



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

FACULTAD DE DERECHO



**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
ESTATAL Y MUNICIPAL**

TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE EN QUERÉTARO

TESIS

**QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL**

PRESENTA

MARÍA GUADALUPE SÁNCHEZ JIMÉNEZ

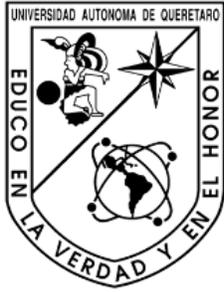
DIRIGIDO POR

DR. EDGAR PÉREZ GONZÁLEZ

CENTRO UNIVERSITARIO

**QUERÉTARO, QRO.
JUNIO DE 2021**

**Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
Maestría en Administración Pública Estatal y Municipal**



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
Maestría en Administración Pública Estatal y Municipal

Transporte Público Accesible en Querétaro

Tesis

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de
Maestra en Administración Pública Estatal y Municipal

Presenta:

María Guadalupe Sánchez Jiménez

Dirigido por:

Dr. Edgar Pérez González

Dr. Edgar Pérez González
Presidente

Dr. Oscar Ángel Gómez Terán
Secretario

Dra. Izarely Rosillo Pantoja
Vocal

Dra. Karla Mariscal Ureta
Suplente

Dr. Israel Covarrubias González
Suplente

Centro Universitario, Querétaro, Qro.
Junio, 2021
México

Resumen

Un transporte público accesible es posible si parte del diseño de una política pública que integre los principios del diseño universal y de la sostenibilidad social aplicados a la movilidad, siendo ejecutada por un gobierno cuya visión de la discapacidad esté basada en el modelo social, donde las unidades de transporte que brindan el servicio público, garanticen su uso y disfrute en condiciones de inclusión, igualdad, seguridad, calidad, calidez, comodidad, eficiencia y autonomía personal. Mediante una investigación documental, este trabajo partió del estudio del estado del arte, de la legislación y de los programas relacionados con la movilidad de las personas con discapacidad, analizando, a través de una metodología cualitativa, la política pública enfocada al transporte público y su relación con las medidas de accesibilidad universal, aceptadas nivel global, de las unidades de transporte existentes en el Estado de Querétaro. Se efectuaron tres solicitudes de información cuyos resultados reflejan una disparidad entre lo establecido en la norma y lo existente en la realidad, además de una falta de disposiciones normativas que aseguren el cumplimiento en cantidad y calidad de los medios de transporte proporcionados por el estado para garantizar una movilidad accesible para todas las personas.

(Palabras clave: discapacidad, diseño universal, modelo social de la discapacidad, movilidad accesible, movimiento de vida independiente, sostenibilidad social, transporte accesible)

Abstract

Accessible Public Transportation is possible if it is part of the design of a public policy that integrates the principles of universal design and social sustainability applied to mobility, being executed by a government whose vision of disability is based on the social model, where the transport units who provide the service guarantee its use and enjoyment in conditions of inclusion, equality, safety, quality, warmth, comfort, efficiency and personal autonomy. Through a documentary research, this work started from the study of the state of the art, of legislation and the programs related with the mobility of people with disabilities, analyzing, through a qualitative methodology, public policy focused on public transport and its relationship with universal accessibility measures, accepted globally, of transport units that exist in the State of Queretaro. Three requests for information were made, the results of which reflect a disparity between what is established in the law and what exists in reality, in addition to a lack of regulatory provisions that ensure compliance in quantity and quality of the transport units provided by the state to guarantee accessible mobility for all people.

(Key words: disability, universal design, social model of disability, accesible mobility, independent living movement, social sustainability, accesible transportation)

A mi familia, por su cariño, impulso y apoyo.

A mis maestros, por su valiosa e incansable labor.

A mi querida Universidad, por brindar oportunidad y futuro.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

ÍNDICE

Resumen.....	III
Abstract.....	IV
Dedicatoria/Agradecimientos.....	V
Índice.....	VI
Introducción.....	7

CAPÍTULO PRIMERO DERECHOS HUMANOS Y DISCAPACIDAD

1.1 Exclusión social; en la búsqueda de la igualdad y la justicia.....	9
1.2 El modelo social de la discapacidad.....	11
1.3 Responsabilidad del Estado y marco jurídico sobre discapacidad.....	13
1.4 Vida Independiente.....	22
1.5 La accesibilidad y el diseño universal.....	24

CAPÍTULO SEGUNDO POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UNA MOVILIDAD ACCESIBLE

2.1 Movilidad urbana sostenible y accesible.....	30
2.2 Del transporte a la movilidad.....	35
2.3 Obstáculos para la movilidad de las personas con discapacidad.....	38
2.4 Política pública que garantiza una movilidad accesible.....	41

CAPÍTULO TERCERO TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE

3.1 La discapacidad en números.....	68
3.2 Aspectos técnicos y normatividad oficial para una movilidad accesible.....	71
3.3. El transporte público para personas con discapacidad en el Estado de Querétaro.....	77
3.4. De la política a la realidad del transporte “adaptado”.....	82
Conclusiones.....	85
Anexos.....	89
Fuentes consultadas.....	92

Introducción

Se dice que un fenómeno social es el acto consciente que tienen las personas frente a una realidad colectiva que ocurre y que a todas luces requiere de un cambio social. De hecho, en palabras de Mark Burton, durante la Conferencia “*Exclusión, discapacidad, y cambio social*”¹, la discapacidad se discute “*como tema de política social, como un factor de cambio social, como una lucha, y además como un espejo para la propia sociedad*”.

Pues bien, la discapacidad en Querétaro es una realidad que se refleja en la política pública estatal. Ésta se sostiene en un marco jurídico-normativo específico, tendiente a establecer las bases que permitan la plena inclusión de las personas con discapacidad a la vida familiar y social, bajo los principios de equidad, igualdad, respeto, inclusión, accesibilidad, no discriminación y transversalidad; se materializa en programas sociales gubernamentales financiados con recursos públicos destinados a rubros específicos sobre discapacidad; y se administra, ejecuta y evalúa por entidades u organismos públicos que inclusive, hacen partícipes a la sociedad civil.

Sin embargo, el diseño de la política pública sobre discapacidad, a nivel estatal, no coincide completamente con su ejecución, pues en la práctica, la visión gubernamental tiende hacia un modelo rehabilitador, sobre todo en aspectos imprescindibles para la inclusión de las personas con discapacidad como lo es la movilidad y el transporte público.

¹ Conferencia invitada presentada en la Universidad Nacional Pedagógica de México, Cuernavaca, y la Universidad Autónoma de México, Iztapalapa, marzo, 2004.

Es aquí donde surge la importancia del presente trabajo de investigación, pues atendiendo al avance en materia de derechos humanos a nivel global, la visión de la discapacidad, en todos los aspectos de ella, debe ser tendiente al modelo social. De tal suerte que en el ámbito de la política pública, de la movilidad y sobre todo, del transporte público, la responsabilidad del Estado debería consistir en garantizar la accesibilidad universal, donde los medios de transporte estén diseñados conforme a las necesidades de todas las personas sin importar su condición, y no por el contrario, donde las personas, dependiendo de su condición, se adapten al uso de las unidades de transporte existentes para ello.

La antesala de esta investigación surge de una problemática social al interior del Estado de Querétaro a finales de 2018, donde se produce una fuerte movilización por parte de la ciudadanía para exigir al gobierno estatal, una mayor calidad en el servicio de transporte público y la manifestación de un descontento social por el incremento en el costo del mismo, lo cual genera una serie de cuestionamientos sobre el estado físico de las unidades que proporcionan dicho servicio público, así como sus carencias frente a las necesidades de grupos sociales muy específicos como lo son estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad.

De esto último, se deriva que el objeto principal de éste trabajo se centre en la accesibilidad del transporte público en la entidad y su relación con el derecho a la movilidad de todas las personas, que dicho sea de paso, el 14 de octubre de 2020 fue elevado a rango constitucional como derecho humano por la Cámara de Diputados y aprobado por el Congreso del Estado de Querétaro el 30 de octubre del mismo año.

CAPÍTULO PRIMERO

DERECHOS HUMANOS Y DISCAPACIDAD

1.1 Exclusión social; en la búsqueda de la igualdad y la justicia.

A lo largo de la historia, el ser humano ha pasado su vida enfrentándose ante la adversidad con el objetivo de obtener libertad, igualdad y justicia para sí o para los suyos.

Desde los primeros tiempos en la tierra se nos enseñó que, en la “ley natural de la vida”, el débil y enfermo no sobrevive. No es novedad que, durante la edad antigua y media, diversas culturas en el mundo se caracterizaron por castigar y perseguir todo aquello que fuese diferente, desconocido o contrario a lo establecido. Personas con “deformaciones” o limitaciones tenían un corto periodo de vida, de reconocimiento y de libertad.

Llegada la Ilustración y con ella el siglo de las luces, los grandes pensadores de la época dieron paso a la filosofía política basada en el Derecho Natural de los individuos a la vida, la libertad y la propiedad. En tal sentido, personajes como Marx, Durkheim y Weber dieron sentido al fenómeno de la desigualdad social a partir de la comprensión de la estructura y conformación de la sociedad misma.

Es así que, en el siglo XVIII, la historia de las sociedades da un giro importante con la creación de un nuevo orden político que reconoció la libertad e igualdad de cada ser,

estableciendo que su organización en comunidad le permite gozar de derechos, pero que también tiene ciertas obligaciones, lo cual le garantiza su protección por parte del colectivo. *“Poblad con igualdad el territorio, estableced idénticos derechos, llevad por todas partes la abundancia y la vida, y el Estado llegará a ser el más fuerte a la vez que estará lo mejor gobernado posible”* (Rousseau, 2019).

Sin embargo, aquél gran avance social no dejó totalmente claro si la igualdad y la justicia estarían supeditadas a ciertas circunstancias. En tal sentido, durante dos siglos la discusión estuvo vigente, pues hasta el siglo XX, la justicia seguía estando ligada a la razonabilidad y utilidad (Rawls, 2014), de modo que aquellos que no estuviesen dotados de estas características no serían tratados como iguales, y por ende no obtendrían los mismos derechos.

Es hasta mediados del siglo XX y principios de este siglo, que el reconocimiento de los derechos humanos y la igualdad fueron ganando terreno en el ámbito de la justicia. Es así que aparece la teoría sobre los derechos básicos de los seres humanos, donde las capacidades son definidas como las oportunidades de llevar una u otra vida, las cuales dan forma y contenido al concepto de dignidad humana (Nussbaum, 2007). De acuerdo con esta teoría, una sociedad justa tiene la obligación proveer los recursos necesarios para que todas las personas desarrollen sus capacidades, lo cual les permitirá elegir libremente la forma de vida que desean llevar.

Es en estas teorías contemporáneas, donde surgen una serie de modelos que tratan de explicar el fenómeno social de la discapacidad, así como todas las aristas y movimientos sociales que

llevaron, y están llevando, a exigir el reconocimiento de los derechos humanos de las personas con discapacidad para garantizar su plena inclusión dentro de la sociedad.

1.2 El modelo social de la discapacidad.

La concepción de la discapacidad no puede ser analizada sin antes comprender su significado. De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), la discapacidad:

Es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales. Por consiguiente, la discapacidad es un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las características del organismo humano y las características de la sociedad en la que vive (OMS, 2016).

El concepto de discapacidad no siempre fue tal y como lo describe actualmente la OMS, pues en realidad la concepción de discapacidad estaba relacionada con el momento histórico-social en el que se pretendía darle significado. De lo anterior, se desprenden diversos modelos desde los cuales la discapacidad ha sido interpretada.

Uno de ellos, el primero, es el “modelo de prescindencia” que consiste en la concepción de que la sociedad prescinde de las personas con discapacidad, situándolas en la clase social más

marginada. En este modelo se describe a la persona con discapacidad como innecesaria e improductiva para la sociedad (Palacios, A., 2008).

El segundo modelo es considerado médico y científico, denominado “rehabilitador”, el cual pone énfasis en el tratamiento de la discapacidad, considerando que las causas del problema son las limitaciones funcionales del individuo (Maldonado, 2013).

Por último, el tercer modelo es el denominado “social”, el cual fue acuñado en el Reino Unido, a principios de los años 80, por Mike Oliver quien empleó el término en el ámbito de la formación de trabajadores sociales que se desempeñaban en el campo de la discapacidad.

Este modelo social de la discapacidad considera que las causas que originan la discapacidad son sociales, por lo que la rehabilitación no debe ser del individuo sino de la sociedad misma, la cual ha de ser concebida y re diseñada para atender las necesidades de todas las personas, gestionando las diferencias e integrando la diversidad. En este modelo, el foco principal se encuentra sobre el individuo, de manera que se debe prestar atención en las decisiones que le afectan, ya que la principal problemática social es que existe una gran insensibilidad por parte del Estado hacia las necesidades de las personas con discapacidad.

De acuerdo a los partidarios del modelo social, las limitaciones individuales de las personas con discapacidad no son la raíz del problema, sino las limitaciones y obstáculos que la sociedad tiene para prestar los servicios apropiados y garantizar el pleno goce de los derechos de aquellas.

En términos de igualdad, este modelo establece que las personas con discapacidad pueden aportar a la sociedad en igual medida que el resto de la ciudadanía, siempre que se garantice el respeto a la diversidad.

En ese sentido, el modelo también parte de ciertos principios fundamentales que deben tenerse en cuenta, como los son: autonomía personal, no discriminación, accesibilidad universal, entre otros.

Además, este modelo pone énfasis en valorar la interacción entre las personas con discapacidad y su entorno, pues los problemas que surgen de esa interacción no son el resultado de la propia discapacidad, sino de la actitud que la sociedad tiene frente a la discapacidad.

Por tanto, el modelo social de la discapacidad establece firmemente que, la discapacidad está determinada por las limitaciones impuestas por el medio ambiente dentro del entorno social, tal y como lo reconoce la OMS al establecer que, si bien las deficiencias o problemas que afectan la función corporal son propias del individuo debido a su discapacidad, las limitaciones y restricciones atienden a dificultades sociales para ejecutar una actividad y para participar en situaciones de la vida cotidiana

1.3 Responsabilidad del Estado y marco jurídico sobre discapacidad.

Los espacios en los que el hombre se ha desarrollado han cambiado, el desarrollo industrial ha invadido el llamado “espacio vital dominado”, así lo considera el iuspublicista alemán Ernst

Forsthoff, al referirse a la evolución en la que las personas pasaron de ostentar un control directo sobre su vida privada, a involucrarse en un “espacio vital efectivo”, sobre el cual no tienen control alguno, pero del cual se sirven e infieren, y cuyo responsable es el Estado (Forsthoff, 2013).

De esta manera, bajo la teoría de la “procura existencial”, las funciones y responsabilidad del Estado consisten en poner en manos de éste, la prestación de servicios satisfactorios de necesidades individuales no realizables por el individuo (Landwerlin, 1984), siempre que se respete la dignidad, la solidaridad, la igualdad material y donde el disfrute del Estado Social deba garantizarse en el nivel más alto posible, solo así se obtendría el tan anhelado “derecho mínimo vital”, importante en la vida de cualquier ser humano.

