

**PLANEACIÓN HUMANIZANTE Y DERECHO A LA CIUDAD PARA
LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD: EL CASO
DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO**

VEREL ELVIRA MONROY FLORES

**Tesis de grado para optar al título de Magister en Discapacidad e Inclusión
Social**

Código: 05598505

DIRIGIDA POR:

DR. LUIS CARLOS NARVÁEZ TULCÁN

MG. ARQ. JORGE TORRES

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

FACULTAD DE MEDICINA

BOGOTÁ, DICIEMBRE DE 2010

Dedicada a:

Celia Flores Méndez (madre, amiga, cómplice, a quien le debo todo lo que soy y ahora es mi ángel de la guarda), Lilian Raquel Monroy (la mejor hermana del mundo, mi fuerza y compañera de lucha) y a mis dos angelitos: Lydia y Raquel.

Agradecimientos:

A mi familia mexicana: Papá y Abuelita Elvira.

A mis hermanos, amigos y familia dis-funcional colombiana sin cuyo apoyo, alegría y cariño sería imposible vivir cada día como una nueva oportunidad para ser feliz: Patricia, Andrés, Julián, Zaret, Anita, Doña Luz, Marianita y Darío (pollo).

Al favorito de mi corazón: Edwin, gracias por las alegrías, penas, encuentros, desencuentros, al final, eso es lo que le pone el buen sabor a la vida.

A mis amigos: Nohra Ramírez y Conny; por abrirme las puertas de su casa y de su corazón.

A mis amigos que, a pesar de la distancia, siempre me tienen presente en sus pensamientos y han creído en mí: Rosario (Huixquilucan, México), Belem (Tlalnepantla, México), Alberto Torrentera (compañero de camino, maestro y, hoy, mi gran amigo).

A mis compañeros de la Maestría en Discapacidad e Inclusión Social, cuarta cohorte; por compartir sus conocimientos, experiencia y buena vibra, no cabe duda que somos un gran grupo.

A mis compañeras: Diana Jiménez y Nury Neira por su colaboración en la aplicación de encuestas.

A Diego Fernando Álvarez por su colaboración y apoyo al proporcionarme información sobre Transmilenio.

A mis profesores: Dr. Luis Carlos Narváez y al Mg. Arq. Jorge Torres.

En México: a la Psic. Martha Heredia (UNAM), un gran ejemplo de vida y dignidad, al C.P. Federico Fleischmann (Libre Acceso, A.C) por darme la oportunidad de participar en el Consejo Promotor para la Integración de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, a la Arq. Carmen Osorio (SEDUVI) por sus grandes aportes a este trabajo, a la Arq. Taide Buenfil (UNAM) por brindarme las herramientas y los conocimientos relativos a la accesibilidad y sus complejidades, al Arq. Enrique Ortiz (HIC- AL) por compartir su experiencia en torno al tema del Derecho a la Ciudad y, finalmente, al Sr. Pedro Waldo y Beatriz Checa, por compartir sus experiencias de vida y enriquecer este trabajo. Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas (UAM-A): Dra. Cristina Sánchez Mejorada, por motivarme a trabajar en el tema del Derecho a la Ciudad, mil gracias y al Dr. René Coulomb, a pesar de sus regaños, aprendí mucho, ¡gracias!

Contenido

CAPÍTULO I. LA PLANEACIÓN URBANA..... 5

CAPÍTULO II. EL DERECHO A LA CIUDAD.....21

CAPÍTULO III. EL CASO DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

..... 33

CAPÍTULO IV. EL DERECHO A LA CIUDAD DE LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD..... 59

CONSIDERACIONES FINALES..... 69

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

Objetivos

1. Objetivo general

Demostrar que a través de la humanización de la Planeación Urbana aunada a la noción de Derecho a la Ciudad, es posible generar y garantizar nuevos derechos y saberes en torno a las problemáticas urbanas de las Personas en Situación de Discapacidad.

2. Objetivos específicos

- ⇒ Construir un modelo para abordar la Planeación, a través de la experiencia y la humanización del profesional urbano, aunado a la noción de Derecho a la Ciudad, dentro de un marco de Participación ciudadana.
- ⇒ Analizar por medio de un caso práctico, como lo es el Transporte público para las personas en situación de discapacidad de la Ciudad de México; la posibilidad de garantizar el Derecho a la Ciudad y la viabilidad de la puesta en práctica de la Planeación Humanizante.
- ⇒ Determinar a través de las distintas voces de la discapacidad, los elementos que conforman y hacen posible su acceso al Derecho a la Ciudad.
- ⇒ Brindar un marco de referencia a las Personas en Situación de Discapacidad desde los ámbitos de la Ciudad y los Derechos Urbanos, que los lleven a recuperar la capacidad de reflexión y de incidencia en los asuntos territoriales por medio de nuevos campos de investigación.

Hipótesis de investigación

- 1) “La Planeación como disciplina cada vez está más alejada del ser humano y de los derechos inherentes a este; los profesionales están más vinculados al andamiaje estatal y empresarial, ignorando aspectos fundamentales que llevan a la reestructuración de la ciudad, como un ente heterogéneo, diferente y, sobre todo humano”.
- 2) “El Derecho a la Ciudad de las Personas en situación de discapacidad, se construye a través de sus vivencias.”

Técnicas de Investigación

Metodológicamente, el trabajo de investigación es, de tipo bibliográfico y descriptivo basado en la experiencia de la autora, así como testimonial, con respecto a los actores implicados en esta investigación.

Entre otras técnicas utilizadas para la elaboración de este estudio, se encuentran:

- ⇒ Entrevistas no estructuradas: para el caso de los usuarios de Metrobús así como los integrantes del Consejo Promotor del DIF.
- ⇒ Sistemas tecnológicos: se empleó el uso de fotografías tomadas por la autora, en el caso de Metrobús, para mostrar los servicios que el sistema ofrece a las personas en situación de discapacidad así como las fallas que este mismo presenta.
- ⇒ Observación participante: durante la asistencia a las juntas del “Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad”, para el caso de México.

CAPÍTULO I. LA PLANEACIÓN URBANA

Todo cambio implica un cierto grado de utopismo o visión de futuro (Pradilla Cobos, 2005)

Las ciudades en América Latina, encierran y comparten una serie de características que las hacen espacios complejos de estudio, no sólo limitándose a la variable territorial como tal, los factores que configuran nuestras ciudades son diversos y, a su vez, determinan unos comportamientos a nivel urbano.

Hoy, se habla de ciudades caóticas, deterioradas, sobrepobladas y con unos altos índices de marginación y pobreza, polarizadas y terciarizadas; lo importante es caer en cuenta que estos procesos son ya bastante viejos, no son sólo resultado del actual proceso de globalización.

Lo cierto es que, cada vez más, la población en Latinoamérica se vuelve urbana, debido, principalmente al histórico abandono por parte de los Estados al campo, entre otras cosas, y esto conlleva a ubicar ciertos rasgos que se manifiestan casi a nivel general en las ciudades del continente: 1) Enormes disparidades económicas y sociales entre las clases altas urbanas y las bajas, las cuales, conviven cara a cara en el mismo espacio geográfico; 2) Los sectores formales o centrales representan la modernidad traída por la globalización, siendo que las periferias, mucha veces, no reflejan dichas características, constituyéndose en áreas de uso principalmente industrial, o bien, habitacional precario; 3) Informalidad: a) en el sentido habitacional: asentamientos irregulares dada la carencia de recursos por parte de la población y la pobre oferta inmobiliaria de calidad y a precios razonables ofrecida por los promotores y constructores, teniendo, por supuesto el Estado su parte de culpa, b) en el sentido laboral: los mercados de trabajo están saturados o no existen, todo es a consecuencia de la terciarización que trajo consigo los procesos de globalización, por ejemplo, las industrias se trasladan, mayoritariamente a países fuera del continente, dejando a América como simple comercializador; asimismo, el trabajo existente no dignifica la condición humana, los salarios son bajos y sin alguna garantía de seguridad social c) En la gestión territorial, hoy, a diferencia de los 80's la gente comienza a organizarse y a crear acuerdos, a veces, con el Estado para mejorar sus condiciones de

vida, sin embargo, esto no es un fenómeno generalizado en el continente; 4) Deterioro ambiental, como resultado del ya casi extinto proceso de industrialización, al mismo tiempo que de la motorización encarnizada de la cual son presa las ciudades; 5) Transporte público de mala calidad, el parque vehicular, generalmente, es viejo y emite grandes cantidades de contaminantes, pero no sólo eso, los costos, y a pesar de que no se trata de un servicio de calidad, son muy altos en proporción con los ingresos de quienes hacen uso de este medio; 6) Los altos índices de concentración de tierras (zoning¹), siendo este un factor clave de la marginalización de segmentos vulnerables de la población, tales como pueblos indígenas, los afrodescendientes² y las mujeres, entre otros; 7) Vulneración a derechos, no sólo en lo referente a los urbanos, ante situaciones de inequidad y no acceso a los bienes que las ciudades podrían ofrecer a quienes las habitan, existe una clara violación de los derechos a los que los seres humanos son acreedores: salud, vivienda, empleo, educación, transporte, etcétera. ; 8) Derechos urbanos, refiriéndose no sólo a aquellos ya consolidados, también, aquellos que se van construyendo como consecuencia de los eventos y situaciones que se van generando a través de los diversos problemas e inequidades en las ciudades.

De manera, directa, aunque no es un hecho que se percibe a simple vista, están (mos) los profesionales del medio urbano que viven (mos) unos procesos de deterioro a nivel académico -formacional y práctico, lo cual; no permite generar nuevas soluciones a los problemas que a consecuencia de los modelos económicos predominantes en las ciudades latinoamericanas han llevado a su deterioro no sólo material, lo que es peor, humano.

¹ Zoning, en español, Zonificación, es la práctica de dividir una ciudad o municipio en secciones reservados para usos específicos, ya sean residenciales, comerciales e industriales. La zonificación tiene como propósito encauzar el crecimiento y desarrollo ordenado de un área. Zonificar es un poder de gobierno.

² “Se estima que existen 150 millones de personas de ascendencia africana en la región, residiendo principalmente en Brasil (50%), Colombia (20%), Venezuela (10%) y en la región del Caribe (16%). (Bello, et. al. 2002, En: el Derecho a la Ciudad como respuesta estratégica a la exclusión social y a la segregación espacial, en: Nehls Martínez, 2008).

i) La Planeación Urbana³ en Latinoamérica

La planeación se constituyó como una de las ideas-fuerza que suscitaron mayor entusiasmo y adhesión en el transcurso del siglo XX, por primera vez en la historia de la humanidad, se encontró un cauce concreto en la creencia de que el ser humano tenía capacidad para manejar a su arbitrio los procesos sociales y construir una sociedad diferente, siguiendo un diseño establecido anticipadamente. (Mattos, 2005) contribuyeron en gran parte, de hecho, le imprimen gran fuerza las ideas Keynesianas debido al papel importante que el Estado juega dentro de cómo se llevarían a cabo los procesos para ordenar el territorio.

En América Latina, la Planeación⁴⁵, sus antecedentes contemporáneos, -no teóricos, al menos como hoy día se conoce- datan de finales del siglo XIX cuando se fundaron las ciudades de la Plata en Argentina y Belo Horizonte en Brasil, con diseños específicos, otros ejemplos, son los trabajos realizados por Diseñadores y Arquitectos renombrados, por ejemplo, Carlos Contreras (en la Ciudad de México⁶) y Le Corbusier (Bogotá), aplicando, por supuesto, los principios de la Carta de Atenas, ejemplo de esto son las ciudades de Brasilia y Ciudad Guayana en Venezuela.

³ La Planeación Urbana, la entendemos como el proceso público –estatal o participativo- dinámico de prefiguración y regulación del desarrollo futuro de la compleja trama de procesos y relaciones económicas, sociales, culturales, ambientales y territoriales, que constituyen la estructura urbana. Sus orígenes teóricos pueden remontarse a la segunda mitad del siglo XIX, cuando los socialistas la plantearon como **la forma** de funcionamiento de la sociedad en el tránsito del comunismo; con carácter **imperativo** para todos los actores e instituciones de la sociedad, y su experiencia práctica ocurrió en los países que se fueron sumando al campo del *socialismo real*, desde el triunfo de la revolución rusa en 1917 (Bettelheim, 1968; Tabeev y otros, 1965; Cecarelli, 1970; Chambre, 1959. En: Gutiérrez Chaparro, 2005, Planeación urbana: reflexiones desde la Teoría de Planeación, Ciudades 66, abril-junio de 2005, RNIU, Puebla, México). Como herramienta de su reconstrucción, luego de la hecatombe de las economías y las ciudades europeas causada por la Segunda Guerra Mundial, los países capitalistas europeos se plantearon una variante de planeación –general, regional, sectorial, urbana-, la **planeación indicativa** (Labasse, 1966, entre otros. En: Gutiérrez Chaparro, 2005), relativamente obligatoria para las instituciones del Estado, y normativa e indicativa para el sector privado. El marco general estaba dado por el intervencionismo estatal, a la manera keynesiana, que siguió a la *Gran Depresión* de los años 30, y a la economía de guerra, cuyo objetivo era construir las economías y resolver la crisis de acumulación. Luego de la guerra, los países latinoamericanos también siguieron el mismo camino keynesiano, enriquecido con el aporte de la corriente *cepalina* –de la CEPAL- de fines de los cuarenta, coincidentes en la necesidad de intervención estatal (Guillén Romo, 1984. En: Gutiérrez Chaparro, 2005). La introducción de la planeación del desarrollo en general y urbana en particular ocurrió luego en forma desigual en los distintos países de la región.

⁴ De ahora en adelante al término Planeación urbana, se le denominará “Planeación” o “Planeación Latinoamericana” entendiéndose que esto se refiere a lo mismo, sólo para fines de abreviación de términos.

⁵ Los inicios, no formales, de la Planeación Latinoamericana datan del siglo XVI, a través de las ordenanzas que eran los documentos donde se disponía la forma urbana, en el sentido de la ubicación de las plazas centrales y edificios circundantes (iglesias, casas, etcétera); las ordenanzas, son también conocidas como Leyes de Indias.

⁶ La revolución mexicana de 1910-1917, con su intenso contenido social, introdujo en la Constitución de 1917, fundadora del Estado Postrevolucionario, el concepto de *economía mixta* que supone una fuerte

En sus inicios, la Planeación Latinoamericana se llevaba a cabo por profesionales de las áreas de la Arquitectura y el Urbanismo, en ocasiones con apoyo de otros profesionales, mediante contratos con organismos gubernamentales; la Planeación, era un proceso que se llevaba a cabo sin tomar en cuenta la opinión o percepción de los ciudadanos, a excepción de los grupos de poder con intereses en el ámbito urbano.

Por lo general, los planes urbanos, en su construcción, se referían a horizontes de largo plazo, no obstante, en la práctica, su adopción se restringía a los periodos de ejercicio de las administraciones en curso, posteriormente, al entrar nuevas administraciones urbanas, éstos, se renovaban.

La Planeación, en sus inicios⁷, tenía un carácter sectorial, y se aplicaba en forma fragmentada, lo que correspondía a los planes de urbanismo era el reordenamiento y desarrollo de estructuras físicas. Por lo mismo, los componentes esenciales del plan eran –aún siguen- la zonificación⁸, siguiendo áreas más o menos homogéneas o combinadas de actividades urbanas, expresadas en usos de suelo, detallados, los programas de vialidades y sistemas de transporte, de infraestructura y equipamientos públicos y la normatividad de regulación y control, adjunta o separada, sobre índices de ocupación del suelo y construcción, alturas, aislamientos, áreas verdes, etcétera. A pesar de lo anterior, los planes vs. la realidad no se correspondían puesto que la Planeación era estática, es decir, no era entendida como un proceso dinámico y continuo.

Hacia los años sesenta del siglo pasado, se introducen en América Latina las ideas de la “Planeación Integral”, que reconocía la importancia económica y social de las ciudades y su autonomía relativa, y pretendía articular la Planeación física con la económica, la social y, tímidamente, la ecológica. En algunos casos, los planes de urbanismo pasaron a formar parte de esa planeación.

intervención del Estado. México fue pionero en la introducción de la planeación, con la *Ley sobre Planeación General de la República* de 1930 y los dos planes sexenales de 1934-1940 y 1940-1946 (SPP, 1985. En: Gutiérrez Chaparro, 2005). Su institucionalización en 1982, coincidió con la llegada del neoliberalismo a México y el inicio de extinción como herramienta del desarrollo económico, social y territorial (Op. Cit.).

⁷ Refiriéndose a principios de los años 40's aproximadamente.

⁸ *La idea de la zonificación, se cree, sea el factor que imprime la estaticidad no sólo en la planeación, también, dentro de la misma ciudad asimismo, es el medio que promueve, muchas veces, la segregación socio-territorial, sea pues a consecuencia de sus orígenes teóricos que vienen de los aportes de la Universidad de Chicago, su principal exponente fue Ernest W. Burgess, quien basó su teoría de estudio en la ciudad de Chicago y pensó que era aplicable a otras ciudades de Estados Unidos, aunque esto lo pusieron en duda los críticos posteriores. Este autor divide sociológicamente la ciudad en cinco zonas concéntricas, y caracteriza a cada una de ellas. (Ducci, María Elena, 2009, Conceptos básicos de urbanismo, Trillas, México. Cursivas propias).*

No obstante, hacia los años 70 y principios de los 80, los instrumentos en manos de los gobiernos locales o nacionales no eran suficientes para controlar las variables demográficas y los movimientos de población, producto de los procesos de Industrialización derivados de modelos como, por ejemplo, la “Sustitución de Importaciones”, en el caso de México o el “Milagro Mexicano” de los 70’s, también el “Milagro Brasileño” de los 70’s. Por otra parte, los procesos de especulación de la tierra operados por los grandes agentes inmobiliarios es una variable que se sale del control de la Planeación, asimismo, las decisiones mayoritarias de inversión en industria, comercio y servicios, incluyendo la construcción de inmuebles, forma (ba) parte del dominio de los grandes capitales privados, el resultado: una incongruencia de intereses regido por la lógica de la ganancia individual frente a los intereses de la mayoría, lo cual, al final de cuentas, termina por mermar la calidad de vida de quienes habitan los espacios urbanos.

Haciendo hincapié en el conflicto de intereses con respecto al territorio, la Latinoamérica de entre los años 70’s y 80’s, dentro de su ámbito urbano, se encontraba, desde la Planeación; en la disyuntiva del enfrentamiento entre dos fuerzas que no se sometieron a la lógica de los planes. Por un lado, los fraccionadores y promotores inmobiliarios que, aunque tenían que obtener licencias para sus proyectos, contaban con el poder “práctico” para poder obtenerlas y el poder de coacción que significaba la ubicación de su inversión. Por otro lado, en el caso de los sectores populares mayoritarios sin suelo ni vivienda, la forma de resolver esta necesidad consistía, en la ocupación ilegal del suelo, la lucha por la regularización de la tenencia de la tierra y la autoproducción, formas no reconocidas por el Estado ni susceptibles de ser incluidas en un plan, a pesar de que a raíz de estos procesos se constituyó el 60% de la superficie de las grandes ciudades latinoamericanas, ejemplos de ellas: Brasil, México, Venezuela⁹.

Esta contraposición de fuerzas, comienza a mermar las ya muy debilitadas bases de la Planeación Urbana Latinoamericana, a pesar de que durante las décadas de los 70’s y 80’s el intervencionismo estatal constituía el modelo económico preponderante, el Estado, a través de la Planeación dejó entrever su incapacidad para convertirla en un instrumento de eficiencia para llevar a cabo de manera “racional” los procesos y estructuras urbanas y, sobre todo, para generar de manera sustancial y sustantiva el mejoramiento en la calidad de vida de los sectores sociales mayoritarios; todo esto, debido, primordialmente, al dominio por parte de los capitales privados de la escena urbana, a través del capital monopólico transnacional.

⁹ Gutiérrez Chaparro, 2005.

Finalmente, con el agotamiento de los modelos de sustitución de importaciones y la entrada de la onda larga recesiva de las economías latinoamericanas (estanflación o bien, inflaciones galopantes) se abrió paso a la entrada del nuevo modelo económico: el Neoliberalismo y, en el campo urbano, esto, conlleva a la extinción de la Planeación Urbana¹⁰.

“Los distintos componentes estructurales del neoliberalismo, al modificar la naturaleza de los procesos urbanos, y territoriales en general también han acentuado la contradicción entre Planeación Urbana y mercado. Hoy, veinte a treinta años después, según el país, su lenta agonía ha dejado un cuerpo famélico, débil, cuya energía se agota en un discurso formal sin impacto en la realidad” (Gillén Romo, 1987; Valenzuela, 1991 y Pradilla, 1990).

Ya con “la inserción subordinada de los países latinoamericanos en la *globalización*, esa nueva fase-fachada del viejo imperialismo (Amin, 2001; Petras y Veltmeyer, 2001; Pradilla, 2004. En Pradilla, 2005), resultante de la aplicación abrupta, indiscriminada, incondicional, de las políticas neoliberales en cada realidad nacional particular, en el marco férreo de los acuerdos y procesos de dominio de los países y bloques hegemónicos y las instituciones multinacionales que controlan – FMI, OMC, Banco Mundial- en el capitalismo actual, es el factor supranacional y superestructural que socava uno de los pilares de cualquier plan urbano: la definición del curso de la economía urbana, que hoy ocupa a plenitud el papel determinante de los procesos urbanos, nublado en la fase anterior por el intervencionismo estatal” (Pradilla, 1984. En Pradilla, 2005).

Como consecuencia del proceso de Globalización, del cual, ningún área dentro del globo terráqueo está exenta, mucho menos, Latinoamérica, encontramos un panorama con características adversas¹¹, muy marcadas, sobre todo, para los colectivos más vulnerables dentro de los espacios

¹⁰ Por ejemplo, en México, Ward (2004) señala que los diferentes Planes Nacionales de Desarrollo Urbano, desde el primero de 1978 hasta al menos el de 1995 – 2000, poco han cambiado respecto a su concepción estando supeditados a los vaivenes económicos de este largo periodo. Del mismo modo, el impulso de la Planeación Urbana en el país se vio interrumpido hacia mediados de los años ochenta cuando en particular el Sistema Nacional de Planeación Democrática y la Ley de Planeación confirman el deslizamiento de la política nacional hacia la cuestión económica que ya comenzaba a desplazar a la cuestión urbana durante la década anterior y en lugar de que los asuntos urbanos recuperaran influencia, durante los años noventa la cuestión social junto con la económica dominan la política del Estado con el impulso de Programas como el de “Ciudades Medias” y el de “100 Ciudades” en los cuales la Planeación Urbana asume un carácter secundario limitado a la regulación del crecimiento de las ciudades desde una perspectiva espacial carente de una visión integral y sin mostrar signos de avance en su concepción.

¹¹ Las ciudades Latinoamericanas, por tanto, se enfrentan a diversos problemas: 1) “La desindustrialización de las metrópolis latinoamericanas y su correlato, la terciarización de las economías urbanas, las convierten en espacios de circulación de bienes producidos en otros territorios, reducen su productividad y autonomía económica y tienden a desequilibrar su balanza comercial y de pagos con otros territorios nacionales y extranjeros (Coriat, 1989. En: Pradilla Cobos, 2005); 2) un cambio continuo y difícilmente previsible en la estructura del empleo urbano, “en la que avanza la informalidad, pues la declinante industria y el terciario

urbanos y con la inoperancia de la disciplina de Planear los espacios urbanos, delegando esta función a las grandes corporaciones transnacionales deslocalizadas, ajenas a los intereses y necesidades de los territorios.

Hoy, más que nunca, la Planeación, enfrenta una gran cantidad de dificultades que poco a poco la sumergen en un inminente proceso de decadencia, el cual, no es nuevo, se viene afianzando desde hace ya casi tres décadas.

moderno y competitivo no tienen la capacidad de generar por sí solos los empleos necesarios para cubrir la oferta laboral. Los cambios en las actividades económicas se expresan sobre el territorio en cambios de usos del suelo y los inmuebles, con nuevas lógicas estructurales como la formación de corredores urbanos terciarios” (Pradilla y Pino, 2004); 3) En el caso de la infraestructura y los servicios públicos, “condiciones generales estructurantes del territorio y estratégicas en el crecimiento económico y el desarrollo social, su privatización y en muchos casos desnacionalización, dejó en manos de las grandes empresas –en muchos rubros, de transnacionales, las únicas con capacidad de invertir-, de la lógica de la ganancia monopólica y de la capacidad de compra de los usuarios, la prestación del servicio, eliminando el potencial –no siempre real-carácter redistributivo de la planeación y de la acción del Estado. En el caso de las infraestructuras que constituyen “monopolios naturales” –carreteras, aeropuertos, puertos, sistemas de agua potable, evacuación de desechos líquidos y sólidos, y electricidad, etc.-, pasamos del monopolio estatal planificable y controlable política y socialmente, al incontrolable y no planificable monopolio privado, con su mercado cautivo de la necesidad y sus sobre ganancias monopólicas. La privatización de los servicios sociales que garantizarían la reproducción social de la población y el mejoramiento de su calidad de vida, se convierten en bienes mercantiles sujetos a la oferta y, sobre todo, a la solvencia de la demanda, cada vez más limitada en el continente por el avance de la pobreza” (Pradilla Cobos, 2005); 4) Con respecto a la dotación de vivienda, hoy, “se vive la desregulación, eliminación o simplificación de los reglamentos y normas, las cuales fueron instrumentos esenciales en la aplicación de los planes de desarrollo urbano, normativos por naturaleza; ahora, es la libre competencia entre actores urbanos –productores privados y demandantes- la que definen la política de vivienda” (Op. Cit.) “(...) las zonificaciones terminan por instituir una oferta potencial de espacio construido para los sectores de clase media y alta muy superior a su dimensión, al tiempo que generan una enorme escasez de ubicaciones para los mercados de bajos ingresos ya que prácticamente ignoran su existencia. Las mismas políticas habitacionales –y el esfuerzo de los gobiernos locales, estatales y federales en la oferta de nuevas unidades habitacionales- se vuelven víctimas de esa contradicción y, por razones de orden financiero, terminan por realizar sus intervenciones en la “no ciudad”: áreas rurales y periféricas alejadas de la oferta de equipamientos, servicios y oportunidades para los más pobres. De esa forma también se definen, en el ámbito local, los interlocutores de los planes y zonificaciones, destinando a los más pobres el espacio de la política habitacional y la gestión de la ilegalidad. Producidos de manera autoconstruida en los espacios sobrantes de la ciudad reglamentada –o sea, áreas vedadas para el establecimiento de los mercados formales (como son: bordes de arroyos, laderas de morros, áreas rurales o de preservación)-, los asentamientos precarios serán, entonces, objeto de la gestión cotidiana. Ésta trata de incorporar, a cuentagotas, dichas áreas a la ciudad, regularizando, urbanizando, dotando de infraestructura aunque sin jamás eliminar definitivamente la precariedad y la marcas de la diferencia en relación con las áreas reglamentadas. De esta forma se perpetúa una dinámica altamente perversa desde el punto de vista urbanístico” (Introducción a El Estatuto de la Ciudad. Nuevas herramientas para garantizar el Derecho a la Ciudad en el Brasil, Instituto Polis, 2001. En Nehls Martínez, 2008.).

ii) El Planeador latinoamericano¹²

Como parte de la experiencia y de la revisión de la oferta educativa que hay en materia de planeación como tal, primero, es preciso aclarar que la profesión de planeador, al menos en Latinoamérica, es muy joven, los primeros esfuerzos a nivel profesional, eran, más bien, pruebas de ensayo y error, así como la importación de modelos urbanísticos traídos de Europa y Estados Unidos; para el caso de Latinoamérica, la carrera de planeador, como campo de estudio universitario, surge a partir de la década de los 90's, se trata de una disciplina muy joven y poco explorada en los ámbitos académicos formales.

