debido a que los manuales con los que deberían llevarse a cabo invibilizan a la población de personas con discapacidad y adultas mayores al no tenerlas contempladas claramente en sus manuales. Las sanciones como multas económicas perpetúan un ciclo donde sino se cumplen con las características primordiales, se paga una sanción y se continúa con las unidades. Los únicos lados beneficiados son el Estado, por no tener que utilizar los fondos para cooperar con la adquisición de nuevas unidades y las personas que tienen las concesiones, porque no les representa una inversión enorme pagar una multa a comparación de adquirir una nueva unidad.

Todas estas dinámicas que son respaldadas por los reglamentos que se están mencionando, repercute gravemente en la movilidad de las personas porque son ellas las que terminan afectando su movilidad. Las personas con discapacidad y adultas mayores, bajo este círculo vicioso, no se ven beneficiadas en absoluto porque no solo se les presenta un abanico de posibilidades de un transporte digno, sino que dada las condiciones en las que se encuentran estos, y por las características que se lograron ver sobre la movilidad, se termina acotando su desplazamiento, vulnerando otro de los principales derechos que la Ciudad de México, supuestamente garantiza, que es el derecho a la ciudad. La segregación que se construye diariamente en esta ciudad, discrimina, no ver que existen necesidades y deseos para poder habitar y movilizarse por la ciudad genera una enorme discriminación en un intento de no ver las otras realidades por las que atraviesa cada uno de los cuerpos diversos de la ciudad.

Conclusiones

Este trabajo buscó responder las preguntas de si ¿las políticas públicas de movilidad en la Ciudad de México son diseñadas e implementadas de manera integral para que todos los sectores de la población se beneficien del servicio del Transporte Público Concesionado? ¿Existen las medidas de sanción por parte de la Secretaría de Movilidad para las personas morales concesionarias que no cumplen con el reglamento establecido? y si existen ¿el diseño y la aplicación de éstas son suficientes para garantizar la movilidad de todas las personas? Así como si ¿existe una visión integral en el diseño del transporte urbano?

Asimismo, contempló como hipótesis que el Gobierno de la Ciudad de México diseña e implementa Políticas Públicas para la movilidad, en específico en el Transporte Público concesionado, sin tener una perspectiva integral para darle solución al problema público de movilidad para los grupos de personas adultas mayores y con discapacidad, por lo que se terminan creando dobles esfuerzos y un uso ineficiente del erario, provocando la suspensión y violencia del derecho a la movilidad de las personas. Lo anterior da como resultado un efecto dominó negativo en el desarrollo integral de la sociedad, precarizando las condiciones de vida de todas las personas en la ciudad, y sobre todo en incrementar las desigualdades que enfrentan diariamente los grupos vulnerables. Por consiguiente esto da como resultado el no garantizar el derecho a la movilidad para personas con discapacidad y adultos mayores, debido a que no se cumplen con las reglas establecidas para que estas unidades hagan efectivos los lineamientos técnicos para que estos sectores de grupos vulnerables hagan uso de estos.

La hipótesis anterior se aprueba debido a que, el Gobierno de la Ciudad de México si diseña e implementa políticas públicas para la movilidad sin tener una perspectiva integral de ella y así garantizarla a las personas adultas mayores y con discapacidad. Aun cuando en lo formal se “garantiza” la accesibilidad para todas las personas en la Constitución del país, en la de la Ciudad y en los convenios internacionales de lo que forman parte México, no existen reglamentos de operación que sancionen y verifiquen eficazmente que cada una de las características para tener un transporte integral y accesible realmente se tenga, por lo que se termina generando una especie de vacío entre las garantías en el papel y en la práctica.

Esta nula implementación de políticas públicas para garantizar este derecho a las personas con discapacidad y adultas mayores genera dobles esfuerzos debido a que si existen instituciones que se encargan de velar por los derechos de cada uno de estos grupos, pero lo hacen por separado y no son integradas esas visiones por la Secretaría de Movilidad que tendría que estar observando y vigilando que este sector de la población acceda a ella. Aun cuando existe un Programa Integral de Movilidad,

se observó en el capítulo II²²³ que este programa contempla una movilidad integral pero respecto a solo las unidades de transporte que se interconecten unas con otras, sin embargo, esa visión integral que tienen las instituciones no ha implicado el añadir y sumar esfuerzos para que la mayoría de la población que no puede acceder al transporte público como lo es el metrobús, el metro o el trolebús, y que accede a los transportes concesionados pueda tener un transporte digno que les permita desplazarse por la ciudad.

Asimismo, a lo largo de este trabajo se tocó la manera en la que son construidas las ciudades y cómo es que éstas han ido moldeando la manera estructural y social de brindar los servicios como lo es el transporte público, así mismo, como es que este modelo capitalista patriarcal de las ciudades ha terminado relegando la diversidad funcional, donde se encuentran las personas con discapacidad y adultas mayores. Permitiendo entender lo planteado en la hipótesis no solo en la forma de la implementación de leyes o políticas públicas por sí solas, si no a partir de la fotografía completa que permitió entender el concepto de porqué se provee ciudad y transporte de la manera en la que se vio en todo el trabajo.

Abordar desde la visión de la teoría Crip y el urbanismo feminista para cuestionar cómo es que se construyen las ciudades, funcionó para tener la visión de que el transporte público no es un sistema que con solucionarlo a él solamente, se solucionan todos los problemas de movilidad que afectan a las personas con discapacidad y adultas mayores, sino que permite ver cuáles son las diversas variables que atraviesan a la problemática de la movilidad de estos dos grupos, que, como vimos a lo largo del trabajo fueron y son segregados de los espacios públicos.