Haciendo una correlación de conceptos, podríamos sostener que la responsabilidad social del Estado es garantizar entornos en los que se puedan desarrollar todas las personas en igualdad de condiciones, así como lo señalado por el Profesor Stephen Hawking (2011): “[...] De hecho, tenemos el deber moral de eliminar los obstáculos a la participación y de invertir fondos y conocimientos suficientes para liberar el inmenso potencial de las personas con discapacidad. [...]” (OMS y BM, 2011).

Es así que el Estado, al aceptar dicha responsabilidad, precisa contar con un marco jurídico-normativo que le permita desempeñarla y actuar conforme a Derecho, apegado a la legalidad y a la propia responsabilidad social.

Al respecto, en el ámbito internacional, la Organización de las Naciones Unidas ha sido una importante organización impulsora de la regulación de derechos humanos, sobre todo de aquellos que tienen que ver con la discapacidad.

Naciones Unidas ha jugado un papel importante en la evolución jurídica de la discapacidad, la cual ha sido consistente conforme a la historia misma, y ha alcanzado su punto máximo en la adopción de instrumentos normativos internacionales de máxima representación como lo es la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

La primera vez que Naciones Unidas incursionó en el tema de la discapacidad fue hasta 1950 cuando la Comisión Social, órgano del Consejo Económico Social, creó programas de rehabilitación y tratamiento para las discapacidades físicas y visuales. Sin embargo, estos programas eran simplemente asistencialistas pues se trataba de políticas de caridad o beneficencia que debía generar cada Estado, manteniendo a la persona con discapacidad como un sujeto pasivo ante dichas políticas, tal y como atiende el “modelo rehabilitador”.

Ante la falta de políticas y normatividad que incluyera todas las formas de discapacidad, las personas con esta condición iniciaron movimientos sociales en los que proponían iniciativas propias sobre la perspectiva del tratamiento e inclusión en la sociedad.

Fue hasta la década de los setenta cuando las personas con discapacidad fueron reconocidas como sujetos titulares de derechos a través de la Asamblea General, donde en 1971 se adoptó la

Declaración de los Derechos del Retrasado Mental, para luego surgir, en 1975, la Declaración de Derechos de los Impedidos. Sin embargo, ambos instrumentos carecían de fuerza vinculante.

En 1992, Leandro Despouy, relator especial de la Subcomisión de Prevención de las Discriminaciones y Protección a las Minorías, presentó su informe *“De los Derechos Humanos y las Personas con Discapacidad”*, en el que planteó de forma expresa la discapacidad como un problema de derechos humanos cuya solución debía ser generada por los órganos de vigilancia.

Tal informe fue refrendado en 1994 por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en su Observación General número 5, donde además la Asamblea General adoptó las *“Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad”*, lo cual fue el principal instrumento basado en el modelo social de la discapacidad en el derecho internacional.

En 2001, durante la Conferencia Mundial de Durban, México propuso a la Asamblea General redactar una convención internacional para eliminar todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, por lo que en su resolución 56/168, la Asamblea General decidió establecer un Comité Especial para que examinara propuestas relativas a una convención internacional amplia e integral, para promover y proteger los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad. Éste sería el antecedente que daría paso a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Es así que en 2002, el Comité Especial se encargó de estudiar las recomendaciones que los Estados y organizaciones internacionales habían formulado, hasta que en 2006 el Comité terminó la negociación del Proyecto de Convención estableciendo que éste tendría un Protocolo facultativo. Finalmente, la Asamblea General aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo facultativo, mismo que inició su proceso de firma y ratificación el 30 de marzo de 2007.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoce un amplio catálogo de derechos de los que son titulares las personas con discapacidad, estableciendo los principios que han de regir su aplicación y especificando las obligaciones de los Estados miembros, así como la creación de un Comité sobre los Derechos de las personas con discapacidad.

En este sentido, el propósito de la Convención (CNDH, 2018), de acuerdo a su artículo 1, es “promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente”. Aunado a ello, establece que “las personas con discapacidad incluyen aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.

Por otro lado, en el ámbito nacional, México se ha mantenido vigente por cuanto se refiere a legislación sobre Derechos Humanos, por lo que cuenta con una Ley General para la Inclusión de

las Personas con Discapacidad, misma que abrogó a la antes Ley General de las Personas con Discapacidad (10/06/2005) y que fuera publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de 2011.

La Ley General de para la Inclusión de las Personas con Discapacidad fue creada como reglamentaria del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con el objeto de “promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades”. Asimismo, la ley “reconoce a las personas con discapacidad sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio”.

Paralelo a ello, y como parte de las acciones gubernamentales a favor de las personas con discapacidad, el 30 de abril de 2014 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto que crea el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS) 2014-2018.

El CONADIS basó su actuación en las directrices previstas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, estando integrado por 6 objetivos, 37 estrategias y 313 líneas de acción. De lo anterior, se derivó el convenio de coordinación denominado “Implementación y cumplimiento de las líneas de acción del Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018, a fin de garantizar el pleno ejercicio de sus derechos en el Estado de Querétaro”.

Dicho convenio contenía una serie de acciones a las cuales, el titular del Poder Ejecutivo Estatal se comprometía a realizar. Entre las más destacadas estaban:

- a) Implementar un Programa Estatal para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad u homólogo, promoviendo la participación en el mismo, de los municipios y organizaciones sociales de y para personas con discapacidad, que genere condiciones de igualdad y de equiparación de oportunidades.
- b) Incluir en el proyecto de Presupuesto de Egresos del Estado, recursos para los programas de atención a las personas con discapacidad, de conformidad con las atribuciones que le confiere el artículo 18 de la Constitución Política del Estado de Querétaro.
- c) Promover, impulsar o establecer programas, acciones, ajustes razonables o acciones afirmativas en el Estado, para la implementación y cumplimiento de las Líneas de Acción señaladas en el convenio.

Actualmente el CONADIS no ha emitido un nuevo Programa Nacional enfocado al desarrollo integral de las personas con discapacidad, y a nivel local el Estado de Querétaro tampoco existe un programa que dicte la política pública dirigida a este grupo poblacional.

Es importante mencionar que los programas estatales que maneja el Sistema Estatal DIF, enfocados al desarrollo comunitario con actuación hacia las personas con discapacidad son:

1. **Rehabilitación y Asistencia Social.** Ofrece servicios de *rehabilitación* y entrega de apoyos asistenciales a niños, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad.

2. **Centro de Rehabilitación Integral de Querétaro (CRIQ).** Es un espacio destinado exclusivamente para la *rehabilitación* de personas con discapacidad.

Como podemos observar, la palabra “rehabilitación” aún está presente en el espectro de los temas relacionados con la discapacidad, lo que nos sugiere que aún estamos en presencia del modelo social “rehabilitador”.

Por cuanto respecta al marco jurídico sobre la discapacidad, en Querétaro existe la Ley para la inclusión al desarrollo social de las personas con discapacidad del Estado de Querétaro vigente al 23/10/2015, cuyo objeto es “establecer las bases que permitan la plena inclusión de las personas con discapacidad a la vida familiar y social, proteger y asegurar el goce pleno o ejercicio, en condiciones de igualdad, de todos sus Derechos Humanos y libertades fundamentales y promover el respeto de su dignidad inherente, a efecto de contribuir al desarrollo de sus capacidades, mejorar su nivel de vida y facilitar el disfrute de bienes y servicios a que tienen derecho [...]”.

Es importante destacar que de esta ley se desprende la creación de órganos de la administración pública estatal encargados del análisis, elaboración e implementación de políticas públicas que garanticen los derechos de las personas con discapacidad. Los dos órganos

importantes al respecto son: el Consejo Estatal para las Personas con Discapacidad y la Coordinación de Inclusión Social para las Personas con Discapacidad”.

De acuerdo a la Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad, en su artículo 10, se menciona que el Consejo Estatal es un órgano de asesoría, consulta y promoción de los programas y políticas destinados a la protección, bienestar y desarrollo de las personas con discapacidad en el Estado. Dicho órgano se encuentra presidido por el Gobernador del Estado y bajo la coordinación del Sistema Estatal DIF.

Por su parte, la Coordinación de Inclusión Social para las Personas con Discapacidad, de acuerdo al mismo ordenamiento, se establece en su artículo 91, como la autoridad encargada de realizar acciones de gestión y vinculación entre los sectores público, privado y social, que favorezcan el proceso de inclusión de las personas con discapacidad en el ámbito educativo y laboral. Dicha coordinación depende directamente de la Secretaría de Gobierno del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro.

Teniendo en consideración que la evolución de los ordenamientos jurídicos, ya sea a nivel internacional, nacional y local, ha sido en pro de los derechos humanos y, en específico, con el objetivo atender el tema de la discapacidad, afirmamos que la responsabilidad legal del Estado hacia las personas con discapacidad es muy clara, sin embargo, tal situación no garantiza que las políticas públicas y acciones gubernamentales, implementadas en la actualidad, sean efectivas en la consecución de un desarrollo integral, vida digna y respeto de sus derechos humanos.

1.4 Vida Independiente.

Hablando de la responsabilidad del Estado y de los grandes avances en materia normativa, nacional o internacional, podemos decir que no han sido derivados de la simple voluntad política de los representantes gubernamentales, sino producto de grandes e intensos movimientos sociales impulsados, en su mayoría, por la sociedad civil organizada. Un ejemplo de ello, es el de “Vida Independiente”.

Bajo el lema que define su filosofía “*Nothing About Us Without Us*” (Nada sobre nosotros/as, nada sin nosotros/as), defendida por activistas estadounidenses en su lucha por los derechos civiles de personas con discapacidad, el trabajo de otros activistas se ha extendido en los últimos treinta años por todo el mundo. La acción conjunta de personas que han seguido este nuevo enfoque de la discapacidad se ha denominado “*Movimiento de Vida Independiente*” (Fundación Luis Vives & García Alonso, 2003).

El movimiento de Vida Independiente es considerado como una consecuencia natural del Movimiento de los Derechos de la Discapacidad, el cual tuvo como lugar de origen en Estados Unidos (Universidad de Berkeley) en los años 60, extendiéndose por Brasil en los años 70, y desarrollándose por toda América Latina a partir de los 80’s. En México, a mediados de 1999, un grupo de personas con discapacidad empezó a trabajar el tema de Vida Independiente.

La lucha que iniciaron diversas organizaciones civiles, universidades y asociaciones de veteranos de guerra en Estados Unidos, tuvo como objetivo que las personas discriminadas por

su diversidad funcional pudieran salir de los hospitales, instituciones de asistencia e incluso de sus casas, en donde se encontraban recluidas, para que pudieran vivir y participar en la comunidad.

La filosofía del Movimiento de Vida Independiente está basada en cuatro pilares:

1. Toda vida humana tiene el mismo valor;
2. Todo el mundo, sea cual sea su diferencia funcional, es capaz de realizar elecciones;
3. Las personas con diversidad funcional lo son por la respuesta de la sociedad a la diferencia física, intelectual y sensorial;
4. Las personas con diversidad funcional tienen derecho a ejercer el control de sus vidas y a la plena participación en la sociedad.

De acuerdo a la Observación General núm. 5 (27 de octubre de 2017) sobre el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, emitida por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la definición de “Vivir de forma Independiente” significa que las personas con discapacidad cuenten con todos los medios necesarios para que puedan tomar opciones y ejercer el control sobre sus vidas, y adoptar todas las decisiones que las afecten. La autonomía personal y la libre determinación son fundamentales para la vida independiente, incluidos el acceso al

transporte, la información, la comunicación y la asistencia personal, el lugar de residencia, la rutina diaria, los hábitos, el empleo digno, las relaciones personales, la ropa, la nutrición, la higiene y la atención de la salud.

En síntesis, el concepto de Vida Independiente está relacionado con el protagonismo de las personas con discapacidad en la participación de todos los aspectos que afectan su vida. Supone un proceso de toma de poder, autonomía personal, y de crear conciencia, con el que se deben identificar las personas en esa condición.

Sin embargo, lo anterior solo podrá lograrse mediante la creación de formas de apoyo que potencien el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, tales como la asistencia personal, la accesibilidad y el diseño universal. Únicamente de esta forma, las personas con discapacidad podrán lograr la igualdad de oportunidades y la plena participación en todos los aspectos de su vida.

1.5 La accesibilidad y el diseño universal.

Al igual que la concepción de discapacidad, la accesibilidad ha evolucionado a lo largo de la historia. El modelo de prescindencia de la discapacidad nos ha explicado ya, que el apoyo para que las personas con discapacidad pudieran acceder a la vida social era prácticamente nulo.

En el siglo XVI, con la creación de la silla de ruedas, surgió el problema de movilidad relacionado con la accesibilidad, pues era necesario llevar a la persona en brazos para bajar o subir desniveles u obstáculos en el camino, lo cual significaba un enorme esfuerzo y tiempo.

Para la segunda mitad del siglo XX aparece la necesidad de adaptar el medio físico a las personas o viceversa, con tal de que ésta pudiese acceder a ciertos espacios sin problema. Con este hecho histórico, comienza a escucharse la idea de eliminar barreras o suprimir todo aquello que bloquee, frene, limite o aleje de sus objetivos a una persona.

Los primeros hechos históricos, que sirvieron de antecedente para eliminar las barreras físicas, se dieron en 1974 durante la “Reunión del Grupo de Expertos sobre el Diseño Libre de Barreras”, celebrado en Nueva York. En ella, se establece el requisito de inclusión en la formación de arquitectos, ingenieros, urbanistas y paisajistas.

Posterior a estos años, se comienza a hablar sobre el “Diseño para Todos” o, lo que es lo mismo, el conocido concepto de “Diseño Universal”, mismo que tiene influencia sobre la política social sueca de finales de los 70, en el que se forja el concepto de “Una Sociedad para Todos”, referido a la accesibilidad (Arjona, 2015).

En esta nueva idea del diseño para todos, basado en el modelo social, se re plantea la idea del problema de accesibilidad, pues ya no solo se trata de eliminar barreras sino de diseñar sin ellas, tal y como quedó plasmado en los ordenamientos internacionales al respecto.

De hecho, en el preámbulo del texto que redacta la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad se reconoce, desde el modelo social, que la discapacidad “es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.

En efecto, este concepto nos permite visualizar que los problemas a los que se enfrentan las personas con discapacidad no se deben a sus propias limitaciones físicas o cognitivas, sino a las barreras que otras personas o el entorno le imponen para evitar participar en igualdad de condiciones en la vida social, y que por ende vulnera sus derechos humanos.

El término de accesibilidad, queda expreso en el artículo 9 de la Convención, como un principio general que implica la posibilidad de que las personas con discapacidad puedan asegurar su acceso al entorno físico, el transporte, información, y a otros servicios e instalaciones de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Además, la Convención establece, en ese mismo artículo, que los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad, identificando y eliminando obstáculos y barreras de acceso aplicadas a edificios, vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo, además de ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad.