Es lógico que dada la experiencia de los países latinoamericanos, sus puntos de quiebre, entendidos como "crisis" la formación del planeador, más que nada, gira en torno a la solución "inmediata de problemas", los que a nivel profesional se dedican al área de la planeación urbana, son personas capacitadas para interactuar entre grupos multidisciplinarios, de hecho, la profesión de planeador implica tener conocimientos en áreas como: la sociología, la política, la demografía, economía, ingeniería ambiental, derecho, arquitectura, diseño; con esta visión, casi que holística, el profesional estará capacitado para hacer frente a "la mayor parte de problemas que se susciten en los medios no sólo urbanos, rurales, incluso, metropolitanos, si se corre con suerte" al final, entre tanta diversidad de temas, se corre el riesgo de saber de todo y a la vez de nada, al momento de llevar a cabo soluciones prácticas, esto se convierte en un riesgo.

Por otro lado, un vicio que no sólo se arrastra desde los niveles gubernamentales, también desde el plano académico, es el encadenamiento del andamiaje estatal a la producción académica, el planeador, es capaz de seguir llenando los estantes de las oficinas de gobierno construyendo, modificando, reformando y proponiendo nuevos planes (sectoriales, territoriales, en los diferentes niveles de gobierno, a todas las escalas y en casi todas las temáticas, muchas veces, descuidando el fin último de la profesión: "el territorio")

El planeador, es apto para aplicar metodologías técnicas: es capaz de explotar al máximo bases de datos cuantitativas (censos, principalmente), es un buen cartógrafo, esa es una de sus más grandes fortalezas, tiene las herramientas para desarrollar estudios de impacto (que no implican mucho a la gente, que son quienes le dan vida a los territorios).

Asimismo, es un artífice de la planeación indicativa, aplicando con gran maestría los principios rectores de los planes que nadie lee y que, generalmente, nadie entiende.

¹² Parte de este apartado se construyó con base en: Pradilla Cobos, 2004, Lo conocido, lo ignorado y lo que necesitamos investigar. Distrito Federal, Zona Metropolitana del Valle de México, Ciudad Región del Centro, Revista Andamios, no. 1, otoño-invierno, México.

Aunque, es bueno reconocer, que hoy día, los planeadores, también son capaces de “dirigir” procesos de Planeación Participativa, siendo, por supuesto, el mediador entre el Estado y la sociedad civil organizada (preferiblemente) o no.

Con estas características es que las universidades latinoamericanas forman a los Planeadores¹³, que se presume serán quienes darán solución, orden y coherencia a los fenómenos urbanos que, está por demás repetir, son varios y complejos.

Ahora bien, lo anterior, siguiendo a Pradilla Cobos (2004) supone que la investigación y los investigadores sobre la ciudad tienen múltiples retos que enfrentar en el área de trabajo: repensar lo que se conoce, saber lo que se ignora, y descubrir y trabajar lo que es más importante; hay que investigar, no tanto en función de las preocupaciones personales, más bien, en términos del devenir de la ciudad y el interés de la mayoría de su población.

Al mismo tiempo, hay que recuperar la legitimidad y credibilidad del conocimiento crítico producido, entre la sociedad urbana y los gobiernos y gobernantes así como construir espacios de interlocución con ambas partes.

Históricamente, las temáticas dominantes han sido: la dinámica poblacional, la expansión física, la situación habitacional, los movimientos sociales urbanos, la participación ciudadana, el transporte público, la contaminación atmosférica, la planeación y las políticas públicas; en menor medida, se ha estudiado la industrialización y la salud, y en años recientes la informalidad y la pobreza o las culturas urbanas.

Hoy, como ayer o más que ayer, la investigación urbana tiene un impacto social muy limitado. Sus productos circulan esencialmente en la academia, cuentan con medios limitados de difusión que son irregulares y carecen de medios eficaces de distribución.

Los gobiernos, hundidos en el pragmatismo, escuchan muy poco a los investigadores y se interesan aún menos en el resultado de sus trabajos¹⁴.

¹³ Véase anexo 1: “Programas a nivel universitario para formar profesionales en las áreas de Planeación y/o Urbanismo”

¹⁴ En México, por ejemplo, los consejos consultivos en los que participaban algunos de ellos —por ejemplo, Consejos Consultivos de Desarrollo Urbano y Vivienda del DF—, operan cada vez menos o tienen menos importancia en la definición de las políticas. Aun los órganos legislativos —Asamblea Legislativa del Distrito Federal, por ejemplo— han reducido las opciones de participación abierta o restringida de los investigadores en la discusión de las iniciativas de ley. Las debilitadas organizaciones gremiales de investigadores y planificadores perdieron casi totalmente su función de consultores ciudadanos de los gobiernos. Todo ello ocurre en aras de la eficiencia y la rapidez en la toma de decisiones, pero a costa de la participación democrática. (Pradilla Cobos, 2004).

Hay temas sobre los cuales se ignora casi todo, y que son parte del entramado estructural que determina aquellos fenómenos que preocupan en forma inmediata a los sectores mayoritarios aunque ellos no lo sepan, pero que los investigadores —que sí tenemos que saberlo—, deberíamos abordar prioritariamente. (Pradilla, 2002. En: Pradilla Cobos, 2004, Lo conocido, lo ignorado y lo que necesitamos investigar. Distrito Federal, Zona Metropolitana del Valle de México, Ciudad Región del Centro).

A partir de lo anterior, Emilio Pradilla, propone una lista de temas, no estudiados, o poco profundizados, en el ámbito urbano¹⁵, que son:

- La dinámica de la población metropolitana y los movimientos poblacionales permanentes y, sobre todo, itinerantes entre sus partes, y sus efectos sobre el consumo de infraestructura y servicios, la tributación y el gasto público de las Unidades Político Administrativas.
- La evolución de la economía metropolitana incluyendo todos sus sectores, el mercado de trabajo formal, las múltiples formas del trabajo precario e informal, la movilidad territorial de la fuerza de trabajo y los niveles de ingreso.
- Los impactos diferenciales de la globalización neoliberal sobre la economía y la sociedad de la ciudad región, la metrópoli y el papel real que juegan estos ámbitos en la relación de la nación con la economía y la sociedad mundial.
- Los factores estructurales del empobrecimiento de la población —ciclos económicos, desempleo e informalidad, acceso a la seguridad social y los servicios públicos, prestaciones sociales, vivienda, etcétera—, y sus manifestaciones territoriales.
- Los patrones de movilidad metropolitana de personas y mercancías, en particular la relación conflictiva entre transporte colectivo e individual, público y privado; sus distintos sistemas, y su impacto sobre los soportes materiales y la estructura urbana.
- La evolución de la accesibilidad de la población metropolitana a la infraestructura básica —vialidad, agua potable, drenaje, teléfono, etcétera— y los servicios sociales fundamentales —alimentación, educación, salud, transporte, recreación y vivienda—, en el marco de la contracción del gasto social y la privatización.
- Las nuevas lógicas de la estructuración territorial metropolitana —centralidad, subcentros, corredores terciarios—, de la localización de las actividades urbanas y la población, de las

¹⁵ Es importante resaltar la importancia de esta lista porque de ahí se extrae las temáticas que serán objeto de estudio en la realización de este trabajo de investigación.

rentas del suelo urbano, de los procesos de privatización de los espacios públicos, y los factores de fragmentación del territorio.

- La sustentabilidad ambiental natural, ante los procesos de expansión metropolitana, con énfasis en la cuestión hidráulica —la disponibilidad de agua potable y la evacuación de agua usada—, la disposición de los desechos líquidos y sólidos, y el impacto del crecimiento del número y usos del automóvil.
- Los múltiples factores estructurales de la delincuencia y la violencia, la movilidad territorial de sus actores, y las limitaciones que implica la fragmentación territorial de la prevención y persecución del delito.
- Los factores económicos, políticos e ideológicos del debilitamiento o extinción de la planeación territorial como instrumento de anticipación, previsión y regulación de los procesos metropolitanos; los límites actuales de la planeación metropolitana así como la ausencia de planeación para el ámbito de la ciudad-región.
- La crisis de las finanzas públicas locales, su desigualdad estructural y sus efectos sobre las restricciones del gasto público para atender las necesidades de promoción del crecimiento, la búsqueda de la sustentabilidad y el mejoramiento sostenido de las condiciones de vida de los sectores mayoritarios.
- Los impactos territoriales del nuevo protagonismo del capital en la construcción y reconstrucción de la metrópoli, y del debilitamiento de los movimientos sociales —sindicales, gremiales, territoriales, ecologistas, etcétera— y de su capacidad de demanda y negociación ante los gobiernos locales.
- Las condiciones objetivas de vida y de apropiación de la ciudad por los niños, las mujeres, los adultos mayores y las personas en situación de discapacidad, ante los procesos de privatización y fragmentación del espacio urbano.

Sin embargo, el panorama no es tan desalentador, como un modo de respuesta, frente al embate de los modelos económicos y sus consecuencias, surgen nuevas alternativas para abordar las problemáticas urbanas; ya no provenientes del Estado, más bien, surgidas desde el seno de la sociedad civil y reforzadas por algunos profesionales de la planeación, los cuales, a través de su experiencia práctica, llevan a cabo la implementación de estrategias de participación y autogestión, en consonancia con la sociedad como una nueva alternativa de abordar los temas urbanos dada la ausencia de alternativas estatales.

iii) Planeación basada en la experiencia

Como una alternativa a los fallos que se presentan en la planeación del continente, hoy, los mismos profesionales, muchas veces, de la mano de la sociedad civil, generan propuestas de cómo abordar los nuevos temas urbanos que surgen de la interacción entre múltiples factores, permeados por el actual modelo económico; y que preocupan, sobre todo, a los sectores mayoritarios.

Basándose en la experiencia profesional y en el trabajo en equipo es que surgen alternativas que desde la planeación resultan viables de poner en marcha, tomando en cuenta, también, que son una alternativa de solución de los problemas territoriales para el Estado ante su debilitamiento.

Joan Font (En: Ziccardi, 2004) plantea que hoy, se abren nuevas posibilidades de mirar los fenómenos urbanos, esto, a través de un acrecentamiento en el catálogo de instrumentos de Planeación pero desde un punto de vista participativo, existen varios ejemplos.

a. *Advocacy Planning*¹⁶

Lejos de la discusión entre lo racional, lo incremental o su justo medio, Paul Davidoff, desarrolla a partir de su experiencia profesional, el modelo de *Advocacy Planning*, como una alternativa que asigna a la planeación, un carácter de justicia y equidad y, a diferencia de los modelos de carácter indicativo o racional, el propuesto por Davidoff se enfoca más a la función y acción del planeador que a los propios instrumentos y, desde su punto de vista, el rol del planeador no se dirige tanto al interés público general, más bien, está enfocado a apoyar y resguardar el interés de aquellos grupos que, desde diferentes perspectivas, se encuentran al margen de las decisiones y, en consecuencia, al margen de los eventuales beneficios.

Por tanto, este modelo le asigna a la Planeación, un carácter social muy marcado en donde, a su vez, al planeador se le asigna un importante rol político, siendo su función principal, abogar (*advocate*) por el interés colectivo, ahí en donde necesidades específicas requieren atención y que el aparato burocrático no considera, tanto por su especificidad como, incluso, por su vulnerabilidad.

En este sentido, el modelo de *Advocacy Planning* adquiere un carácter democrático, plural y representativo, en el que, la Planeación y sus instrumentos, con el planeador como interlocutor, busca incorporar directamente a la sociedad en la búsqueda de alternativas de solución para problemas específicos, lejos de la generalidad característica de la racionalidad en Planeación pero,

¹⁶ Gutiérrez Chaparro, Juan José, 2005, Planeación urbana: reflexiones desde la Teoría de la Planeación, Ciudades, no. 66, abril-junio, RNIU, Puebla, México.

a la vez, en apego a su carácter, racional también, de promover el cambio mediante procedimientos racionales de pensamiento y acción.

b. Planeación participativa en Latinoamérica

Alicia Ziccardi (2004) plantea que, aunque los instrumentos de participación ciudadana son mucho más limitados en las ciudades latinoamericanas que en las europeas, tanto por su originalidad como por sus alcances¹⁷.

La autora sostiene que, para construir una democracia participativa en las ciudades latinoamericanas (habría) que garantizar el ejercicio responsable de los derechos y obligaciones de los ciudadanos. Deben compartirse valores de una cultura cívica basada en el respeto a la diversidad social y étnica, así como a la pluralidad política.

Así, la Planeación participativa se constituye como una práctica política y social. Es, una Práctica Política, en el sentido de que es una ampliación de la democracia participativa en la medida en que diferentes actores con intereses legítimos se pueden involucrar en la valoración de propuestas de desarrollo y en la toma de decisiones. Es, una Práctica social, porque intervienen un conjunto de actores y se entrecruzan sus maneras de representar el mundo, sus intereses y valores –las personas, ejercen influencia sobre la organización de la vida cotidiana-

Finalmente, el espacio urbano, visto desde la lógica de la Planeación Participativa, es un espacio de manifestación y acumulación de fuerzas, poderes e intereses que incide en el tipo de sociedad que se quiere conseguir.

c. Planeación humanizante

La Planeación Humanizante, es una propuesta que se genera a partir de la experiencia personal como planeadora¹⁸, es resultado de los diálogos académicos entre dos tipos de formaciones, una, como integrante de la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas y, en segundo lugar, como integrante de la Maestría en Discapacidad e Inclusión social.

¹⁷ La autora toma como excepciones: 1) El presupuesto participativo creado por el Partido de los Trabajadores (PT) en la ciudad de Porto Alegre; 2) “Planeación estratégica de las ciudades” proceso que se desarrolla con una metodología elaborada en Barcelona y que se ha aplicado para realizar los planes de desarrollo metropolitanos de las ciudades de Buenos Aires, Córdoba, Bogotá, Quito y Río de Janeiro; 3) *El “Estatuto de la Ciudad” en Brasil, también es otro buen ejemplo de ejercicio participativo.* Cursivas propias.

¹⁸ Refiriéndose a mi experiencia personal, como mujer, economista, planeadora, promotora de derechos humanos, interesada en poner a los más vulnerables, particularmente, a las personas en situación de discapacidad, en el centro de discusión de los temas urbanos actuales. ¿por qué las personas en situación de discapacidad? Porque es a través de ellas, de su vivencia, de cómo se apropian de los espacios; es posible mirar, no sólo la problemáticas comunes a las que se enfrentan día a día, es mirar, también, las situaciones de las cuales no estamos exentos quienes no estamos en una situación de discapacidad.

¿De qué manera se pueden unir o, al menos, relacionar dos campos del saber que parecen en sí mismos excluyentes?

Esta es la motivación principal que lleva a proponer una alternativa de Planeación que retome al ser humano¹⁹ y sus derechos como el centro del estudio en temas urbanos, los cuales, son muy diversos.

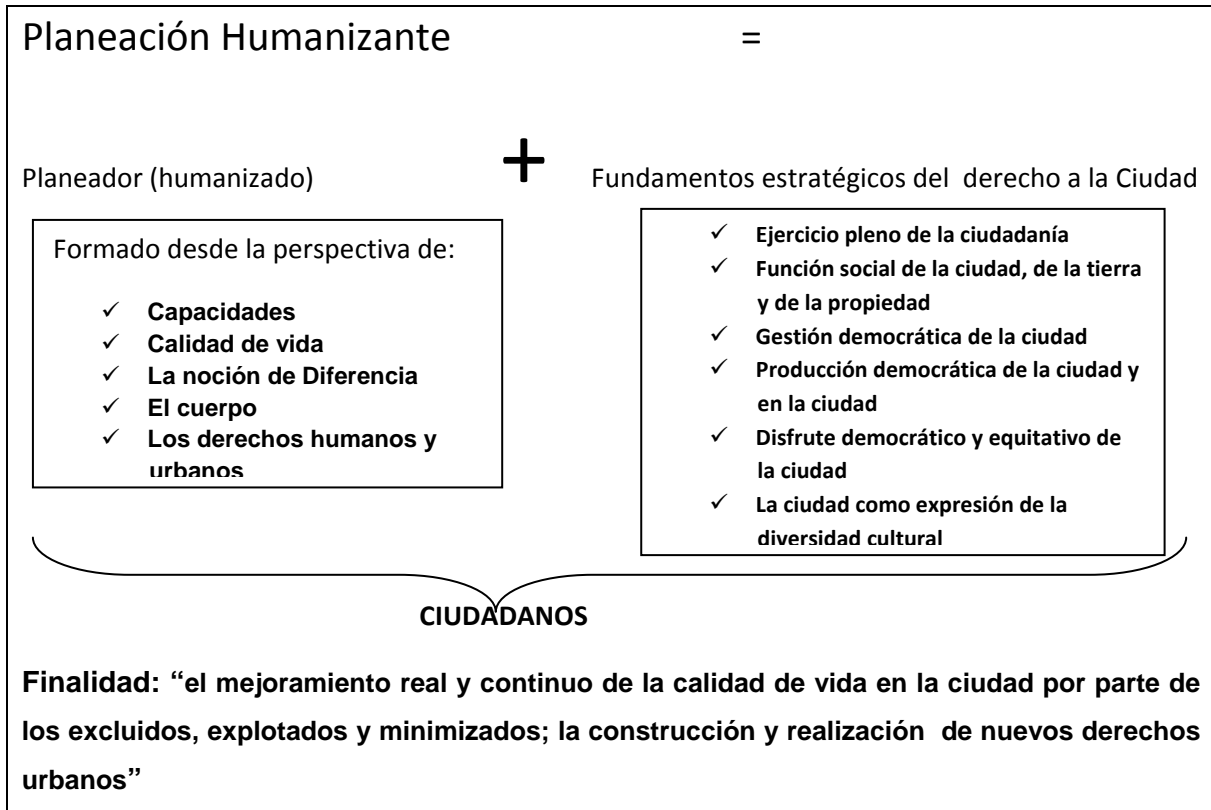
De tal suerte, para construir una Planeación Humanizante, en primer lugar, se debe involucrar al planeador, desde el momento que se forma en la Universidad, haciéndole énfasis en que, además del territorio; uno de los componentes más importantes y hacia quienes, también, va enfocado su trabajo, son los seres humanos, los cuales, no pueden ser vistos como “entes homogéneos”, de ahí, es importante conocer y apropiarse de unas nociones que, desde la perspectiva de la autora, son fundamentales para entender, mínimamente, la complejidad de la “condición humana²⁰²¹”.

¹⁹ Pero no a cualquier clase de ser humano, las personas en situación de discapacidad como actores protagónicos de la vida en la ciudad y sus derechos –urbanos- fundamentalmente.

²⁰ Para Hanna Arendt (1958) La condición humana, considera que somos seres condicionados ya que todas las cosas con que entran en contacto se convierten en condición de la existencia, la autora, propone una reconsideración de la condición humana desde nuestros temores y experiencias

²¹ Nociones a ser tomadas en cuenta en la formación profesional del planeador: **1) Capacidades:** éstas deben ser abarcadas en dos sentidos: 1) como nuevos derechos y 2) como posibilidades de actuación en diversos espacios. (Amartya Sen (2003) plantea que las capacidades dan énfasis a la expansión de la libertad humana para vivir el tipo de vida que la gente juzgue valedera, del mismo modo, la capacidad no sólo es un instrumento de producción económica sino también del desarrollo social. En búsqueda de una mejor comprensión del papel de las capacidades humanas, se debe tomar en cuenta: 1) su relación directa con el bienestar y la libertad de las personas, 2) su función indirecta a través de su influencia en la producción económica, y 3) su función indirecta a través de su influencia en el cambio social. La pertinencia de la perspectiva de las capacidades incorpora cada una de estas contribuciones y éstas se relacionan íntimamente entre sí.); **2) Calidad de vida:** La calidad de vida desde el punto de vista urbano, es: “El grado de satisfacción de la demanda de necesidades (o bien, capacidades) y/o aspiraciones por parte de individuos que ocupan un espacio urbano, obtenido mediante estrategias ordenadoras que actúan directamente sobre el componente físicoespacial del área considerada, e indirectamente sobre los componentes social, económico, político y cultural; estableciendo relaciones de calidad entre los mismos” (Benavides Oballos, 1998). Se propone retomar esta noción desde el punto de vista en el que un ambiente que promueve el bienestar y la calidad de vida, permite: 1) Compartir los lugares habituales que definen la vida en comunidad, 2) Experimentar la autonomía, la toma de decisiones y el control, 3) Aprender a llevar a cabo actividades funcionales significativas, 4) Percibir que se ocupa un lugar válido en la comunidad y, 5) Participar en la comunidad sintiendo que se forma parte de una red social; **3) La noción de Diferencia:** Para efectos de la planeación urbana, el espacio físico supone ciertas diferencias, a eso es a lo que se considera como territorio; se parte de la idea de que cada una de las unidades que conforman este espacio se constituyen heterogéneas y, por lo mismo, cada sector incluye diversas políticas de ordenamiento de acuerdo con sus características específicas. De tal suerte, se ignora un factor que aunado al espacio físico, junto con otros elementos, conforma el territorio si no es que pasa a ser un territorio en sí mismo dada la serie de complejidades que encierra; refiriéndose al hombre (cuerpo, ciudadano, persona, etcétera); **4) El cuerpo:** “Como emisor o como receptor, el cuerpo produce sentido continuamente y de este modo el hombre se inserta – o no- activamente en un espacio social y cultural dado”. Le Breton (2002, pp. 7-8). De

La Planeación humanizante, por tanto, se construye a partir de la conjunción de la experiencia del planeador (humanizado, desde su formación académica profesional), los fundamentos estratégicos del Derecho a la Ciudad, teniendo como base la participación de los ciudadanos, porque es a partir de sus necesidades y demandas específicos que tiene sentido llevar a cabo este ejercicio.



Cuadro. No. 1 Planeación Humanizante = (Planeador humanizado + Fundamentos estratégicos del Derecho a la Ciudad) Ciudadanos y sus derechos.

este modo, también, “El cuerpo es el vehículo para las actuaciones del yo y el blanco de los rituales de degradación de la exclusión social. Tener un cuerpo con características específicas, el cual tiene una ubicación particular en la sociedad, es esencial para el reconocimiento e identificación cotidianos de las personas”. Le Breton (2002, p.84). En este sentido, el cuerpo, es el medio por el cual se genera la identidad, es el vehículo por el que la persona accede a los espacios, a las relaciones y, por ende, al tejido relacional; si el cuerpo presenta características diferentes, la mayor parte de las veces, se enfrenta a la exclusión, un agente que se vuelve negativo para la inserción de este cuerpo con características diferentes o especiales es, precisamente, el territorio; si este no está pensado desde una visión heterogénea de quienes lo componen, sin tomar en cuenta sus capacidades y limitaciones, sus particularidades, peor aún, sin tomar en cuenta sus derechos, la exclusión se puede manifestar de formas diversas; **5) Los derechos humanos y urbanos:** Insertar a la Planeación Urbana, en la lógica del Derecho a la Ciudad y en general de los Derechos Humanos, remite a pensar, en el hecho de hacer más visibles injusticias ocultas, en torno al hecho de que las políticas urbanísticas, muchas veces, construyen guetos e inseguridad; – de acuerdo con la Carta por el Derecho a la Ciudad- en la formulación e implementación de las políticas urbanas debe prevalecer el interés social y cultural colectivos.

En todos los procesos de cambio hay un punto de partida común: la exigencia de unos derechos que aparecen como legítimos pero negados a muchos, como potenciales pero no realizados. (Borja 2000).

En pro de construir algo distinto, el enfoque de Planeación Humanizante, concede a la planeación una connotación más amplia: “La creación, de tal suerte, como instrumento, la planeación se convierte en un factor gradual de cambio que debe crear las condiciones para afectar el presente y comprometer el futuro”. (Miklos, 1998, En: Pradilla, 2005) y a través de un enfoque de derechos, principalmente, El Derecho a la Ciudad, se logra la participación en los procesos que competen al ámbito urbano, a todos y cada uno de los que hacen parte del entorno; la importancia de esto radica en que el momento actual se caracteriza por la existencia de una sociedad compleja y cambiante, con una serie de necesidades y demandas en función de variables que van más allá de lo territorial, como, por ejemplo, el libre mercado, medioambiente, sociedades de información, corporalidades, vulnerabilidades, etcétera.

Es así que, el ámbito urbano se encuentra en una situación cambiante y dinámica en donde la Planeación deberá avanzar en la misma dirección y con la misma rapidez.

Finalmente, es posible afirmar que diversos aspectos contribuyen a la instalación de un entorno más adecuado para quienes habitan las ciudades, especialmente los grupos vulnerables, sobre todo, si se tiene en cuenta y se hace conciencia respecto a la noción de que todos gozamos de un “Derecho a la Ciudad”, de ahí, que en ciudades como las Latinoamericanas; es fundamental el apoyo de la legislación y de las normas, el desarrollo y la búsqueda de consenso, para fortalecer los avances y el cumplimiento de las directrices establecidas; también, y de gran importancia, es llevar a cabo el reconocimiento de las diferentes y cambiantes necesidades individuales a lo largo de la vida como referentes en la construcción de un ambiente inclusivo.