Bajo estas dos visiones, también fue posible observar cuál es la lógica a seguir de las personas que toman las decisiones para diseñar la ciudad, porque son los cuerpos normalizados de personas que se dedican a la esfera de la producción en los que se piensan para el diseño e implementación de la ciudad y sus maneras de moverse en ella. Por un lado pensando que la prioridad de la movilidad son los automóviles y por el otro, la prioridad en diseño en el transporte público que se le da para que solo ciertos tipos de usuarios, que hacen ciertos tipos de actividades (las económicas), sean las únicas que vivan la ciudad. Dejando de lado que los desplazamientos surgen de distintas maneras y de distintos lugares.

Probablemente se pueda pensar que estas visiones pudieron ser abordadas desde otras teorías, sin embargo, la teoría Crip y el urbanismo feminista son las máximas críticas del estilo de ciudades que

²²³ Se insertó en ese capítulo debido a que ese análisis de la implementación de la política pública de la movilidad de 2012-2018 entró dentro de la historia del transporte público en la Ciudad de México.

se vive en la actualidad, y son ellas las que comienzan con los cuestionamientos de quiénes están en las ciudades, quiénes son las que la ocupan y por qué no hay otros grupos de la población ocupando esos espacios y diseñándolos.

Asimismo, abordar conceptualmente la construcción de un transporte público permite darle el peso necesario a cómo es que se accede al derecho a la ciudad, del cual no todos pueden disfrutar de manera libre debido a que la infraestructura ha servido para beneficiar la inversión del capital, priorizando una máxima construcción, que se ha dado de manera horizontal, para beneficiar intereses económicos de un grupo de personas que ostentan la mayor parte de acumulación del capital.

Y es que la Ciudad de México, también ha sido construida bajo una lógica capitalista-patriarcal, que ha generado segregaciones desde el acceso a ciertos espacios públicos que no todas las personas pueden acceder debido a las barreras físicas que se imponen, dentro de estas barreras se encuentra el deficiente acceso al transporte público.

Este esquema de ciudad se ha permeado debido las decisiones en materia de movilidad que ha hecho la administración pública, el mismo círculo vicioso que se genera entre los concesionarios y ellos al solo sancionarlo monetariamente por no ofrecer unidades accesibles con diseño universal, es el mismo que se encuentra a la hora de tomar las decisiones sobre cómo construir la ciudad, a quiénes darle acceso a la movilidad invisibilizando las otras realidades. Si los gobiernos que toman las decisiones no son conscientes del bagaje histórico que existe y que es la que crea la visión de lo que se debe hacer y no, se seguirá perpetuando este círculo vicioso.

Tomar en cuenta a las personas para el diseño de la movilidad no solo las beneficia a ellas en su desarrollo personal, sino que también beneficia la economía de las ciudades, tal como se mencionó en el capítulo III. Habitar la ciudad y trasladarse en un transporte público, en este caso concesionado, eficiente y accesible permite desarrollar las diferentes esferas de la vida en igualdad de oportunidades de manera integral. Comenzar a mencionar, en el área de las políticas públicas, que las personas con discapacidad y adultas mayores se desarrollan a través de las distintas esferas, habladas en el capítulo I, permite diseñar y ejecutar acciones, como las de mejorar el sistema de transporte público que ofrece la ciudad, ya que al éste ser la columna vertebral para poder acceder a otros servicios permite a las personas de estos dos grupos comenzar a tener un abanico de posibilidades sobre cómo manejar sus vidas, deshaciendo la idea asistencialista de que otras personas tienen que ser las que tomen las decisiones sobre cómo llevar sus vidas.

Ofrecer un transporte accesible e incluyente es uno de los primeros pasos para respetar que las personas con discapacidad y adultas mayores forman parte de la sociedad y asimismo, forman parte

de las decisiones de su vida, del diseño de las ciudades y que también son talentos que pueden sumar a la economía de cada una de sus ciudades y del país. Igualmente, se comienza a derribar la idea del cuerpo estandarizado que puede ocupar la ciudad y que también que puede ser el único que puede contribuir a la economía del lugar.

Por otro lado, también es importante continuar con la crítica a las ciudades horizontales que van creciendo desmedidamente debido a las políticas públicas implementadas, pero que como ya se vio responden a una lógica capitalista, y que éstas traen como consecuencia grandes distancias donde se necesita hacer uso de más transporte público (que en muchas ocasiones como lo es el caso de la Ciudad de México no provee el servicio necesario), construcción de vialidades, inversión de tiempo por parte de las personas y familias que hacen uso de él y que también implica una inversión monetaria considerable.

Finalmente, hay que repetir que si no está garantizada como principio básico la movilidad en la práctica, no se pueden ejercer todos los derechos planteados de los que se hablan en las leyes, constituciones y convenciones internacionales. Llegar a un servicio óptimo de transporte público concesionado, también implica una infraestructura urbana accesible, universal e incluyente en toda la ciudad. Asimismo, es importante retomar el ciclo de las políticas públicas con perspectiva de derechos humanos, con la finalidad primera de comenzar a prevenir la segregación de futuras generaciones de adultas mayores y personas con discapacidad en la ciudad, así como tomar en cuenta la participación social de estos dos grupos para construir la ciudad y ofrecer servicios de transporte público que se acomode a las necesidades de toda la población.