En México, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en su artículo 2 fracción I, establece que por accesibilidad se entienden “las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”.

El concepto denominado “diseño universal”, en sentido estricto, se refiere al proceso de crear espacios, productos, servicios y equipamiento para todas las personas y en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseños especializados (Mace, 1989).

Para la Convención, el “diseño universal” no es excluyente de las cuestiones técnicas diseñadas para grupos particulares, siempre que éstas sean necesarias.

Por cuanto se refiere a la definición de diseño universal, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad nos proporciona el mismo concepto que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Por otro lado, el Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018 establecía, dentro de su objetivo 5: “incrementar la accesibilidad y el diseño universal en espacios públicos o privados, el transporte y las tecnologías de la información para las personas con discapacidad”.

Regresando al desarrollo histórico y conceptual de la accesibilidad y el diseño universal, en 1989 Ronald L. Mace, quien fuera el arquitecto que más influyó en el pensamiento universal, hace una crítica de la accesibilidad física, proponiendo como evolución de ésta, al diseño universal. De este modo, en los años noventa, Mace encarga a un grupo de diseñadores y abogados, la creación de una serie de principios que establecieran la filosofía del diseño.

Es así como Ron Mace presenta lo que se conoce como los “siete principios del diseño universal” para lograr una plena accesibilidad:

1. **Igualdad de uso o uso equitativo.** El diseño es útil y comerciable para diversas capacidades;
2. **Flexibilidad de uso.** El diseño debe incorporar un amplio rango de preferencias individuales y capacidades;
3. **Uso simple e intuitivo.** Fácil de entender, sin importar la experiencia del usuario, nivel de conocimientos, habilidades en el lenguaje o el nivel de concentración al momento del uso;
4. **Información fácil de percibir.** El diseño debe comunicar la información necesaria con eficacia al usuario, sin importar las condiciones del ambiente o las capacidades sensoriales del usuario;
5. **Tolerante a errores.** Deben minimizarse los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales;
6. **Escaso esfuerzo físico.** Debe ser usado eficiente y cómodamente con el mínimo esfuerzo o fatiga; y

7. **Tamaño y espacio suficientes para el acercamiento, manipulación y uso.** Deben proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación y el uso sin importar el tamaño del cuerpo del usuario, la postura o la movilidad.

El objetivo que se pretendía alcanzar con el diseño universal, era simplificar la vida de todas las personas, permitiendo el acceso al entorno por la mayor cantidad de personas posibles con un costo nulo o mínimo.

Tanto fue la evolución del concepto de diseño universal que, en 1994 en la Sesión Pública del Seminario Iberoamericano de Accesibilidad al Medio Físico, en Río de Janeiro, se planteó la superioridad del Diseño Universal sobre la Accesibilidad Universal. De este modo, se llegó a exigir la eliminación del Símbolo Internacional de Accesibilidad al considerarlo discriminatorio por establecer instalaciones específicas para personas con discapacidad, lo que excluía a la mayoría de las personas.

Sin embargo, en el resto del mundo, el uso de esta forma de identificación sigue existiendo como consecuencia de una visión acotada sobre la discapacidad donde además, el modelo rehabilitador sigue presente al centrarse en las limitaciones funcionales de los individuos.

CAPÍTULO SEGUNDO

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UNA MOVILIDAD ACCESIBLE

2.1 Movilidad urbana sostenible y accesible.

Para hablar de movilidad urbana resulta necesario iniciar un análisis al respecto de la movilidad personal.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad ha establecido, en su artículo 20, que los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Es decir, facilitar la movilidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible, el acceso a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad, así como la fabricación de dispositivos y tecnologías de apoyo que tengan en cuenta aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.

Por su parte, la movilidad sostenible implica “una mejora de la calidad de vida urbana y la aplicación de criterios de sostenibilidad ambiental y social, entendiendo sostenibilidad social como la garantía de la equidad, la autonomía, la comunicación social y la igualdad entre todas las personas” (Fundación ONCE, 2011).

Suprimir las barreras o limitaciones como estrategia para alcanzar la accesibilidad y movilidad de todas las personas, se ha convertido en un aspecto primordial en la agenda global.

En tal sentido, la ONU ha propuesto como objetivo de desarrollo sustentable (Agenda 2030), el objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles, de la cual se deriva la meta 11.2 que establece:

“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.

De esta meta en específico, se deriva el tema de la movilidad de las personas con discapacidad; un derecho humano fundamental para todo individuo, por lo que toda sociedad deberá contar con sistemas de transporte y una configuración urbana accesible a todas las personas sin importar si tiene o no problemas de movilidad, comunicación sensorial o percepción.

Contar con una movilidad accesible implica “la aplicación sistemática de los principios de la Accesibilidad Universal a todos los ámbitos del entorno exterior que permite el desenvolvimiento, uso y disfrute del mismo en condiciones de seguridad, comodidad, eficacia, autonomía personal, sostenibilidad y uso fácil” (Fundación ONCE, 2011, p.166).

Por otra parte, dentro del objetivo 5 del Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con discapacidad 2014-2018, se hace referencia a diversas líneas de acción que

tienen relación con la accesibilidad y la movilidad, sobre todo en el tema de transporte público. Es así que se mencionan las de mayor relevancia:

a) Línea de acción 5.1.8. Establece que deberán adecuarse las reglas de operación de programas de infraestructura de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, garantizando inclusión social y accesibilidad para la movilidad humana.

b) Línea de acción 5.1.10. Contempla que deberán implementarse programas para generar infraestructura y accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad.

c) Línea de acción 5.3.2. Asegurar a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público terrestre, aéreo y marítimo.

d) Línea de acción 5.3.6. Garantizar el acceso de personas con discapacidad, incluso con perro o guía o animal de servicio, a instalaciones o transportes públicos o privados.

e) Línea de acción 5.3.9. Incrementar el Fondo de Accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad y vigilar su correcta aplicación.

Con referencia a esta última línea de acción, es importante señalar que el Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con discapacidad (FOTRADIS) fue, durante la administración federal de 2012-2018, un subsidio federal derivado del recurso

etiquetado como Ramo 23, destinado a proyectos de inversión para promover la integración y acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, mediante el transporte público adaptado e infraestructura pública incluyente.

A partir del año 2018, el FOTRADIS se incluyó dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación, el cual en ese mismo año se proyectó una suma de \$500,000,000 pesos para la construcción y adecuación de los espacios con el objetivo de garantizar el derecho a la accesibilidad, diseño universal, transporte, tecnologías de información y comunicación. Para el ejercicio fiscal de 2019, el recurso público federal que se implementó fue de \$400,000,000 pesos, observando que dicho monto tuvo una considerable disminución de cien millones de pesos. Por cuanto corresponde al presupuesto designado para el ejercicio fiscal de 2020, el monto del recurso asignado a este fondo fue de \$400,000,000 pesos, no observándose incremento en comparación con el año anterior pero tampoco una disminución.

Regresando al tema central, y de acuerdo con Gonzalo Arjona (2015), abordar el tema de movilidad sostenible no solo implica acceder a un transporte público diseñado con el principio de universalidad, sino que también requiere establecer itinerarios accesibles que faciliten la vida independiente de las personas. Es decir, la accesibilidad al transporte implica asegurar la cadena de accesibilidad.

Alvar Aalto, arquitecto y diseñador finlandés, aseguraba que “el objetivo del creador de entornos es hacer la vida más humana”, por lo que la esencia del transporte va más allá de simplemente ir de un lugar a otro, pues el transporte público por naturaleza es sinónimo de

multitudes o de flujos de movilidad, de modo que es en este espacio público donde el individuo se integra en una masa social.

Ante tal concepción, no solo la calidad del transporte se vuelve importante, sino la calidez del servicio con el fin de lograr eficacia y eficiencia para todos.

En aras de que la accesibilidad universal alcance su principal objetivo, ésta debe garantizar la cadena de accesibilidad, que no es otra cosa que el conjunto de elementos que posibilitan que se pueda realizar una determinada actividad en un entorno concreto. Por lo tanto, cuando un eslabón de la cadena no cumple esas condiciones, nos encontramos a las ya mencionadas, barreras de accesibilidad (Juncá, 2006).

La cadena de accesibilidad determina tres requisitos que deben cumplirse para que las personas con discapacidad no se vean limitados en su autonomía:

1. **Itinerario.** Se refiere al trayecto que tiene que recorrer cualquier usuario del transporte público para llegar a la estación o parada de autobús o parada de taxis.
2. **Equipamiento o instalación.** Hace referencia a los espacios interiores y sus elementos existentes en edificios públicos destinados a transporte.
3. **Medio.** Alude a las condiciones que se tienen que dar dentro del transporte público para garantizar el acceso al mismo.

Además de los tres requisitos anteriores, deberán verse garantizados los cuatro parámetros siguientes:

1. Infraestructuras o instalaciones fijas del transporte;
2. Los vehículos necesarios;
3. La frontera o vínculo entre ambos; y
4. La gestión y la prestación del servicio.

Estos parámetros deben respetar aspectos técnicos especiales que tienen que ver, en muchos países, con normatividad oficial y universal.

2.2 Del transporte a la movilidad.

Todos los días las personas se desenvuelven en diversos ámbitos sociales como el trabajo, la escuela, la vida familiar, los cuales demandan cierta movilidad de las personas para poder desarrollarlos.

La primera idea sobre la movilidad estuvo relacionada a la concepción de una práctica social de desplazamiento de las personas para acceder a distintos bienes, servicios y destinos. Más tarde la movilidad se fue enlazando al término “transporte” por lo que, de origen, las preocupaciones gubernamentales estuvieron fijas en el movimiento de los vehículos y el tránsito, dejando de lado a las personas (Figuroa, 1990).

El llamado paradigma clásico del transporte se traduce en la combinación de tres factores: incremento de velocidad (ganancia de tiempo), el alcance (kilometraje) y el despacho (número de pasajeros transportados por hora, día o año) (Comisión de DDHH DF, 2011). Este paradigma es el antecedente histórico, psicológico o sociológico de la forma en que concebimos el transporte público, sobre todo la visión que tienen del mismo tanto operadores, como quienes diseñan todo el mecanismo del servicio.

Sin embargo, gracias a movimientos sociales significativos a finales de los años 70's y principios de los 80's, como es el caso de ADAP² (Americans Disabled for Accesible Public Transit, por sus siglas en inglés), es que ha surgido un nuevo paradigma contrario a la visión anterior, dando mayor valor a las personas como entes móviles y estableciendo que la movilidad debe ser analizada desde tres aspectos: por su uso y valor, por sus instrumentos y medios, y por sus actores, de tal modo que la movilidad sea medida en base a las necesidades de todas las personas (Comisión de DDHH DF, 2013).

En tal sentido, el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad 2011-2012 presentó un cuadro comparativo entre ambos paradigmas, estableciendo los aspectos más representativos de cada una, el cual se presenta a continuación:

² Organización civil de Estados Unidos que en 1980 emplearon tácticas de desobediencia civil para detener el transporte público en señal de protesta ante la falta de un transporte accesible para el colectivo de personas con discapacidad.

Tabla 2. Paradigmas de la Movilidad.

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

Fuente: Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad 2011-2012, p.21

Ante tal análisis, el cuestionamiento que surge al respecto es si nuestra sociedad trata el tema de la movilidad y del transporte con las bases del antiguo o nuevo paradigma, y si es real o no que las políticas públicas que ejecutan las administraciones gubernamentales están orientadas hacia la condición y edad de las personas o hacia el tiempo, kilometraje y número de pasajeros.

2.3 Obstáculos para la movilidad de las personas con discapacidad.

Con el objetivo de lograr un desarrollo pleno para todas las personas, en especial de aquellas que presentan discapacidad, la OMS y el Banco Mundial han creado el Informe Mundial sobre la discapacidad con la finalidad de proporcionar datos que impulsen la creación de políticas públicas y programas inclusivos que mejoren la vida de las personas.

El informe mundial propone medidas para crear entornos favorables y asegurar una protección social de las personas con discapacidad por parte de los gobiernos y organizaciones de la sociedad civil.

La discapacidad no es exclusiva de determinadas personas, en realidad todas las personas, en algún momento de nuestra vida, podemos sufrir algún tipo de deficiencia, temporal o permanente, en el funcionamiento de nuestro cuerpo.

De hecho, por el desgaste natural del cuerpo con el tiempo, la etapa de la vejez produce en las personas la pérdida de funcionalidad de alguna habilidad motriz, visual o cognitiva.

La Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF)³, establece que la discapacidad es un término genérico que engloba deficiencias, limitaciones de

³ La CIF es una clasificación universal que constituye el marco conceptual de la OMS para establecer un marco y lenguaje estandarizado para descubrir la salud y las dimensiones relacionadas con ella. Posee cuatro componentes: funciones y estructuras corporales, actividad y participación, factores ambientales y factores personales. La CIF forma parte de la Familia de Clasificaciones Internacionales (FCI) junto con la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE).

actividad y restricciones para la participación, por ello asegura que el papel que desempeña el entorno para facilitar o impedir la participación de las personas con discapacidad es relevante.

Al respecto, el Informe Mundial sobre la Discapacidad (OMS y BM, 2011) identifica los principales obstáculos a los que se enfrenta el colectivo:

1. **Políticas y normas insuficientes.** El diseño y creación de políticas públicas no siempre se encuentran apegadas a las necesidades reales de las personas con discapacidad, o en otro caso, no se hacen cumplir dichas políticas o normas existentes.

2. **Actitudes negativas.** Los prejuicios y diversas creencias construyen enormes barreras y obstáculos para las personas con discapacidad, sobre todo para su participación social.

3. **Prestación insuficiente de servicios.** Las personas con discapacidad conforman un grupo social vulnerable a las deficiencias que presentan ciertos servicios como lo son la salud, la asistencia y apoyo. En otros casos, las necesidades del grupo social no son satisfechas debido a la falta de servicios adecuados.

4. **Dificultades con la prestación de servicios.** La mala prestación de los servicios, el personal insuficiente, así como la escasa capacitación puede afectar la calidad, calidez, accesibilidad e idoneidad de los servicios.

5. **Financiación insuficiente.** Los presupuestos públicos para poner en práctica políticas y programas encaminados a la discapacidad no son suficientes. De hecho, la falta de financiamiento efectivo representa un obstáculo para la sostenibilidad de los servicios.

6. **Falta de accesibilidad.** El diseño arquitectónico urbano, así como los sistemas de transporte y de información no son accesibles a todas las personas. Esta barrera u obstáculo

genera otra serie de problemas e inconvenientes dentro del desarrollo de la vida diaria de las personas con discapacidad. En el caso concreto del transporte, se considera que la falta de accesibilidad a este servicio, por ejemplo, desalienta a las personas a buscar trabajo o les perjudica en otros rubros como lo es acceder a la atención médica adecuada.