CAPÍTULO II. EL DERECHO A LA CIUDAD

La ciudad no es un producto de la arquitectura, economía, sociología o ingeniería, sino algo complejo que exige de nosotros un intento por reconocerla como tal y en función de ello reconstruir el conocimiento y el método para enfrentarla. Igualmente, la ciudad como objeto de análisis ha sido abierto a todos los enfoques, bajo perspectivas multidisciplinarias que abarcan nuevos campos como la cultura o el feminismo –*sólo por nombrar algunos aspectos*-. Iracheta (1997, p. 48)

La ciudad es el espacio donde se expresan de manera extrema los problemas sociales, los cuales se han ido rezagando debido a la política asistencialista que se ha ido implementando en los países latinoamericanos, principalmente, en las últimas décadas. El desgaste de los modelos de atención social se refleja en el deterioro del nivel de vida de una proporción cada vez mayor de la población (Op. Cit.).

Aunque no hay una definición exacta de lo que es la ciudad²², a lo largo de la historia, se han llevado a cabo estudios sobre ésta, los cuales, han dado como resultado diferentes concepciones en torno a cómo entender y estudiar la Ciudad, todas estas corresponden a diversos momentos en el tiempo y es importante recalcar que la ciudad no es un fenómeno estático, es cambiante, evoluciona y, para algunos autores, parece ser que se lleva a cabo el proceso contrario, sin embargo, lo que hay que dejar en claro es la importancia de ver cuál ha sido la evolución del concepto a través del tiempo porque sirve de parámetro para evaluar y conocer los problemas que dentro de los entornos urbanos se han ido generando y, tal vez, resolviendo²³.

Siguiendo a Ducci (2009) la ciudad es muchas cosas a la vez: un lugar de trabajo para el campesino que deja su tierra, un lugar de estudio para el niño o el joven estudiante, un lugar donde se venden y compran toda clase de cosas, un lugar donde la gente asiste a diversiones, un lugar donde se concentra la miseria y la riqueza, y un lugar donde viven los artistas, los ladrones y todo tipo de gente. La ciudad es todas estas cosas y más, es diferente para distintas personas y grupos.

La ciudad es fundamentalmente un lugar de intercambio. En primer lugar, de intercambio de materiales: es el lugar más favorable para la distribución de los productos manufacturados e industriales, y para el consumo de bienes y servicios diversos.

²² Al ser la ciudad un fenómeno complejo, desde el urbanismo, existen unos parámetros para definir una ciudad, esto, con el fin, muchas veces, de simplificar las tareas de los profesionales del medio urbano, los parámetros más empleados, son: cantidad de población, densidad de población, morfología, división del trabajo, nivel cultural de los habitantes, grupos sociales y contactos (personales, heterogeneidad y movilidad de la población).

²³ Véase Anexo 2: Concepciones sobre la ciudad.

A dichos intercambios materiales se ligan inseparablemente los intercambios espirituales: la ciudad es, por excelencia, el lugar del poder administrativo y es representativa del sistema económico, social y político. Al mismo tiempo, es el espacio privilegiado para la función educativa y para numerosas diversiones²⁴.

Sin embargo, también es cierto que las ciudades son, hoy y en gran medida, el lugar de residencia de una porción considerable de la gente pobre donde los modelos de desarrollo y gestión urbana existentes contribuyen a la concentración de riquezas, propiedades y poder; a la informalidad de la relación entre trabajo y capital y a la posesión de tierra urbana; a la degradación del medio ambiente; y a la ocupación de espacios públicos por individuos y empresas privadas y adineradas, generando más exclusión y promoviendo la segregación socio-territorial.

América Latina es la región más urbanizada del mundo en donde más del 75% de la población vive en ciudades; en el Medio Oriente y en Europa del Este, dos terceras partes de la población son residentes urbanos; en África, por ejemplo, el crecimiento de las ciudades está asociado con el incremento de la pobreza; y Asia, a pesar de que el 60% de la población vive actualmente en las áreas rurales, es la región con la transición urbana más rápida. Aunque el proceso de industrialización ha mejorado la calidad de vida y ha generado empleos, el modelo de desarrollo excluyente e inequitativo ha resultado en un fracaso al atender los derechos humanos básicos²⁵.

Ahora bien, el principal objetivo de una ciudad es el cumplimiento de su función social, garantizando a todos sus habitantes el gozo integral de la economía, la cultura, el uso de los recursos, la realización de proyectos e inversiones para su beneficio basados en un criterio de equidad, justa distribución, complementación económica, respeto a la cultura, diversidad y sustentabilidad ambiental.

Para asegurar el completo desarrollo de las funciones sociales de la ciudad como un interés compartido entre los habitantes, la legitimidad de la acción administrativa debe ser consultada con los habitantes, grupos de residentes o grupos vulnerables, para que se actúe no sólo en la defensa de estas funciones sociales.

De este modo, la ciudad, podría ser una área donde los derechos colectivos puedan ser ejercitados y realizados como una forma de asegurar la distribución correcta y el uso equitativo, universal, justo, democrático y sustentable de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades disponibles en las ciudades; hoy día, la realidad urbana dista mucho de esto.

²⁴ A esto es lo que se le conoce como “función social” de la ciudad.

²⁵ Márquez Osorio, Leticia, 2005, La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. En: Nehls Martínez, 2008.

i. **El derecho a la ciudad**²⁶

Dentro de la perspectiva de quienes promueven el derecho a la ciudad, se dice que es fundamental hacer dos revisiones, las cuales, marcan los orígenes del concepto, por un lado, los planteamientos de Henry Lefebvre quien es el principal teórico, el cual, sentó las bases para el debate sobre el derecho a la ciudad en la década de los sesentas, resaltando la importancia del humanismo como eje rector del proceso de desarrollo urbano; y por otro lado, la propuesta de Edésio Fernandes, quien aporta fundamentos que, desde el marco jurídico, permiten la comprensión del derecho urbanístico en la actualidad.

Para Lefebvre la problemática urbana tiene una amplia relación con el proceso de industrialización, el cual califica como “el motor de las transformaciones de la sociedad”. La ciudad ha jugado un papel importante para el desarrollo de la industria pero se ha generado al mismo tiempo la enajenación de sus propios habitantes. Así, para Lefebvre la industrialización es el punto de partida para la reflexión sobre el concepto de ciudad en nuestra época.

La ciudad, en tanto centro urbano, ha representado el núcleo de la vida política, social, cultural y de intercambio comercial; sin embargo, debido a la industrialización, las ciudades se han convertido en espacios mercantiles, de producción, de comercio, etcétera, generando consecuencias inherentes al crecimiento, expansión y desarrollo urbano, y marcando profundas desigualdades entre sus habitantes, que han olvidado cada vez más el lado humano que da vida a una ciudad.

De acuerdo con Lefebvre, es preciso entender que existe una relación dialéctica entre los factores: industrialización y urbanización; crecimiento y desarrollo; producción económica y vida social. Esto, conduce a comprender la manera como las ciudades se han ido transformando a partir de la extensión del entramado urbano y cómo estas van perdiendo su forma original, alcanzando grandes densidades, sobre todo, debido a los fallos en la planeación, básicamente, a falta de integralidad y de humanización.

Lefebvre, afirmaba que, dotar de ciudad significa contar con elementos indispensables que le dan vida a una metrópoli, elementos que constituyen y configuran el ritmo, la esencia y la trascendencia de una ciudad y que responden no solamente a las necesidades básicas sino que otorgan la posibilidad del gozo pleno de los espacios y de los derechos colectivos. Significa poseer servicios e infraestructura urbana, transporte, tener centralidades, centros de estudios y de recreación, todos, con carácter público para que toda la gente tenga acceso a ellos, de espacios adaptados para las personas en situación de discapacidad, espacios incluyentes; se trata de construir espacios donde

²⁶ Este apartado retoma elementos de: Nehls Martínez, Nadia, 2008, “Hacer de nuestra ciudad nuestra propia casa”.

no sólo se dé el intercambio de mercancías sino donde existan las posibilidades de intercambio que promuevan y fortalezcan los lazos de identidad entre los habitantes.

A partir de lo anterior, Lefebvre, plantea que “el derecho a la ciudad no se trata de un derecho natural, ni siquiera contractual, significa el derecho de los ciudadanos urbanos, y de los grupos que ellos constituyen a figurar en todas las redes y circuitos de comunicación, de información, de intercambios”. El derecho a la ciudad potencializa y legitima las capacidades de integración y participación de sus habitantes.

De este modo, la ciudad debe ser concebida, desde la manera en cómo sus habitantes se apropian del espacio, las identidades locales, la cultura, la subjetividad que los individuos le imprimen a la ciudad dentro de una colectividad. Se trata, de hacer lugares de lo posible y esto sólo se logra a partir de un cambio sustancial en la concepción de lo urbano; siguiendo a Lefebvre, “Las instancias de lo posible sólo pueden realizarse en el curso de una metamorfosis radical”

El hecho de excluir de lo “urbano” grupos, clases o individuos, viene a ser como excluirlos también de la civilización, si no de la sociedad. El derecho a la ciudad **legitima el rechazo** a dejarse apartar de la realidad urbana por una organización discriminatoria y segregativa. Ese derecho del ciudadano (si de esta forma se quiere expresar: del “hombre”) proclama la **crisis** inevitable de los centros basados en la segregación y estableciéndolos: centros de decisión, de información, de conocimiento. Estipula igualmente el derecho a poderse encontrar y reunir. El derecho a la ciudad significa, por tanto, la constitución o la reconstitución de una unidad espacio-temporal, de una unión en vez de una fragmentación. Lefebvre plantea este derecho como el momento en que el hombre tiene la capacidad de realizarse, en pocas palabras, de vivir y de ser.

Por otro lado, la propuesta del urbanista brasileño Edésio Fernandes, versa sobre la importancia de darle un tratamiento jurídico a la gestión urbana. Lo cual, se podría interpretar como esa metamorfosis radical planteada por Lefebvre.

Haciendo referencia al caso de Brasil, Fernandes señala que si bien “el Derecho Urbanístico y la gestión urbana no pueden ser estudiados separadamente, es necesario separar el tratamiento jurídico del derecho de propiedad inmobiliaria en el ámbito individualista del derecho civil para ponerlo en el ámbito social del derecho urbanístico”²⁷

²⁷ Fernández, Edésio, 2003, Del código civil al estatuto de la ciudad: algunas notas sobre la trayectoria del derecho urbanístico en Brasil, EURE, vol. XXIX, no. 87, Santiago de Chile.

Lo anterior, supone que el tratamiento jurídico de los fundamentos del derecho urbano necesita un nuevo enfoque, Fernandes, propone un cambio de paradigma en el concepto jurídico del derecho urbanístico, la gestión urbana y el derecho administrativo, donde predomine el concepto de la función social de la propiedad y, por lo tanto, el interés colectivo prime sobre el interés individual.

Para explicar su planteamiento toma como modelo “El estatuto de la ciudad” de Brasil porque se trata de un instrumento de carácter constitucional, único en su tipo, que recupera el concepto de la función social de la propiedad y de la ciudad. Este nuevo enfoque de orden legal no ha resultado sencillo para los sectores inmobiliarios, que han tenido que adaptar sus intereses particulares sobre la nueva propuesta jurídica federal establecida en 2001. El aspecto más importante que se destaca en el Estatuto de la Ciudad es el resguardo de la función social de la propiedad como principio rector del derecho urbanístico y ambiental.

Es preciso comprender que la función social de la propiedad no implica eliminar el derecho de propiedad sino hacer conciencia de que la propiedad tiene una función social y como tal debe responder a las necesidades colectivas de los habitantes de las ciudades y no regirse únicamente por los intereses económicos particulares e individualistas.

Por otra parte, Fernandes señala que las ciudades injustas, peligrosas, fragmentadas y excluyentes, como es el caso de muchas en América Latina y otros continentes, en gran medida son producto de las leyes equívocas y obsoletas de los Estados poco funcionales en términos de dictaminar marcos jurídicos adecuados para la regulación del desarrollo urbano. Es por ello que, insiste en la importancia de ver el derecho urbanístico bajo la lente de este nuevo paradigma, donde la función social de la propiedad constituya el eje conductor y que las implicaciones que esto conlleva sean estrictamente vigiladas por los gobiernos locales y nacionales.

Resulta fundamental, por lo tanto, enfatizar sobre el compromiso y la responsabilidad que deben adquirir los gobiernos en los distintos niveles en las tareas concernientes al derecho urbanístico, es decir, que estos deben involucrarse responsablemente en la formulación de políticas urbanas y de ordenamiento territorial y ser los ejecutores directos de dichas formulaciones, en las cuales los intereses individuales deben coexistir sin olvidar que por encima de las pretensiones particulares se encuentra el ideal colectivo.

De acuerdo con Fernandes, se trata de entender la ciudad como un conjunto articulado y no como una unión de fracciones. Para el autor, la clave para lograrlo consiste en realizar un cambio de

paradigma en la concepción del derecho urbanístico²⁸. Este debe construirse a partir del concepto del bien común, de entender que la propiedad individual debe quedar subordinada por los intereses sociales y ambientales esenciales para lograr tener ciudades plenas, donde el derecho a la ciudad constituya un derecho social fundamental.

El autor insiste en que se trata de establecer un nuevo orden en el pensamiento y concepción del derecho, de hecho, sugiere que el derecho urbanístico debe ir acompañado necesariamente de la gestión urbana, donde tanto los gobiernos municipales y nacionales, así como los actores sociales se involucren de manera directa en la planeación, modificación de leyes y en la toma de decisiones sobre su espacio de vida cotidiano.

Así, los anteriores planteamientos, Lefebvre y Fernandes, constituyen las bases teóricas del Derecho a la Ciudad, es importante tomarlo en cuenta porque, por un lado, hay que notar que el planteamiento sobre este derecho no es nuevo, tiene unas bases filosóficas fuertes, enmarcadas en el ámbito de la opresión y la injusticia y, por otro, es importante saber que dichas injusticias e inequidades se pueden abatir por la vía de constituir un derecho urbanístico que reconozca y refuerce el derecho a la ciudad como un derecho social esencial, lo cual implica, su aplicabilidad y exigibilidad, sacándolo del plano de lo utópico. De acuerdo con Lefebvre, “a nosotros nos corresponde resolver la crisis... sobre todo creando con la ciudad nueva la nueva vida en la ciudad”.

Tomando como base los anteriores postulados, la sociedad civil y las organizaciones sociales, conscientes de la situación actual de los espacios urbanos deshumanizados; se dan a la tarea de construir desde lo social, ampliando los ámbitos de participación, una serie de propuestas para elevar la calidad de vida y generar espacios habitables, de tal suerte, es desde esta misma sociedad, organizada que surge la propuesta de construir una Carta sobre los Derechos en la Ciudad, con el objetivo inminente de llevar a cabo la realización plena de los derechos humanos, la integración de grupos vulnerables y el usufructo equitativo de las ciudades.

²⁸ El derecho urbanístico tiene como objeto promover el control jurídico del desarrollo urbano, es decir, de los diversos procesos de uso, ocupación, subdivisión y gestión del suelo en las ciudades (Fernandes, 2003).

ii. La carta Mundial por el Derecho a la Ciudad²⁹³⁰

El proceso que dio pie a la iniciativa de construir una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, se inició dentro de las actividades preparatorias de la II Conferencia Mundial de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente que bajo el título “Cumbre de la tierra” se realizara en Río de Janeiro, Brasil, en 1992. El Foro Nacional por la Reforma Urbana (FNUR) de Brasil, la Coalición Internacional para el Hábitat (HIC) y el Frente Continental de Organizaciones Comunes (FCOC) conjuntaron esfuerzos para redactar y suscribir en esa ocasión el Tratado sobre Urbanización “Por ciudades, villas y poblados justos, democráticos y sustentables”.

En octubre de 1995, varios miembros de HIC participaron en el encuentro “Hacia la Ciudad de la Solidaridad y la Ciudadanía” convocado por la UNESCO. Ese mismo año, las organizaciones brasileñas promovían la Carta de Derechos Humanos en la Ciudad, antecedente civil del Estatuto de la Ciudad que promulgaría años más tarde el gobierno de Brasil.

Otro hito importante que condujo hacia la iniciativa de formulación de la Carta, lo constituyó la Primera Asamblea Mundial de Pobladores, realizada en México en el año 2000, en la que participaron alrededor de 300 delegados de organizaciones y movimientos sociales de 35 países. Bajo el lema “Repensando la ciudad desde la gente”.

Un año después, en el marco del Primer Foro Social Mundial, se abriría el proceso conducente a la formulación de la Carta. A partir de entonces, los encuentros anuales del Foro Social Mundial y de los Foros Sociales regionales, se ha venido trabajando sobre los contenidos y las estrategias de difusión y promoción de la Carta.

Dentro del proceso conducido por redes y organizaciones de la sociedad civil destacan dos encuentros en los que se realizó una revisión profunda del texto original y del proceso de divulgación y negociación de la carta.

El primero se dio en Quito, Ecuador, con motivo del primer Foro Social de las Américas, en el que representantes de diversos movimientos sociales debatieron sobre la necesidad de contar con dos

²⁹ Los antecedentes que aquí se plantean se basan en el documento de Enrique Ortiz Flores (Presidente de la Coalición Internacional para el Hábitat) en el documento titulado: “Hacia una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad”.

³⁰ La Carta es una iniciativa colectiva de diversas redes internacionales, organizaciones sociales y no gubernamentales, gremiales y académicas de impulsar y promover el Derecho a la Ciudad como un nuevo derecho humano de carácter colectivo. Es un modo de reclamo por parte de la sociedad en pos de recuperar el territorio: la ciudad, a través de mecanismos de participación dentro del marco de los derechos humanos.

instrumentos, uno de derechos humanos y otro político para ampliar y activar la movilización social en torno a este nuevo derecho.

En el segundo realizado en Barcelona en septiembre de 2005, se trabajó en profundidad sobre la estructura, contenidos, alcances y contradicciones planteadas por una Carta que deja fuera temas del hábitat rural y que maneja términos provenientes del contexto latinoamericano y europeo que no reflejan conceptos y cuestiones prioritarias para países asiáticos, africanos y del Medio Oriente.

En forma paralela a estas iniciativas de la sociedad civil, algunos gobiernos, tanto a nivel regional, como local, han venido generando instrumentos jurídicos que buscan normar los derechos humanos en el contexto urbano. Destacan, entre los más avanzados a nivel internacional, la Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad, firmada hasta el año 2008 por más de 400 ciudades; el Estatuto de la Ciudad de Brasil, decretado en julio de 2001; y la Carta de Montreal.³¹

a. Fundamentos y motivaciones³²

La iniciativa de formular la Carta se orienta, en primer lugar, a luchar contra todas las causas y manifestaciones de la exclusión: económicas, sociales, territoriales, culturales, políticas y psicológicas. Se plantea como respuesta social, contrapunto a la ciudad-mercancía y como expresión del interés colectivo.

Se trata de un abordaje complejo que exige articular la temática de los derechos humanos en su concepción integral (derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales) a la democracia en sus diversas dimensiones (representativa, distributiva y participativa).

Así, La Carta, define el Derecho a la Ciudad como: “el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social”. De ahí que no se limite la propuesta a una *carta de derechos humanos en la ciudad* sino que se conciba como un instrumento capaz de promover y garantizar el *derecho de todos a la ciudad*, en sus múltiples dimensiones y componentes.

³¹ Otros antecedentes de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, son: La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (Bruselas, 1995), la cual, se trata de un proyecto de investigación realizado por un equipo europeo y subvencionado por la Comisión de la Unión Europea ; tiene la finalidad de establecer una Red Internacional de Acciones y de Expertos en Género y Asentamientos Humanos, que tenga como misión destacar los aspectos de género como un área de investigación sobre diversos enfoques en materia de planeación urbana, movilidad, seguridad ciudadana y vivienda. (Nehls Martínez, 2008). La Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad (Barcelona, 2005); la cual, es una carta abierta a futuras y nuevas propuestas y es el camino construido por las organizaciones de mujeres y feministas en el mundo para alcanzar muchos de los derechos del que han sido históricamente excluidas. (Op. Cit.)

³² Preámbulo de la versión actual (no. 2) del proyecto de Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, septiembre de 2005.

b. Naturaleza y Alcances³³

La formulación y promoción de una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad tiene el propósito último de construir un instrumento a la vez universal y compacto que pueda ser adoptado por el Sistema de Naciones Unidas, los sistemas regionales de derechos humanos y los gobiernos, como un instrumento jurídico o al menos como referente básico en la definición y adopción del Derecho a la Ciudad como un nuevo derecho humano. La Carta se concibe, en consecuencia, como instrumento de derechos humanos.

Sin embargo, en la promoción y difusión mundial de esta iniciativa, proveniente inicialmente de la sociedad civil latinoamericana, se la concibió originalmente como un documento político que sirviera para movilizar a amplios sectores potencialmente interesados en el tema. Se orientó principalmente a organizaciones civiles y movimientos sociales y, paulatinamente, se ha abierto a la incorporación de autoridades locales, organismos internacionales y otros actores públicos, privados y sociales.

c. Principios³⁴

La Carta se fundamenta, en primer lugar, en el principio de libre determinación: pieza clave del sistema jurídico internacional y principio rector tanto del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos como del que establece los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC).

También se estructura en torno a los principios de no discriminación, interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos, igualdad y no discriminación, atención prioritaria a las personas y colectivos en situación de vulnerabilidad, cooperación y sostenibilidad responsable.

En lo específico urbano, la Carta se sustenta en los siguientes principios:

- Ejercicio pleno de la ciudadanía: la ciudad como ámbito de realización de todos los derechos humanos.
- Función social de la ciudad y de la propiedad urbana: equidad distributiva y usufructo pleno por parte de todos los habitantes de los recursos, bienes y servicios que la ciudad ofrece, prevaleciendo el interés colectivo por encima del derecho individual de propiedad y de los intereses especulativos.

³³ Ortiz Flores, Enrique, 2006, "Hacia una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad", en Nehls Martínez, 2008.

³⁴ Op. Cit.

- Gestión democrática de la ciudad: papel determinante de la participación ciudadana en la gestión urbana a través de formas directas y representativas.

Otros temas:

- Producción democrática de la ciudad y sus espacios habitables: derecho de todos a participar directamente en la planeación y producción de los espacios, tanto públicos como privados, en los que se desarrolla la vida cotidiana mediante mecanismos de planeación participativa y producción social del hábitat.
- Manejo sustentable y responsable de los recursos naturales y energéticos en la ciudad y su entorno.
- Disfrute democrático de la ciudad: la ciudad como espacio abierto al intercambio, el encuentro, el ocio, la recreación y la creatividad colectiva.

d. Contenidos³⁵

El derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos reconocidos, concebidos integralmente, y está abierto a incorporar nuevos derechos. Entre los primeros incluye el derecho al trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias, a sindicalizarse y a la seguridad social. Implica el derecho a construir y hacer ciudad, el derecho al lugar, a permanecer en él y a la movilidad; al agua y la alimentación, la vivienda, los servicios públicos y el uso democrático de los espacios públicos; a la salud, la educación y la cultura; al desarrollo y a un medio ambiente sano; a la protección del consumidor, la asistencia a personas con necesidades especiales y a la seguridad física. También a la información pública y la participación política, incluyendo el derecho a reunirse, manifestarse, organizarse y a deliberar directamente y a través de representantes. Incluye el respeto a las minorías y a la pluralidad étnica, racial, sexual y cultural.

Además de estos derechos reconocidos y normados en los principales pactos y convenciones de derechos humanos establecidos y monitoreados por el Sistema de Naciones Unidas y las instancias regionales de derechos humanos, la Carta reivindica el reconocimiento de otros derechos relevantes a la vida urbana: el derecho a la tierra, al saneamiento adecuado, al transporte y la energía.

Cabe incluso pensar en la posterior inclusión de nuevos derechos que vayan respondiendo a los actuales desafíos urbanos y a la necesidad de conformar una cultura política capaz de responder

³⁵ Ibíd.

con mayor eficacia a las nuevas y más complejas condiciones en que hoy se da la convivencia social en las ciudades.

iii. Otros temas

En sintonía con su construcción, la Carta, debe conectar las exigencias de movimientos feministas, sindicales, ecologistas, religiosos, de todos los continentes, de jóvenes y, por supuesto, de protección de personas en situación de discapacidad.

Como parte de un proceso dinámico, la Carta Mundial, abre la posibilidad de incluir en sus contenidos nuevos derechos y temas.

Es por ello que, a continuación, los siguientes apartados están basados en unos temas específicos: El transporte, visto a través de sus componentes de accesibilidad y movilidad como parte del Derecho a la Ciudad; las personas en situación de discapacidad: visto como uno de los, varios, colectivos que conforman el entorno urbano y el modo en que participan en la gestión de la ciudad para apropiarse de los espacios; todo lo anterior, bajo una perspectiva de Planeación Humanizante.

Así, se parte de la premisa de que en los grandes conglomerados urbanos, no basta ya con reconocer el derecho a disponer de transporte público sino a moverse con facilidad y rapidez; los grupos vulnerables, las personas en situación de discapacidad, requieren no solamente de políticas (afirmativas) y normas que permitan desarrollar acciones positivas a su favor, también precisan de mecanismos de participación y de integración adecuados y específicos que les permitan visibilizarse y, mejor aún, poner de manifiesto sus capacidades (de negociación, de integración, de convivencia) y que la diferencia lejos de ser un obstáculo sea un elemento que enriquezca al ámbito urbano por ser esta misma la que le da la calidad de ciudad a los espacios que hoy día habitamos.

Para cumplir con lo anterior, la Planeación de las ciudades se debe abordar dentro de un marco de derechos urbanos: el Derecho a la Ciudad, esto, supone retomar un principio fundamental, sobre el que se construye este mismo: "Gestión democrática de la Ciudad"³⁶.

³⁶ Como los fundamentos de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad se construyen con base en derechos humanos, entiéndase, por tanto, éstos se encuentran relacionados entre sí, son interdependientes e indivisibles. Para los fines de esta análisis, se retoma mayoritariamente el principio de

La *"Gestión Democrática de la Ciudad"*, significa, que todas las personas que viven en la ciudad tienen derecho a participar a través de formas directas y representativas en la elaboración, definición, implementación y fiscalización de las políticas públicas, del presupuesto de las ciudades; con la finalidad de fortalecer la transparencia, eficacia y autonomía de las administraciones públicas locales y de las organizaciones populares. El principio de Gestión Democrática, implica, por tanto: La participación amplia de la ciudadanía en: 1) La planeación urbana, 2) la gestión de la ciudad y; 3) control de los procesos.