Tanto el transporte como los espacios públicos han sido construidos bajo una gestión vertical, por lo que se tiene que empezar comprender la gestión desde lo colectivo, así, continuando con el desacomodo de los sistemas antiguos para dar entrada a los sistemas colectivos que toman en cuenta a las diversidades. Garantizar movilidad significa brindarlo en condiciones de máxima calidad, con un sistema integrado y multimodal, para así crear y preservar espacios adecuados para todas las personas y los seres vivos que habitan las ciudades y los mundos.

Anexos

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 1° menciona que *en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece:*

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

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.

...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 personas²²⁴.

Artículo 122°

La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

A-I. La Ciudad de México adoptará para su régimen interior la forma de gobierno republicano, representativo, democrático y laico. El poder público de la Ciudad de México se dividirá para su ejercicio en Legislativo, Ejecutivo y Judicial. No podrán reunirse dos o más de estos poderes en una sola persona o corporación ni depositarse el Legislativo en un solo individuo.

La Constitución Política de la Ciudad de México establecerá las normas y las garantías para el goce y la protección de los derechos humanos en los ámbitos de su competencia, conforme a lo dispuesto por el artículo 1o. de esta Constitución.

²²⁴ Artículo 1° (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf p.2-3

C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, **establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos**, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.

... Dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, será al que le corresponderá **acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.**

La ley que emita el Congreso de la Unión establecerá la forma en la que se **tomarán las determinaciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano**, mismas que podrán comprender: a) La delimitación de los ámbitos territoriales y las acciones de coordinación para la operación y funcionamiento de obras y servicios públicos de alcance metropolitano; b) Los compromisos que asuma cada una de las partes para la asignación de recursos a los proyectos metropolitanos; y c) La proyección conjunta y coordinada del desarrollo de las zonas conurbadas y de **prestación de servicios públicos**²²⁵.

Las personas con discapacidad en la Constitución

Artículo 4°

El Estado garantizará la entrega de un apoyo económico a las personas que tengan discapacidad permanente en los términos que fije la Ley. Para recibir esta prestación tendrán prioridad las y los menores de dieciocho años, las y los indígenas y las y los afroamericanos hasta la edad de sesenta y cuatro años y las personas que se encuentren en condición de pobreza²²⁶. Igualmente, sobre las personas adultas mayores menciona que: *Las personas mayores de sesenta y ocho años tienen derecho a recibir por parte del Estado una pensión no contributiva en los términos que fije la Ley. En*

²²⁵ Artículo 122° (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf p.346-347-367

²²⁶ Artículo 4° (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf p.28

*el caso de las y los indígenas y las y los afromexicanos esta prestación se otorgará a partir de los sesenta y cinco años de edad*²²⁷.

Artículo 5°

*A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial*²²⁸.

Ley de los Derechos de las Personas Mayores

Capítulo II. Artículo 5°

I. De la integridad, dignidad y preferencia:

a. A una vida con calidad. Es obligación de las Instituciones Públicas, de la comunidad, de la familia y la sociedad, garantizarles el acceso a los programas que tengan por objeto posibilitar el ejercicio de este derecho.

b. Al disfrute pleno, sin discriminación ni distinción alguna, de los derechos que ésta y otras leyes consagran.

c. A una vida libre sin violencia.

d. Al respeto a su integridad física, psicoemocional y sexual.

e. A la protección contra toda forma de explotación.

f. A recibir protección por parte de la comunidad, la familia y la sociedad, así como de las instituciones federales, estatales y municipales.

g. A vivir en entornos seguros dignos y decorosos, que cumplan con sus necesidades y requerimientos y en donde ejerzan libremente sus derechos.

V. Del trabajo:

A gozar de igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo o de otras opciones que les permitan un ingreso propio y desempeñarse en forma productiva tanto tiempo como lo deseen, así como a recibir protección de las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y de otros ordenamientos de carácter laboral.

²²⁷ *Ibidem* p. 29

²²⁸ Artículo 5 *Idem*.p.29-31

VII. De la participación:

- a. A participar en la planeación integral del desarrollo social, a través de la formulación y aplicación de las decisiones que afecten directamente a su bienestar, barrio, calle, colonia, delegación o municipio.*
- b. De asociarse y conformar organizaciones de personas adultas mayores para promover su desarrollo e incidir en las acciones dirigidas a este sector.*
- c. A participar en los procesos productivos, de educación y capacitación de su comunidad.*
- d. A participar en la vida cultural, deportiva y recreativa de su comunidad.*
- e. A formar parte de los diversos órganos de representación y consulta ciudadana.*

IX. Del acceso a los servicios:

- a. A tener una atención preferente en los establecimientos públicos y privados que prestan servicios al público.*
- b. Los servicios y establecimientos de uso público deberán implementar medidas para facilitar el uso y/o acceso adecuado.*
- c. A contar con asientos preferentes en los establecimientos que prestan servicios al público y en los servicios de autotransporte de pasajeros²²⁹.*

En el Título Tercero de los deberes del Estado, la sociedad y la familia, Capítulo único, Artículo 6°, menciona que el Estado garantizará las condiciones óptimas para el libre desarrollo de las personas adultas mayores por lo que proporcionará:

I. Atención preferencial: Toda institución pública o privada que brinde servicios a las personas adultas mayores deberá contar con la infraestructura, mobiliario y equipo adecuado, así como con los recursos humanos necesarios para que se realicen procedimientos alternativos en los trámites administrativos, cuando tengan alguna discapacidad. El Estado promoverá la existencia de condiciones adecuadas para las personas adultas mayores tanto en el transporte público como en los espacios arquitectónicos²³⁰.

Artículo 8°

Ninguna persona adulta mayor podrá ser socialmente marginada o discriminada en ningún espacio público o privado por razón de su edad, género, estado físico, creencia religiosa o condición social²³¹.