7. Falta de consulta y participación. En general, las personas con discapacidad se encuentran excluidas de la toma de decisiones que afectan directamente en su vida. Este obstáculo, no solo es un tema de percepción sino también un tema de gobernanza que atiende a la falta de espacios o medios de participación.

La consecuencia más notable de la existencia de estos obstáculos o barreras, es la desigualdad entre las personas con discapacidad y las que no la tienen.

Algunos ejemplos claros, a nivel mundial, son: los peores resultados sanitarios, los más bajos resultados académicos, la menor participación económica, las tasas más altas de pobreza, mayor dependencia y una participación limitada.

Al respecto de esta última, la falta de accesibilidad a la vida social, así como unos servicios públicos deficientes, provocan que las personas con discapacidad se aíslen y, por lo tanto, se vuelvan dependientes de otros para realizar sus actividades, restándoles libertad y autonomía.

Hacer una realidad la accesibilidad a la vida social de las personas con discapacidad requiere no solo de la voluntad de los gobiernos, sino de la participación de la ciudadanía. Sin embargo, el

mayor peso lo siguen teniendo las autoridades gubernamentales quienes a través de estrategias innovadoras buscan generar igualdad e inclusión para todas las personas.

Derivado de ello, una de las políticas públicas más relevantes son las de crear entornos favorables. Esto significa que, si se eliminan los obstáculos en los espacios públicos y el transporte, se reducen las actitudes negativas, existe cooperación entre los sectores públicos y privados, se genera la participación de los usuarios y se proporciona capacitación en la accesibilidad, así como en el diseño universal, se podría reducir significativamente el aislamiento y dependencia de las personas con discapacidad.

En el caso particular del tema de transporte, las políticas públicas que giran en torno a él tienden a formularse en base a la denominada “pirámide de jerarquía de la movilidad urbana” que de acuerdo con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo⁴ (ITDP por sus siglas en inglés) ubica al peatón en el primer nivel de jerarquía, considerando las condiciones de accesibilidad universal para las personas con discapacidad y adecuando el espacio público para su movilidad (ITDP, 2013).

2.4 Política pública que garantiza una movilidad accesible.

En palabras de Julio Franco Corzo, conocido consultor internacional en políticas públicas, las políticas públicas son acciones de gobierno con objetivos de interés público que surgen de

⁴ El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), fundado en 1985, es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. El ITDP tiene oficinas en México y trabaja con autoridades locales y nacionales con el objetivo de promover soluciones de transporte que mejoren el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades.

decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad, para la atención efectiva de problemas públicos específicos, en donde participa la ciudadanía en la definición de problemas y soluciones (Corzo, 2017).

Se dice que la existencia de una política pública implica la existencia de una estructura que ordena la acción del Estado. De este modo, la política pública debe reflejarse en un ordenado conjunto de acciones divididos en cuatro niveles asociados: uno estratégico en el que se identifica el problema social, uno de planeación en el que existe ruta de acción estableciendo tiempos, lugares e instrumentos, otro de programación para organizar las acciones y los recursos para alcanzar el objetivo y un último de acciones de política en el que se ejecutan todas las acciones e instrumentos anteriormente planeados y programados (Torres-Melo & Santander, 2013).

Atendiendo a lo anterior, una política pública se encuentra sustentada por un marco normativo, ubicada en dos dimensiones gubernamentales, una organizacional y una técnica operativa, además de contener los planes y estrategias para alcanzar los objetivos de la política pública (CEPAL, Naciones Unidas & Ullman, 2017).

Para saber si en nuestro país y en nuestro Estado, existe una verdadera política pública en materia de discapacidad, es necesario analizar cada uno de los aspectos anteriores.

Por cuanto se refiere al marco normativo, encontramos normas, criterios y lineamientos, nacionales e internacionales, que establecen la forma en la que deben desarrollarse ciertas

acciones con el fin de garantizar los derechos humanos de las personas con discapacidad. En específico se identificará la normatividad que establezca lo relacionado a una movilidad accesible. En tal sentido, encontramos las siguientes:

Marco Internacional e interamericano.

1. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su protocolo facultativo (2006).
2. Programa de Acción Para el Decenio de las Américas: Por los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad (2006-2016).
3. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008).
4. Observación general Número 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU – Accesibilidad.
5. Observación general Número 5 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU – Derecho a vivir de forma independiente.

Marco Normativo Nacional de México.

1. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.
2. Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

Marco Normativo del Estado de Querétaro.

1. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro.
2. Ley para Prevenir y Eliminar toda forma de discriminación en el Estado de Querétaro.
3. Reglamento para Fomentar y Proteger los Derechos de las Personas con Discapacidad.
4. Reglamento para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el municipio de Querétaro.

Con el objetivo de establecer si, en el marco normativo Nacional, Estatal y Municipal descrito anteriormente, existe un avistamiento de política pública al respecto de la accesibilidad y la movilidad de las personas con discapacidad, así como lo concerniente al transporte público basado en el diseño universal, presentamos el siguiente cuadro.

Cuadro 1. Análisis del marco normativo Nacional, Estatal y Municipal en materia de movilidad accesible para personas con discapacidad.

ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO EN MATERIA DE MOVILIDAD ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
NORMA	ARTÍCULOS	DESCRIPCIÓN
Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.	Artículo 2. Fracción I, XIV, XV, XX Artículo 19.	Se establece la definición de Accesibilidad como las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al transporte . Cualquier distinción, exclusión o restricción por

		<p>motivos de discapacidad que tenga el propósito o efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades, se entenderá como discriminación.</p> <p>Por otra parte, el Diseño Universal se entenderá como el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.</p> <p>Por último, la igualdad de oportunidades se entenderá como el proceso de adecuaciones, ajustes, mejoras o adopción de acciones afirmativas necesarias en los bienes y servicios que faciliten a las personas con discapacidad su inclusión, integración, convivencia y participación.</p> <p>En el ámbito administrativo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad al acceso de transporte, estableciendo mecanismos de coordinación interinstitucional para elaborar normas y programas que garanticen la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y</p>
--	--	--

		<p>funcionalidad en los medios de transporte aéreo, terrestre y marítimo.</p> <p>Se promoverá que, en la concesión del servicio de transporte público, las unidades e instalaciones garanticen la accesibilidad para el desplazamiento de las personas con discapacidad, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado.</p>
Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.	Artículo 9. Fracción XXII. Bis.	De acuerdo a esta Ley, se considera como discriminación la falta de accesibilidad en el entorno físico, el transporte , la información, tecnología y comunicaciones, en servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público.
Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro.	<p>Artículo 4. Fracción VIII.</p> <p>Artículo 6. Fracción XIII.</p> <p>Artículo 70. Fracción III, inciso a)</p> <p>Artículos 75 al 80.</p>	<p>Se establece la existencia de un catálogo de recomendaciones de accesibilidad expedido por el titular del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro.</p> <p>La Ley reconoce y protege el derecho humano de las personas con discapacidad a acceder al servicio de transporte público adaptado que les facilite la accesibilidad.</p> <p>El derecho al libre tránsito tiene la finalidad de proteger y facilitar, de manera solidaria, el</p>

		<p>disfrute de bienes y servicios al que toda persona tiene derecho. En tal sentido, las concesiones del auto transporte de pasajeros del Estado de Querétaro, prevendrán la reserva de espacios para personas con discapacidad, así como la implementación de camiones adaptados en todas las líneas, con rutas que cubran la necesidad de movilidad de las personas con discapacidad.</p> <p>De acuerdo a esta Ley, la Dirección de Transporte será la encargada de promover la utilización de unidades adaptadas para personas con discapacidad, en cada una de las rutas de transporte urbano y suburbano.</p> <p>Aunado a ello se promoverá que los concesionarios de servicio de transporte público otorguen un descuento de hasta el 50% en el pago de pasaje a las personas con discapacidad.</p> <p>Será responsabilidad del Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Dirección de Transporte, publicar anualmente una guía de las rutas existentes, en la Lengua de Señas Mexicana y en el Sistema de Escritura de Braille, así como los lugares de ascenso y descenso de</p>
--	--	---

		<p>pasajeros, además de toda la información necesaria para el buen uso del transporte público de las personas con discapacidad.</p> <p>Cuando en las poblaciones o localidades del Estado, los transportes especializados para personas con discapacidad no cubran todas las rutas necesarias, los prestadores del servicio público del transporte colectivo de pasajeros promoverán lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Disponer de un asiento por cada diez de los que tenga el vehículo y un espacio para silla de ruedas, lo más cerca posible de la puerta de acceso del vehículo, identificados con el símbolo universal de la discapacidad, así como contar con las medidas de seguridad necesarias.2. Facilitar el acceso a los vehículos, a las personas invidentes con sus perros guías o sus implementos.3. Se realizarán programas de difusión y capacitación a quienes conduzcan las unidades de transporte, sensibilizándolos en la atención a personas con discapacidad. <p>La Dirección de Transporte también vigilará que las unidades que otorgan el servicio de transporte público, incluyan especificaciones técnicas y</p>
--	--	--

		<p>antropométricas en materia de discapacidad.</p> <p>En ese sentido, vigilará que los concesionarios realicen las adecuaciones necesarias hasta lograr que las principales rutas que atraviesan la ciudad garanticen la accesibilidad, seguridad y comodidad del transporte a personas con discapacidad.</p>
<p>Ley para Prevenir y Eliminar toda forma de discriminación en el Estado de Querétaro.</p>	<p>Artículo 17. Fracción IV.</p>	<p>De acuerdo a esta ley, corresponde a la Secretaría de Gobierno procurar la accesibilidad en los medios de transporte público de uso general para las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas, como medidas positivas y compensatorias para mejorar las condiciones de vida de las personas en situación de discriminación.</p>
<p>Reglamento para Fomentar y Proteger los Derechos de las Personas con Discapacidad del Municipio de Querétaro</p>	<p>Artículo 4. Fracción I, VI, VII. Artículo 7. Fracción VII.</p>	<p>El reglamento establece como accesibilidad, aquellas medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad al transporte, tanto en zonas urbanas como rurales.</p> <p>Aunado a ello, se entiende como discriminación por motivos de discapacidad, cualquier distinción exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, de los derechos humanos y libertades fundamentales.</p>

		<p>Al igual que algunas otras normatividades, este reglamento establece la definición de diseño universal.</p> <p>El reglamento deja claro que en el municipio de Querétaro se reconoce y protege el derecho de las personas con discapacidad a recibir el servicio de transporte público.</p> <p>En ese sentido, se establece que a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, las autoridades municipales promoverán y fomentarán las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad al transporte público.</p>
<p>Reglamento para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el municipio de Querétaro.</p>	<p>Artículo 5. Fracción II.</p>	<p>El reglamento establece el concepto de accesibilidad como la combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios como el transporte.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Basada en la concepción de las dos dimensiones gubernamentales en las cuales se encuentra toda política pública, la dimensión organizacional y la técnico-operativa de la política pública en materia de movilidad y transporte público para personas con discapacidad, se materializan en nuestra entidad de la siguiente manera:

Dimensión organizacional.

1. Dependencias Nacionales:

a. *Sistema Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad.*

I. **Objeto:** coordinación y seguimiento continuo de los programas, acciones y mecanismos interinstitucionales públicos y privados, que permitan la ejecución de las políticas públicas para el desarrollo y la inclusión de las personas con discapacidad. (Art. 36. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

II. **Estructura Administrativa:** lo constituyen las dependencias y entidades del Gobierno Federal, los Gobiernos de las Entidades Federativas, los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como, las personas físicas o morales de los sectores social y privado que presten servicios a las personas con discapacidad, en coordinación con la Secretaría de Salud. (Art. 35. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

III. **Funciones:** siete son los objetivos del Sistema, dentro de los cuales destacan impulsar programas y acciones para generar condiciones de igualdad y de equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad, así como promover que en las políticas, programas o acciones, se impulse la toma de conciencia respecto de las capacidades, habilidades, aptitudes, méritos y aportaciones de las personas con discapacidad en todos los ámbitos. (Art. 37. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

b. Sistema Nacional de Información en Discapacidad.

I. **Objeto:** proporcionar información de servicios públicos, privados o sociales, y todo tipo de información relacionada, a la población con discapacidad, la cual podrá ser consultada por medios electrónicos o impresos, a través de módulos de consulta dispuestos en instalaciones públicas. (Art. 23. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

II. **Estructura Administrativa:** el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las personas con discapacidad, en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, desarrollarán el Sistema Nacional de Información en Discapacidad. (Art. 23. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

III. **Funciones:** proporcionar información e indicadores cualitativos y cuantitativos sobre los aspectos relacionados con la discapacidad con la finalidad de formular planes, programas y políticas públicas en la materia. (Art. 22. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

c. Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

- I. **Objeto:** establecimiento de la política pública para las personas con discapacidad, mediante la coordinación institucional e interinstitucional; así como promover, fomentar y evaluar la participación del sector público y el sector privado, en las acciones, estrategias, políticas públicas y programas. (Art. 39. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

- II. **Estructura administrativa:** organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que goza de autonomía técnica y de gestión. (Art. 38. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

La administración del Consejo corresponde a la Junta de Gobierno y al Director General. La junta de gobierno se integra por diez representantes del Poder Ejecutivo Federal, uno de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y cinco representantes de la Asamblea Consultiva.

Los representantes del Poder Ejecutivo Federal serán los titulares de las Secretarías de Salud, Desarrollo Social, Educación Pública, de Cultura, de Hacienda y Crédito Público, del Trabajo y Previsión Social, de Comunicaciones y Transportes, del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia, del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación y de la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte. . (Art. 44. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

III. **Funciones:** son diecisiete las atribuciones que tiene el Consejo, entre las cuales se encuentra el promover la **accesibilidad en la infraestructura física** de instalaciones públicas y los recursos técnicos, materiales y humanos necesarios para la atención segura y accesible de la población con discapacidad, así como promover la creación y aplicación de Normas Oficiales Mexicanas en materia de Discapacidad. (Art. 42. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad).

d. Registro Nacional de Población con Discapacidad.

- I. **Objeto:** instrumento que permite tener información estadística sobre las personas con discapacidad, el cual forma parte del Registro Nacional de Población que se encuentra a cargo de la Secretaría de Gobernación. (Ley General de Población).

- II. **Estructura Administrativa y Funciones:** de acuerdo a la Secretaría de Gobernación, en 2019, una vez instalado el RENADI, se implementarán las modificaciones al Certificado de Nacimiento, la elaboración del Certificado de Discapacidad, y se creará el marco jurídico correspondiente (acuerdos inter secretariales y NOM'S) para poder iniciar la interconexión con RENAPO en 2020 y poder dar paso a la captura de los datos para el llenado del registro nacional de personas con discapacidad.

2. Dependencias Estatales:

a. Consejo Estatal para las Personas con Discapacidad.