De ahí, en cada proyecto urbanístico que se lleve a cabo, se deberá respetar los derechos de las personas involucradas; también, habrá que incluirlas a modo de que se lleve a cabo la "apropiación" por parte de estas hacia los procesos, que haya calidad en la toma de decisiones, que se dé un manejo adecuado de conflictos (concertar intereses y evitar entrar en problemas) y, finalmente, generar capacidades para la autodeterminación y la autogestión.

La visión de discapacidad, ¿para qué? John Rawls, manifestó algo que es muy cierto: "A nivel individual, la diferencia de talentos o de recursos es "natural" y, por lo tanto no puede ser considerada como injusta. Sin embargo, lo que sí es justo o injusto, es la manera con la cual las instituciones tratan estos hechos"; la importancia de incorporar la visión de discapacidad a la Planeación de los espacios, consiste en que la situación de discapacidad sirve de espejo para visibilizar una serie de situaciones que como seres humanos nos atañen en cualquier momento de la vida; las necesidades que este colectivo en muchas ocasiones ha manifestado, son (casi) las mismas que las que tiene un individuo sin discapacidad pero potenciadas, primero, por la indiferencia, por no creer en su capacidad para gestionar sus problemas y conflictos; otro aspecto de peso es la no aceptación de la diferencia, a partir de ella, se estigmatiza y se discrimina.

Una sociedad justa, de acuerdo con Martha Nussbaum (2007), "debería garantizar los accesos para sillas de ruedas en los autobuses y en las aceras, y todos los edificios deberían tener rampas y ascensores accesibles para las sillas de ruedas. Esta reestructuración del espacio público es esencial para la dignidad y el auto respeto de las personas con discapacidad".

La tarea de integrar a las personas en situación de discapacidad en el espacio público va enfocada a: aminorar desigualdades así como injusticias, esto, crea un marco de apertura a las necesidades de todos y cada uno de los colectivos que conforman la ciudad.

"Gestión democrática de la ciudad" porque es el punto que toca de manera concreta el tema de la Planeación y de la participación ciudadana, incluyendo, a grupos vulnerables.

CAPÍTULO III. EL CASO DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Carta Mundial por el Derecho a la ciudad, en su segunda versión (2006), establece que las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad³⁷ y a la circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transporte público accesible, a precios razonables y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad). Asimismo, plantea que las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y establecer áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. Del mismo modo, las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad³⁸ de las personas con discapacidad.

Se sabe que hay ciudades en Europa, América del Norte y de Asia, donde se están planeando e implementado sistemas de transporte accesibles, es más, inscritos en el diseño universal. Varias de las grandes ciudades de América Latina están adoptando iniciativas para que los sistemas de transporte público sean accesibles, sin embargo, esas iniciativas son sólo el comienzo y las personas en situación de discapacidad en la mayoría de las ciudades, sobre todo en las áreas rurales, se encuentran casi totalmente sin acceso al transporte debido a una serie de barreras que no sólo se reducen a las físicas, es importante reconocer, que las actitudes de los demás, muchas veces constituyen el mayor obstáculo.

Este apartado, se concentra en analizar el servicio de transporte masivo, Metrobús, de la Ciudad de México, de tal suerte, se hace una caracterización del sistema, después, una evaluación, de esta, surge un diagnóstico para identificar particularidades y problemas y, de ahí, emitir una serie

³⁷ Movilidad (Schuler et al. y Robson) debe ser entendida como el movimiento y habilidad de las personas para desplazarse en el espacio y en el tiempo, considerando que ésta conlleva diversas implicaciones sociales. El fenómeno de movilidad en la ciudad está conectado al desarrollo social de un individuo; en nuestra sociedad la movilidad está condicionada a la movilidad espacial, así, el factor primordial que permite nuestro acceso hacia un desarrollo individual y social, es la potencialidad de movernos en el espacio. Sin embargo, la posibilidad de acceder a una movilidad cotidiana no es igual para todos (Mitchell y Trevor Smith, 2001).

³⁸ Accesibilidad: Es la combinación de elementos del espacio construido que permiten el acceso, desplazamiento y uso para las personas con discapacidad, así como el acondicionamiento del mobiliario que se adecuen a las necesidades de las personas con distintos tipos y grados de discapacidad. (Manual Técnico de Accesibilidad 2007, p. 13)

TIPO	TOTAL	%
Motriz	80392	47%
Visual	31576	18%
Mental	27528	16%
Auditiva	25900	15%
Del lenguaje	4986	3%
Otra	1507	1%
TOTAL	171889	100%

Tabla 1. Distrito Federal: Distribución de la población según el tipo de discapacidad, elaboración propia con datos de INEGI 2000.

Del mismo modo, sobresale que sólo el 17.6% de las personas en situación de discapacidad son derechohabientes de los sistemas de salud, asimismo, se agrega la dependencia económica, puesto que sólo el 6.7% de las personas en situación de discapacidad, tienen algún ingreso por su actividad económica⁴⁴.

Como respuesta a esta situación, las últimas administraciones de gobierno del Distrito Federal (GDF) han ido implementando programas y políticas las cuales han generado, poco a poco, la inclusión de las personas en situación de discapacidad a todos los ámbitos de la vida diaria.

⁴¹ Se refiere a la pérdida o limitación de una persona para moverse, caminar, mantener algunas posturas de todo el cuerpo o de una parte del mismo. (Antúnez y Balcázar 2005, p. 6).

⁴² Incluye la pérdida total de la vista, así como la dificultad para ver con uno o ambos ojos. (Antúnez y Balcázar 2005, p. 7)

⁴³ Abarca las limitaciones para el aprendizaje de nuevas habilidades, alteración de la conciencia y capacidad de las personas para conducirse o comportarse en las actividades de la vida diaria, así como en su relación con otras personas. (Antúnez y Balcázar 2005, p. 6). Resulta ser que en México menos del 1% del presupuesto se destina al rubro de salud mental, asimismo, no existe un tratado internacional de manera coyuntural que proteja a las personas con discapacidad mental, siendo, por tanto, el grupo más invisible y segregado dentro de quienes viven con discapacidad.

⁴⁴ http://www.copo.df.gob.mx/calendario/calendario_2004/diciembre/discapacidad.html

El mismo gobierno del Distrito Federal, plantea que “Una ciudad incluyente se construye con el esfuerzo de todos, porque la cultura de la discapacidad involucra al conjunto de los habitantes de la ciudad y el punto de partida para contar con esta cultura es conocer, reconocer, promover y respetar los derechos de las personas con discapacidad” (Magdalena Gómez, Ex Directora General de Equidad y Desarrollo Social).

En materia de transporte y vialidades, las personas en situación de discapacidad de la Ciudad de México cuentan con un amplio marco, no sólo a nivel local, cabe destacar que el Gobierno Federal, también, ha avanzado en el tema⁴⁵.

De hecho, la Constitución Mexicana, en su artículo 5, confiere el derecho a los mexicanos de transitar libremente. En el caso de las personas en situación de discapacidad que viven en la Ciudad de México, corresponde al Gobierno del Distrito Federal (GDF) “planear, ejecutar y difundir el Programa de Desarrollo e Integración para las personas con Discapacidad del Distrito Federal”, que realiza acciones en materia de: “Eliminación de barreras físicas implementando facilidades arquitectónicas, de señalización y de desarrollo urbano, así como vehículos del servicio público de transporte, transporte adaptado y educación vial” (Artículo 5, fracción VI, incisos g y h); del mismo modo, el Artículo 20, del Programa, establece que “las personas ciegas acompañadas de perro guía tendrán libre acceso a todos los servicios públicos o comerciales”.

Con las anteriores disposiciones, el gobierno mexicano, pretende cumplir con el Artículo 5 de las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas, que señalan: “Los Estados deben reconocer la importancia global de las posibilidades de acceso dentro del proceso de lograr la igualdad de oportunidades en todas las esferas de la sociedad. Para las personas con discapacidad de cualquier índole, los Estados deben: establecer programas de acción para que el entorno físico sea accesible y adoptar medidas para garantizar el acceso a la información y la comunicación”.

En materia de políticas y programas, el GDF, ha adelantado varias iniciativas enfocadas a generar la inclusión de las personas en situación de discapacidad que habitan en la ciudad; por ejemplo, durante la administración Cárdenas – Robles (1997- 2000) mediante el trabajo en consonancia con el Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad⁴⁶ se logró

⁴⁵ Véase anexo 3: Marcos legales, a nivel Federal y Local.

⁴⁶ El Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad se instaló el 9 de julio de 1998 por el entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal Ing. Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, con el propósito de cumplir con el compromiso que establece el Artículo 6° de la Ley para las personas con Discapacidad del Distrito Federal y su principal función es ser un órgano de consulta del Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Para el eficaz cumplimiento de sus funciones y actividades el Consejo cuenta con 7 grupos de trabajo: (1) Accesibilidad y Transporte, 2) Deporte y Recreación, 3) Educación y Cultura, 4) Investigación y

incorporar la perspectiva de discapacidad de manera transversal en varias de las secretarías e instituciones de gobierno del GDF y se realizaron varios trabajos de colaboración con las organizaciones civiles que trabajan con la población con discapacidad. Para avanzar en materia de accesibilidad, durante este periodo, se construyeron, aproximadamente, 5,688 rampas en las principales avenidas y 1,308 en escuelas, en vialidades asociadas a la línea B de STC-Metro y en áreas verdes rehabilitadas, asimismo, se instalaron salvaescaleras, guías táctiles y tactogramas, esto principalmente en la línea B; Se creó el Programa “Establecimiento Amigo” para reconocer a los establecimientos comerciales y de servicios que se adapten para ser accesibles y cuenten con señalización adecuada. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) publicó las normas técnicas de accesibilidad para todas las nuevas construcciones en la ciudad. (Jusidman, 2002).

Además, se realizaron múltiples actividades de sensibilización a servidores públicos y a la población en general con el fin de promover un trato respetuoso y equitativo para las personas con discapacidad. El propósito del GDF fue el de promover el respeto de su situación y desarrollar acciones y servicios públicos de calidad y con calidez para atenderlos, de promover una cultura de equidad y respeto hacia ellos por los habitantes de la ciudad. La eliminación de barreras para facilitar el tránsito y acceso a las personas con discapacidad fue una actividad prioritaria del gobierno Cárdenas-Robles. (Op. Cit.).

Inmediatamente después, como Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Andrés Manuel López Obrador (2000- 2005) definió como su prioridad la atención a la población más pobre y vulnerable. Es así que durante su gestión, y bajo la premisa de que un gobierno se distingue por la forma en que orienta su presupuesto, destinó alrededor de 65 mil millones de pesos tan sólo para acciones de bienestar a la gente. Con la convicción de que “Por el bien de todos, primero los pobres”, promovió nuevos derechos sociales en el Distrito Federal, algunos de los cuales pudieron ser elevados a rango de ley con la aprobación de la Asamblea Legislativa, como el caso del “Programa de Apoyo a Personas con Discapacidad”. Durante este periodo, en el Distrito Federal, se aplicaron programas para otorgar apoyos mensuales a 75 mil personas en situación de discapacidad.

En materia de accesibilidad, a partir del año 2000 se comienzan a introducir los servicios para apoyar a las personas en situación de discapacidad en el STC- Metro; durante 2001⁴⁷, se ponen

Desarrollo Tecnológico, 5) Legislación y Derechos Humanos, 6) Rehabilitación Laboral, Capacitación y Empleo y 7) Salud y Rehabilitación; en donde se discute, se analiza y se propicia la interlocución entre la sociedad civil organizada y funcionarios del Gobierno del Distrito Federal; para proponer, vincular, concertar, coordinar y promover acciones específicas para un pleno desarrollo de las personas con discapacidad. (Síntesis Básica del Consejo Promotor DF 2008)

⁴⁷ <http://www.anunciacion.com.mx/notas/1240.html>

en función cincuenta camiones especiales pertenecientes a la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), los cuales, (cuentan) con un sistema de elevador hidráulico para personas con discapacidad motriz y un lugar especial en su interior para ciegos acompañados por su perro guía; para prestar este servicio con mejor calidad, fueron capacitados conductores y ayudantes a fin de que el manejo de estos camiones fuera rápido, eficiente y permitiera a los usuarios su fácil desplazamiento a su lugar de origen. Este programa de transporte público conecta colonias populares con estaciones del metro. El costo de estos autobuses especiales fue de, aproximadamente, 430 millones de pesos mexicanos (430 mil dólares, aproximadamente).

Entre las últimas acciones en materia de transporte de la administración de López Obrador, se encuentra la creación del sistema de transporte rápido, denominado, Metrobús⁴⁸, el cual, está basado en el Sistema “Ligeirinho” de la ciudad de Curitiba, en Brasil. El sistema inició sus operaciones el 19 de junio de 2005 en la ruta “A” que corre sobre Avenida de los Insurgentes entre la estación del metro Indios Verdes y San Ángel; dicho sistema contaba (cuenta) con todas las medidas en materia de accesibilidad señaladas en las leyes y reglamentos vigentes⁴⁹.

Finalmente, durante la última fase de este periodo de gobierno, noviembre de 2006, el gobierno del Distrito Federal encabezado por Alejandro Encinas⁵⁰ publica el “Reglamento de la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal” el cual tiene como función, precisamente, erradicar los problemas derivados de la discrecionalidad y burocratización en la aplicación de los programas de carácter social y la impartición de la ley en materia de discapacidad.

Durante la actual administración del GDF, a cargo de Marcelo Ebrard (2006 – 2011) en torno a las medidas para incentivar la inclusión de las personas en situación de discapacidad a la sociedad, el Gobierno del Distrito Federal se planteó como meta invertir 500 millones de pesos en materia de accesibilidad (500 mil dólares) - lo cual constituye un gran avance, al mismo tiempo, que es una novedad-. Para el año 2008, aproximadamente, 250 millones de pesos se ejercieron; dichos recursos se distribuyeron de la siguiente manera:

⁴⁸ Nuestro tema de estudio, más adelante, se detalla sobre su creación, así como los servicios que presta a personas en situación de discapacidad.

⁴⁹ Hay quien difiere en torno a que las medidas de accesibilidad adoptadas en este sistema hayan sido las adecuadas. Véase: http://mx.geocities.com/revista_esperanza/ninguneados.htm. Más adelante, se verá el por qué no se puede hablar de una accesibilidad al 100% en el sistema.

⁵⁰ Alejandro Encinas entró como jefe de gobierno interino, al igual que Rosario Robles, debido a que tanto Cuauhtémoc Cárdenas así como Andrés Manuel López contendieron en su momento a la presidencia de la república.

INVERSIÓN (millones de pesos)	RUBRO
\$ 2	Cultura
\$70	Obras (vialidades primarias, secundarias y puentes peatonales)
\$2.5	Edificios gubernamentales
\$15	Semáforos auditivos
\$75	Transporte
\$ 500 mil (Medio millón)	Reimpresión del manual técnico de accesibilidad.
\$15	Secretaría de Seguridad Pública

Cuadro 2. Inversión en obras destinadas a la inclusión de las Personas en Situación de Discapacidad del DF. Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida en la sesión ordinaria del 4 de julio de 2008 del Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo para las Personas con Discapacidad.

Asimismo, las delegaciones políticas recibirán cinco millones de pesos cada una para obras en esta materia⁵¹.

Hoy en día, al parecer, el Gobierno del Distrito Federal trabaja en la (paulatina) reorganización de la ciudad de México para las personas en situación de discapacidad, sobre todo, en materia de accesibilidad (servicios públicos, transporte y vialidades).

⁵¹ Las delegaciones políticas tendrán que usar estos recursos para la instalación de rampas, elevadores, atención en vialidades secundarias y remodelaciones de edificios públicos que permita la accesibilidad para las personas en situación de discapacidad. (<http://noticias.prodigy.msn.com/landing.aspx?cp-documentid=11088791&wa=wsignin1.0>)

ii. Características del sistema de transporte Metrobús

Metrobús⁵²

El Metrobús es un sistema de transporte rápido por autobús (Bus Rapid Transit por sus siglas en inglés) en la Ciudad de México basado en el sistema Ligeirinho de la ciudad de Curitiba, en Brasil. El sistema inició sus operaciones el 19 de junio de 2005 en la ruta A que da servicio sobre Avenida de los Insurgentes entre la estación del metro Indios Verdes y San Ángel. La idea de contar con un sistema de transporte basado en autobuses con carriles exclusivos nació en el año 2003 tras un viaje de autoridades del Gobierno de Distrito Federal a Sudamérica para conocer los sistemas de transporte de las ciudades de Curitiba y Bogotá.⁵³

En octubre de ese mismo año comenzaron las negociaciones con los concesionarios de microbuses de la Ruta 2 que operaban sobre la Avenida de los Insurgentes, dichas negociaciones se extendieron hasta el año 2004 cuando finalmente el 8 de octubre de 2004 los concesionarios conformaron la empresa CORREDOR INSURGENTES S.A. DE CV. Para operar el primer corredor durante 10 años.⁵⁴⁵⁵⁵⁶

Como parte de las mejoras de la imagen urbana que conllevaría el Metrobús se tenía contemplado el reordenamiento del Paradero del metro Indios Verdes, para esto se tenía planeada la reubicación de los vendedores ambulantes asentados en dicho paradero a un nuevo mercado en la colonia Ticoman. Dicho plan de reordenamiento se llevó a cabo pero no tuvo los resultados esperados debido a la falta de lugares para los vendedores ambulantes provocando que estos regresaran al paradero, siendo los únicos cambios importantes en el paradero la construcción de la nueva terminal del Metrobús y la reubicación de las estatuas conocidas como los "Indios Verdes" que ocupaban parte del terreno destinado a la estación antes mencionada⁵⁷⁵⁸.

El 19 de junio del 2005 inició formalmente operaciones el Metrobús con ciertos problemas debido a que varias de las instalaciones se encontraban inconclusas y la información a los futuros usuarios y automovilistas había sido escasa. Entre los factores que provocaron el difícil inicio del sistema

⁵² El análisis llevado a cabo sólo corresponde a la línea 1: Indios Verdes - Caminero

⁵³ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=65499&tabla=ciudad

⁵⁴ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=54055&tabla=ciudad

⁵⁵ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=61396&tabla=ciudad

⁵⁶ http://www.ci-sa.com.mx/empresa/quienes_somos.php

⁵⁷ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=63753&tabla=ciudad

⁵⁸ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=64197&tabla=ciudad

estaban la falta de puentes peatonales⁵⁹ para acceder a las estaciones Deportivo 18 de Marzo, Euzkaro, Circuito y Potrero, falta del carril confinado en algunas zonas⁶⁰, así como también falta de señalización y espacios para *personas en situación de discapacidad*⁶¹. Todo esto provocó que durante los primeros días se tuvieran problemas con vehículos particulares que no respetaban los carriles del Metrobús⁶², sobredemanda de usuarios y por ende descompostura en diversos autobuses debido a la sobresaturación.⁶³⁶⁴ Durante los días posteriores a la apertura el servicio siguió padeciendo de deficiencias en especial con el sistema de cobro en base a tarjetas prepagadas sin contacto que tuvo diversos problemas con las maquinas expendedoras⁶⁵.

Finalmente, el 13 de marzo de 2008 fue inaugurada la ampliación del corredor de Avenida de los Insurgentes hasta el monumento a El Caminero, convirtiéndose así en el corredor de transporte público más extenso en América Latina⁶⁶.

⁵⁹ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=22503&tabla=primera

⁶⁰ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68816&tabla=ciudad

⁶¹ “Las rampas son tan pronunciadas que resultan inaccesibles para las sillas de ruedas. No se tomaron en cuenta las normas de accesibilidad para personas con discapacidad presentadas por Libre acceso el año pasado ante la Comisión de Transporte y vialidad del consejo consultivo de la ciudad de México para las personas con discapacidad. Federico Fleischmann, Presidente de Libre Acceso A. C., durante la evaluación del Metrobús manifestó su descontento ante la pendiente tan pronunciada de las rampas y los espacios abismales entre el andén y el Metrobús, lo cual dificulta y pone en riesgo de sufrir un accidente a las personas con discapacidad motora o visual, lo mismo que a personas ancianas, niños y mujeres embarazadas. Una persona en silla de ruedas no pudo entrar en el Metrobús debido a los contados segundos que se dan para el ascenso y descenso de usuarios, ya que requería más tiempo para acomodar su silla ante la salida y entrada de otras personas, por lo cual fue necesario esperar el siguiente transporte y alertar al conductor que esperara a que subiera sin dificultad. La falta de guías o canaletas en el piso de los andenes, de banquetas en los accesos de las estaciones, ubicación debidamente señalizada y protegida para los ciegos, además de anuncios sonoros que indiquen el nombre de las paradas, igualmente entorpecen y ponen en peligro la integridad física de los ciegos durante sus desplazamientos. A excepción de una de las unidades adaptadas para personas con discapacidad, las demás no tienen espacio suficiente para el desplazamiento de silla de ruedas, y no en todas las estaciones hay rampas como sucede en Indios verdes, Eje 10 sur y La raza, donde ya no dio tiempo para hacerlas.” (Pulido n.d)

⁶² http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68817&tabla=ciudad

⁶³ [://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68911&tabla=ciudad](http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68911&tabla=ciudad)

⁶⁴ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=22523&tabla=primera

⁶⁵ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=69586&tabla=ciudad

⁶⁶

<http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=109943&docTipo=1&orderBy=docid&sortBy=ASC>

En materia de accesibilidad para personas en situación de discapacidad, Metrobús⁶⁷ cuenta con los siguientes elementos:

- ✓ A lo largo del corredor Insurgentes, existen rampas en las banquetas para comodidad de las personas con discapacidad.
- ✓ Se han señalado los pasos peatonales sobre la avenida.
- ✓ En cada cruce se cuenta con personal de la Secretaría de Seguridad Pública y se instalaron semáforos peatonales con contador de tiempo.
- ✓ El Gobierno del Distrito Federal (GDF), apoya a las personas en situación de discapacidad mediante el otorgamiento de la exención de pago por el servicio de transporte en el corredor Insurgentes.
- ✓ 38 de las 46 estaciones cuentan con rampas de acceso. Cuatro de ellas con elevadores (en proceso).
- ✓ En el área de torniquetes se dispone de puertas exclusivas de acceso para personas en situación de discapacidad.
- ✓ La altura del piso interno del autobús con relación al suelo es de 1m. y coincide con la plataforma de las terminales y estaciones, facilitando el ascenso y descenso de usuarios, y aumentando con ello la seguridad.
- ✓ Cada autobús cuenta con lugares especialmente diseñados para la sujeción de sillas de ruedas.
- ✓ Todos los autobuses cuentan con letreros de ruta que indican su destino. Asimismo, disponen de alarmas acústicas que señalan el cierre de puertas y el 75% de la flota dispone de un letrero visual en las puertas que señala su cierre en 5 segundos.
- ✓ 28 estaciones y terminales cuentan con dispositivos de alerta a operadores de autobuses para el ascenso de personas en situación de discapacidad, que consiste en la activación de una torreta mediante un botón señalizado, que le indicará al operador que una persona en situación de discapacidad abordará la unidad.

⁶⁷ <http://www.metrobus.df.gob.mx/Accesibilidad.pdf>

Red del Metrobús: Estaciones Accesibles



Fuente: <http://www.elzocalo.com.mx/themes/zocalo/images/metrobus.jpg>

Metrobús: Servicios para Personas en Situación de Discapacidad⁶⁸



a) Rampas de acceso



b) Puerta de acceso para personas en situación de discapacidad

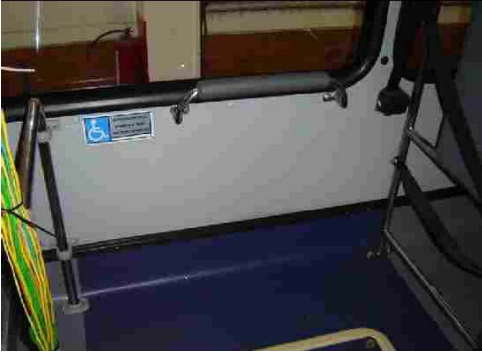


c) Piso interno del autobús que coincide con la plataforma de la terminal



d) Piso interno del autobús que coincide con la plataforma de la terminal

⁶⁸ Fuente: <http://www.metrobus.df.gob.mx/DESCRIPCION.pdf>



e) Lugares diseñados para la sujeción de sillas de ruedas

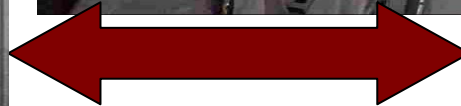


f) Letreros de ruta que indican el destino del autobús



g) Letrero visual en las puertas

h) Dispositivo de alerta a operadores de autobús para el asenso de personas con discapacidad



Estadísticas⁶⁹

De acuerdo con los datos proporcionados por la dirección de este organismo, se tiene que, Metrobús transporta mensualmente, en promedio, 35,897 pasajeros en situación de discapacidad. Si tomamos en cuenta que la población en situación de discapacidad que habita en el Distrito Federal es de, aproximadamente, 160,000 personas, entonces, el Metrobús transporta al 23% del total de la población en situación de discapacidad, al mismo tiempo, esta cifra representa un 14% del total de pasajeros que utilizan este medio de transporte en días hábiles. Asimismo, Metrobús no ha entregado ni entrega tarjetas de cortesía. Las personas con discapacidad evidente o que acrediten esa condición mediante documento oficial tienen el derecho de la exención del pago de tarifa.

Del total de autobuses con que cuenta el sistema, los cuales, para el 2008, eran 134 en la misma proporción se cuenta con espacios reservados para la sujeción de sillas de ruedas, del mismo modo, el sistema cuenta con un sistema de elevadores para ingresar a las estaciones, hasta 2008, contaban con 4, los cuales, aún no funcionaban al 100% de su capacidad.