²²⁹ INAPAM (2009) *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores* Consultado en: http://www.inapam.gob.mx/work/models/INAPAM/Resource/Documentos_Inicio/Ley_2014.pdf p.15,16,18-21.

²³⁰ *Ibidem* p.22

²³¹ *Idem* p. 23

Artículo 9°

La familia tiene una función social, *por tanto, de manera constante y permanente deberá velar por cada una de las personas adultas mayores que formen parte de ella, siendo responsable de proporcionar los satisfactores necesarios para su atención y desarrollo integral y tendrá las siguientes obligaciones para con ellos:*

- I. Otorgar alimentos de conformidad con lo establecido en el Código Civil;*
- II. Fomentar la convivencia familiar cotidiana, donde la persona adulta mayor participe activamente, y promover al mismo tiempo los valores que incidan en sus necesidades afectivas, de protección y de apoyo, y*
- III. Evitar que alguno de sus integrantes cometa cualquier acto de discriminación, abuso, explotación, aislamiento, violencia y actos jurídicos que pongan en riesgo su persona, bienes y derechos²³².*

Artículo 10°

Título Cuarto de la Política Pública Nacional de las Personas Adultas Mayores, Capítulo I, de los Objetivos, el artículo 10° se habla acerca de se tiene que:

- I. Propiciar las condiciones para un mayor bienestar físico y mental a fin de que puedan ejercer plenamente sus capacidades en el seno de la familia y de la sociedad, incrementando su autoestima y preservando su dignidad como ser humano;*
- III. Garantizar igualdad de oportunidades y una vida digna, promoviendo la defensa y representación de sus intereses;*
- IV. Establecer las bases para la planeación y concertación de acciones entre las instituciones públicas y privadas, para lograr un funcionamiento coordinado en los programas y servicios que presten a este sector de la población, a fin de que cumplan con las necesidades y características específicas que se requieren;*
- V. Impulsar la atención integral e interinstitucional de los sectores público y privado y de conformidad a los ordenamientos de regulación y vigilar el funcionamiento de los programas y servicios de acuerdo con las características de este grupo social;*
- VI. Promover la solidaridad y la participación ciudadana para consensar programas y acciones que permitan su incorporación social y alcanzar un desarrollo justo y equitativo;*
- VII. Fomentar en la familia, el Estado y la sociedad, una cultura de aprecio a la vejez para lograr un trato digno, favorecer su revalorización y su plena integración social, así como procurar una mayor sensibilidad, conciencia social, respeto, solidaridad y convivencia entre las generaciones con el fin*

²³² *Id. p.24*

de evitar toda forma de discriminación y olvido por motivo de su edad, género, estado físico o condición social;

VIII. Promover la participación activa de las personas adultas mayores en la formulación y ejecución de las políticas públicas que les afecten;

IX. Impulsar el desarrollo humano integral de las personas adultas mayores observando el principio de equidad de género, por medio de políticas públicas, programas y acciones a fin de garantizar la igualdad de derechos, oportunidades y responsabilidades de hombres y mujeres así como la revalorización del papel de la mujer y del hombre en la vida social, económica, política, cultural y familiar, así como la no discriminación individual y colectiva hacia la mujer²³³.

Artículo 20°

Garantización al acceso a servicios de transporte.

I. El derecho de las personas adultas mayores para acceder con facilidad y seguridad a los servicios y programas que en esta materia ejecuten los gobiernos federal, estatal y municipal;

II. Los convenios que se establezcan con aerolíneas y empresas de transporte terrestre y marítimo, nacional e internacional, para que otorguen tarifas preferenciales a las personas adultas mayores;

III. Que los concesionarios y permisionarios de servicios públicos de transporte, cuenten en sus unidades con el equipamiento adecuado para que las personas adultas mayores hagan uso del servicio con seguridad y comodidad;

IV. El derecho permanente y en todo tiempo, a obtener descuentos o exenciones de pago al hacer uso del servicio de transporte de servicio público, previa acreditación de la edad, mediante identificación oficial, credencial de jubilado o pensionado, o credencial que lo acredite como persona adulta mayor, y

V. El establecimiento de convenios de colaboración con las instituciones públicas y privadas dedicadas a la comunicación masiva, para la difusión de una cultura de aprecio y respeto hacia las personas adultas mayores²³⁴.

Constitución de la Ciudad de México

Artículo 13°

Apartado C, sobre el Derecho a la vía pública se habla que *toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas*

²³³ *Idem.* p. 25-27

²³⁴ *Op. Cit.* p.39-40

*necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas*²³⁵.

El apartado D, de este mismo artículo habla acerca del Derecho al espacio público, donde:

1. Los espacios públicos son bienes comunes. Tienen una función política, social, educativa, cultural, lúdica y recreativa. Las personas tienen derecho a usar, disfrutar y aprovechar todos los espacios públicos para la convivencia pacífica y el ejercicio de las libertades políticas y sociales reconocidas por esta Constitución, de conformidad con lo previsto por la ley.

*2. Las autoridades de la Ciudad garantizarán el carácter colectivo, comunitario y participativo de los espacios públicos y promoverán su creación y regeneración en condiciones de calidad, de igualdad, de inclusión, accesibilidad y diseño universal, así como de apertura y de seguridad que favorezcan la construcción de la ciudadanía y eviten su privatización*²³⁶.

El apartado E, sobre el Derecho a la movilidad menciona que:

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

*2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad*²³⁷.