- I. **Objeto:** ser un órgano de asesoría, consulta y promoción de los programas y políticas destinados a la protección, bienestar y desarrollo de las personas con discapacidad en el Estado. (Art. 10. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).
- II. **Estructura Administrativa:** se integra por funcionarios, estatales, federales y representantes de organismos no gubernamentales, que participan en calidad de consejeros, de acuerdo a una convocatoria pública para su conformación, misma que emite el titular del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro. (Art. 11. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

La coordinación del Consejo estará a cargo del organismo público descentralizado Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de Querétaro. (Art. 12. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

El Consejo Estatal está integrado por el Gobernador de Estado (Presidente), el Director General del SEDIF (Secretario Técnico) y los titulares de la Secretaría de Gobierno, Salud, Educación, Trabajo, Desarrollo Sustentable, Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Turismo, de la Dirección de Transporte, del Instituto del Deporte y la Recreación del Estado de Querétaro, de la Unidad de Servicios para la Educación Básica en el Estado, de la Coordinación de Comunicación Social, del Instituto Queretano de la Cultura y las Artes, el Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, el de la Junta de Asistencia Privada y el titular de la Coordinación de

Inclusión Social para las Personas con Discapacidad. (Art. 13. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

III. **Funciones:** son siete las atribuciones del Consejo, entre las cuales destacan elaborar estudios e investigaciones en materia de discapacidad, participar en la evaluación de políticas públicas y proponer a las autoridades competentes, acciones en materia urbana a favor de las personas con discapacidad. (Art. 14. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

b. Coordinación de Inclusión Social para las Personas con Discapacidad.

I. **Objeto:** promover que las personas con discapacidad tengan una vida independiente y libre, en igualdad de oportunidades que el resto de las demás, mediante la participación activa de los sectores público, privado y social que propicien condiciones necesarias que faciliten el acceso a las instituciones educativas y al mercado laboral a las personas con discapacidad. (Art. 92. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

II. **Estructura Administrativa:** depende del despacho del Gobernador del Estado de Querétaro. La Coordinación será la autoridad encargada de realizar acciones de gestión y vinculación entre los sectores público, privado y social, que favorezcan principalmente el proceso de inclusión de las personas con discapacidad en el ámbito educativo y laboral. (Art. 91. Ley

para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

III. **Funciones:** a efecto de dar cumplimiento con su objeto, la Coordinación tendrá trece atribuciones y facultades, entre las que destacan, elaborar y desarrollar proyectos de inclusión social para las personas con discapacidad que propicien la igualdad de oportunidades, fungir como órgano de certificación en capacitación, accesibilidad, infraestructura, y cumplimiento de las diversas disposiciones en materia de discapacidad, tanto para el sector público como privado, así como mantener el registro actualizado de personas con discapacidad en el Estado, a fin de elaborar estadísticas y control sobre las necesidades de las personas con discapacidad. (Art. 93. Ley para la Inclusión al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro).

3. Dependencias Municipales:

a. *Consejo Municipal para Personas con Discapacidad.*

I. **Objeto:** órgano de opinión, asesoría, consulta y promoción de los programas y proyectos que diseñe o desarrolle el Instituto para la protección, bienestar y desarrollo de las personas con discapacidad en el municipio de Querétaro. (Art. 10. Reglamento para Fomentar y Proteger los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro).

II. **Estructura Administrativa:** el Consejo se integra por los titulares del Instituto Municipal para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Municipio de Querétaro, de la Coordinación de Institutos Desconcentrados del Municipio de Querétaro, de las Secretarías de Desarrollo Humano y Social, de Movilidad, Desarrollo Sostenible, Obras Públicas, del titular de la Dirección General del Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia del Municipio, el titular de la Secretaría de Seguridad Pública Municipal, cuatro personas integrantes del Consejo Temático para la Atención e Inclusión de Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro y dos personas integrantes de la Asamblea Consultiva del Instituto Municipal para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Municipio de Querétaro. (Art. 11. Reglamento para Fomentar y Proteger los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro).

III. **Funciones:** son seis las atribuciones del Consejo Municipal, siendo casi las mismas que tiene su homólogo, el Consejo Estatal. (Art. 14. Reglamento para Fomentar y Proteger los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro).

b. Consejo Temático para la Atención e Inclusión de Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro.

I. **Objeto:** apoyar a los miembros del Sistema y a la autoridad municipal en el análisis, estudio y propuestas técnicas sobre discapacidad. (Art. 21. Reglamento del Sistema de Consejos Municipales de Participación Social).

II. **Estructura Administrativa:** grupo colegiado integrado por personas que tengan formación académica, sean especialistas o se ocupen del tema o sector de la discapacidad y de las personas con discapacidad. (Art. 19. Reglamento del Sistema de Consejos Municipales de Participación Social).

Se integrarán por un Coordinador, propietario y suplente, un Secretario Técnico, por lo menos uno de los regidores de la comisión respectiva y los demás miembros que se consideren. (Art. 23. Reglamento del Sistema de Consejos Municipales de Participación Social).

IV. **Funciones:** nueve son las funciones del Consejo Temático, entre las que se encuentran: participar en la validación y priorización estratégica en temas de discapacidad, así como en el seguimiento y evaluación de las acciones y obras públicas municipales, vigilar que la programación de la obra y acciones públicas sean congruentes con las políticas de planeación federal, estatal y municipal, proponer a la autoridad municipal proyectos de solución a los problemas que se presenten para las personas con discapacidad, presentar propuestas de solución para mejorar los servicios públicos en el tema de discapacidad, entre otras. (Art. 24. Reglamento del Sistema de Consejos Municipales de Participación Social).

Dimensión técnico operativa.

1. Lineamientos Nacionales:

a. Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (2014-2018).

I. **Objeto:** establecer con claridad la política pública, metas y objetivos en materia de discapacidad en los tres niveles de gobierno.

II. **Líneas de acción:**

2.1 Incrementar la accesibilidad y el diseño universal en el transporte para las personas con discapacidad.

2.2. Implementar programas para generar infraestructura y accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad.

2.3. Promover la elaboración de un **Programa Nacional de Transporte Accesible** y TIC con los sectores público, social y privado.

2.4. Garantizar el acceso de personas con discapacidad, incluso con perro guía o animal de servicio, a instalaciones o transportes públicos o privados.

2.5. Incrementar el Fondo de Accesibilidad en transporte público para las personas con discapacidad y vigilar su correcta aplicación.

b. Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

I. **Objeto:** reglamentar en el ámbito de la Administración Pública Federal, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y orientar el reconocimiento pleno de los derechos de las personas con discapacidad, incluido el de su capacidad jurídica, bajo el principio de igualdad y no discriminación y la equiparación de oportunidades, con irrestricto

apego a los instrumentos nacionales e internacionales suscritos por el Estado Mexicano en materia de derechos humanos que resulten aplicable. (Artículo 1).

c. Programa Nacional de Accesibilidad, Transporte y Tecnologías de Información y Comunicación.

En el Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, se establece en la estrategia 5.3 “Garantizar el derecho de las personas con discapacidad a la discapacidad, a la accesibilidad, el diseño universal, transporte y tecnologías de información y comunicación”, y dentro de ésta se ubica la línea de acción 5.3.1. “Promover la elaboración de un Programa Nacional de Transporte Accesible y TIC con los sectores público, social y privado”. Sin embargo, a la fecha, dicho programa no existe ni se menciona en algún otro ordenamiento a nivel federal.

d. Reglamento Federal de Accesibilidad y Diseño Universal.

De acuerdo al Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en la estrategia 5.3 “Garantizar el derecho de las personas con discapacidad a la discapacidad, a la accesibilidad, el diseño universal, transporte y tecnologías de información y comunicación”, se ubica la línea de acción 5.3.3. “Elaborar y publicar el Reglamento Federal de Accesibilidad y Diseño Universal”. Sin embargo, a la fecha, dicho reglamento tampoco no existe ni se menciona en algún otro ordenamiento a nivel federal.

e. Fondo para la Accesibilidad al Transporte Público para Personas con Discapacidad (DOF:24/01/2018).

- I. **Objeto:** se refiere al monto presupuestal asignado como parte de una de las líneas de acción de la estrategia relativa a garantizar el derecho de las personas con discapacidad, a la accesibilidad, diseño universal, transporte y tecnologías de información y comunicación. Son subsidios federales destinados a proyectos de inversión para promover la integración y acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, mediante el transporte público adaptado e infraestructura pública incluyente.
- II. **Funcionamiento:** los recursos económicos podrán destinarse a los proyectos de inversión como la adquisición de vehículos adaptados que consideren las especificaciones referidas a continuación.

ANEXO I
Especificaciones Técnicas de Vehículos Adaptados

AUTOBÚS TIPO URBANO	CAMIONETAS TIPO VAN	AUTO TIPO SEDÁN
Capacidad mínima: 4 espacios adaptados con sujeción de silla de ruedas. Sistema de dirección hidráulica. Puerta de ascenso y descenso: dos de dos hojas abatibles con altura con respecto al piso entre 35 y 40 cm.	Capacidad mínima: 3 espacios adaptados con sujeción de silla de ruedas. Sistema de dirección hidráulica. Debe incluir puerta lateral corrediza y puerta trasera tipo cajuela o tipo hoja.	Capacidad mínima: 1 espacio adaptado con sujeción de sillas de ruedas. Sistema de dirección hidráulica.

Especificaciones de las adaptaciones

AUTOBÚS TIPO URBANO	CAMIONETAS TIPO VAN	AUTO TIPO SEDÁN
Capacidad para personas con discapacidad: 4 espacios adaptados con rieles para anclajes y cinturones de tres puntos para sujeción de sillas de ruedas. Rampa. Piso antiderrapante. Tubos de pesamanos con señalización en braille. Línea guía podotáctil. Señalización para identificar que el vehículo se encuentra en movimiento. Letrero de ruta electrónico para indicar destino.	Capacidad para personas con discapacidad: 3 asientos abatibles dobles con cinturón de seguridad de tres puntos. Rampa. Piso antiderrapante. Pasamanos de poliuretano tipo soft touch en puerta lateral. Pasamanos en toldo con agarrederes. Pasamanos en costado lateral izquierdo.	Capacidad para personas con discapacidad: 1 espacio adaptado con anclas y rieles para sujetar silla de ruedas y cinturón de seguridad. Rampa. Piso antiderrapante.

III. **Presupuesto:** Ubicado en el Ramo 23, el FOTRADIS asignó para el ejercicio fiscal 2018, la cantidad de \$500,000,000 de pesos. Para el ejercicio fiscal de 2019 y de 2020, el presupuesto asignado fue de \$400,000,000 pesos, visualizando una disminución de cien mil millones de pesos.

2. Lineamientos Estatales:

a. *Programa Estatal de Prevención de las Discapacidades.*

I. **Objeto:** contempla acciones de prevención en las áreas de salud, educación, trabajo y comunicación.

b. *Catálogo de recomendaciones de accesibilidad para personas con discapacidad* (Gobierno del Estado de Querétaro, 2014).

I. **Objeto:** poner al alcance las personas con discapacidad y de la multiplicidad de profesionales, dependencias e instituciones que diseñan, construyen y mantienen nuestro entorno físico una serie de ejemplos de aplicación del concepto de accesibilidad universal para generar entornos urbanos y ciudades más amables, comprensibles, útiles y disfrutables para sus residentes y visitantes; mejorando sus condiciones de seguridad y comodidad.

II. **Contenido:** integra disposiciones técnico jurídicas especializadas en materia arquitectónica, dotadas de plena eficacia jurídica, lo que permite aplicar el concepto de accesibilidad

universal para generar entornos urbanos y ciudades amigables, comprensibles, útiles y disfrutables para sus residentes y visitantes; mejorando sus condiciones de comodidad y seguridad.

Habiendo analizado las dos dimensiones del marco normativo que sustenta la política pública prevista en el Estado de Querétaro para la atención de las personas con discapacidad y garantizar una movilidad accesible, podemos señalar lo siguiente:

1. Efectivamente se reconoce el Derecho Humano de las personas con discapacidad a acceder a un servicio de transporte público adaptado. Cuestión que si bien es cierto se encuentra dentro de la concepción del modelo rehabilitador, se vislumbra como avance hacia un modelo social donde no tenga que existir un transporte público adaptado sino uno basado en un diseño universal.
 - a. Así mismo, se identifica la necesidad de la implementación de camiones adaptados en todas las líneas, con rutas que cubran la necesidad de movilidad de las personas con discapacidad.
2. Se define la accesibilidad y el diseño universal, cuyo principal objetivo redundará en la inclusión, integración, convivencia y participación en igualdad de condiciones, así como el acceso a gozar de los derechos reconocidos a todas las personas, incluido el acceso al transporte público. En todo caso, aquellas personas obstaculicen o impidan dicha

accesibilidad, estarán realizando actos de discriminación; acto considerado como un delito en nuestro código penal.

3. Por cuanto corresponde a la dimensión organizacional, se establece la existencia de organismos públicos, entidades o dependencias, encargadas del diseño, aplicación y seguimiento de normas y programas que buscan garantizar la accesibilidad del transporte público, así como de la promoción de la utilización de unidades adaptadas en cada una de las rutas existentes.

a. Se puntualiza que las unidades e instalaciones deberán garantizar la accesibilidad mediante especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y de personal capacitado, como por ejemplo:

I. Un asiento por cada diez, más un espacio para silla de ruedas cercano a la puerta de acceso.

II. Acceso a los vehículos de transporte público con perros guía.

III. Capacitación a operadores para la atención a personas con discapacidad.

b. Se identifica la acción gubernamental para generar descuentos en las tarifas de transporte público de hasta el 50% para las personas con discapacidad.

4. Con referencia a la dimensión técnico-operativa, se describe la existencia de programas, reglamentos y catálogos de recomendaciones de accesibilidad y sobre diseño universal. Al

respecto de esto último, solo algunas normatividades existen en la realidad, ya que a pesar de ser mencionadas en los ordenamientos jurídicos, no aparecen en ninguno de los archivos de las instituciones u organismos que deberían expedirla. Ejemplos de ello encontramos al Programa Nacional de Transporte Accesible, el Programa Nacional de Accesibilidad, Transporte y Tecnologías de Información y Comunicación, así como el Reglamento Federal de Accesibilidad y Diseño Universal. La única normatividad existente es el Catálogo de recomendaciones de accesibilidad para personas con discapacidad elaborado por el Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, sin embargo éste hace referencia a medidas a tomar por cuanto al diseño exterior de paradas de autobuses y taxis. En ningún apartado del catálogo se menciona el diseño que las unidades de transporte público deben contemplar para garantizar la accesibilidad.

5. Por último, se señala la responsabilidad del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, mediante una de sus unidades administrativas, de publicar anualmente una guía de rutas existentes, en la lengua de señas mexicana y en el sistema de escritura de braille, así como los lugares de ascenso y descenso de pasajeros. Resulta importante indicar que esta guía es inexistente en la realidad.