Finalmente, Metrobús, en su primer tramo, cuenta con 36 estaciones accesibles, las cuales son: 1) Indios Verdes, 2) Buenavista, 3) El Chopo, 4) Revolución, 5) Tabacalera, 6) Reforma, 7) Hamburgo, 8) Durango, 9) Álvaro Obregón, 10) Sonora, 11) Campeche, 12) Chilpancingo, 13) Nuevo León, 14) La Piedad, 15) Polifórum, 16) Nápoles, Colonia del Valle, 17) Ciudad de los Deportes, 18) Parque Hundido, 19) Félix Cuevas, 20) Río Churubusco, 21) Teatro Insurgentes, 22) José María Velasco, 23) Francia, 24) Olivo, 25) Altavista, 26) La Bombilla, 27) Dr. Gálvez, 28) C.U, 29) Perisur, 30) Villa Olímpica, 31) Corregidora, 32) Ayuntamiento, 33) Fuentes Brotantes, 34) Santa Úrsula, 35) La Joya y 36) El Caminero. De estas, 5 cuentan con sanitarios.

⁶⁹ Fuente: <http://www.metrobus.df.gob.mx/DESCRIPCION.pdf>

iii. Evaluación⁷⁰

Esta evaluación, se construye con base en las opiniones de 6 personas en situación de discapacidad y 1 cuidadora; todas usuarias de este medio de transporte y miembros del Consejo Promotor para la Integración de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México.

La metodología utilizada, baste decir, es muy sencilla, se basa en unas recomendaciones extraídas del documento “Facilitando el Transporte para Todos”, emitido por el Banco Interamericano de Desarrollo, en 2001; y se extrae del trabajo de Renato Boareto, titulado: “Estructurando una red de transporte para personas con discapacidades: la experiencia brasileña en Franca, Sao Paulo.

La elaboración del instrumento, responde a la pregunta: ¿Cómo escoger la mejor forma de garantizar a todas las personas el acceso a la ciudad, a través de diferentes medios de transporte?

De ahí, el autor, hace entre otras cosas, una caracterización, primero, de seis criterios para definir modos de transporte, los cuales son: 1) Capacidad de Transporte: El vehículo escogido para desempeñar determinada función en la red debe tener capacidad de transporte compatible con su costo; 2) Costo Público: Una vez que se calcule la dimensión de la red, es necesario minimizar el costo de implantación sin comprometer la calidad de los equipos; 3) vulnerabilidad: Los equipos y vehículos de la red no deben ser vulnerables a la falta de energía o poseer características que impidan su mantenimiento por técnicos de la empresa operadora; 4) Seguridad: los equipos no pueden ofrecer riesgos a los ocupantes de los vehículos; 5) Ruido: el ruido generado por el motor del vehículo y el ascensor no puede incomodar a los usuarios y conductores; 6) Operación/Manipuleo: Todos los elementos que componen los vehículos deben ser de fácil maniobra, incluso en la eventual situación de emergencia causada por accidentes.

Ahora bien, en lo tocante a los usuarios, Boareto, propone ocho criterios a tener en cuenta para evaluar los servicios prestados a los usuarios, los cuales, son: 1) Frecuencia: Debe ser suficiente como para evitar períodos de larga espera que generen incomodidad a los usuarios de los vehículos adaptados; 2) Puntualidad: La puntualidad del servicio debe propiciar que el usuario pueda cumplir oportunamente con sus compromisos; 3) Flexibilidad: Los vehículos e itinerarios deben tener flexibilidad para ser modificados en función de la implantación de la red y de las necesidades cambiantes de la población; 4) Comodidad: Los servicios deben ser confortables; 5) Salubridad: Los vehículos y las paradas deben cumplir con los requisitos de salubridad, limpieza y mantenimiento; 6) Aspectos psicosociales: Ningún usuario puede ser sometido a situaciones humillantes en función de la atención especial que necesite para ser transportado; 7) Transporte de pertenencias: Las adaptaciones de los vehículos deben permitir el transporte de pertenencias

⁷⁰ Véase anexo 4, desde el punto de vista arquitectónico se establecen algunas soluciones a los fallos en el servicio. Cortesía de la Arq. Carmen Osorio (SEDUVI).

como bolsas, carteras y mochilas; 8) Tiempo de viaje: El tiempo de viaje del usuario debe ser minimizado mediante la racionalidad de los itinerarios.

De este modo, para el caso de Metrobús, la evaluación general, arroja los siguientes datos:

Criterios para evaluar los servicios prestados a los usuarios	
Criterio	Definición
Frecuencia	Cada tren tarda, aproximadamente, entre 2 o 3 minutos en arribar a las estaciones
Puntualidad	Una característica o beneficio que ofrece este sistema de transporte es la disminución de los tiempos de recorrido
Comodidad	<p>1) Dado que el parque vehicular aún es insuficiente en función de la demanda de usuarios, resulta ser que en horas pico (de 7:00 a 9:00 y de las 18:00 a 21:00) el sistema se satura y, por lo tanto, esto afecta en el modo en que las personas en situación de discapacidad pueden hacer uso de las instalaciones del servicio.</p> <p>2) Mala ubicación de rampas, mal definidas o con falta de descansos, irregularidades en su trazo (columpios y bordes)⁷¹</p> <p>3) Vendedores informales que obstruyen el tránsito a las personas con discapacidad.⁷²</p> <p>4) En el caso de los elevadores, sobresale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacios reducidos entre salidas de elevadores y comienzo de bajada de escaleras. -Elevadores fuera de servicio. -Espacios reducidos al interior de elevadores (el espacio interior de estos impide el giro de 180° de una silla de ruedas) -La operación de los controles de los elevadores son confusos para los usuarios.
Salubridad	Las estaciones son limpias y están bien cuidadas.

⁷¹ Arq. Carmen Osorio 2008, com. per., 23 de octubre

⁷² Arq. Carmen Osorio 2008, com. per., 23 de octubre

Aspectos psicosociales	Se han llegado a reportar casos en que personas con discapacidades “no visibles” se les ha negado el acceso gratuito a las instalaciones del servicio, para tal caso, las personas que se encuentran en esta situación deben llevar consigo la constancia por parte de la Secretaría de Salud que compruebe su discapacidad. Esto genera incomodidad y molestia por parte de estos usuarios.
Transporte de pertenencias	Sin comentarios.
Tiempo de viaje	Corto
Fuente: Elaboración propia con base en datos de: Boareto, Renato 2001, p. 40-41	

Cabe destacar que, entre las personas que colaboraron en la resolución de la evaluación, son las mismas que se encargan de hacer los recorridos para evaluar la accesibilidad, no sólo en este medio de transporte, porque una de las funciones características del Consejo Promotor, es evaluar la accesibilidad de la infraestructura urbana para, posteriormente, emitir recomendaciones y que el Gobierno del Distrito Federal, a través de los funcionarios y autoridades competentes, tomen cartas en el asunto.

Para reforzar la anterior evaluación, a continuación, se muestran unas imágenes proporcionadas, por la Arquitecta Carmen Osorio⁷³, miembro del Consejo Promotor, funcionaria de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y usuaria de silla de ruedas.

⁷³ La Arquitecta Osorio, fue una personas clave para adelantar esta investigación, de hecho, además de las imágenes, proporcionó información sobre las deficiencias encontradas en el último tramos de la línea que es objeto de estudio, la cual, se titula: Accesibilidad en el Metrobús y se encuentra como anexo.

Deficiencias en torno a infraestructura y servicios ofrecidos a Personas en Situación de Discapacidad en el Metrobús⁷⁴



a) Mala ubicación de rampas



b) Obstrucción de rampas por parte de comerciantes



c) Problemas arquitectónicos en rampas



c) Problemas arquitectónicos en rampas



d) Espacios reducidos en ascensores

⁷⁴ Fotografías tomadas por la Arq. Carmen Osorio, 2008. Cabe señalar que este análisis sólo corresponde a la línea 1 del sistema.

v. Diagnóstico

Legislación:

- ⇒ La legislación, principalmente, en lo tocante a personas en situación de discapacidad, se encuentra permeada por una visión asistencialista y compensatoria, asimismo, se evidencia la falta de mecanismos contundentes para sancionar quienes incumplan con la norma y trastoquen los derechos de las personas en situación de discapacidad.
- ⇒ En México, el tema del Derecho a la Ciudad, empieza a aparecer dentro de los planes y programas, de manera tímida y no bien definida, lo anterior, de una u otra forma, permite vislumbrar avances en torno a que existe una preocupación por hacer del territorio un lugar de manifestación y consolidación de derechos humanos.
- ⇒ El concepto de Diseño Universal está totalmente ausente de la legislación y manuales.

En cuanto a la estructura del transporte Metrobús:

- ⇒ Las soluciones se concentran casi de manera exclusiva en vehículos con elevadores, sin preocuparse, muchas veces, por la señalización o por brindar información; generando segregación y, por tanto, exclusión de quienes viven con discapacidades menos comunes o severas.
- ⇒ A pesar de que existen criterios –legales- para determinar la dimensión de la flota que debe ser adaptada para ser accesible esto generalmente es incumplido por concesionarios e incluso organismos gubernamentales.
- ⇒ Metrobús, es evaluado a través de visitas técnicas por parte de personas en situación de discapacidad, particularmente, pertenecientes al consejo promotor – los cuales resultan ser una minoría respecto al total de la población con discapacidad que habita en el DF y que, además, no siempre son usuarios del transporte público- lo primordial es tomar en cuenta a quienes verdaderamente hacen uso de estos servicios para así evitar soluciones inviables, inaplicables e, incluso, complicadas.
- ⇒ Aunque se están adoptando medidas para que el transporte público sea accesible; estas son sólo el comienzo ya que muchas personas en situación de discapacidad se encuentran casi totalmente sin acceso a él, debido a las barreras que todavía existen – principalmente las arquitectónicas-.

⇒ La adaptación parcial de Metrobús no resuelve los problemas de accesibilidad pues así es imposible garantizar el acceso a toda la ciudad.

De operación

⇒ Los vehículos están frecuentemente saturados de pasajeros, dificultando el acceso de las personas en situación de discapacidad.

⇒ Los problemas con los salvaescaleras, generalmente, llevan a los usuarios a sentir desconfianza en los mecanismos y, consecuentemente, en los sistemas.

⇒ Muchas veces las rutas accesibles están planeadas en función de necesidades médicas – rehabilitación y asistencia- sin tomar en cuenta los demás aspectos de la vida cotidiana: trabajo, cultura, diversión, etc.

⇒ Se necesita mucho tiempo para el embarque / desembarque de pasajeros usuarios de sillas de ruedas, ocasionando trastornos operativos.

⇒ Discriminación / Falta de sensibilización y de solidaridad entre los usuarios sin discapacidad para quienes la tienen.

⇒ Los sistemas de comunicación / información para los usuarios son precarios.

vi. Alternativas de solución⁷⁵

Mejoras operativas internas al medio de transporte determinadas por los operadores de los vehículos:

Requieren que los conductores (operadores):

⇒ Efectivamente, hagan parada a los usuarios que presenten alguna discapacidad.

⇒ Avisen a los pasajeros cuando están por llegar a las paradas principales y a las que los pasajeros soliciten.

⇒ Recuerden a los pasajeros que respeten los asientos designados para las personas en situación de discapacidad y otros grupos con necesidades especiales.

⇒ Detengan completamente el vehículo en las paradas cuando los pasajeros entren o bajen

⁷⁵ Basadas en: Rickert Tom, 2001, "Estrategias para promover un transporte accesible". En: Wright, L. Charles, 2001, Facilitando el Transporte para Todos, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C.

- ⇒ Asegurarse que las personas en situación de discapacidad estén sentadas o bien aseguradas antes de poner en movimiento el vehículo.

Mejoras operativas físicas:

Requieren mínima capacitación para los conductores y el costo de la mayoría de estas es moderado. Consisten en:

- ⇒ Asegurarse que los letreros de los vehículos que indican el destino del viaje se encuentren adecuadamente ubicados y tengan letras grandes y de alto contraste.
- ⇒ Asegurarse que los pasamanos estén correctamente ubicados en las puertas de entrada y salida.
- ⇒ Especificar que los vehículos nuevos tengan piso bajo (a nivel de la parada de autobús o andén).

Mejoras en infraestructura⁷⁶:

- ⇒ Asegurar que las paradas de los autobuses se encuentren en terrenos nivelados y estables, separados del flujo de tráfico y protegidos, conforme sea apropiado.
- ⇒ Eliminar huecos y otras irregularidades en las vías de acceso a las paradas y a rampas.
- ⇒ Brindar un paso seguro sobre canales o desagües.
- ⇒ Proveer rampas en las esquinas, donde se considere necesario y que estas tengan continuidad o conectividad entre sí.
- ⇒ Abastecer rampas u otros accesos que faciliten llegar a edificios públicos y a otros lugares donde se originen viajes.
- ⇒ Facilitar el acceso a las estaciones usando ascensores verticales o rampas para atender a usuarios de sillas de ruedas y a otros que no puedan utilizar escaleras, ni siquiera las eléctricas.
- ⇒ *En el caso de los asientos reservados, no existe espacio adecuado para el resguardo de perros guía.*

⁷⁶ Cursivas propias.

Otras mejoras:

- ⇒ Brindar información actualizada de la circulación de los vehículos (rutas o croquis), en formatos especiales para pasajeros total o parcialmente ciegos, sordos o con audición limitada, o con deficiencias cognoscitivas.
- ⇒ Capacitación para viajar a personas en situación de discapacidad, las cuales no hayan usado el transporte público previamente y a las personas que habitualmente los acompañen (cuidadores) durante sus itinerarios.

vii. Un breve ejercicio comparativo

Es claro que el sistema de transporte Metrobús, al menos en su primera fase, cuenta con una serie de fallos en cuanto a la accesibilidad en sus instalaciones, sin embargo, algo que se puede visibilizar es que las personas en situación de discapacidad, al menos, los miembros del Consejo Promotor, han trabajado y lo siguen haciendo para mejorar esta condición, algo muy interesante es que a pesar de que este organismo es consultivo, tienen una incidencia muy fuerte sobre las decisiones que el ejecutivo local implementa en materia de discapacidad, prueba de ello y de su esfuerzo; es la reciente noticia de que la línea 2 del Metrobús es 100% accesible, de tal suerte, que cuenta con un certificado que lo avala.

A continuación, se hace un breve ejercicio comparativo entre tres sistemas de transporte similares, el objetivo: mirar posibles caminos que a través de un transporte accesible lleven a conseguir el gozo pleno del Derecho a la Ciudad y que, a su vez, ayuden al mejoramiento de los servicios de transporte, no sólo en la Ciudad de México, también, en las ciudades de América Latina, en un marco que propenda por la inclusión y aseguramiento de los derechos humanos de las personas en situación de discapacidad a través de la garantía de la accesibilidad y la movilidad.

1) La experiencia de Franca, Sao Paulo⁷⁷

Franca, es una ciudad de doscientos ochenta mil habitantes ubicados en el interior de Sao Paulo, aproximadamente, en el año 2000, se encontraba construyendo una red de transporte para personas en situación de discapacidad, cuya estructura fuera diseñada considerando las necesidades especiales de las categorías de usuarios: adultos mayores, mujeres embarazadas,

⁷⁷ Boareto, Renato 2001, "Estructurando una red de transporte para personas con discapacidades: la experiencia brasileña en Franca, Sao Paulo. En: Wright, L. Charles, 2001, Facilitando el Transporte para Todos, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C.

víctimas de accidentes, personas con discapacidades visuales o auditivas, con niveles insuficientes de alfabetización y usuarios de sillas de ruedas.

A través de la implantación de la red, se buscó equiparar la igualdad de derechos de los usuarios, considerando las oportunidades de trabajo, estudio, diversión y tratamiento médico de los usuarios de sillas de ruedas con los que no presentaban este tipo de discapacidad.

Para su implantación y buen funcionamiento, se estableció un canal de participación popular donde los usuarios puedan expresar sus intereses y necesidades.

Cabe señalar, que este proyecto da prioridad a los usuarios que no pueden moverse independientemente durante el viaje y necesitan de un acompañante, porque estas personas son las más excluidas del contexto social, de ahí que, uno de los objetivos básicos de la red de transporte accesible es asegurar que todos puedan compartir la vida en sociedad.

Finalmente, este proyecto, fue diseñado bajo el principio de acceso universal, es decir, que todas las personas tienen derecho a acceder a este sistema de transporte.

2) Transmilenio, Bogotá⁷⁸

El 18 de diciembre de 2000, se inauguró la primera ruta que comenzó a operar con catorce autobuses entre las calles ochenta y sexta por la troncal de la Caracas, en la ciudad de Bogotá. Como parte de su la estructura de valores de la empresa, Transmilenio, se sustenta en cuatro pilares:

1. Respeto a la vida, representado por un servicio cómodo, seguro y moderno.
2. Respeto al tiempo de la gente, con un sistema de transporte que cumpla estándares mínimos de calidad en cuanto a itinerarios y tiempo de desplazamiento.
3. Respeto a la diversidad ciudadana, pues se convertiría en un sistema de transporte en el que convergen las diferentes clases sociales sin preferencias de ninguna clase y, por el contrario, obtienen trato igualitario.

⁷⁸ Parte de la Información para construir este marco proviene de:

<http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Contenido.aspx?ID=Fase3;>

<http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Contenido.aspx?ID=PoblacionEnSituacionDeDiscapacidad>

4. Calidad internacional, cumpliendo con los requisitos mínimos señalados por la ingeniería del transporte para la prestación de un servicio cómodo, seguro y efectivo.

Bogotá, cuenta con una población en situación de discapacidad, de acuerdo al censo de 2005, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de 331,301, de un total poblacional de 6, 778,691 millones de personas, lo cual, representa, aproximadamente el 4.9% de la población. De tal forma, Transmilenio, ofrece una serie de servicios para este tipo de población que son: Pasos peatonales a nivel, Guía táctil, Rampas, Ascensores, Apoyos Isquiáticos, Puertas preferenciales, Puertas con dispositivos sonoros, Diseño homogéneo, Informadores electrónicos que indican el próximo autobús, Plataforma alta de autobuses, Áreas destinadas al Transporte de discapacitados en silla de ruedas, Informadores de voz con las paradas

Así mismo, para facilitar el ingreso de las personas con limitación visual, Transmilenio, entregó de manera gratuita, la tarjeta propia o personalizada con el nombre del usuario en lenguaje Braille. La tarjeta propia les permite a los usuarios ingresar por el acceso para personas con discapacidad evitando las filas y congestiones. Se entregaron 624 tarjetas a usuarios en situación de discapacidad visual. Este plan de servicio se mantendrá, a través de la nueva tarjeta Cliente Frecuente, especialmente por medio de las instituciones que brindan atención a esta población como el Instituto Nacional para Ciegos (INCI) y el CRAC.

Del mismo modo, se realizó la instalación de puertas de acceso para facilitar el ingreso de personas que se movilizan en silla de ruedas. Con estas puertas se ofrece mayor comodidad al discapacitado porque le permite hacer una validación lateral, acorde con la posición y el manejo de la silla de ruedas. Así mismo, se optimiza al espacio porque su distribución y concepto hace el mueble más delgado y funcional.

Los aprendizajes entre experiencias⁷⁹

La experiencia de Franca resulta ser exitosa, lo cual, es bueno porque se trata de una ciudad dentro de un país latinoamericano, el sistema de transporte de esta ciudad, es un medio para lograr la consecución de varios derechos; su esencia misma, parece ser, es generar participación en la toma de decisiones y promover la convivencia de quienes se encuentran en situación de discapacidad y de quienes no. Todo esto, deja un gran aprendizaje para los países que, al menos, cuentan con sistemas de transporte accesibles, si bien, no pensados exclusivamente para personas en situación de discapacidad, de manera compensatoria lo hacen.

⁷⁹ Véase: Anexo 5. El camino hacia el Derecho a la Ciudad: Transporte incluyente y accesible

Los casos de México y Bogotá son muy similares, cabe destacar que Metrobús, está inspirado en Transmilenio, por lo tanto, ambos sistemas cuentan con adaptaciones para personas en situación de discapacidad, muy similares; sin embargo, a simple vista es posible notar varias diferencias, en primer lugar, en México, la gestión de este espacio, también es materia de las personas en situación de discapacidad, aunque el sistema, en sí mismo, no esté dirigido exclusivamente a este tipo de población, en Colombia, eso no es algo notorio, se sabe que existen organismos consultivos y asociaciones de personas en situación de discapacidad, pero su incidencia en el sistema, no es muy clara.

¿Se puede hablar de un camino hacia el logro del Derecho a la Ciudad por parte de estas ciudades y de un camino hacia la Planeación Humanizante?

Es muy probable, de hecho, Brasil ya ha adelantado mucho en este aspecto a través de su Estatuto de la Ciudad; a través del transporte, la experiencia de Franca no es el único modelo de buenas prácticas, las ciudades de Santos, Sorocaba, Sao Paulo, Curitiba y Uberlandia; cuentan con sistemas de transporte que ofrecen servicios a personas en situación de discapacidad. Lo bueno, como anteriormente se dijo, es que se trata de un contexto latinoamericano que marca precedente para el resto de los países del continente que buscan lograr ciudades más humanas. En cuanto al tema de la Planeación Humanizante, este proceso se lleva a cabo porque está implicado un proceso de participación por parte de la comunidad, por otro lado, la implementación de este sistema busca generar el goce de los espacios por parte de todos los usuarios de este medio y, finalmente, en cuanto a los profesionales que dirigen el proyecto se nota la humanización y empatía, al tomar en cuenta las necesidades de todos.

En los casos de Colombia y México; ambos son países que han trabajado en torno a la construcción del Derecho a la Ciudad en sus territorios, aunque en ambos países, sus fortalezas no están ubicadas precisamente en el transporte, se puede decir que están en vías de construir ciudades inclusivas, la participación de la gente es muy importante y en ambos contextos este tipo de prácticas se lleva a cabo, para responder a la pregunta, se puede decir que el camino es aún largo, pero hay voluntades que se conjuntan y eso es un punto a favor.

En torno al tema de la Planeación humanizante, en el caso de México, este es un proceso que se puede ir construyendo, existen elementos que lo prueban, en primer lugar, la presencia del Consejo Promotor y la serie de logros que han llevado a cabo a través de la participación de sus integrantes, por otro lado, existen profesionales dentro de este mismo espacio que ya de entrada viven la situación de discapacidad y esto es un punto a favor teniendo en cuenta que sólo ellos saben sobre los problemas a que se enfrentan día a día, no sólo en el ámbito urbano. La

conjunción de estos elementos, por tanto, indican que el Proceso para construir e implementar la Planeación Humanizante en la Ciudad de México es viable pero no fácil de conseguir.

IV. EL DERECHO A LA CIUDAD DE LAS PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD

i. Definición de Discapacidad

Ser discapacitado supone experimentar la discriminación, la vulnerabilidad y los asaltos abusivos a la propia identidad y estima. Nuestra forma de relacionarnos con las personas *en situación de discapacidad* está influida, por ejemplo, por nuestras experiencias pasadas en este tipo de relaciones y por la forma en que definimos la discapacidad. Nuestras definiciones son fundamentales porque pueden formar parte de supuestos y prácticas discriminatorias de la discapacidad, e incluso legitimarlos. Las *personas en situación de discapacidad* han sido receptoras de una variedad de respuestas ofensivas por parte de las otras personas. Entre ellas el horror, el miedo, la ansiedad, la hostilidad, la desconfianza, la lástima, la protección exagerada y el paternalismo (Barton, 1998).

De acuerdo con Altman (2001, en: Cuervo, Acevedo y Trujillo, 2008, p. 32) La discapacidad se ha definido con afirmaciones simples, modelos teóricos, esquemas de clasificación y formas de medición operacional. Sin embargo, para entenderla, “es preciso adoptar una mirada histórica” (Cuervo, et. al. 2008, p.32).

Una manera de sintetizar este proceso (mirada histórica) es destacar cuatro hitos⁸⁰ o cambios significativos en la manera de entender la discapacidad. El primero parte de la concepción de discapacidad como *enfermedad* en el cuerpo de la persona (modelo médico); otros términos que se han utilizado son *deficiencia o limitación*, entendidas como condiciones estructurales de un organismo. En esta visión, la discapacidad es un evento biológico, fijo, esencial y atemporal.

Desde aquí, la concepción de discapacidad cambió (segundo hito) y se localizó por fuera del cuerpo para definirse, en su totalidad, como una acción negativa de la sociedad cuyas prácticas impiden los desempeños y la participación de las personas con deficiencias corporales. Esta comprensión fue articulada en el llamado *modelo social* de la discapacidad (Oliver, 1996).

Luego (tercer hito), la discapacidad se transformó para ser entendida como una circunstancia relacional cuyas características dependen de las condiciones del entorno (...) una explicación de la discapacidad como variable dependiente, o sea, determinada por los factores del contexto, es la que propone el Instituto de Medicina de los Estados Unidos (Brand y Pope, 1997), el cual plantea

⁸⁰ Cuervo, Pérez y Trujillo, 2008, Modelo Conceptual Colombiano de Discapacidad e Inclusión Social, Facultad de Medicina, Maestría en Discapacidad e Inclusión Social, Grupo de investigación Discapacidad, Rehabilitación y Sociedad, Cuadernos de trabajo no.1

en esencia, que el grado de discapacidad es proporcional al apoyo social y cultural, la accesibilidad o la tecnología asistida, entre otros soportes. Según este modelo, la magnitud y las características de la condición de discapacidad son una consecuencia de la capacidad del ambiente (entorno).

Otro modelo relacional destacado es el que desarrolló la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF) (2001), la cual entiende el desempeño de los individuos como una experiencia humana universal en tres planos o dimensiones diferentes: función y estructura corporal, la realización de actividades personales y la participación en la vida en comunidad. También se reconoce y se clasifica el papel promotor o interferente del ambiente de cada uno de estos tres planos. La CIF es útil, para procesos de formulación, implementación y evaluación de políticas públicas (Moreno, 2007; Roth, 2002; Simeonsson, Leonardi, Lollar, Bjorck-Akesson, Hollenweger y Martinuzzi, 2003, en: Cuervo, Acevedo y Trujillo, 2008).

Finalmente (cuarto hito), el cambio se ha caracterizado por una mayor diferenciación de las variables que conforman el entorno que determina la discapacidad⁸¹ (Schalock, 2004, en: Cuervo, Acevedo y Trujillo, 2008).