Apartado F, acerca del Derecho al tiempo libre:

*En la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a tener tiempo para la convivencia, el esparcimiento, el cuidado personal, el descanso, el disfrute del ocio y a una duración razonable de sus jornadas de trabajo. En atención al principio de igualdad sustantiva, las autoridades impulsarán políticas sociales, económicas y territoriales que liberen tiempo y permitan a las personas alcanzar el bienestar*²³⁸.

²³⁵ Artículo 13 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf p.47-48

²³⁶ *Ibidem.* p.48

²³⁷ *Idem.*

²³⁸ *Id.*

Apartado G. Espacio público y convivencia social, sección 2, se habla de que *el diseño y gestión de los espacios públicos deberán estar en armonía con la imagen y el paisaje urbano de las colonias, pueblos y barrios originarios de acuerdo con el ordenamiento territorial y con los usos y necesidades de las comunidades. Su diseño se regirá por las normas de accesibilidad y diseño universal. El Gobierno de la Ciudad regulará su cuidado y protección a fin de evitar la contaminación visual, acústica o ambiental provocada por cualquier publicidad o instalación de servicios*²³⁹.

Apartado H.

Movilidad y accesibilidad se alude a que:

- 1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*
- 2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley*²⁴⁰.

Artículo 16°

La secretaría de Movilidad será la encargada de:

- a. Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;*
- b. Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*
- c. Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;*
- d. Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;*
- e. Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;*

²³⁹ Op. Cit. p.66

²⁴⁰ Op. Cit.

- f. Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;*
- g. Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;*
- h. Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;*
- i. Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y*
- j. Los demás que establezca la ley²⁴¹.*

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal

Artículo 33°

Corresponde a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal²⁴² realizar lo siguiente:

- I. Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal de las unidades de transporte público, tomando en consideración las disposiciones del Manual de Equipamiento Básico, a fin de que puedan garantizar la accesibilidad de usuarios con sillas de ruedas y demás personas con discapacidad que hagan uso del transporte público;*
- II. Emitir la reglamentación y normas técnicas sobre el equipamiento básico que deberán cubrir las nuevas unidades de transporte público, para garantizar el acceso a los usuarios con discapacidad;*
- III. Elaborar el Manual de Equipamiento Básico que contendrá las medidas y equipo con el que deben contar las unidades de transporte público;*
- IV. Verificar que las nuevas unidades de transporte público cuenten con las medidas necesarias de accesibilidad y equipamiento básico, que garanticen el acceso a las personas con discapacidad;*
- V. Proponer a las autoridades competentes los estímulos fiscales o reconocimientos que se puedan otorgar a los propietarios de las unidades de transporte público, que cumplan con las disposiciones del programa sobre accesibilidad y del Manual de Equipamiento Básico;*

²⁴¹ Artículo 16° (2016) **Constitución Política de la Ciudad de México** Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf
p. 66-67

²⁴² Actualmente, Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México.

VI. Difundir los estímulos fiscales y reconocimientos a los que tienen derecho los propietarios de las unidades de transporte público, que realicen las adecuaciones de accesibilidad y equipamiento básico en sus vehículos, para ofrecer el servicio a las personas con discapacidad;

VII. Realizar programas de sensibilización a todas las personas trabajadoras en la red de transporte público, respecto de los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, así como el respeto debido a los mismos, auxiliados en todo momento por el Instituto; y

VIII. Realizar programas de capacitación permanente sobre la accesibilidad universal, dirigidos a todo el personal que labora en la Secretaría²⁴³.

Ley de Movilidad del Distrito Federal

Artículo 2° establece qué será de utilidad pública e interés general para el cumplimiento de este mismo, lo cual es:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

II. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad;

III. La señalización vial y nomenclatura;

IV. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad; y

V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio²⁴⁴.

Artículo 6°

Jerarquía de movilidad.

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

²⁴³ Artículo 2° (2016) *Ley para la Integración de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal* Consultado en: <http://aldf.gob.mx/archivo-b28392e3c828c3108d8b0873830eb35d.pdf> p.11-12

²⁴⁴ Artículo 2° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.2

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección²⁴⁵.

Artículos que garantizan la accesibilidad en el espacio público y que van de la mano para poder acceder a un transporte público incluyente.

Artículo 171.- Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios.

Artículo 179.- Las vialidades primarias deberán contar con: I. Vías peatonales: Conjunto de espacios destinados al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesibles para personas con discapacidad y con diseño universal, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano;

Artículo 184.- Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Distrito Federal deberá considerar espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones, y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia.

Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar: I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad; II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte; III Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente; IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados; V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos; VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y VII. Tiempos de transferencia mínimos²⁴⁶.

²⁴⁵ Artículo 6° *Ibidem*. p.4

²⁴⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p.78, 80-82

Bibliografía

Ana Falú (2012) *De violencias y fragmentaciones en el territorio urbano. El derecho de las mujeres a la ciudad.* Col.lectiu Pun 6 Consultado en: <https://punt6.files.wordpress.com/2011/03/estudiosurbanosgenerofeminismo.pdf>

Agencia Digital de Innovación Pública (2018) *Rutas y corredores del transporte público concesionado.* Consultado en: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado/export/>

Arriaga, Ivonne. (2016) *Auge y caída de la Ruta 100.* Consultado en: <http://www.pasajero7.com/auge-y-caida-de-la-ruta-100/>

Artículo 1° (2001) *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.* ONU. Consultado en: <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>

Artículo 1 (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

Artículo 2° (2017) *Ley de Movilidad del Distrito Federal* Consultada en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>

Artículo 4 (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

Artículo 5 (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

Artículo 11 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf

Artículo 12. (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México.* Consultado en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf

Artículo 13 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México.* Consultado en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf

Artículo 16 (2016) *Constitución Política de la Ciudad de México* Consultada en: http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf

Artículo 122 (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

Artículo 123. (2020) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México.*

CERMI (s.f.) *Cómo dirigirse adecuadamente a las personas con discapacidad.* Comunidad de Madrid. España. Consultado en: https://www.aspaym.org/pdf/publicaciones/7_guia_cermi_madrid.pdf

Carrillo Nieto, Juan José (2020), “Neoliberalismo, reestructuración jurídica y extractivismo en México” en Gutierrez R. y Burgos M. *Globalización, neoliberalismo y derechos de los pueblos indígenas en México*, IIJ UNAM, México.