La política pública que en Querétaro se implementa al respecto de las personas con discapacidad y su movilidad es acotada por cuanto corresponde al nivel estratégico, pues identifica la problemática social desde una perspectiva superficial donde existe normatividad que visibiliza la necesidad de un transporte público adaptado basado en ciertos requisitos antropométricos acotados a solo un tipos de discapacidad como la motriz.

La planeación, programación y acción de la política pública enfocada a la movilidad accesible de las personas con discapacidad se ejecuta en concordancia con el nivel estratégico, por lo que podemos señalar que al igual que aquel, éstos niveles son acotados, toda vez que se presenta una ruta de acción, acciones concretas y recursos, sin embargo en la realidad existe escasa información al respecto de dichas acciones que favorezcan la movilidad de este sector poblacional. Para determinar si efectivamente la política pública en este rubro, garantiza la movilidad de las personas con discapacidad, es necesario analizar las acciones, resultados e impacto que tiene en las diferentes modalidades de transporte público, lo cual se estará abordando en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO TERCERO

TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE

3.1 La discapacidad en números.

De acuerdo con el Informe Mundial sobre la Discapacidad: “Más de mil millones de personas viven en todo el mundo con alguna forma de discapacidad; de ellas, casi 200 millones experimentan dificultades considerables en su funcionamiento. En los años futuros, la discapacidad será un motivo de preocupación aún mayor, pues su prevalencia está aumentando” (OMS, 2011, p. 5).

Según datos de la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID, 2018), la prevalencia de la discapacidad en México para 2018 era de 6.7%, lo que significa que la cifra ronda los 7.7 millones de personas con discapacidad en nuestro país. En Querétaro la cifra ronda entre el 6.0 y el 6.9 por ciento, lo que significa que existen más de 134,347 personas con discapacidad en la entidad.

En cuanto a la identificación del grado de dificultad para realizar actividades básicas, en México, el 52.7% de la población con discapacidad tiene dificultades para caminar, subir o bajar usando sus piernas, en tanto que el 39% de las personas con discapacidad no pueden ver (aun usando lentes). Por otra parte el 17.8% de las personas muestran dificultad para mover o usar brazos y manos, mientras que el 18.4% no pueden escuchar (aunque usen aparatos auditivos).

En el ámbito laboral, de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2019, la población con discapacidad experimenta mayores tasas de desempleo e inactividad económica en comparación con las personas sin discapacidad. Los datos de la ENADID 2018 muestran que la tasa de participación económica de las población con discapacidad es del 38.5%. Conforme a datos recabados por el INEGI en 2013, existe una brecha salarial entre personas con discapacidad y personas sin discapacidad hasta del 151%, identificando que las primeras gastan hasta el 50% de su salario en transporte o apoyos personales, pues el 57.6% de las personas con discapacidad recibe entre 0 y 2 salarios mínimos, solo el 2% gana más de 10 salarios mínimos en México.

De acuerdo con la Organización Internacional del trabajo (2009), excluir a las personas con discapacidad del acceso a un empleo, cuesta al país entre el 3 y el 7% del Producto Interno Bruto (PIB).

Por otro lado, hablando en temas de educación, el 46.8% de la población de 5 a 29 años asiste a la escuela (ENADID, 2018). Datos obtenidos en el estudio realizado cuatro años antes, verificó que solo el 5.25% de las personas con discapacidad en México tenía acceso a la universidad, mientras que el 28.15% no contaba con estudios y el 24.8% de las personas mayores de 15 años no sabían leer ni escribir. También se manifestó que el promedio de escolaridad de las personas con discapacidad era de 4.7 años, contra 8.9 de sus pares sin discapacidad (ENADID, 2014).

En materia de acceso a la salud, en México, el 86.7% las personas con discapacidad se encuentran afiliadas al menos a una de las instituciones que brindan servicios de atención médica, de las cuales el 48.7% la reciben por parte de programas sociales, el 53.3% de instituciones de seguridad social (ENADID, 2018).

El objetivo de presentar algunas estadísticas relacionadas con el desarrollo humano de las personas con discapacidad es para hacer visible la situación en la que se encuentran, así como las dificultades a las que se enfrentan, y que gran parte de esas dificultades se deben a los obstáculos estructurales que les impiden el acceso a los servicios de salud, educación, empleo, entre otras.

Entendemos que la discapacidad es un fenómeno social complejo, sin embargo, uno de los aspectos más relevantes para el colectivo de personas con discapacidad es precisamente la accesibilidad, en especial aquella que se relaciona con la movilidad y el transporte, ya que esta necesidad no es el fin último, sino el medio para poder acceder al resto de los servicios necesarios para su desarrollo pleno y alcanzar una vida digna e independiente.

En ese sentido, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2010, en México el 15.6% de la población con discapacidad considera que el principal problema de las personas en su condición son las dificultades para ser autosuficientes, mientras que para el 3.6% lo es trasladarse o desplazarse con facilidad.

En las zonas urbanas de cualquier lugar, sobre todo de las grandes ciudades, la movilidad de las personas se concentra, mayormente, en automóviles particulares y en el sistema de transporte

público, ya sea individual o colectivo. Sin embargo, no en todos los lugares el sistema de transporte es el adecuado ante a las necesidades de las personas, sobre todo las más imprescindibles para personas que presentan alguna discapacidad. De hecho, el 1.7% de ellas considera que hace falta o es insuficiente un transporte público especial para las personas con su misma condición.

La problemática que se desprende de ello es que dadas las circunstancias de un sistema de transporte poco adecuado para el uso de personas con discapacidad, éstas ven obstaculizado su desarrollo social en todos los aspectos de su vida, pues la movilidad resulta necesaria e imprescindible en su cotidianidad para asistir a la escuela, acudir a consulta médica, asistir a su trabajo o simplemente, para desplazarse con fines de esparcimiento al igual que el resto de la población sin discapacidad.

3.2 Aspectos técnicos y normatividad oficial para una movilidad accesible.

Como se ha analizado anteriormente, el tema de la movilidad para las personas con discapacidad es prioritario, por lo que respetar los parámetros del diseño universal y de la accesibilidad también lo es.

Algunas personas con discapacidad, para llevar a cabo sus actividades cotidianas, requieren de ayudas técnicas para su desplazamiento, tales como sillas de ruedas, bastones, andaderas o perro guía, las cuales demandan un diseño adecuado de los espacios y mobiliario.

En México y en el resto del mundo se han creado normas específicas que establecen los lineamientos básicos para el cumplimiento de la accesibilidad en el diseño universal. Sin embargo, en el caso de México, no existe un manual general que aplique a todo el país, cada entidad federativa se ha encargado de emitir sus propios lineamientos pero siempre respetando normas internacionales. Es importante mencionar que la gran mayoría de los manuales solo atienden a infraestructura por cuanto corresponde a edificios, construcciones u obra pública, por cuanto corresponde a transporte, existen pocas especificaciones técnicas a seguir en el equipamiento de las unidades.

Un referente que tenemos al respecto de las normas específicas existentes en todo el país, es el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad emitido por la Jefatura Gobierno de la Ciudad de México. Dicho manual, lanzado en 2016, fue diseñado como un instrumento de apoyo en la planeación, construcción, modificación o rehabilitación de entornos físicos con el objetivo de eliminar, progresivamente, los obstáculos y facilitar el acceso y uso de los espacios o servicios para todas y todos los usuarios.

El manual en cuestión, presenta un estudio ergonómico y algunas medidas antropométricas a considerar. De acuerdo a éste, existen dos niveles de aplicación de los criterios ergonómicos:

1. Los factores humanos para el diseño de espacios físicos.

- a) Dimensiones del sujeto en posición estática.
- b) Medidas generales del sujeto de pie o sentado.
- c) La talla, largo del brazo o altura de los ojos respecto del piso.

d) Las dimensiones del sujeto en movimiento.

2. Los factores del ambiente físico para la accesibilidad.

a) Espacio físico que ocupa la persona, más el espacio que ocupa si requiere de ayudas técnicas para su movilidad.

b) Iluminación para ver el espacio de desplazamiento.

c) Ubicación del señalamiento visual, táctil o audible.

d) Condiciones del terreno: humedad, temperatura, fricción del material de las ayudas técnicas.

En relación con las medidas antropométricas, para garantizar la accesibilidad de las personas en los espacios públicos o privados, es necesario contar con mobiliario con las alturas, profundidades y materiales adecuados, así como que su ubicación sea la correcta para su uso.

Sería interminable y sumamente técnico describir cada una de las normas y medidas de cada aspecto a considerar para garantizar la accesibilidad y el diseño universal en la movilidad o el transporte. Sin embargo, para fines de la presente investigación, solo se enunciarán las especificaciones técnicas relacionadas con el transporte público, las cuales se deben cubrir para considerarse accesible (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2020).

1. Autobús urbano.

1.1. Especificaciones del vehículo:

- 1.1.1. Capacidad mínima: 4 espacios adaptados con sujeción de silla de ruedas.
- 1.1.2. Autobús tipo urbano chato, control delantero con motor trasero, gas natural comprimido de 250 HP. Motor rpm torque 730 Ib-ft@1,300 rpm, o similar.
- 1.1.3. Transmisión: manual.
- 1.1.4. Sistema de dirección: Hidráulica.
- 1.1.5. Llantas: tipo radiales 11 R 22.5.
- 1.1.6. Puertas de ascenso y descenso: Dos de dos hojas, abatibles con mandos neumáticos.

1.2. Especificaciones de las adaptaciones:

- 1.2.1. Capacidad para personas con discapacidad: 4 espacios adaptados con rieles para anclajes y cinturones de tres puntos para sujeción de sillas de ruedas.
- 1.2.2. Rampa para personas con discapacidad motora o elevador electrohidráulico con plataforma antiderrapante.
- 1.2.3. Tubos de pasamanos con señalización en braille.
- 1.2.4. Línea guía podotáctil.
- 1.2.5. Señalización para identificar si el vehículo se dispone en movimiento.
- 1.2.6. Letrero de ruta electrónico para indicar destino.

2. Camioneta tipo Van.

2.1. Especificaciones del vehículo:

- 2.1.1. Capacidad mínima: 3 espacios adaptados con sujeción de silla de ruedas.
- 2.1.2. Caja de Cambios: Estándar 6 velocidades.
- 2.1.3. Neumáticos: 225 / 75 / R16 C.
- 2.1.4. Puerta Lateral (mm) (An x Al): 1,244 x 1,745 corrediza.
- 2.1.5. Puertas Traseras (mm) (An x Al): 1,568 x 1,789 apertura 270o.
- 2.1.6. Asientos: Banca doble asiento pasajero; asiento conductor regulable manualmente (Al/Lg/ Pro).
- 2.1.7. Volante: Dirección hidráulica; volante regulable en altura.

2.2. Especificaciones de las adaptaciones:

- 2.2.1. Capacidad para personas con discapacidad: 3 asientos abatibles dobles con cinturón de seguridad de tres puntos.
- 2.2.2. Rampa hidráulica con kits de sujetadores retractiles para 3 sillas de ruedas.
- 2.2.3. Piso: Antiderrapante.
- 2.2.4. Pasamanos de poliuretano tipo soft touch en puerta lateral.
- 2.2.5. Pasamanos en toldo con agarraderas.
- 2.2.6. Pasamanos en costado lateral izquierdo.

3. **Auto tipo Sedán.**

3.1. Especificaciones del vehículo:

3.1.1. Capacidad mínima: 1 espacio adaptado con sujeción de silla de ruedas.

3.1.2. Motor: 4 Cilindros.

3.1.3. Transmisión: Manual 5 Velocidades.

3.1.4. Dirección: Hidráulica.

3.2. Especificaciones de las adaptaciones:

3.2.1. Capacidad para personas con discapacidad: 1 espacio adaptado con anclas y rieles para sujetar silla de ruedas y cinturón de seguridad.

3.2.2. Rampa: Manual con tipo de material de fierro aligerado.

3.2.3. Piso: Antiderrapante.

En el caso particular del Estado de Querétaro, el Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad, se establecen algunas medidas con respecto al transporte público, como las siguientes:

1. Cuando las paradas conecten con un diferente modo de transporte se debe garantizar la ruta accesible entre ambos.
2. La zona de abordaje se debe resolver de acuerdo a las características de los diferentes modos de transporte, como son automóviles, autobuses y camionetas, etc.
3. El diseño de las paradas debe considerar los equipos utilizados para la accesibilidad a

personas usuarias de sillas de ruedas, tales como plataformas altas o bajas.

4. Se debe colocar señalización con el nombre de la parada que debe cumplir con SEC 03.

Además de ello se establecen algunas medidas para las paradas en banqueta, área para taxi y para taxi especializado. Sin embargo, no se proporcionan las características necesarias en materia de accesibilidad y diseño universal de las unidades de transporte público colectivo o especializado.

3.3 El transporte público para personas con discapacidad en el Estado de Querétaro.

Como podemos observar, México ha enfocado sus esfuerzos en adaptar los sistemas de transporte público, así como de otorgar concesiones para transporte especializados de acuerdo a la demanda, a fin de cumplir con una política pública que atienda la discapacidad.

En el caso del estado de Querétaro, de acuerdo con la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro, el servicio de transporte se clasifica en servicio público y especializado, encontrando las modalidades de servicio colectivo y servicio de taxi en la primera clasificación y la modalidad para personas con discapacidad en la segunda (PLEQ, 2012).

La estructura de la movilidad en la Entidad se centra en el medio de transporte tipo autobús de pasajeros, servicio de taxi y automóviles particulares, además de contar con el servicio de

transporte especializado para personas de la tercera edad o en condiciones de discapacidad (PEEQ & IQT, 2016).

En la zona metropolitana del Estado de Querétaro, el transporte público colectivo urbano se conforma de 74 rutas oficiales, teniendo en cuenta que la cobertura de transporte público en el Estado opera con un parque vehicular de 2,348 unidades⁵, los cuales funcionan en horarios de lunes a domingo, a partir de las 6:00 horas de la mañana y hasta las 22:00 horas de la noche.

La tarifa actual de esta modalidad es de \$11 pesos a partir del 26 de diciembre de 2018, sin embargo, existe una tarifa a usuarios preferentes de \$9 pesos y los trasbordos de \$4.50 pesos. Es importante aclarar que por “usuario preferente”, el Instituto Queretano del Transporte se refiere a los adultos mayores, personas con discapacidad y estudiantes.

Debido a una serie de inconformidades con respecto a la tarifa del transporte público, el Gobernador del Estado de Querétaro en funciones, Francisco Domínguez Servién anunció el “Programa de Apoyo a la Economía Familiar en el Transporte Público”, con el que se mantienen las tarifas para usuarios preferentes de \$4 pesos y los trasbordos en \$0 pesos. Al respecto de este programa, tras una solicitud de información, la Unidad de Transparencia del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro informó que 24,217 adultos mayores y 4,078 personas con discapacidad solicitaron el apoyo para ser beneficiarios⁶. **Ver Anexo 1**

⁵ Información obtenida el 22 de agosto de 2019 mediante oficio IQT/DVC/403/2019 como respuesta a la solicitud de acceso a la información realizada al Instituto Queretano del Transporte.