No obstante, si bien la noción de discapacidad ha tenido un recorrido amplio en torno al modo de su conceptualización, las autoras Cuervo, Pérez y Trujillo (2008), derivan un par de conclusiones en torno al tema: 1) Una definición abarcadora y universal de discapacidad que se ajuste a todas las circunstancias, aunque muy deseable es, en realidad, una aspiración casi imposible de lograr y 2) un obstáculo que ha impedido avanzar en la comprensión sobre la naturaleza de la discapacidad ha sido un conocimiento general prevaleciente según el cual la discapacidad es una categoría biológica, política, económica, legal, cultural o moral binaria (es o no es), esencial, preexistente, objetiva, fija y atemporal. Con esta creencia han coexistido, sin embargo, reflexiones y propuestas

⁸¹ Schalock (1999, pp. 1-2), caracteriza una "nueva forma de pensar sobre la discapacidad", sus principales aspectos incluyen:

- Una nueva concepción de la discapacidad en la que la discapacidad de una persona resulta de la interacción entre la persona y el ambiente en el que vive.
- Una visión transformada de lo que constituye las posibilidades de vida de las personas con discapacidades. Esta visión supone enfatizar en la autonomía (self-determination), la integración, la igualdad, y en las capacidades.
- Un paradigma de apoyo que remarque la prestación de servicios a las personas con discapacidades y se centre en la vida con apoyo, en el empleo, y en la educación integrada.
- Una interconexión del concepto de calidad de vida con el de mejora de la calidad, garantía en el mantenimiento de la calidad, gestión de la calidad, y evaluación centrada en los resultados.
- El desplazamiento hacia una aproximación no-categorica de la discapacidad, que se focalice en las conductas funcionales y en las necesidades de apoyo de las personas sin tener en cuenta sus diagnósticos clínicos.

que reconocen la naturaleza cambiante de la discapacidad, es decir, su condición relacional, interactiva o dependiente. Al ser una realidad condicionada por otras variables externas, se desprende que no puede haber una única definición de discapacidad, excepto en el atributo que la define como entidad *relacional* entre una persona y su entorno. Se puede decir que este planteamiento ya es un acuerdo universal.

Es necesario comprender que la producción de la discapacidad se encuentra en un estado de transición. Este proceso es lo que Kuhn (1961) llamaba “cambio de paradigma”, en el sentido que el paradigma individualizado tiene tantos defectos que se está produciendo el surgimiento de un paradigma nuevo, o desde luego una serie de paradigmas. (Barton, 1998)

ii. Las personas en situación de discapacidad y La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad

Las personas con discapacidad, al igual que todos los seres humanos gozan de una serie de derechos (económicos, sociales, culturales y ambientales) interdependientes, indivisibles e intransferibles; muchos de estos derechos se encuentran reconocidos de manera fragmentaria en leyes, cartas locales, constituciones y declaraciones de derechos humanos o forman parte de programas de gobiernos locales. (Tedeschi, Sebastián, 2008)

La Carta mundial por el Derecho a la Ciudad hace especial énfasis en promover la integración de los grupos vulnerables – entre ellos, las personas en situación de discapacidad- en todos los aspectos de la vida urbana. No obstante, no sólo este documento garantiza o promueve los derechos de las personas en situación de discapacidad “en la ciudad”, entre los referentes de la propia Carta, existen los que hacen insistencia en la inclusión de las personas en situación de discapacidad en la ciudad, principalmente, como sujetos de derechos⁸²

⁸² Estos instrumentos, son:

Carta Europea de salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad

1. Los colectivos y ciudadanos y ciudadanas más vulnerables tienen derecho a gozar de medidas específicas de protección.
2. Las personas discapacitadas son objeto de una asistencia municipal específica. Las viviendas, los lugares de trabajo y de ocio deben estar adaptados para ellas. Los transportes públicos deben ser accesibles a todos
4. Las ciudades adoptan todas las medidas necesarias para facilitar la integración de todos los ciudadanos y ciudadanas cualquiera que sea la razón de su vulnerabilidad evitando los reagrupamientos discriminatorios. (Art. IV. “PROTECCIÓN DE LOS COLECTIVOS Y CIUDADANOS MÁS VULNERABLES”)

La Carta, manifiesta que los grupos y personas en situación vulnerable⁸³ tienen derecho a medidas especiales de protección e integración, de distribución de los recursos, de acceso a los servicios esenciales y de no-discriminación. (Art. 2, 4.1).

También, señala que “Las ciudades deben suprimir los obstáculos de orden político, económico, social y cultural que limiten la libertad, equidad e igualdad de los ciudadanos e impidan el pleno desarrollo de la persona humana y su efectiva participación política, económica, social y cultural en la ciudad” (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad).

Desde esta perspectiva, este documento, integra a las personas en situación de discapacidad desde un claro punto de vista compensatorio; esto, habrá que irlo suprimiendo por una participación efectiva dentro de los colectivos que conforman la ciudad, ya que de una u otra manera, la misma configuración de la Carta supone discriminación en su propia elaboración.

Finalmente, inmersos en una lógica de la “ciudad posible” que es como se vislumbra a la Ciudad desde la óptica de los derechos; las personas en situación de discapacidad tendrán que emprender el camino de lograr su articulación entre los colectivos comprometidos y actuantes a favor de conseguir Ciudades para todos, las cuales, tengan una marcada dimensión humana, social y política.

En:http://www.molletvalles.net/fileadmin/Image_Archive/ArxiusMollet/Solidaritat_Ciutats_Agerm/CartaEuropeaSalvaguadaDretshum.pdf

Agenda Hábitat, Párrafo 16, 40 (l) y 43 (v)82 : "...Las personas con discapacidad no siempre han tenido la oportunidad de participar plenamente y en condiciones de igualdad en el desarrollo y la gestión de los asentamientos humanos, comprendida la adopción de decisiones, a menudo a causa de barreras sociales, económicas, de actitudes y físicas, así como de la discriminación. Deben eliminarse esas barreras, y las necesidades y las preocupaciones de las personas con discapacidad deben quedar plenamente integradas en los planes y las políticas de vivienda y de asentamientos humanos sostenibles, promover la igualdad de acceso y la plena participación de las personas con discapacidad en todas las esferas de los asentamientos humanos e instituir políticas y disposiciones jurídicas adecuadas de protección contra la discriminación por razón de discapacidad..."

⁸³ A los efectos de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, las personas con discapacidad son consideradas vulnerables.

iii. El Derecho a la Ciudad de las Personas en Situación de Discapacidad

¿Cómo se apropian las personas en situación de discapacidad de la ciudad?

La década de los noventa, en México, fue decisiva para el movimiento de las personas en situación de discapacidad. Específicamente, el 14 de febrero de 1994, se logra concentrar la presencia de, aproximadamente, 1500 personas con discapacidad en la explanada de la Cámara de Diputados; su exigencia iba en torno a la consecución de una legislación “más justa y equitativa” y que esto permitiera a su vez “rebasar las fronteras de la marginación y discriminación social y gubernamental para lograr la integración (de las personas con discapacidad) plena, social y productiva en la vida nacional”⁸⁴. A raíz de este movimiento social surge el Frente de Organizaciones Sociales de Personas con Discapacidad, el cual estaba conformado por miembros de organizaciones para y de personas en situación de discapacidad y personas en situación de discapacidad sin pertenencia a alguna organización y, cuyo objetivo fundamental era: “La integración plena de la población con discapacidad a la vida social y productiva del país, tomando como base los derechos humanos y las garantías individuales que consagra la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, siendo una de las políticas la proposición de soluciones claras y concretas de cómo resolver la multiplicidad de problemas que enfrenta este sector de la población”⁸⁵.

¿Cómo la perciben?

Carmen⁸⁶, es una mujer, Arquitecta, madre, abuela y trabajadora de una institución gubernamental de la Ciudad de México, la cual, se encarga de tratar los asuntos tocantes al desarrollo urbano y la vivienda; ella, también es integrante de un organismo que tiene incidencia en las decisiones que el ejecutivo local toma con respecto a lo que sucede con las personas en situación de discapacidad de la Ciudad de México.

Carmen es una experta en cuanto a los estudios urbanos se refiere, no sólo por su profesión, aunque cabe resaltar que es una persona muy brillante porque en su juventud obtuvo una beca por parte de la Organización de Estados Americanos (OEA) para estudiar en el extranjero, sólo que como ella dice... “todo lo cambió por amor”. Su conocimiento urbano, entonces, se remite, también,

⁸⁴ “Reseña Informativa de los trabajos realizados por el frente de Organizaciones Sociales de personas con Discapacidad, febrero-septiembre de 1994”.

⁸⁵ Op. Cit.

⁸⁶ Integrante del consejo promotor.

a su andar por las calles del Distrito Federal (DF) en su silla de ruedas, ella misma, construye sus planos y sus mapas para mostrarle no sólo a las personas en situación de discapacidad la ruta difícil que hay que atravesar día con día para tener acceso a todos los sitios que la vida urbana supone.

Con respecto a su papel como promotora de ideas en favor de las personas en situación de discapacidad y su relación con el Gobierno del Distrito Federal, Carmen opina que “el gobierno del DF. tiene una actitud positiva ya que es incluyente y hay la intención de hacer accesibles las vías primarias, secundarias y mejorar la accesibilidad tanto en edificios públicos, como en parques y jardines” sin embargo, encuentra que la gente se vuelve un agente aún más poderoso para lograr la inclusión de las personas en situación de discapacidad porque “entre la gente... hay una variedad de actitudes, generalmente, ofrecen y brindan ayuda y en algunos casos se muestran indiferentes”.

Carmen percibe la ciudad de una manera muy particular, ya que utiliza la tercera persona para manifestar sus apreciaciones en torno a esta “hay algunas personas que sí viven y sufren la ciudad, porque no hay lugares accesibles como son: escuelas, universidades, mercados hospitales tiendas, centros culturales, museos, bancos, cines, teatros y en general edificios públicos y privados, así como vivienda. “

La ciudad, por tanto, desde la perspectiva de discapacidad, se puede percibir de varias maneras y a ello contribuyen no sólo las acciones del Estado, los mismos habitantes de los espacios urbanos asumen un compromiso ya sea de solidaridad, o bien, de indiferencia, entre estas dos actitudes reside la esencia y la razón de cómo se percibe una ciudad, aunado a ello, tener la oportunidad de salir a las calles como persona en situación de discapacidad y tener la capacidad de cuestionar a la vez que plantear soluciones a lo que está bien o está mal en el espacio urbano, también, es un modo de percibir la ciudad.

¿Qué opinan de ella?

Alfredo, es un hombre dedicado a la “masoterapia”, está casado, no tiene hijos y es ciego; forma parte de una organización de vendedores ambulantes ciegos que trabajan en el Metro de la ciudad de México, a pesar de que le gusta salir a la calle, hablar con la gente y convivir, él cree que “La Sociedad en parte es insensible, otras gentes, son más humanos, desafortunadamente, en un porcentaje considerable la sociedad desconoce las necesidades de los discapacitados. En el caso del transporte, los choferes son insensibles, no hay diálogo, a pesar de ser un buen punto de apoyo. No hay concientización. El gobierno jamás se ha preocupado por concientizar a la sociedad. En el caso del Metro, se acostumbra uno a llegar, con cautela, porque muchos compañeros, han caído a las vías. La actitud de la sociedad es curiosa, porque cuando nos ven

seguros nos ofrecen su apoyo, cuando no, nadie se ofrece a ayudar. Los letreros en braille, generalmente no sirven, no hay modo de enterarse donde están los letreros. Están en lugares impropios...” apunta, “...La sociedad es diversa, tampoco se puede calificar por uno que te trate mal a todos, sin embargo, una mayoría de la sociedad discrimina. Incluso, dentro de las mismas autoridades hay discriminación. Una cosa es lo que se dice y otra, lo que se hace... me refiero al gobierno... Yo me he impuesto con la misma sociedad, me integro, platico con todo mundo porque tengo necesidad. En lo personal creo que me he sobrepuesto a la sociedad misma...”

Respecto a la ciudad, Salvador opina que “tiene muchos peros... a mí me gusta caminar, sin embargo, la ciudad se ha convertido en un gran tianguis⁸⁷”, a pesar de lo anterior, Salvador dice “Yo me siento integrado, satisfecho de mí mismo, sé que tengo la necesidad y obligación de defender los derechos de este sector⁸⁸”.

Las ciudades son espacios de conflicto, no sólo en el sentido de su ordenamiento urbano, son espacios que generan o no inclusión, a través de la convivencia con y en la ciudad, las personas en situación de discapacidad generan identidades y se apropian de los espacios, no importando lo caóticos que estos puedan ser, lo importante es, más bien, crear los caminos que lleven a conseguir ciudades más amables, haciendo llegar la idea que se tiene sobre la ciudad no sólo a los espacios de decisión, también, a través del diálogo con el otro, esto, al final, se convierte en un proceso generador de conciencia.

¿Se sienten parte de ella?

Salvador, es un hombre de campo, el cual perdió la vista a raíz de un accidente “me tiraron una piedra en la cabeza, al principio, comencé a ver borroso, pasaron los días y poco a poco fui perdiendo la vista, pero, como somos de campo no se pudo conseguir doctor”.

Salvador, llega a la ciudad, precisamente, a raíz de su accidente, sus padres, deciden apuntarlo en la Escuela Nacional para Ciegos, ubicada en el Distrito Federal, ahí, él, aprende muchas cosas, entre ellas, a lavar, a hacer escobas y, todo esto, de acuerdo con lo que él piensa, le da la oportunidad de llevar una vida independiente, ahora, tiene su propio negocio y dice estar contento, pero, entre las cosas que más disfruta, está el hecho de salir a caminar por el parque de su colonia.

Con respecto al tema urbano, Salvador dice que él no sabe nada de derechos, pero sí sabe que estos existen y que goza de ellos, para él es importante la independencia y opina que “como discapacitado, no se puede vivir como si fuéramos niños, hay que echarle ganas...Yo, me integro,

⁸⁷ Tianguis, significa mercado.

⁸⁸ Refiriéndose a las personas con discapacidad en general.

trato de llevar una vida normal, disfrutar de la ciudad, al principio, era difícil por mis costumbres de provincia, hoy que me he adaptado, la discapacidad no implica ningún obstáculo para mi integración, de hecho, algo que me ayudó a impulsar fue la Escuela para Ciegos”.

Así, es posible suponer que la discapacidad en sí misma no es razón para no sentirse parte de la ciudad, todo depende de cómo la persona asuma su condición, si a través de la dependencia, o más bien, opta, por vivir de manera independiente y asumirse como ciudadano, con derechos y obligaciones, consciente de que existen factores a favor, como la educación, por ejemplo, que coadyuvan a vivir los espacios de manera plena.

¿Cuáles son sus principales problemas en la ciudad?

Pedro Waldo, es un hombre trabajador, es comerciante ambulante, usuario de perro guía, lleva una vida independiente, vive solo y es dueño de su apartamento y de su negocio; forma parte de dos organizaciones que trabajan en favor de las personas en situación de discapacidad, una de ellas, tiene como finalidad generar la inclusión laboral de las personas ciegas.

Pedro, a pesar de su paso en las organizaciones y del trabajo que ha llevado a cabo en ellas, se siente insatisfecho, de los resultados palpables en la ciudad, sobre todo del transporte “Creo que la gente discapacitada no valemos o no tenemos derecho, en el caso de los choferes u operadores de autobús...en la calle no se refleja lo que en intenciones se plasma...mi principal problema es el transporte porque queda al criterio de quien va al volante, si yo me paro frente a mi domicilio, no tengo la garantía de que algún vehículo me haga la parada, y de no hacerlo, nada ni nadie me garantiza que esta(s) personas pueden ser sancionadas”

Para una persona en situación de discapacidad, un factor que potencializa o, en el peor de los casos, impide su acceso a la ciudad son las barreras tanto arquitectónicas como actitudinales, en las legislaciones latinoamericanas, existen avances en esta materia, el problema es que no existen mecanismos suficientes de supervisión y cumplimiento de las normas. Una ciudad construida bajo los preceptos del derecho a la ciudad tendría, entonces, que abatir este tipo de situaciones, no sólo a través de las leyes y de la coerción, también la solidaridad y la empatía de quienes habitan estos espacios son factores decisivos para generar inclusión y vida en la ciudad.

¿Cómo viven la ciudad?

Beatriz, es una mujer, madre de tres hijas, una de ellas con Síndrome de Down: Mara; trabaja supervisando obras de construcción para el GDF y hace también parte de uno de los organismos consultivos del GDF que trabaja por la inclusión de personas en situación de discapacidad.

En su papel de cuidadora, Beatriz cuenta que ha sido bastante difícil, “cuando nació Mara⁸⁹, mi esposo se fue de la casa, dejándome la responsabilidad de todo a mí, sobre todo, con el problema de que Mara nació enferma y había que operarla”.

Beatriz cuenta que gracias al apoyo de la fundación “John Landon Down” le fue posible sacar adelante a su “niña”, sin embargo, ella cree que esto no es suficiente para lograr la inclusión de lleno en todos los ámbitos de la ciudad y de la sociedad de su hija, en general, de las personas en situación de discapacidad, por ejemplo, con respecto a los servicios que la ciudad presta, ella piensa que “la gente es insensible, aunque se está trabajando en esto, principalmente, en sensibilización a taxistas, el transporte en México no es nada accesible...muchas veces las personas con discapacidad tienen miedo a desplazarse...las personas con discapacidad dependen siempre de alguien, si no hay transporte, educación y salud, ¿cómo un niño con discapacidad se podría desenvolver?”

¿Qué proponen para adaptar la ciudad a sus necesidades?

Arturo F. Lozano⁹⁰ en un artículo del Internet, titulado “Ciudad vs Discapacitados” apunta que “andar a pie en mi ciudad es bastante difícil, no se diga usar una silla de ruedas cuando las rampas están obstruidas por vehículos de inconscientes que aún cuando ven a policías indicando que NO SE DEBEN estacionar, lo hacen: “rápido, solo voy por una cosita”.

Con respecto al tema urbano, Arturo F. Lozano, opina que “Autobuses articulados (Metrobús) que deja un espacio difícil de superar usando silla de ruedas, muletas o incluso si usa aparatos ortopédicos de apoyo... la gente que hace caso omiso de la solicitud de ayuda de un invidente para cruzar una calle, por no decir una avenida...hace muchos años, se nos daban clases de Educación Vial a los niños de edades de 5 a 14 años, ¿sería necesario iniciar clases de “Educación Moral y Ética”? Tenemos que aprender a tratar a nuestros semejantes”.

⁸⁹ Mara, es una joven de treinta años, con Síndrome de Down, le gustan los globos y verse bonita, actualmente, a raíz de la negligencia en un hospital del Distrito Federal, vive con Hepatitis en fase terminal.

⁹⁰ <http://www.fnd.cl/ciudadvsdiscapitados.htm>

iv. Reflexión

Hablar sobre el Derecho a la Ciudad de las personas en situación de discapacidad, no es nada fácil, no existe bibliografía alguna que trate del tema, mucho menos investigaciones en curso o ya existentes sobre esta realidad que forma parte de un conjunto grande de muchas realidades pero que, obviamente, encierra sus particularidades. Las personas en situación de discapacidad, no sólo son eso, como se pudo observar a través de los testimonios, se trata de personas: hombres y mujeres, con familia, con hijos, trabajadores, algunos, activistas de la propia causa, con una gran serie de demandas como las de cualquier ciudadano, muchas veces, actuando como si la discapacidad no fuera parte de su vida, porque existen casos en donde esta condición no representa el principal problema para tener acceso a los espacios o a los bienes.

Generar un concepto sobre el Derecho a la Ciudad de las Personas en Situación de Discapacidad, resulta difícil porque es una sumatoria de complejidades, depende del contexto de éstas, la raza, el género, la etnia, la edad y hasta el nivel educativo. Pero, en la tarea de tratar de entender cómo es que este colectivo se apropia de los espacios, los vive, los sufre y pretende modificarlos, lo primordial es escuchar de manera directa sus opiniones, deseos, inconformidades, propuestas y soluciones.

La misma Carta por el Derecho a la Ciudad, manifiesta que no hay razón justificable para sentirse el abanderado de una causa sin formar parte de esta, de ahí que en este último apartado se hace el esfuerzo por recopilar una serie de historias de vida que se entrelazan por unos elementos comunes: la situación de discapacidad y la ciudad.

Así, baste con fungir como espectador de lo que las personas en situación de discapacidad siente con respecto a su vivencia en el espacio urbano.

El Derecho a la Ciudad, se encuentra en construcción, lo mismo pasa con el Derecho a la Ciudad de las Personas en Situación de Discapacidad, en este caso, particularmente, hay que trabajar más, la Carta como se manifestó en párrafos anteriores, los incluye de modo compensatorio, esto no debe ser así, en el medio de la discapacidad, existen varias propuestas que deben ser escuchadas, también, existen varios problemas que deben ser evidenciados para poder ser solucionados.

V. CONSIDERACIONES FINALES

A lo largo de este análisis, varios temas se discuten buscando un solo objetivo, construir el Derecho a la Ciudad de las Personas en Situación de Discapacidad.

Entre los puntos a resaltar se encuentra, primero que nada, el énfasis en rescatar la experiencia profesional del Planeador como una herramienta necesaria en sus intervenciones en el territorio, pero no sólo eso, se trata de humanizar la profesión, con miras a construir espacios mejores para la convivencia y el intercambio, por supuesto, haciendo especial acento en el respeto y promoción del Derecho a la Ciudad para todos, especialmente, para los grupos excluidos del Contrato Social.

El Derecho a la Ciudad, a su vez, plantea la posibilidad de generar nuevos derechos a partir de éste; la razón fundamental se encuentra en la complejidad de los fenómenos urbanos pero no sólo de esto, también de quienes habitan los espacios urbanos, día con día surgen nuevas demandas, nuevas necesidades, nuevas formas de apropiarse los territorios.

Así, a partir del Derecho a la Ciudad no sólo se generan nuevos derechos, también se generan nuevos saberes. La Ciudad es compleja y plantea este reto, no sólo los profesionales del territorio están comprometidos con la generación de nuevos saberes. El estudio del ámbito urbano se presta a la concatenación de varios saberes y disciplinas, el objetivo común es lograr poner en la escena de la discusión urbana nuevos temas que se traducirían como nuevas tareas por resolver.

Las voces de quienes viven las ciudades son otro elemento que ayuda a la construcción del Derecho a la Ciudad, porque es a través de la interacción de todos que éste se legitima y adquiere vida. La ciudad sin ciudadanos no es Ciudad.

El caso de las personas en situación de discapacidad, como parte de los nuevos temas a tratar en el ámbito urbano, por lo mismo poco estudiado, supone la necesidad de construir estudios relacionados con sus problemáticas vividas dentro de la Ciudad⁹¹, la generación de saberes dentro de este campo servirá para evidenciar no sólo los casos particulares de quienes viven en esta condición, servirá de reflejo de otros colectivos que buscan ser insertados dentro de las lógicas urbanas.

Finalmente, entendamos que el término "Derecho a la Ciudad es ya una consigna que sostienen los movimientos y *colectivos* sociales en su actual lucha contra la segregación urbana"⁹²

⁹¹ Véase Anexo 6. POSIBLES ESTUDIOS DENTRO DEL MARCO DE LA DISCAPACIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL Y EL DERECHO A LA CIUDAD

⁹² Tedeschi Sebastián, 2006, "Comentarios sobre la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad". En: Nehls Martínez, 2008.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010, Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., en: http://www.movilidadbogota.gov.co/contenido.asp?plantilla=1&pub_id=704&pag_id=1351&cat_id=239. Recuperado el 2 de febrero de 2010.
- Álvarez, L., et. al. 2002, ¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo. Universidad Autónoma Metropolitana
- Antúnez, M. y Balcázar, A 2005, Diagnóstico sobre discapacidad en México, Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. México.
- Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura, 2003, "Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad".
- Ballén Duque, F. 2007, Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D.C., Prolegómenos: Derechos y valores, julio-diciembre, año/vol. X, número 020, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, Colombia.
- Blasco de Aufiero, E. 2006, Calidad de vida: fundamentos y marco teórico. En: Amate E. Alicia y Armando J. Vásquez, Discapacidad: lo que todos debemos saber, Organización Panamericana de la Salud, Publicación científica y Técnica no. 616, Washington, D.C.
- Brand, Ch. n.d., La planeación urbana y las ciencias sociales. En: Revista de estudios sociales. No. 10.
- Brand, Charles. Trayectorias urbanas, Medellín, TM Editores, 2001b.
- Barton, L. (Comp.) 1998, Discapacidad y sociedad, Fundación Paideia, Ediciones Morata, España.

- Benavides Oballos, Inés Milena, 1998, La calidad de vida como herramienta del diseño urbano, IV Seminario Latinoamericano de Calidad de Vida Urbana, Tandil, provincia de Buenos Aires, Argentina, 08 al 11 de septiembre de 1998.
- Bernardelli, Claudio n.d., Congreso Nacional de Telecomunicaciones. Comisión Nacional Asesora Para la Integración de Personas Discapacitadas. Recuperado en Noviembre 23, 2006, de <http://www.secom.gov.ar/documentos/congreso/ArqBenardelli-Com2.doc>
- Boareto, Renato 2001, "Estructurando una red de transporte para personas con discapacidades: la experiencia brasileña en Franca, Sao Paulo" en: Wright, editor 2001, Facilitando el Transporte para Todos, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington D.C.
- Borja, J. y Castells, M 2001. Local Y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información, Taurus, Madrid.
- Borja, Jordi 2000, Ciudad y Ciudadanía. Dos Notas, Documento de trabajo, Institut de Ciències Politiques i Socials, Barcelona, España
- Borja, Jordi 2004, Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad, Documento de trabajo, Fundación Alternativas, España.
- Borja Sabastiá Jordi y Urán Arenas Omar Alonso, 2003, Cuadernos de Democracia y Ciudadanía, Instituto Popular de Capacitación (IPC) (De la Corporación de Promoción Popular), Medellín, Colombia.
- Brogna Patricia 2005, El derecho a la igualdad... ¿o el derecho a la diferencia?, El Cotidiano No. 134, noviembre-diciembre, UAM-CONAPRED, México.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2003, "Instrumentos de Planeación en materia de Personas en situación de Discapacidad".