CNDH (2018) *Los Derechos Humanos de las Personas Mayores.* México. Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/27-DH-Adultos-Mayores.pdf>

Col·lectiu Punt 6 (2019) *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida.* Virus Editorial. Barcelona.

Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2018) *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos.* OAS Documentos oficiales. Consultado en: <http://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/PoliticPublicasDDHH.pdf>

Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México. (2018) *Personas con Discapacidad* Consultado en: <https://copred.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a1/ef6/a6e/5a1ef6a6e926a447715839.pdf>

Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México. (2016) *Personas Mayores,* Consultado en: <https://copred.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a1/f03/423/5a1f03423a4f3960304958.pdf>

Creditea (2017) *Las diferencias entre transporte público y colectivo* , consultado en: <https://www.creditea.es/blog/diferencias-transporte-publico-colectivo#:~:text=En%20qu%C3%A9%20se%20diferencia%20el,pertenece%20a%20una%20empres>

a%20p%20C3%20BAblica.&text=Y%20C%20por%20otro%20lado%20C%20la,un%20alto%20n%20C3%20BA
mero%20de%20pasajeros

Comisión Nacional de Derechos Humanos (2018) *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo* Ciudad de México.

Comisión Nacional de Derechos Humanos (2016) *México y el Sistema Interamericano de Derechos Humanos* Consultado en: <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/36-Mex-Siste-DH.pdf>

Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (2018) *Nuevo Documento de Trabajo “Ingresos y gastos del adulto mayor en México: La importancia de las pensiones”* Consultado en: <https://www.gob.mx/consar/prensa/nuevo-documento-de-trabajo-ingresos-y-gastos-del-adulto-mayor-en-mexico-la-importancia-de-las-pensiones#:~:text=Los%20hogares%20con%20adultos%20mayores,porcentaje%20de%20gasto%20e n%20vivienda.>

Comisión Interamericana de Derechos Humanos, (2018) *Políticas públicas con enfoque de derechos humanos*. Washington, D.C.

Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2003) *Condición Jurídica y Derechos de los Migrantes Indocumentados, Opinión Consultiva OC-18/03*. Washington D.C

Comisión Nacional de Derechos Humanos (2018) *Los Derechos Humanos de las Personas Mayores* Consultado en <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/27-DH-Adultos-Mayores.pdf>

COPRED (2020) *Cartografía de la Discriminación en la Ciudad de México*. Ciudad de México. Consultada en: <https://www.copred.cdmx.gob.mx/storage/app/media/cartografia-de-la-discriminacion-en-la-ciudad-de-mexico.pdf>

COPRED (2017) *Encuesta sobre discriminación en la Ciudad de México 2017* Consultado en: <https://copred.cdmx.gob.mx/publicaciones/edis-2017>

CONAPRED (S.f) *Discriminación e igualdad*. México. Consulta en: http://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=pagina&id=84&id_opcion=142&op=142#:~:text=La%20discriminaci%C3%B3n%20es%20una%20pr%C3%A1ctica,la%20hemos%20causado%20o%20recibido.

Cuéllar Vázquez, Angélica. (2002) *La cara oculta de Ruta 100, la construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Diario Oficial de la Federación (2020) *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores* Consultado en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/245_240120.pdf

Díaz Figueroa, Mariana (2018) *El derecho al trabajo de las personas con discapacidad, un elemento necesario para su efectiva inclusión social* Impunidad Cero.

Estrada Miguel. (s/f) *Organismo Descentralizado* México. Consultado en: <https://mexico.leyderecho.org/organismo-descentralizado/>

Flores, O. *10 conclusiones preliminares del transporte en la ZMVM* (2018), Ánimal Político, Consultado en: <https://www.animalpolitico.com/ciudad-posible/10-conclusiones-preliminares-del-transporte-la-zmvm/>

Ernesto Zedillo Ponce de León (1998) *Protocolo Adicional a la Convención sobre Derechos Humanos en materia de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador”* Consultado en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/PI2.pdf>

Fernández Silva, Perla Y (et al) (Coords). (2018) *La movilidad en la Ciudad de México: Impactos, conflictos y oportunidades*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 17-30
Forster, J. *Invertir la espiral de la vulnerabilidad* (1994), Revista Internacional de la Cruz Roja, p. 328. Consultado en: <https://www.cambridge.org/core/journals/revista-internacional-de-la-cruz-roja/article/invertir-la-espiral-de-la-vulnerabilidad/F38AC568BCBC7031DF8ED8B054FC65B5>

Fundación Acción Pro Derechos Humanos, (S.f) *Tabla de Ratificaciones internacionales de Derechos Humanos* Consultada en: <http://www.derechoshumanos.net/normativa/tabla-de-ratificaciones-de-instrumentos-de-derechos-humanos.htm>