⁶ Información obtenida el 18 de septiembre de 2019 mediante oficio SPF/UTPE/SASS/1186/2019 como respuesta a la solicitud de acceso a la información realizada a la Secretaría de Desarrollo Social del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro.

Al respecto de esto último, el Instituto Queretano del Transporte, por su parte, informó que 8,460 personas se encontraban inscritas ante el Instituto como beneficiarios de la tarifa preferencial por razón de discapacidad, mientras que 109,334 personas lo estaban para recibir la tarifa preferencia por razón de ser adultos mayores. Eso significa que si sumamos los beneficiarios registrados ante el Instituto más los beneficiarios del programa de apoyo a la economía familiar, tendríamos 12,538 usuarios con discapacidad y 133,551 usuarios de la tercera edad.

Un aspecto importante sobre el transporte público colectivo, es que el Instituto Queretano del Transporte informó que de las 2,348 unidades existentes en el Estado, 222 unidades tienen medidas de accesibilidad universal refiriendo que *“se trabaja, en materia de accesibilidad, de acuerdo al Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, mismo que está sustentado en la Ley para la Integración al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, y que a la par incorpora los principios de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y los de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, los cuales integran las normas técnicas”*⁷. **Ver Anexo 2.**

Sin embargo, también se especificó que de las 222 unidades con accesibilidad universal, solo 22 cuentan con cama baja, 200 con entrada baja y escalón, así como área para sujetar silla de ruedas y rampa.

⁷ Información obtenida mediante oficio IQT/DVC/403/2019 como respuesta a la solicitud de acceso a la información realizada el 15 de julio de 2019.

Por otro lado, los servicios de taxi en la modalidad urbana se conforman de 4,713 concesiones (PEEQ & IQT, 2016). Al respecto de la modalidad de taxi, anteriormente existían concesiones especializadas para proporcionar el servicio a personas con discapacidad, sin embargo, dichas concesiones fueron retiradas y por el momento no se encuentran datos al respecto de estos taxis conocidos popularmente como “taxis rojos”.

Por último, el servicio especializado de transporte para personas con discapacidad registra 11 unidades, mismas que ofrecen, desde el año 2005, un servicio de transporte (autobuses) proporcionadas por el DIF estatal, el cual brindó servicio a 35,286 personas en 2018 y en 2019 apoyaron a 21,278 personas en su traslado, siendo sus principales usuarios personas del Centro de Rehabilitación Integral de Querétaro (CRIQ), así como de otras instituciones dedicadas a atender a esta población. Actualmente, este servicio de transporte cuenta con 11 rutas⁸: **Ver Anexo 3.**

1. Línea “A” CRIQ - San Pedrito Peñuelas
2. Línea “B” CRIQ – La Loma
3. Línea “C” CRIQ - Jardines de la Hacienda
4. Línea “D” CRIQ - La Obrera
5. Línea “E” CRIQ – Candiles
6. Línea “F” CRIQ – Santa Rosa Jáuregui
7. Línea “G” CRIQ – La Cañada
8. Línea “H” CRIQ – El Pueblito

⁸ Información obtenida el 08 de agosto de 2019 mediante oficio DJ/282/2019 como respuesta a una solicitud acceso a la información al Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia (SEDIF).

9. Línea “I” CRIQ – San José el Alto
10. Línea “J” CRIQ – La Pradera
11. Línea “K” CRIQ – Loma Bonita

Al respecto de estas once rutas, de acuerdo con información oficial, los horarios de servicio son de lunes a viernes de 6:30 horas de la mañana a 14:30 horas de la tarde, teniendo una tarifa de \$3.00 pesos para personas con discapacidad o adultos mayores y de \$5.00 para un acompañante. Al respecto de esta modalidad, no se encontró información pública que indique la forma de acceder al servicio o los requisitos necesarios para acceder a éste, únicamente se especifica que quien tiene alguna discapacidad o es adulto mayor, tiene acceso a este servicio.

Aunado a ello, el Sistema Estatal DIF refirió que las 11 unidades cuentan con una rampa elevador para el ascenso seguro de las personas con alguna discapacidad en silla de ruedas o con algún tipo de auxiliar, que son operadas por personal capacitado y que durante el traslado, las sillas de ruedas son ancladas en un espacio destinado para sillas de ruedas.

Teniendo en consideración el número de unidades totales de todos los servicios adaptados o especializados, encontramos que existen 233 unidades de transporte público “accesible” para ofrecer el servicio de movilidad a las cerca de 134, 347 personas con discapacidad en el Estado de Querétaro.

Si se tratase de hacer una comparación en números, estaríamos frente a una realidad en la que las 233 unidades accesibles solo atienden al 4.3% de la población con discapacidad en el Estado.

3.4 De la política a la realidad del transporte “adaptado”.

Las personas con discapacidad que participaron en el foro que formó parte del Diagnóstico sobre la Calidad de Vida de las Personas con Discapacidad en el Municipio de Querétaro (2018), expresaron que las unidades del servicio público de transporte de Querétaro no cuentan con la infraestructura requerida por las personas que viven con alguna discapacidad. De hecho, se aseguró que los medios de transporte no son accesibles tanto en lo económico como en las adaptaciones necesarias para facilitar su uso, además de que son conducidos por personal que no está capacitado y/o sensibilizado para brindar la atención adecuada, por lo que, las oportunidades de las personas disminuyen, truncando su inclusión social (Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UAQ, 2018).

Como se analizó en el subcapítulo 3.2, en México no existe una homologación de criterios sobre las adaptaciones que el Transporte Público debe tener para considerarse accesible para todas las personas, incluyendo desde luego a las personas con discapacidad. Sin embargo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público emite, dentro de las disposiciones para la aplicación de los recursos del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS), una serie de lineamientos que tienen por objeto definir los criterios para la aplicación, seguimiento, control, transparencia y rendición de cuentas de dichos recursos, los cuales tienen carácter de subsidios federales que se destinan a proyectos de inversión de transporte público adaptado e infraestructura pública incluyente.

En estos mismos lineamientos de operación se establecen una serie de especificaciones técnicas de vehículos adaptados como lo es el autobús tipo urbano, por lo que a fin de realizar una comparación entre estas especificaciones y las adaptaciones reales con las que cuentan las unidades de servicio público colectivo en Querétaro, se elaboró el siguiente cuadro.

Cuadro 2. Análisis de las adaptaciones del transporte público en Querétaro.

ESPECIFICACIONES DE LAS ADAPTACIONES	TIPO DE TRANSPORTE Y NÚMERO DE UNIDADES		
	Servicio Público Colectivo “No Accesible” 2,126 unidades	Servicio Público Colectivo “Accesible” 222 unidades	Servicio Especializado de Transporte para PcD 11 unidades
1. Un asiento reservado para personas con Discapacidad.	✓	✓	Todos los asientos son exclusivos de PcD
2. Cuatro espacios adaptados con rieles para anclaje y cinturones de tres puntos para sujeción de silla de ruedas.	✗	Cuenta con 1 espacio sin riel para anclaje ni cinturón de tres puntos	Cuenta con 2 espacios sin riel para anclaje ni cinturón de tres puntos
3. Rampa para persona con discapacidad motora o elevador electrohidráulico con plataforma antiderrapante.	✗	✗	✓
4. Tubos de pasamanos con señalización en braille.	✗	✗	✗
5. Línea Guía Podotáctil.	✗	✗	✗
6. Señalización para identificar si el vehículo se dispone en movimiento.	✗	✗	✗
7. Letrero de ruta electrónico para indicar destino.	✗	✗	✗

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los Lineamientos de Operación del FOTRADIS 2019 y 2020 publicados en el Diario Oficial de la Federación.

Es importante señalar que el presupuesto anual del FOTRADIS se distribuye entre las 32 entidades de la República, dependiendo de la distribución porcentual según la condición de discapacidad o limitación en las entidades, por lo que Querétaro recibió en 2019 un presupuesto de \$6,640,373 pesos, mientras que para 2020 disminuyó a \$6,500,643 pesos.

Con base en el cuadro anterior, podemos señalar que si bien, se cuenta con varias unidades de servicio de transporte público colectivo adaptado o especializado, ninguna cuenta con todas las especificaciones técnicas requeridas en los lineamientos del FOTRADIS, de hecho, ninguna de las unidades cumple siquiera con el 50% de los requerimientos necesarios para considerarse un medio de transporte accesible.

La desfavorecedora realidad que vemos al realizar el análisis de las adaptaciones de los autobuses urbanos del Estado de Querétaro se debe, en buena medida, a que la discapacidad es generalizada como si existiese un solo tipo de discapacidad, ya que todas las adaptaciones se focalizan únicamente hacia la discapacidad motriz, ignorando que existen otros tipos como la sensorial, intelectual, psíquica, visceral o múltiple, dando como resultado que otras adaptaciones, que atienden otras discapacidades, no son contempladas. Tal es el caso del pasamanos con señalización en braille, enfocado a personas con discapacidad visual; la señalización de que el vehículo se encuentra en movimiento, para las personas con discapacidad auditiva; o los botones de parada y pasamanos ubicados a una altura específica para personas de talla baja.

El objetivo de contar con un presupuesto anual etiquetado específicamente para generar un transporte público accesible es parte de una política pública que busca proteger los derechos de las personas con discapacidad y contribuir a su desarrollo integral e inclusión plena, por lo que si éste no está siendo invertido por el Estado en unidades de transporte con al menos las adecuaciones mínimas para considerarse accesible, evidentemente algo está mal con la aplicación de la propia política pública.

Conclusiones

Con base en la analizada Teoría de la Procura Existencial, una de las responsabilidades sociales del Estado, a través de la administración pública, es la de garantizar la movilidad de todas las personas en igualdad de condiciones y eliminando obstáculos que impidan su acceso. De tal suerte que la prestación de servicios satisfactorios de necesidades individuales no realizables por el individuo, tales como el servicio de transporte público, se convierte en un derecho mínimo vital para cualquier ser humano sin importar su condición.

En tal supuesto, el Estado de Querétaro, tiene la responsabilidad social de garantizar una movilidad accesible a todas las personas mediante un transporte público sostenible, basado en el diseño universal y atendiendo principios como la autonomía personal y la no discriminación.

Desde luego la política pública desarrollada dentro de la administración del Estado juega un papel importante en el cumplimiento de aquella responsabilidad social. La recomendación a nivel mundial para que la política pública específica sobre la movilidad de las personas con discapacidad sea garantista de sus derechos, establece dos vertientes: intersectorialidad y diseño universal. La primera, hace referencia a la coordinación de esfuerzos entre administradores públicos, técnicos y sociedad civil organizada y la segunda, se refiere a que el diseño de los espacios debe integrar desde un inicio la diversidad de usuarios, existiendo un equilibrio entre acceso, uso y costo. Ambas vertientes tienen como objeto la plena inclusión social de todas las personas, sobre todo de las personas con discapacidad.

Por lo que de acuerdo a esta investigación, en Querétaro la intersectorialidad existe al contar con un Consejo Estatal para la Discapacidad del Estado de Querétaro, así como tener a la Red de discapacidad del Estado de Querétaro, que son reconocidos por el Poder Ejecutivo del Estado y que colaboran en el análisis de las políticas públicas diseñadas e implementadas por el gobierno estatal, sin embargo, hablando del diseño universal, existen pocas referencias sobre este concepto aplicado al transporte público, de hecho, en el único ordenamiento que integra disposiciones técnico jurídicas especializadas en materia arquitectónica accesible como lo es el Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, no se contemplan especificaciones técnicas-antropométricas que las unidades de transporte público deberían tener.

Es importante mencionar, que toda política pública se encuentra sustentada en un marco jurídico normativo que regula su aplicación. En tal sentido Querétaro cuenta con un marco normativo que si bien, establece aspectos de sostenibilidad social y de diseño universal, olvida establecer puntualmente, elementos de cantidad y calidad por cuanto corresponde a las unidades de transporte necesarias para brindar un servicio accesible para todas las personas.

Al no existir tales referencias, el sistema de transporte público en Querétaro no tiene condicionada su operación al cumplimiento de ciertas características de universalidad y accesibilidad, por lo que del total de unidades de transporte que operan en la entidad, solo el 9.4% tienen medidas de accesibilidad universal, y de éstas, sólo cumplen con 1 ó 2 de las 7 especificaciones mínimas de adaptaciones para ser considerado un transporte accesible.

Por ende, el diseño de las unidades de transporte público en el Estado responde a un modelo rehabilitador y no a un modelo social de la discapacidad, ya que el sistema de transporte público es clasificado en servicio público y servicio especializado, generando una distinción entre uno y otro, de tal manera que dentro del servicio público existe el transporte colectivo el cual cuenta con “adaptaciones” para la accesibilidad, mientras que el servicio especializado hace referencia a las unidades de transporte que brindan un servicio (segregativo) sólo para personas con discapacidad (compuesto únicamente de 11 unidades), lo que refleja una visión de la discapacidad en la que los sujetos deben adaptarse a la disponibilidad de un transporte accesible y no el transporte accesible a las personas.

Un aspecto importante al respecto que debe considerarse es que aunque el sistema de transporte público colectivo en la entidad se percibe como “adaptado”, las adaptaciones contemplan y priorizan un solo tipo de discapacidad, la motriz, dejando de lado el resto de las discapacidades.

La política pública de movilidad en Querétaro, también se determina por un presupuesto de egresos anual destinado a dicho rubro, dejando su operatividad al Instituto Queretano del Transporte, organismo público encargado de diseñar, coordinar, ejecutar, vigilar y evaluar las políticas públicas, programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios público y especializado de transporte en el Estado de Querétaro, así como un presupuesto específico para vehículos y equipo de transporte, sin contar además, que el Estado recibe anualmente los recursos derivados del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad.

En este sentido, el Estado de Querétaro cuenta con recursos públicos específicos que le permitirían transformar totalmente el sistema de transporte para convertirlo en un transporte no segregativo, es decir que pueda eliminar la distinción entre servicio público y servicio especializado, en el que la totalidad de sus unidades de transporte público sean accesibles y sostenibles.

Las limitaciones que las personas con discapacidad tienen para desarrollarse con facilidad en su vida diaria son producto de los obstáculos que la sociedad impone al no contar con servicios públicos accesibles, generando una gran dependencia de familiares o cuidadores para realizar sus actividades, lo que les impide alcanzar su propia autonomía y a llevar una vida independiente.

En el caso concreto de Querétaro, la falta de accesibilidad en las unidades de servicio de transporte público, e incluso las deficiencias del servicio especializado, podría estar generando en la vida de las personas con discapacidad, un impedimento para alcanzar un desarrollo social pleno y un peligroso menoscabo a su dignidad como personas.

Anexos

Anexo 1. Oficio SPF/UTPE/SASS/1186/2019



SECRETARÍA
DE PLANEACIÓN
Y FINANZAS
Unidad de Transparencia



No. de oficio: SPF/UTPE/SASS/1186/2019

Folio: 579919

Asunto: Notificación

Santiago de Querétaro, Qro., a 18 de septiembre de 2019.