- Cancelli, Ricardo 1994, Os portadores de necessidades especiais nos transportes públicos: Quem sao? Quantos sao? O que fazer?, Universidad de Brasilia: Tesis de Maestría en Transportes Urbanos.
- Caride Bartrons, H. 2004, La Metáfora ausente. Analogías biológicas y ciudad en la noción de ecología urbana, Seminario de crítica- Año 2004, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas.
- Choike n.d., El Derecho a la Ciudad. Recuperado en Mayo 10, 2008, de: <http://www.choike.org/nuevo/informes/2132.html>
- Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) 2007, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: Protocolo Facultativo, CONAPRED, México.
- Consejo Nacional para Prevenir la discriminación, n.d, *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con discapacidad*. Recuperado en Julio 8, 2007, de: <http://www.conapred.org.mx/index.php>
- *Convención sobre los derechos de las Personas con Discapacidad* 2006, CD-ROOM, Naciones Unidas. Asamblea General. Nueva York.
- Coriat, S 2003, *Lo Urbano y lo Humano. Hábitat y Discapacidad*, Universidad de Palermo, Fundación Rumbos, Argentina.
- Courtis Christian 2006, La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. ¿Ante un nuevo paradigma de protección?, Recuperado en Mayo 24, 2008, de: <http://portal.sre.gob.mx/pcdh/libreria/libro11/III%20nuevo%20paradigma.pdf>
- Cruz R., Soledad y Villavicencio, J. 1994, Guía para la investigación en problemas urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.

- Cuervo, Pérez y Trujillo, 2008, Modelo Conceptual Colombiano de Discapacidad e Inclusión Social, Facultad de Medicina, Maestría en Discapacidad e Inclusión Social, Grupo de investigación Discapacidad, Rehabilitación y Sociedad, Cuadernos de trabajo no.1
- Davidoff, P. 2002, Advocacy and pluralism in Planning en Scott Campbell y Susan Fainstein (Eds.). Planning Theory, Octava reimpression, Gran Bretaña, Pergamon Press, 1991.
- Departamento Nacional de Planeación, 2007, Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, Estado Comunitario: desarrollo para todos, Imprenta Nacional de Colombia, Bogotá D.C., Colombia.
- Ducci, María Elena 2009, Conceptos básicos de Urbanismo, Trillas, México.
- Echeverri, J. A. 2004, "Territorio como cuerpo y territorio como naturaleza: ¿diálogo intercultural?" en: Tierra adentro: territorio indígena y percepción del entorno. A.Surrallès y P. García Hierro (Eds.). Lima: Tarea.
- Empresa de Renovación Urbana, Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Hábitat, 2006, Bogotá. La renovación urbana y el derecho a la ciudad, Colombo Andina de Impresos S.A.
- F. Lozano, Arturo, n.d., Ciudad vs. Discapacitados. Recuperado, en: <http://www.fnd.cl/ciudadvsdiscapacitados.htm>.
- Fernandes, Edésio, 2003, Del código civil al estatuto de la ciudad: algunas notas sobre la trayectoria del derecho urbanístico en Brasil, EURE, vol. XXIX, no. 87, Santiago de Chile.
- Fuentes Morúa, J. 2002, Lefebvre: crítica al despotismo urbano, Ciudades 54, abril-junio de 2002, RNIU, Puebla, México.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal, Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, (2006). "Instrumentos de Planeación en materia de Personas en situación de Discapacidad".

- Gaceta Oficial del Distrito Federal 1995, Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado en Diciembre 3, 2006, de http://www.discapacinet.gob.mx/wb2/eMex/eMex_Ley_para_personas_con_Discapacidad_del_Distri
- Gaceta Oficial del Distrito Federal 2006, Reglamento de la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado en Diciembre 3, 2006, de <http://www.df.gob.mx/leyes/normatividad.html?materia=1&apartado=2&disp=1356>
- Gamio, A 2006, "Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad" Iguales pero diferentes. Número 8, Octubre- diciembre 2006.
- García Jiménez, Eduardo, Gil Flores, J. (et. al.) 1999, Metodología de la Investigación Cualitativa, Ediciones Aljibe
- García, Lizárraga D 2004, "Construcción social de la discapacidad" Diseño y Sociedad, Otoño 2004, p. 31
- García R, Álix Solángel 2005, La inclusión para las personas con discapacidad: entre la igualdad y la diferencia, Revista Ciencias de la Salud, pp. 235-246, julio-diciembre, Bogotá, Colombia.
- Gobierno del Distrito Federal 2002, Ley de transporte y Vialidad del Distrito Federal, Recuperado en Noviembre 7, 2007, de: <http://www.df.gob.mx/leyes/normatividad.html?materia=1&apartado=1&disp=69>
- Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda 2007, Manual Técnico de Accesibilidad, GDF, SEDUVI, México.

- Gobierno del Distrito Federal 2007, Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, Recuperado en Mayo 24, 2008, de:http://www.df.gob.mx/jefatura/documentos/programa2007_2012.pdf
- Gómez, Jairo, 2003, Transmilenio, La Joya de Bogotá, Panamericana Formas e Impresos, S.A., Colombia.
- González Hernández, O. 2003, De la diversidad y los diversos territorios, Revista Universidad EAFIT, Vol.39, No. 131, Medellín Colombia.
- Gudiño, María E. 2010, Del Urbanismo reglamentario a las nuevas concepciones del Ordenamiento Territorial, Instituto de Cartografía, Investigación y Formación para el Ordenamiento Territorial, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo.
- Gutiérrez Chaparro, J. 2005, Planeación urbana: reflexiones desde la Teoría de la Planeación, Ciudades 66, abril-junio de 2005, RNIU, Puebla, México.
- Habitat Internacional Coalition, 2004, Carta Mundial por el derecho a la ciudad. Recuperado en Noviembre 23, 2006, de: <http://www.hic-net.org/articles.asp?PID=27>
- Instituto Nacional de Geografía e Informática 2000, XII Censo General de Población y Vivienda 2000. Recuperado en Noviembre 23, 2006, de <http://www.inegi.gob.mx/est/default.asp?c=717&e=09>
- Iracheta Alfonso 1997, Planeación y Desarrollo una Visión del Futuro. Ed. Plaza y Valdés, México.
- Introducción a El Estatuto de la Ciudad. Nuevas herramientas para garantizar el Derecho a la Ciudad en el Brasil, Instituto Polis, 2001.
- Jusidman, C 2002, Políticas públicas para personas con discapacidad, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México.

- Le Breton, David 2002, La sociología del cuerpo, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires, Argentina.
- Lefebvre, H. 1976, Espacio y política. El derecho a la ciudad, II, Editorial Península, Barcelona.
- Marcello Balbo, Ricardo Jordán, Daniela Simioni (comps.), 2003, La Ciudad Inclusiva, Cuadernos de la CEPAL, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Santiago de Chile.
- Marco legal de la Discapacidad (Recopilación efectuada por la Vicepresidencia de la República) <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8799>. Recuperado el 2 de febrero de 2010
- Márquez Osorio, Leticia, 2005, La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. En: Nehls Martínez, N (compiladora) 2008, El Derecho a la Ciudad en el Mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate, Coalición Internacional para el Hábitat, Editorial Lenguaraz, Ciudad de México.
- Massiris C., Ángel 2007, Cualidades de las políticas latinoamericanas de ordenamiento territorial y sus perspectivas en un mundo globalizado. En: Velásquez Torres, D. y Castillo Villanueva (Coords.) 2007, Ciudad y Organización espacial, Plaza y Valdés Editores, México.
- Massiris C., Ángel 2002, Ordenación del Territorio en América Latina, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Departamento de Geografía.
- Mattos, C. 2005, Gestión territorial y urbana: de la planeación a la governance, Ciudades 66, abril-junio de 2005, RNIU, Puebla, México.

- Mitchell y Trevor Smith, 2001, "Acceso a los sistemas de transporte y la tendencia al diseño universal". En: Wright, editor 2001, Facilitando el Transporte para Todos, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington D.C.
- Nehls Martínez, N (compiladora) 2008, El Derecho a la Ciudad en el Mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate, Coalición Internacional para el Hábitat, Editorial Lenguaraz, Ciudad de México.
- Nussbaum, Martha, 2007, Las Fronteras de la Justicia. Consideraciones sobre la exclusión, Paidós, Barcelona, España.
- Ochoa Giraldo, J. 2009, Planeación Urbana: Herramienta para el Desarrollo Local, XVII Seminario de Administración Pública.
- Oliver, Mike 1996, "¿Una sociología de la discapacidad o una sociología discapacitada?". En: Barton, L. (Comp.) 1998, Discapacidad y sociedad, Fundación Paideia, Ediciones Morata, España.
- Organización de las Naciones Unidas 2000, Declaración del Milenio. Recuperado en Julio 29, 2007, de: <http://www.un.org/spanish/milenio/ares552.pdf>
- Ortiz Enrique 2008, "Hacia una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad" en: Nehls Martínez, N (compiladora) 2008, El Derecho a la Ciudad en el Mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate, Coalición Internacional para el Hábitat, Editorial Lenguaraz, Ciudad de México.
- Pinson, Daniel. Urban planning: an 'undisciplined' discipline? En: Futures, Vol. 36, No. 4. (Mayo 2004); p. 503-513. DOI: 10.1016/j.futures.2003.10.008. [Consulta: Marzo 6 de 2009]. En: Ochoa Giraldo, J. 2009, Planeación Urbana: Herramienta para el Desarrollo Local, XVII Seminario de Administración Pública.
- Plan Nacional de Desarrollo, en: www.presidencia.gob.mx, (2007). "Instrumentos de Planeación en materia de Personas en situación de Discapacidad".

- Poder Judicial, n.d, *Declaración de los derechos del Impedido*. Recuperado en Julio 8, 2007, de:<http://www.poderjudicial.go.cr/accesibilidad/derechos/02.%20Instrumentos%20Internacionales/Declaraci%C3%B3n%20de%20los%20Derechos%20de%20los%20Impedidos.htm>
- Pradilla Cobos, 2004, Lo conocido, lo ignorado y lo que necesitamos investigar. Distrito Federal, Zona Metropolitana del Valle de México, Ciudad Región del Centro, Revista Andamios, no. 1, otoño-invierno, México.
- Pradilla Cobos, E. 2005, La extinción de la planeación urbana, Ciudades 66, abril-junio de 2005, RNIU, Puebla, México.
- “Presentan Anteproyecto del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, en: <http://transporteinformativo.com/enterese/presentan-anteproyecto-del-programa-integral-de-transporte-y-vialidad-del-df> (2009). “Instrumentos de Planeación en materia de Personas en situación de Discapacidad”.
- Pulido, J n.d. “Ninguneados los ciegos en el Metrobús”. Recuperado de: http://mx.geocities.com/revista_esperanza/ninguneados.htm
- Ramírez, B. y Bolaños, A 2007, “Programas Sociales. Vanguardia nacional por su cobertura y diversidad” 10 Años de Gobierno de Izquierda en el D.F. Suplemento especial de La Jornada, Miércoles 5 de diciembre de 2007, p.5.
- Rapoport, A. 1978, Aspectos humanos de la forma urbana. Editor Gustavo Gili.
- Rawls, John, Teoría de la Justicia, Fondo de Cultura Económica, México.
- Red de Instituciones Nacionales para la Promoción y Protección de los Derechos Humanos del Continente Americano, Comisión de los Derechos Humanos México, ONU- Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos 2008, *Mecanismos Nacionales de*

Monitoreo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad,
Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México

- Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal n.d., Servicio Preferencial para Personas con Capacidades diferentes. Recuperado en Noviembre 7, 2007, de: http://www.rtp.gob.mx/red_rutas/discap/discap.pdf
- Rickert, T 2001, "Estrategias para promover un transporte accesible", en: Wright, editor 2001, *Facilitando el Transporte para Todos*, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington D.C.
- Rincón, Gallardo G 2006, "Editorial" *Iguals pero diferentes*. Número 8, Octubre-diciembre 2006, p. 2
- Rodríguez, J y Navarro B. 1999, *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, GDF, México.
- Rojas Parra, Fernando y Mello Garcias, Carlos 2005, *El transporte público colectivo en Curitiba y Bogotá*, Revista de Ingeniería No. 21, Facultad de Ingeniería, Universidad de los Andes, mayo de 2005.
- Romero, Picón Y 2003, "Derecho a la Ciudad: Derecho a negociar por unas condiciones materiales de vida" *Territorios*. Número 009, Enero, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.
- Sánchez Luna, G. n.d., *Reflexiones en torno a la Planeación Urbana y el Transporte*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México.
- Secretaría Distrital de Salud 2008, *Cuadernos de Discapacidad y Rehabilitación Basada en la Comunidad*, Bogotá, Colombia.
- Sen Amartya 2002, *Desarrollo y Libertad*, Planeta, Bogotá, Colombia.

- Schuler y Robson 1999, “¿Una ciudad para todos? Movilidad y Discapacidad” en: Verdugo A., F. de Borja, De Urríes (coords.) 1999, Hacia una nueva concepción de la discapacidad, Amarú, Salamanca, España.
- Síntesis Básica del Consejo Promotor 2008, CD-ROM, DIF-DF, México.
- Sistema de Corredores de transporte público del Distrito Federal n.d., Accesibilidad Recuperado en Noviembre 7, 2007, de: <http://www.metrobus.df.gob.mx/Accesibilidad.pdf>
- Sistema de Transporte Colectivo- Metro n.d., Servicios que ofrece el Metro a los Usuarios con Discapacidad. Recuperado en Noviembre 7, 2007, de: <http://www.metro.df.gob.mx/servicios/capacidif.html>
- Taylor, Charles 1992, Multiculturalism and “The politics of recognition”, Princeton: Princeton University Press.
- Tedeschi Sebastián, 2006, “Comentarios sobre la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad”. En: Nehls Martínez, N (compiladora) 2008, El Derecho a la Ciudad en el Mundo. Compilación de documentos relevantes para el debate, Coalición Internacional para el Hábitat, Editorial Lenguaraz, Ciudad de México.
- Tedeschi S 2008, “El Derecho a la Ciudad”. Boletín Derecho a la Vivienda y a la Ciudad en América Latina. Número 1, Julio-Agosto 2008, p. 3.
- Touraine, A. 1997, ¿Podremos vivir juntos? Iguales y diferentes, PPC Editorial, Madrid.
- Unión Internacional de Transporte Público, 2009, Transporte inteligente. Cómo mejorar la movilidad en las ciudades, IBM Institute for Business Value.

- Vega, Pindado P 2006, La accesibilidad del transporte en autobús: diagnóstico y soluciones. Recuperado en Noviembre 7, 2007, de: <http://www.seg-social.es/imserso/documentacion/acctransbus.pdf>
- Velásquez, Fabio (compilador) 2004, Ciudad e Inclusión: por el derecho a la ciudad, Fundación Foro Nacional por Colombia, ATI, Fedevivienda, Corporación Región, Bogotá.
- Velásquez, Fabio 2007, Conversaciones sobre el Derecho a la Ciudad, IEFA y Fundación Foro Nacional por Colombia, Bogotá.
- Wirth, Louis 1938, El urbanismo como modo de vida, American Journal of Sociology. En: Sigal, V. 1962, Ediciones 3, Buenos Aires.
- Wright, Charles 2001, "Limitaciones al derecho de transitar y el principio de diseño universal" en: Wright, editor 2001, Facilitando el Transporte para Todos, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington D.C.
- WU, Fulong. Re-orientation of the city plan: Strategic planning and design competition in China. EN: Geoforum. (Marzo 2007). Vol. 38, no 2. ; p. 379-392. Disponible en: World Wide Web: DOI: 10.1016/j.geoforum.2006.05.011. .[Consulta: Marzo 6 de 2009]. En: Ochoa Giraldo, J. 2009, Planeación Urbana: Herramienta para el Desarrollo Local, XVII Seminario de Administración Pública.
- Ward, Peter, 2004, México Megaciudad: Desarrollo y Política, 1970– 2002, Ed. Porrúa, Segunda Edición, México, Distrito Federal.
- Ziccardi, Alicia, 2004, Ciudades y gobiernos locales: globalización, pobreza y democracia participativa, Revista Mexicana de Sociología, Vol. 66, Número especial (Oct., 2004), Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México.

Otras páginas Web consultadas:

- ⇒ <http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=109943&docTipo=1&orderby=docid&sortby=ASC>
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=64197&tabla=ciudad
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=22503&tabla=primera
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68816&tabla=ciudad
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68817&tabla=ciudad
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=68911&tabla=ciudad
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=22523&tabla=primera
- ⇒ http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=69586&tabla=ciudad
- ⇒ http://www.ci-sa.com.mx/empresa/quienes_somos.php
- ⇒ <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/35141.transporte-publico-no-cumple-con-discapacidad.html>,
- ⇒ <http://www.durangoaldia.com/?c=121&a=21873>
- ⇒ http://www.diariodemexico.com.mx/?module=displaystory&story_id=52236&format=html,
- ⇒ <http://sintesisdigital.com.mx/index.php?mod=article&cat=Reportajes&article=26175>

ANEXO 1. Programas a nivel universitario para formar profesionales en las áreas de Planeación y/o Urbanismo⁹³⁹⁴

INSTITUCIÓN OFERENTE	PAÍS	NOMBRE DEL PROGRAMA	OBJETIVO GENERAL DEL PROGRAMA	CAMPO DE TRABAJO
Universidad Autónoma metropolitana (UAM-X)⁹⁵	México	Licenciatura en Planeación territorial	Formar profesionales con una visión interdisciplinaria de la problemática urbana y regional, que puedan enfrentar las exigencias de transformación o fundación de planeación territorial en lo que se refiere a usos y reservas del suelo, vialidad y transportes, servicios públicos y distribución poblacional, a partir de la consideración de las necesidades sociales, políticas y económicas que lo determinan.	Además del amplio campo de trabajo que implica el sector público (gobierno), tanto a nivel federal, estatal y municipal; existen otros espacios que requieren los servicios profesionales de los egresados desde los grupos sociales organizados que solicitan asesoría para concretar sus proyectos de vivienda y gestionar créditos ante instituciones diversas o la modificación o adecuación de planes urbanos, hasta las empresas privadas que requieren estudios de localización para las actividades económicas de impacto urbano y ecológico, proyectos inmobiliarios o planes urbanos específicos. Universidades e institutos donde se realiza la docencia e investigación.
Universidad Autónoma de Aguascalientes⁹⁶	México	Licenciatura en Urbanismo	Formar profesionistas capaces de	De acuerdo a lo anterior el egresado estará capacitado para

⁹³ El urbanismo tiene una naturaleza más específica relacionada con la prefiguración o reordenamiento de la morfología de las ciudades o una parte de ellas, mediante el diseño. El urbanismo llegó a formar parte de la planeación urbana (territorial), al integrarse como materialización física en los planes de desarrollo urbano de la postguerra en Europa o América latina, con diferentes grados de precisión o distintas concepciones, incluyendo variantes como los planes de estructura, las zonificaciones, o los planes de usos del suelo, llegando aun a los proyectos urbanos específicos. (Pradilla Cobos, 2005, la extinción de la planeación urbana, Ciudades, no. 66, abril-junio, RNIU, Puebla, México.

⁹⁴ Elaboración propia con base en información obtenida a través de los diferentes programas académicos ofrecidos en México y en dos países latinoamericanos.

⁹⁵ Fuente: <http://alebrije.uam.mx/pt1.htm>

			<p>aplicar la investigación científica para conocer y analizar la problemática urbana y fundamentar teóricamente alternativas para su solución; así mismo de realizar, administrar, gestionar y evaluar social y financieramente, proyectos urbanos de espacios públicos abiertos; y de analizar, elaborar, ejecutar, evaluar, promover y gestionar programas de desarrollo urbano y regional, formando profesionistas que les permita desempeñar su trabajo con responsabilidad y autenticidad; con un alto compromiso con la sociedad y un profundo respeto al medio ambiente.</p>	<p>desarrollarse ampliamente en el sector gubernamental en los tres niveles (federal, estatal y municipal), y en empresas particulares (despachos de consultoría como empleado o propietario).</p>
<p>Universidad Autónoma del Estado de México⁹⁷</p>	<p>México</p>	<p>Licenciatura en Planeación Territorial</p>	<p>Comprender, aplicar y evaluar los elementos teóricos y metodológicos de la Planeación Territorial, identificar, analizar e interpretar integralmente la expresión territorial de la sociedad, explicar los procesos de uso, ocupación y estructuración del territorio, diseñar y promover estrategias y acciones de desarrollo territorial en el marco de los instrumentos de planeación y conducción del desarrollo, asumir una actitud científica, crítica, creativa y de</p>	<p>El egresado de la licenciatura en Planeación Territorial será capaz de aplicar un conjunto de conocimientos, herramientas metodologías técnicas, valores y principios que le permitan hacer interpretaciones interdisciplinarias de una realidad socioespacial para anticiparse a la generación de problemas y cambiar una situación dada por otra deseada. Diseñar y aplicar instrumentos y herramientas de diagnóstico y prospectiva ajustados a las</p>

⁹⁶ Fuente: http://www.uaa.mx/direcciones/dgdp/catalogo/ciencias_dis_const/lic_urbanismo.pdf

⁹⁷ Fuente: <http://www.uaemex.mx/pestud/licenciaturas/Planeacion.html>

			compromiso social en equipos de trabajo multi e interdisciplinario, con técnicas, métodos e instrumentos del análisis territorial y su representación gráfica.	necesidades sociales y territoriales para elevar el nivel de vida de la población y uso racional del espacio y sus recursos. Capacidad para enlazar la gestión pública y privada para el desarrollo territorial en los ámbitos urbano, metropolitano y regional, con la participación de sus diferentes actores.
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla ⁹⁸	México	Licenciatura en Urbanismo	N/D	La actividad del Urbanista esta fincado en las competencias de los asentamientos humanos en el entorno edificado, la planeación indicativa y modelos de desarrollo urbano a fin de determinar soluciones de fondo e integrales para los problemas que se presentan en el ámbito de lo urbano ambiental y territorial entre grupos multi, inter y transdisciplinarios en los diferentes sectores sociales y productivos que abarque la: Industria de la construcción, La consultoría urbana, Las áreas de enseñanza, aprendizaje y difusión científica del urbanismo la planeación y el diseño urbano y, Las áreas de planeación gubernamental en el área de urbanismo la planeación y el diseño urbano.
Universidad Católica de Chile ⁹⁹	Chile	Magister en Proyecto Urbano	El Magíster se preocupa de reflexionar acerca de los usos y la forma física futura de los desarrollos	

⁹⁸ Fuente: http://cmas.siu.buap.mx/portal_pprd/wb/EDUCATIVA/licenciatura_en_urbanismo_1

⁹⁹ Fuente: <http://www.uc.cl/>

			<p>de cuya escala urbana. El programa aborda el Proyecto Urbano en tres dimensiones, aplicando principios de diseño a los problemas y procesos de la planificación de la ciudad y sus territorios.</p> <p>Su énfasis esta en el espacio público, el diseño de calles, plazas, parques y bulevares, como lugares reconocibles y recintos urbanos habitados. Construye los espacios notables de la ciudad la construcción de sus nuevas fronteras y la regeneración de sus interiores.</p> <p>Proyecto Urbano se entiende como un área disciplinar que se encarga de la definición y diseño de la forma construida de la ciudad se asume desde las categorías del su espacio público, privado y espacio colectivo. Así como la integración de las comunidades urbanas a los desarrollos e infraestructuras que las sustentan.</p>	
Universidad Nacional de Colombia¹⁰⁰	Colombia	Maestría en Urbanismo	<p>El programa de la Maestría en Urbanismo tiene como objetivo general formar a los estudiantes en los conocimientos teóricos y en los instrumentos prácticos necesarios para intervenir en la transformación de la ciudad y del territorio. Centrados en la planeación, gestión, operación y diseño de las ciudades.</p>	<p>Los profesionales egresados de la Maestría están capacitados para trabajar como docentes, consultores y asesores y como miembros de equipos técnicos de urbanismo y desarrollo de municipios, ciudades y regiones.</p>
Universidad Autónoma Metropolitana (UAM-A)¹⁰¹	México	Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas	<p>Formar profesionales de alto nivel académico en la investigación y planeación integral del desarrollo metropolitano, capaces de</p>	<p>El profesional tiene las capacidades de: 1) Elaborar un diagnóstico de un barrio, colonia, municipio o ciudad, de acuerdo con el formato formal de</p>

¹⁰⁰ Fuente: <http://www.facartes.unal.edu.co/murbanismo/lapresentacion.pdf>

¹⁰¹ Fuente: <http://www2.azc.uam.mx/posgradoscsh/mppm/objgral.htm>

			<p>profundizar en el conocimiento de su objeto de estudio y de identificar, analizar y proponer alternativas de solución a los problemas propios de este fenómeno. Para ello se utilizará un conjunto de informaciones, conceptos y técnicas específicas para las cuales se tomarán en cuenta sus aspectos sociales, económicos, políticos y espaciales, desde una perspectiva crítica y un enfoque plural surgido del trabajo interdisciplinario.</p>	<p>un programa de desarrollo urbano; 2) Exponer por escrito y oralmente (utilizando un medio visual) una crítica a un programa de desarrollo urbano (programa parcial, municipal o de una zona metropolitana); 3) Escribir ensayos sobre autores o teorías relacionadas con la problemática urbana; 4) Ubicar y explotar bases de datos institucionales tales como Censos de Población y Vivienda, Censos Económicos, Encuesta de Ingresos y Gastos de los Hogares, Encuesta Nacional de Empleo y otras; 5) Manejar paquetes computacionales como son: procesador de textos, hoja de cálculo, base de datos relacional, presentación digital, sistema de información geográfica (SIG); 6) Trabajar en equipos multidisciplinarios; 7) Relacionarse adecuadamente con autoridades locales, organizaciones vecinales, miembros de OSC y sectores empresariales.</p>
--	--	--	--	---

ANEXO 2. Concepciones sobre la ciudad¹⁰²

Autor	Concepción sobre ciudad
Max weber ¹⁰³	La ciudad ha sido un <i>intermezzo</i> en la historia social de la humanidad, pues, atendiendo a su definición, es claro que no ha existido siempre y, además, que pasado un cierto tiempo ha dejado de existir.
Louis Wirth ¹⁰⁴	Colonia grande, densa y permanente formada por individuos socialmente heterogéneos.
Robert Ezra Park ¹⁰⁵	La ciudad ha sido descrita como el hábitat natural del hombre civilizado. En la ciudad, el hombre ha desarrollado la filosofía y la ciencia, y se ha convertido no sólo en un animal racional sino también en un animal sofisticado. La ciudad y el entorno urbano representan para el hombre la tentativa más coherente y, en general, la más satisfactoria de recrear el mundo en que vive de acuerdo a su propio deseo. Pero si la ciudad es el mundo que el hombre ha creado, también constituye el mundo donde está condenado a vivir en lo sucesivo. Así pues, indirectamente y sin tener plena conciencia de la naturaleza de su obra, al crear la ciudad, el hombre se recrea a sí mismo. En este sentido y en este aspecto podemos concebir la ciudad como un laboratorio social.
Gideon Sjoberg ¹⁰⁶	Una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad de población, que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados, no agrícolas, amén de una elite cultural, intelectual
Manuel Castells ¹⁰⁷	Las ciudades son claves tanto como productoras de los

¹⁰² Los autores que aquí se citan son considerados como clásicos dentro de los estudios urbanos, principalmente, desde el campo de la sociología urbana.