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2014) *Acuerdo por el que se aprueba el programa integral de movilidad 2013-2018* Consultado en: <http://dicyg.fi-c.unam.mx:8080/oemj/informacion-general/lecturas-recomendadas/infraestructura-del-transporte/programa-integral-de-movilidad-df-2013-2018/view>

Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2000) ***Decreto por el que se crea la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*** Consultado en: 2020
<http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/2665.pdf>

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2005) ***Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Metrobús*** Consultado en: <http://www.contraloriadf.gob.mx/prontuario/vigente/919.htm>

Gaceta Oficial de la Federación (2018) ***Ley de Movilidad del Distrito Federal***. Consultado en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2016) ***Ley para la Integración de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal*** Consultado en: <http://aldf.gob.mx/archivo-b28392e3c828c3108d8b0873830eb35d.pdf>

Gaceta Oficial del Distrito Federal (2012) ***Reglamento de Transporte del Distrito Federal*** Consultado en: <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/r33204.htm>

García-Shilardi, María E. ***Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social***, 2013, Universidad Nacional de Colombia: Bogotá.

Gatica Lara, I. (s/f) ***Ciudadanía: Discapacidad y Exclusión Laboral***, mimeógrafo, México.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2017) ***Ley de Movilidad del Distrito Federal***. Ciudad de México Consultado en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf> p. 51-52

Gobierno de la Ciudad de México (2016) ***Gaceta Oficial de la Ciudad de México*** Ciudad de México Consultado en: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/596/d1e/4b4/596d1e4b4be8c226297829.pdf> p. 30

Gobierno de la Ciudad de México (2014) ***Decreto por el que se expide el programa Hoy No Circula en el Distrito Federal***. México (Gaceta Oficial del Distrito Federal) Consultado en:

<https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/hoy-no-circula/decreto-programa-hoy-no-circula-segundo-semester-2016.pdf>

Gobierno de la Ciudad de México (2019) *Hace 52 años inició la construcción de la Red del Metro* Ciudad de México. Consultado en: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro>

Gobierno de la Ciudad de México (2020) *¿Qué es ECOBICI?* Ciudad de México. Consultado en: octubre 2020 <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>

Gómez Rery, Patricia y Martínez Álvarez, Héctor I. (s.f) *Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. p. 1-17

Harvey, David (2018) *La libertad de la ciudad*. Colombia. Antípoda. Consultado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/antpo/n7/n7a03.pdf>

INEGI (2020) *Transporte de pasajeros*. Consultado en: https://www.inegi.org.mx/temas/transporteurb/default.html#Informacion_general

INEGI (2015) *Número de habitantes*. Consultado en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>

Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*, 2019, p. 9 Consultado 15 de octubre 2020, <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf>

INEGI (2020) *Unidad de Medida y Actualización (UMA) Enero de 2020* Consultado en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/OtrTemEcon/UMA2020_01.pdf

Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (2016) *Estadísticas sobre Adultos Mayores en México*, Consultado en: <https://www.gob.mx/inapam/galerias/estadisticas-sobre-adultos-mayores-en-mexico>

Instituto de las Personas con Discapacidad (2010). *Magnitud de la discapacidad en 2010*, Consultado en: <http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/estadistica1.html>

Instituto Mexicano para la Competitividad, (2019) *Índice de Movilidad Urbana Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes* Consultado en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf>

Instituto Mexicano para la Competitividad, (2013) *Desarrollo Orientado al Transporte, regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad.* Consultado en: <http://mexico.itdp.org/documentos/desarrollo-orientado-al-transporte-dot/>

Instituto Mexicano para la Competitividad, (2013) *Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide)* Consultada en: <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

Instituto Mexicano para la Competitividad, (2018) *Invertir para movernos, Diagnóstico de inversión en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011 - 2017* Consultado en: <http://invertirparamovernos.itdp.mx/#/>

Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (2016) *Estadísticas sobre Adultos Mayores en México*, Consultado en: <https://www.gob.mx/inapam/galerias/estadisticas-sobre-adultos-mayores-en-mexico>

Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (s/f) *Envejecimiento y vejez.* Consultado en: <https://www.gob.mx/inapam/es/articulos/envejecimiento-y-vejez?idiom=es>

Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores. (2009) *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores* Consultado en: http://www.inapam.gob.mx/work/models/INAPAM/Resource/Documentos_Inicio/Ley_2014.pdf

Islas Rivera, Victor. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México.* Ciudad de México: El Colegio de México. p. 249 - 285

Lara Espinosa D. (2015) *Grupos en Situación de Vulnerabilidad.* Consultado en: http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/fas_CTDH_GruposVulnerabilidad1aReimpr.pdf

López Portillo, José (1981) *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos* Consultado en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D47.pdf>

Márquez Humberto (2019) en *Narrativas de despojo y destrucción. La megaminería en México a 30 años del capitalismo neoliberal*. Política Cultura no. 52, UAM Xochimilco, México. p. 115

Medel Ibarra, José. (2018) *Ruta 100 por la senda de la injusticia*. Ciudad de México: Reivindicación Sindical. p.4

Metrobús (2020) *¿Qué es Metrobús?* Ciudad de México. Consultado en: http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html

Moya, Laura (2016) *La teoría crip es la parte más subversiva de la diversidad funcional*. Consultado en: <https://arainfo.org/laura-moya-la-teoria-crip-es-la-parte-mas-subversiva-de-la-diversidad-funcional/>

Muxi, Zaida y Borja, Jordi (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Ed. Electa. Consultado en: https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

Núñez, Ernesto. (2015) *20 años sin Ruta 100*. México. Consultado en: <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eea45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>