C. María Guadalupe Sánchez Jiménez
Presente

En atención a su solicitud de información recibida en esta Unidad de Transparencia del Poder Ejecutivo, a la cual se le asignó el folio al rubro citado, y que fue turnada a la dependencia competente que integra la Administración Pública Central del Estado de Querétaro, por lo que en el ejercicio de sus facultades, funciones y atribuciones la **Subsecretaría de Operaciones y Participación Social de la Secretaría de Desarrollo Social** emite su pronunciamiento en los términos siguientes:

El número de personas que solicitaron el apoyo para ser beneficiarios del Programa de Desarrollo Social "Por tu Economía Familiar" en su vertiente "Transporte Público", así como el número de personas adultas mayores que solicitaron el mismo (número de solicitantes, no de beneficiarios).

Solicitudes	
Adultos Mayores	24,217
Personas con discapacidad	4,078

Lo anteriormente expuesto, con fundamento en los artículos 6 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2 de la Constitución Política del Estado de Querétaro, 1, 3 fracción VIII, 11, 12, 13, 16, 45, 46, 47 y 130 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Querétaro.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

M. en F. L.S.C.A. María del Carmen Emma Sánchez Díaz
Vocal Ejecutivo de la
Unidad de Transparencia del Poder Ejecutivo

C.c.p. Archivo:
MCESD/raob/lejm

Consulte nuestro aviso de privacidad en <http://bit.ly/2zqyIGf>



Andador Libertad No. 54, Centro, Querétaro, Qro, Tel. 238 50 00 Ext. 5187/5543/5544
utpe@queretaro.gob.mx www.queretaro.gob.mx/transparencia

Anexo 2. Oficio IQT/DVC/403/2019


QUERÉTARO


INSTITUTO QUERETANO DEL TRANSPORTE

INSTITUTO QUERETANO DEL TRANSPORTE
UNIDAD DE TRANSPARENCIA
OFICIO: IQT/DVC/403/2019
Saniloga de Querétaro, Qro., a 22 de agosto de 2019.

C. MARÍA GUADALUPE SÁNCHEZ JIMÉNEZ
PRESENTE.

Aprovecho este medio para saludarte e informarte que en atención a su solicitud de fecha 15 de julio del presente, recibida en este Instituto Queretano de Transporte, mediante la Unidad de Transparencia y Acceso a la Información Pública se hace de su conocimiento:

- 1) Del Registro Público de Transporte, se desprende que son **2,348 unidades** las que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Estado de Querétaro.
- 2) El número de unidades de transporte público colectivo en el Estado de Querétaro que cuentan con **accesibilidad universal**, para personas con discapacidad es de **222 unidades**.
- 3) Lo referente al numeral tercero de su solicitud, se informa: el Instituto Queretano del Transporte trabaja en materia de accesibilidad de acuerdo al Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, mismo que está sustentado en Ley para la Integración al Desarrollo Social de las Personas con Discapacidad del Estado de Querétaro, y que a la par incorpora los principios de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y los de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, las cuales integran las normas técnicas que constituyen un elemento de creación de cultura y una conciencia jurídica respecto a los derechos de las personas con discapacidad en el rubro de la accesibilidad.

En atención a lo anterior, el IQT decretó como medida que todas las unidades de transporte público colectivo deben señalar señeros destinados para las personas con discapacidad, es así que, de las 222 unidades con accesibilidad universal, 22 cuentan con cama baja, 200 con entrada baja y escalón, y diez para sujetar silla de ruedas y rampa.

- 4) Se hace de su conocimiento que **no se cuenta con el número de unidades de transporte colectivo especializado para personas con discapacidad**, puesto que esta modalidad no es reconocida por la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro.


ATENTAMENTE
LIC. JORGE ALBERTO MANCILLA PARRA
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA,
DEL INSTITUTO QUERETANO DEL TRANSPORTE

5) En relación a las unidades de transporte especializado en su modalidad "taxi" para personas con capacidades diferentes se informa: que no son TAXIS, de conformidad con lo establecido en el artículo 34 fracción V, de la Ley de la materia, la cual señala como **servicio de especialización de transporte para personas con discapacidad** de los cuales, este Instituto tiene registro de **11 unidades**.

6) El número de personas inscritas ante este Instituto que se tienen registradas y que cuentan con **total preferencial por razón de discapacidad** es de **8,440 personas**.

7) El número de personas inscritas ante este Instituto que se tienen registradas y que cuentan con **total preferencial por razón de adultos mayores** es de **109,334 personas**.

Por lo anteriormente expuesto solicito se me tenga donado contestación a su solicitud en tiempo y forma, al no de fundamento jurídico lo dispuesto en los artículos 12 fracción II, 22 fracción I, III, IV, V, VI, IX, XII, 27 sexes de la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro, artículo 10 fracción X del reglamento interior de esta Entidad, así como el artículo 12 de la ley de procedimientos administrativos del Estado de Querétaro y los artículos 8 fracción I, 8, 15, 46 fracción VII de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Querétaro.

Sin más que agregar me despido de usted enviándole un cordial saludo.


ORO


CAJE


ORO


CAJE

Av. Constituyentes No. 20016, C.P. 76000 Centro Histórico, Querétaro, Qro.
Tel: 219 64 07 y 219 03 03 www.iqt.gob.mx

Av. Constituyentes No. 20016, C.P. 76000 Centro Histórico, Querétaro, Qro.
Tel: 219 64 07 y 219 03 03 www.iqt.gob.mx



OFICIO: DJ/282/2019

Querétaro, Qro., a 8 de agosto de 2019.

MARÍA GUADALUPE SÁNCHEZ JIMÉNEZ.
P R E S E N T E.

Por medio del presente le saludo y en atención a su solicitud de información requerida a través de la Unidad de Transparencia del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de Querétaro SEDIF en fecha 15 de julio de 2019, le adjunto al presente, la respuesta a sus seis cuestionamientos relativos al Transporte Especializado de este Organismo Descentralizado.

Sin otro particular, quedo a sus órdenes.

Atentamente
[Firma]

LICENCIADA MARIANA DOLORES TAPIA GARCÍA
Jefa del Departamento Jurídico del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de Querétaro.

C.C.F. A0000



Contacto:
Av. Pasteur Sur No. 6-A Col. Centro
Querétaro, Qro., C.P. 76000.
Tel: (442) 238 51 08
Mail: difestatal@queretaro.gob.mx



Contacto:
Av. Fray Luis de León 2990.
Col. Centro Sur Querétaro, Qro.,
C.P. 76090
Tel: (442) 229 11 01 al 05
Mail: difestatal@queretaro.gob.mx



¿Cuáles son las adaptaciones que ofrecen las unidades de Transporte Especializado para personas con discapacidad?

Todas las unidades cuentan con una rampa elevador para el ascenso seguro de las personas con alguna discapacidad en silla de ruedas o con algún tipo de auxiliar operada por personal capacitado y durante el traslado las sillas de ruedas son ancladas en un espacio destinado para sillas de ruedas.

Sin más por el momento me despido esperando sea de utilidad la información, quedando a sus órdenes para cualquier duda o aclaración.

Atentamente.

Ing. Carlos Fernando Hurtado Echazarreta.
Supervisor de Transporte Especializado del Sistema Estatal DIF Querétaro.

C.C.F. S.C. Director General Carreteras - Director de Fomento y Asesoría Social del SEDIF Querétaro

Che:



Contacto:
Av. Fray Luis de León 2990.
Col. Centro Sur Querétaro, Qro.,
C.P. 76090
Tel: (442) 229 11 01 al 05
Mail: difestatal@queretaro.gob.mx



Oficio N° DRAS.DTE.0118/2019.
Santiago de Querétaro, Qro., a 05 de Agosto del 2019.

Lic. Mariana Dolores Tapia García.
Jefe de Departamento de la Unidad Jurídica del Sistema Estatal Querétaro.
P r e s e n t e.

Sirva le presente para enviarle un cordial saludo y a su vez para dar respuesta a su oficio No.DJ/268/2019 recibido donde la C. María Guadalupe Sánchez Jiménez, solicita información relacionada a la operación del servicio de Transporte Especializado y al respecto le comunico lo siguiente:

¿Cuántas unidades de transporte especializado para personas con discapacidad tiene el Sistema Estatal DIF?
11 Autobuses

¿Quiénes pueden hacer uso de dichas unidades?
Personas con discapacidad y Adultos Mayores

¿Cuántas personas son beneficiarias del servicio de estas unidades?
En el 2018 se otorgaron 158,787 servicios de traslados a 35,286 personas con algún tipo de discapacidad y adultos mayores, y en el transcurso del año 2019 se han realizado 95,755 traslados a 21,278 usuarios apoyándolos a lograr ser parte del desarrollo para su inclusión en el entorno social.

¿Cuáles son los requisitos y procedimientos para hacer uso de estas unidades?
Tener alguna tipo de discapacidad o ser Adulto Mayor

¿Cuáles son los horarios rutas y costos del servicio de transporte especializado para personas con discapacidad?
Contamos con 11 rutas en la ciudad de Querétaro, en un horario de 6:30 am a 14:30 pm con una cuota de \$5.00 para Personas con Discapacidad o Adulto Mayor y \$5.00 para un acompañante.

Actualmente contamos con 11 rutas que se distribuyen en diferentes líneas para cubrir diversas colonias de la ciudad.

- Línea "A": CRIG - San Pedro Peñuelas
- Línea "B": CRIG - La Loma
- Línea "C": CRIG - Jardines de la Hacienda
- Línea "D": CRIG - La Gloriosa
- Línea "E": CRIG - Candelitas
- Línea "F": CRIG - Santa Rosa Jáuregui
- Línea "G": CRIG - La Cañada
- Línea "H": CRIG - El Poblado
- Línea "I": CRIG - San José El Alto
- Línea "J": CRIG - La Prodeva
- Línea "K": CRIG - Loma Bonita



11 07 hrs.
Recibido en C2
(Cof) + fjs
QUERÉTARO

Fuentes consultadas

Bibliografía

- Arjona Jiménez, G. (2015). *La Accesibilidad y el Diseño Universal entendido por todos*. Equipo editorial de La Ciudad Accesible.
<http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/4655/la%20accesibilidad%20y%20el%20dise%F1o%20universal%20entendido%20por%20todos.pdf?sequence=1>
- Corzo, J. F. (2017). *Diseño de Políticas Públicas: Una guía práctica para transformar ideas en proyectos viables* (3.ªed.). IEXE Editorial.
- Facultad de Ciencias Políticas y Sociales & UAQ. (2018, septiembre). *Diagnóstico sobre la Calidad de Vida de las Personas con Discapacidad en el municipio de Querétaro*. UAQ.
- Forsthoff, E. (2013). *El estado de la sociedad industrial* (1º ed; 1º imp ed.). Fundación Coloquio Jurídico Europeo.
- Fundación Luis Vives, & García Alonso, J. V. (2003). *El Movimiento de Vida Independiente*.
<https://www.independentliving.org/docs6/alonso2003.pdf>
- Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad & Fundación Arquitectura COAM. (2011). *Accesibilidad Universal y Diseño para Todos: Arquitectura y Urbanismo*. Artes Gráficas Palermo.
https://www.fundaciononce.es/sites/default/files/docs/Accesibilidad%2520universal%2520y%2520diseño%2520para%2520todos_1.pdf
- Juncá Ubierna, J. A. (2006). *Diseño Universal: Factores Clave para la Accesibilidad Integral* (2a ed.). Madrid, España: Cocemfe.
- Nussbaum, M. C. (2007). *Las fronteras de la justicia/ The Frontiers of Justice: Consideraciones sobre la exclusión/ Disability, Nationality, Species Membership* (Tra ed.). Paidós Iberica Ediciones S a.
- Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Cinca.
https://books.google.be/books?id=VYlbqdLsrzUC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Rawls, J. (2014). *Teoría De La Justicia* (2.ª ed.). Fondo de Cultura Económica.
- Rousseau, J. (2019). *El Contrato Social, Ó, Principios Del Derecho Politico*. Hardpress Publishing.

Torres-Melo, J., & Santander A., J. (2013). *Introducción a las políticas públicas*. IEMP Ediciones.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproducto/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf

Hemerografía

Figueroa, Ó. (1990). La evolución de las políticas de transporte urbano colectivo en la ciudad de México entre 1965 y 1988. *Estudios Demográficos Y Urbanos*, Jstor, 5(2 (14)), 221-235.
<http://www.jstor.org/stable/40314616>

Landwerlin, G. M. (1984, 3 noviembre). El Estado social de derecho: Forsthoff y Abendroth, dos interpretaciones teóricas para dos posiciones políticas. *Dialnet. Revista de Estudios Políticos*, 42. 211-226.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=26806>

Maldonado, V. J. A. (2013, 1 enero). El modelo social de la discapacidad : una cuestión de derechos humanos | Victoria Maldonado | Revista de Derecho de la UNED (RDUNED). *RDUNED*, 12. 817-833.
<http://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/11716>

Leyes u Ordenamientos

Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2018, julio). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. CNDH.
<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf>

Poder Legislativo del Estado de Querétaro. (2012, 3 marzo). *Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro*. Legislatura Querétaro.
https://site.legislaturaqueretaro.gob.mx/CloudPLQ/InvEst/Leyes/043_59.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2020, 28 febrero). *Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las personas con discapacidad*. Diario Oficial de la Federación.
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5587914&fecha=28/02/2020

Sitios y documentos en Red

CEPAL, Naciones Unidas, & Ullman, H. (2017, agosto). *Discapacidad y Políticas Públicas: avances y desafíos institucionales en América Latina y el Caribe*. Seminario Internacional

- «Protección Social e Institucionalidad: desafíos presentes y futuros para la inclusión en América Latina y el Caribe», Santiago de Chile, Chile.
https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/presentacion_heidi_ullmann_0.pdf
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2013, marzo). *Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal*.
https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf
- Gobierno del Estado de Querétaro. (2014). *Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad*. Periódico Oficial «La Sombra de Arteaga».
<https://lasombradearteaga.segobqueretaro.gob.mx/getfile.php?p1=20140105-01.pdf>
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2013, 20 noviembre). *Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide)*. ITDP México.
<http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2018). *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica*.
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enadid/2018/doc/resultados_enadid18.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2014). *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica*.
<https://www.inegi.org.mx/programas/enadid/2014/>
- Organización Mundial de la Salud & Grupo del Banco Mundial. (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*.
https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/accessible_es.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (2016, 21 septiembre). *Discapacidades*.
<https://www.who.int/topics/disabilities/es/>
- Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro & Instituto Queretano del Transporte. (2016). *Programa Estatal de Transporte*. IQT.
<https://www.iqt.gob.mx/wp-content/uploads/2017/02/Programa-Estatal-de-Transporte.pdf>

Patente

Mace, R. L. (1989). EUA.