OEA (2015) *Convención Interamericana sobre la protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores* Consultado en: http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf

Organización Internacional del Trabajo (1980) *R162 - Recomendación sobre los trabajadores de edad* Consultada en: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312500,es:NO

Santa Fe, Nancy (2019) *Capacitismo, dispositivo que impone el modelo del cuerpo deseable*. Revista Resonancias. México. Consultado en: <https://www.iis.unam.mx/blog/capacitismo-dispositivo-que-impone-el-modelo-del-cuerpo-deseable/>

Senado de la República (2011) *Gaceta del Senado* Consultado en: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/33397#:~:text=Que%20el%20Pacto%20Internacional%20de,a%20la%20salud%2C%20a%20la

PENSIONISSSTE (2017) *Día del Adulto Mayor.* Consultado en: <https://www.gob.mx/pensionissste/articulos/dia-del-adulto-mayor-123010?idiom=es>

Red Transporte de Pasajeros (2020) *Antecedentes* Ciudad de México. Consultado 21 de octubre 2020 <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>

Rodríguez López, Jesús y Navarro Benítez. (2016) *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX.* Ciudad de México: Tu Ciudad Así funciona p. 13-56

Rossi, Julieta y Moro, Javier (2014) *Ganar Derechos, Lineamientos para la formulación de políticas públicas basadas en derechos.* Argentina. Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos del MERCOSUR. http://www.ippdh.mercosur.int/wp-content/uploads/2014/12/GanarDerechos_Lineamientos1.pdf

Secretaría de Movilidad. (2018) *Evaluación del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018.* Ciudad de México p.26

Secretaría de Movilidad (2019) *Nuevo Reglamento de Tránsito Ciudad de México 2019* Consultado en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/RT%202019%20CDMX.pdf>

Secretaria del Medio Ambiente (2020) *Hoy no circula.* Consultado en: <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/programas/programa/hoy-no-circula>

Sistema de Transporte Colectivo (2018) *Ingeniería y Metro.* Consultado en http://cicm.org.mx/wp-content/files_mf/dgccm4.pdf p.12

S.a (2018) *Accesibilidad y Diseño Universal* Consultado en: <https://accesible.ec/accesibilidad-y-diseno-universal/>

S.a. (2010) *CD. MÉXICO / Ruta 100 / Historia y Experiencias.* Ecatepec de Morelos. Consultado 19 de octubre 2020. <https://www.skyscrapercity.com/threads/cd-m%C3%89xico-ruta-100-historia-y-experiencias.1137601/>

S.a. (2009) *Clear Channel Outdoor expands SmartBike program to Mexico* Consultado en: <https://www.bizjournals.com/sanantonio/stories/2009/08/10/daily39.html>

S.a. (2020) *Con todos los partidos a favor, Constitución mexicana reconocerá el derecho a la movilidad.* El poder del Consumidor, México. Consultado en : <https://elpoderdelconsumidor.org/2020/10/con-todos-los-partidos-a-favor-constitucion-mexicana-reconocera-el-derecho-a-la-movilidad/>

S.a. (s/f.) *Crip Theory.* Oxford Reference. Consultado en: <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/oi/authority.20110803095648189>

S.a. (s/f) *La metamorfosis del Transporte Público de la CDMX,* Consultado en: <https://mxcity.mx/2016/09/transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico-a-traves-del-tiempo/>

S.a. (s/f) *Los años dorados de Mexicana de Autobuses,* Consultado en: <https://motoradiesel.com/dev/2014/04/los-anos-dorados-de-mexicana-de-autobuses/>

Suprema Corte de Justicia de la Nación. (1996) *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta - Tomo IV.* Consultado 20 de octubre 2020 <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Paginas/Reportes/ReporteDE.aspx?idius=3880&Tipo=2&Tema=0>

TMC Historias De La Ciudad de México. (2019) *Los CETRAM de la Ciudad y el transporte público* [Archivo de video]. Consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=eb3SBfJbhW0&t=615s>

Valdivia Blanca (2017) *Calles para todas.* Revista Ecologistas en Acción. Consultada: <https://www.ecologistasenaccion.org/35171/>

Fotografías

Yee L. (1945) 1945 Tranvía en la esquina de Revolución y la Castañeda - Mixcoac. Mex. [Figura] Recuperado de <https://www.pinterest.com.mx/pin/612208143080266375/>

Museo de Transportes Eléctricos del DF (2017) Trolebús Westram de Nueva York [Figura] Recuperado de <https://www.facebook.com/Museo-De-Transportes-Electricos-Del-Df-184789961710789/photos/602518989937882>

Museo Archivo de la Fotografía (1969) Inauguración del metro [Figura] Recuperado de <https://www.facebook.com/maf museo/photos/pcb.1187312534795232/1187303011462851/>

s.a, s/f Crecimiento de la Población del Área Metropolitana [Figura] Recuperado de <http://usuarioruta100.blogspot.com/2017/04/politica-laboral-periodo-1982-1988.html>

SkyscraperCity, s/f, Autobús Delfin, sobre Eje 5 y Anaxágoras en la colonia Del Valle - Ruta 46 (Olivar del Conde - Central de Abastos) [Figura] Recuperado de <https://bibliotecainferral.wordpress.com/2017/06/25/ruta-100/>

Reforma. s.f, Puesta en marcha en 1981, finiquitada en 1995, la paraestatal de transporte de la Ciudad de México se convirtió en una red de Problemas [Figura] Recuperada de <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=505356&md5=53be6d6491e8eea45a2ef1765a89f5b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lc>