¹⁰³ "La dominación no legítima. (tipología de las ciudades)". En: Weber, Max, 1964, Economía y Sociedad, Fondo de Cultura Económica, México.

¹⁰⁴ Wirth, Louis, 1988, El urbanismo como modo de vida, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

¹⁰⁵ Park, Robert Ezra, 1999, La ciudad y otros ensayos de ecología urbana, Ediciones del Serbal, Barcelona.

¹⁰⁶ Sjoberg, Gideon, 1988, Origen y evolución de las ciudades. En: Mario Bassols, et. al. (comps.), Antología de sociología urbana, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

	<p>procesos de generación de riqueza en el nuevo tipo de economía como de la capacidad social de corregir los efectos desintegradores y destructores de una economía de redes sin ninguna referencia a valores sociales más amplios, más colectivos o no medibles en el mercado, como por ejemplo, la conservación de la naturaleza o la identidad cultural (...) Las ciudades son empíricamente, los medios de innovación tecnológica y empresarial más importantes.</p>
<p>Jordi Borja¹⁰⁸</p>	<p>La ciudad es la concentración física de personas y edificios, diversidad de usos y de grupos, densidad de relaciones sociales. Es el lugar del civismo donde se dan procesos de cohesión social y se perciben los de exclusión, de pautas culturales que regulan los comportamientos colectivos, de identidad que se expresa material y simbólicamente en el espacio público y en la vida ciudadana. Y es donde los ciudadanos se realizan en tanto que tales, mediante la participación en los asuntos públicos. O sea la ciudad es intercambio, comercio, y cultura.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en la lectura de las obras de los autores

¹⁰⁷ Castells, Manuel, 2001, La ciudad de la nueva economía, Papeles de población, enero-marzo, número 27, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.

¹⁰⁸ Borja, Jordi 2000, Ciudad y Ciudadanía. Dos Notas, Documento de trabajo, Institut de Ciències Polítiques i Socials, Barcelona, España.

Anexo 3. Legislación mexicana en materia de discapacidad a nivel Federal y Local

Legislación Federal

INSTRUMENTO LEGAL	CONTENIDO	COMENTARIOS
<p>Ley General de las personas con discapacidad</p>	<p>Capítulo V. Del Transporte Público y las Comunicaciones: “Artículo 17.- Las autoridades competentes realizarán entre otras acciones, las siguientes: I. Impulsar programas que permitan la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo y medios de comunicación a las personas con discapacidad; II. Promover que en las licitaciones de concesión del servicio de transporte público, las unidades incluyan especificaciones técnicas y antropométricas en materia de discapacidad;” III. Garantizar que las empresas del transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas y antropométricas adecuadas para las personas con discapacidad;</p>	<p>Para el caso del Distrito Federal, es posible observar los esfuerzos que hace el GDF por incluir en los programas el tema de la accesibilidad, prueba de ello es la inversión que se está llevando a cabo en este rubro. Asimismo, a través de la SETRAVI, se está ejecutando el programa de sustitución de unidades (refiriéndonos a microbuses y a taxis) para mejorar e, incluso, promover la comodidad y seguridad de aquellos pasajeros en situación de discapacidad. En el resto de la republica, es frecuente observar quejas por parte de la población en torno al tema.¹⁰⁹ Sin embargo, en algunas entidades federativas se llevan a cabo acciones favorables, ejemplos de ello son: Puebla y Tlaxcala¹¹⁰</p>
<p>Reglamento de Autotransportes Federal y Servicios Auxiliares</p>	<p>SECCIÓN PRIMERA. Terminales de pasaje</p> <p>Artículo 42B.- Las terminales deberán contar como mínimo con las instalaciones y equipo siguientes:... XI. Instalaciones para personas con discapacidad, tales como: a) Rampas de acceso a los diferentes servicios que preste la terminal; b) Asientos reservados; c) Sanitarios especialmente acondicionados, y d) Casetas telefónicas a la altura adecuada;</p>	<p>Las terminales suelen ser puntos conflictivos en torno a la accesibilidad, no sólo debido a factores arquitectónicos, muchas veces, los mismos usuarios sin discapacidad constituyen un obstáculo.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. (2003). “Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad”.

¹⁰⁹ <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/35141.transporte-publico-no-cumple-con-discapacidad.html>,

<http://www.durangoaldia.com/?c=121&a=21873>

¹¹⁰ http://www.diariodemexico.com.mx/?module=displaystory&story_id=52236&format=html,

<http://sintesisdigital.com.mx/index.php?mod=article&cat=Reportajes&article=26175>

En el caso del Distrito Federal, los principales referentes jurídicos en materia urbana, de accesibilidad y transporte para las personas en situación de discapacidad se encuentran en:

Legislación Local

INSTRUMENTO LEGAL	CONTENIDO	COMENTARIOS
<p>Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal</p>	<p>Capítulo V. De Las Preferencias Para el Libre Desplazamiento y el Transporte:</p> <p>“Artículo 18.- La Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y el Sistema de Transporte Colectivo Metro, establecerán las acciones que permitan a las personas con discapacidad contar con las facilidades y preferencias que les permitan su transporte y libre desplazamiento, conforme a lo siguiente: I.- Los vehículos del servicio público de transporte deberán cumplir con las especificaciones técnicas que permitan el acceso y uso a las personas con discapacidad, incluyéndose la adecuación de instalaciones físicas como paraderos y estacionamientos, conforme a ésta Ley y sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos legales; II.- Las personas con discapacidad podrán hacer uso del servicio, los asientos y espacios que para tal efecto sean destinados en los diversos vehículos del servicio público de transporte; VI.- El Jefe de Gobierno del Distrito Federal establecerá y vigilará la aplicación de descuentos otorgados a las personas con discapacidad en los vehículos de transporte público, concesionado y el Sistema de Transporte Colectivo Metro.</p> <p>Artículo 20.- Las personas ciegas acompañadas de perros guías tendrán libre acceso a todos los servicios públicos, servicios al público o comerciales.”</p>	<p>La ley para personas con discapacidad del Distrito Federal fue reformada en 1999. La esencia de las modificaciones que sufrió la ley reside en incorporar el concepto de transversalidad, por tanto, define con toda precisión las obligaciones que las más diversas dependencias del gobierno local tienen para lograr la plena integración y equiparación de oportunidades de las personas con discapacidad. (Gómez 2000: 2)</p> <p>Entre los conceptos, principales, que sobresalen en la legislación vigente en materia de discapacidad en el Distrito Federal se encuentran:</p> <p>Equiparación de oportunidades.</p> <p>La discapacidad no significa enfermedad.</p> <p>La accesibilidad.</p> <p>Efectividad de la ley</p> <p>Transversalidad</p>

Fuente: Elaboración propia con base en: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. (2003). “Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad”.

INSTRUMENTO LEGAL	CONTENIDO	COMENTARIOS
<p>Reglamento de la Ley Para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal</p>	<p>Capítulo VIII. De Las Preferencias para el Libre Desplazamiento y Transporte:</p> <p>“Artículo 64. A la Secretaría de Transportes y Vialidad le corresponde:</p> <p>Establecer las medidas necesarias para que el transporte urbano y la infraestructura vial cuente con los elementos de inducción y seguridad para las personas con discapacidad;</p> <p>III. Vigilar que los vehículos del Servicio Público de Transporte, tanto los pertenecientes a la Red de Transporte de Pasajeros, como los del Transporte concesionado, cuenten con la señalización de las diferentes discapacidades en materiales resistentes y con colores contrastantes, los símbolos distintivos;</p> <p>Presentar al Jefe de Gobierno la propuesta para autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales o preferenciales, así como las exenciones del pago de tarifa del transporte público de pasajeros, para personas con discapacidad;</p>	<p>En toda la República Mexicana sólo cuatro entidades federativas (Chiapas, Chihuahua, Puebla y Sonora) y el Distrito Federal cuentan con un reglamento para la ley local de las personas con discapacidad.</p> <p>Por ningún motivo se debe negar el acceso al transporte público a las personas en situación de discapacidad, de esta forma, quien no cumpla con este tipo de disposición se hace acreedor a una multa de, aproximadamente, 30 a 90 veces el salario mínimo.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. (2003).

“Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad”.

INSTRUMENTO LEGAL	CONTENIDO	COMENTARIOS
<p>Reglamento de la Ley Para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal</p> <p>(Continuación)</p>	<p>Artículo 72. Los vehículos del Servicio Público de Transporte pertenecientes a la Red de Transporte de Pasajeros, a los Servicios de Transportes Eléctricos y al Metrobús contarán con las siguientes especificaciones técnicas: I. Torreta en ambos extremos de la unidad; II. Sistema de audio interior que anuncie vialidades y paradas; III. Cinta reflejante y escalón numérico adicional en la escalera de ascenso y descenso; IV. Diseño de un espacio especial destinado para dos sillas de ruedas con cinturón de seguridad similar al del automóvil y sistema de anclaje para las sillas de ruedas, así como para usuarios de perros guía; V. Símbolos interiores y exteriores distintivos sobre discapacidad; VI. Piso con material antiderrapante, y VII. Sirena de aproximación.</p> <p>Artículo 75. En los accesos principales y los pasillos de correspondencia del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se construirán rampas con materiales adecuados y antiderrapantes, respetando las pendientes establecidas en las normas técnicas aplicables.¹¹¹</p> <p>Artículo 76. La o el titular del Sistema de Transporte Colectivo Metro, garantizará que el acceso no sea obstaculizado por los vendedores ambulantes u otros objetos.”</p>	

Fuente: Elaboración propia con base en: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. (2003). “Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad”.

¹¹¹ En casos especiales se analizará la factibilidad técnica y financiera para la instalación de elevadores que permitan el acceso de los usuarios en sillas de ruedas a las instalaciones, así mismo deberá instalarse señalización con materiales resistentes y colores contrastantes de los símbolos distintivos de cada tipo de discapacidad.

Para el libre acceso de las personas con discapacidad visual, usuarias de perros guía, se dejará un espacio exclusivo al inicio de todos los andenes.

INSTRUMENTO LEGAL	CONTENIDO	COMENTARIOS
Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal	Capítulo V. De las Obligaciones de los Concesionarios: "Artículo 42.- Son obligaciones de los concesionarios: XIII.- Contar con un veinte por ciento del total de unidades destinadas a la prestación del servicio, acondicionadas con aditamentos especiales que permitan a las personas con discapacidad temporal o permanente y de la tercera edad, hacer uso del servicio público de transporte en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;"	Esta disposición generalmente es incumplida.

Fuente: Elaboración propia con base en: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, II Legislatura. (2003).

"Legislación Local y Federal en materia de Personas en situación de Discapacidad".

ACCESIBILIDAD EN EL METROBUS

TRAMO DE LAS ESTACIONES "C.U." A "EL CAMINERO"

Puntos de interés especial:

- Mala ubicación de rampas.
- Espacios reducidos entre salidas de elevadores y comienzos de bajada de escaleras.
- Espacios reducidos al interior de elevadores



Contenido:

OBSERVACIONES GENERALES	PÁG.
	1
ESTACIÓN VILLA OLIMPICA	LAM
	1
ESTACIÓN VILLA OLIMPICA	LAM
	2
ESTACIÓN VILLA OLIMPICA	LAM
	3
ESTACIÓN CORREGIDORA	LAM
	4
ESTACIÓN EL CAMINERO	LAM
	5



JULIO
08

En atención a sus indicaciones, me permito enumerar a continuación las estaciones de la Línea 1 del Metrobus en el tramo de C.U. a El Caminero, en las que se señalan las deficiencias que cada una contienen con relación al tema de Accesibilidad, así como las fotos correspondientes.

1.- ESTACIÓN C.U.

La rampa para bajar o subir a la estación no tiene ningún descanso y la altura de las protecciones horizontales del barandal no alcanzan a proteger los descansos pies de la silla de ruedas.

2.- ESTACIÓN PERISUR

Los elevadores para las Personas con Discapacidad están fuera de servicio. Al bajar la escalera los vendedores informales obstruyen el libre tránsito a personas con Discapacidad. La rampa es larga y presenta irregularidades en su trazo (columpios y bordes), los descansos no están bien definidos.

3.- ESTACIÓN VILLA OLÍMPICA

No hay rampa para acceder al elevador; existe una rampa sobre los carriles centrales de Insurgentes de norte a sur que está mal construida.

La rampa de acceso al andén principal del Metrobus es de gran longitud (79.10. m) y no cuenta con los descansos reglamentarios.

A la mitad del trayecto de la rampa de acceso al andén del Metrobus existe una palmera que obstruye parcialmente el paso del lado oriente, con peligro de caer en el vano, del lado poniente tenemos una sección más generosa que permite el mejor tránsito de una silla de ruedas, se recomienda la habilitación de un sardinel perimetral a la palmera.

Al salir del elevador en la parte superior nos encontramos con un ancho menor a 1.50 m., además de quedar ubicados a pocos centímetros del descenso de la escalera con el peligro de caer en ellas. En las escaleras rojas bajan las personas y se topan con la rampa y con un puesto de periódicos que rompe la continuidad de la misma. La parte baja de la estructura de la escalera tiene una altura al 1.30 m, lo cual es peligroso para los transeúntes.

OBJETIVO:
"Contribuir a la
solución de las
demandas de las
personas con
discapacidad
construyendo un
ambiente
accesible"
Manual Técnico de
Accesibilidad.

4.- ESTACION CORREGIDORA

La rampa no tiene descansos como indica el Manual Técnico de Accesibilidad. El elevador para personas con discapacidad se encuentra confinado entre los dos dados que soportan las columnas del puente de acceso a la rampa, existe una rampa que conduce hacia el andén, que no tiene descanso alguno y está mal trazada. El elevador se encuentra fuera de servicio.

5.- ESTACIÓN AYUNTAMIENTO

Sin comentario.

6.- ESTACIÓN FUENTES BROTANTES

Sin comentario.

7.- ESTACIÓN SANTA URSULA

Sin comentario.

8.- ESTACIÓN LA JOYA

Sin comentario.

9.- ESTACIÓN EL CAMINERO

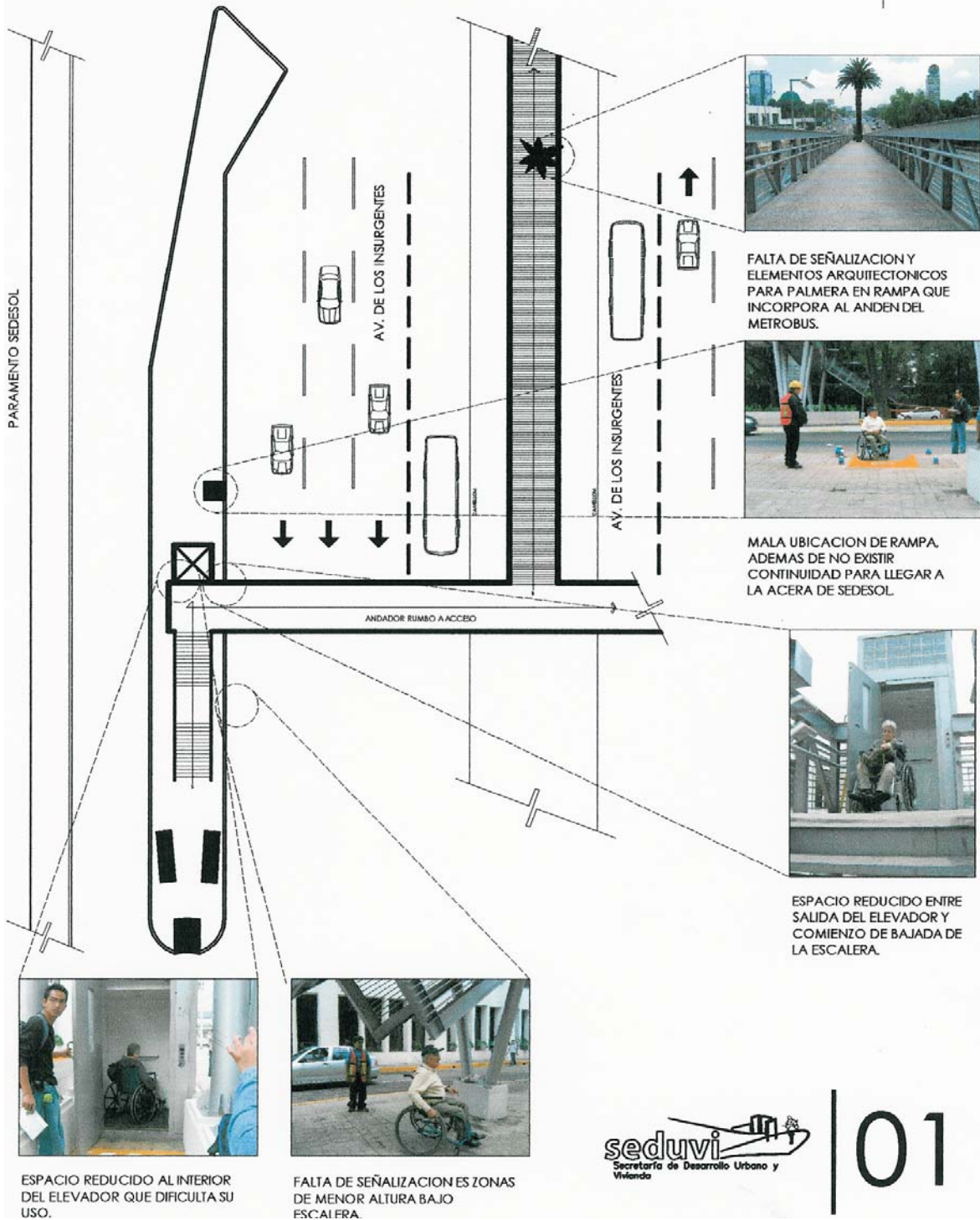
La ubicación de la rampa no es la idónea por la forma del camellón, siendo posible la ampliación del área de marimbas y así permitir un mejor tránsito peatonal

NOTAS:

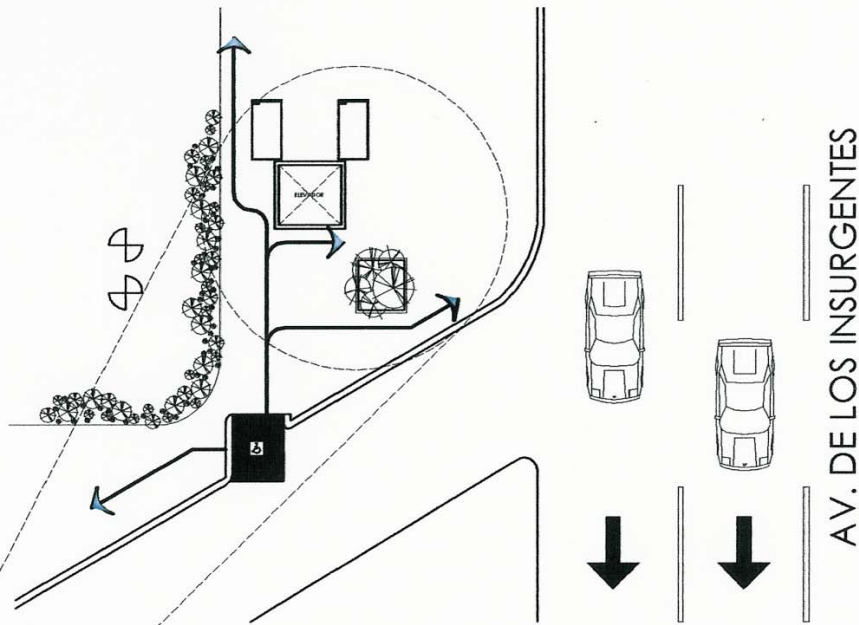
1. En ningún elevador se encontró algún elemento que facilite el cierre interior o apertura de las puertas.
2. El espacio al interior de la cabina del elevador, no permite de fácil manera el giro de 180° de una silla de ruedas.
3. La operación de los controles de los elevadores son confusos para el usuario, detectando la falta de automatización en el traslado

OBJETIVO:
"Beneficiar tanto a personas con alguna discapacidad física, sensorial y/o intelectual, así como a otros sectores de la población con necesidades especiales"
Manual Técnico de Accesibilidad.

ESTACIÓN VILLA OLIMPICA DEL METROBUS



ESTACIÓN VILLA OLIMPICA DEL METROBUS



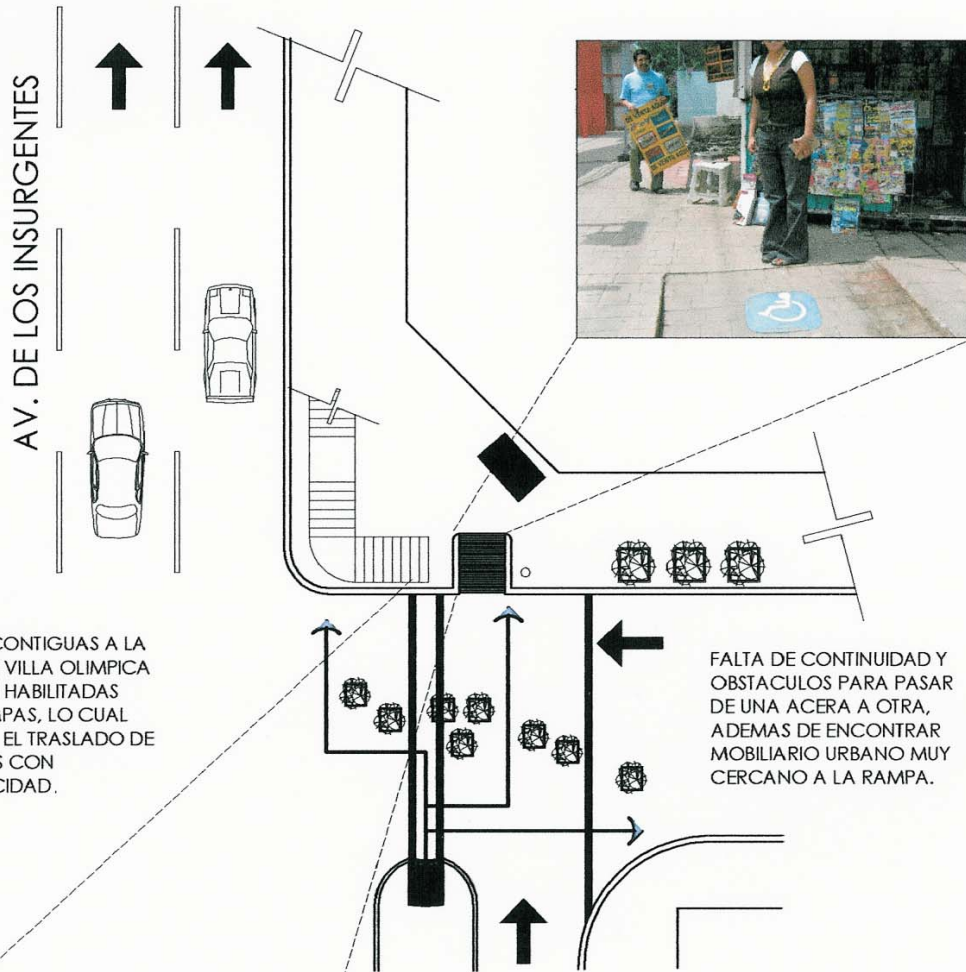
FALTA DE ESPACIOS LIBRES DE ELEMENTOS QUE OBSTRUYAN EL PASO.

LA SIMBOLOGIA EMPLEADA EN LA RAMPA NO ES LA CONVENCIONAL, TENIENDO UN SENTIDO HACIA LA IZQUIERDA, DEBIENDO ESTAR HACIA LA DERECHA. ADEMÁS DE NO SER DE LAS MEDIDAS Y COLORES REGLAMENTARIOS.



ESTE ES UN EJEMPLO CLARO DE QUE EXISTEN TODOS LOS ELEMENTOS PARA BRINDAR TODAS LAS FACILIDADES A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PERO DESAFORTUNADAMENTE, LA DISPOSICION DE LOS ELEMENTOS ARQUITECTONICOS ENTORPECEN AL 100% LA CIRCULACION DE ESTA MINORIA.

ESTACIÓN VILLA OLIMPICA DEL METROBUS



AV. DE LOS INSURGENTES

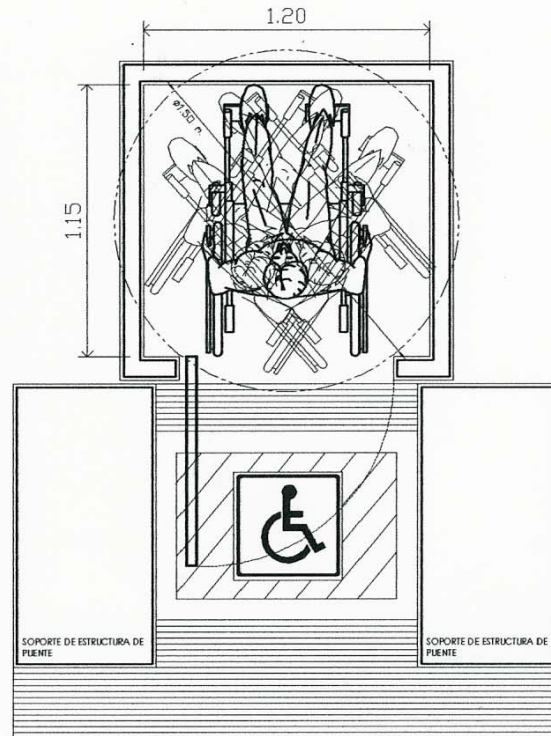
ACERAS CONTIGUAS A LA ESTACION VILLA OLIMPICA NO ESTAN HABILITADAS CON RAMPAS, LO CUAL DIFICULTA EL TRASLADO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

FALTA DE CONTINUIDAD Y OBSTACULOS PARA PASAR DE UNA ACERA A OTRA, ADEMAS DE ENCONTRAR MOBILIARIO URBANO MUY CERCANO A LA RAMPA.

NINGUN TIPO DE SEÑALAMIENTO MARCA EL AREA DESTINADA PARA QUE EL PEATON CRUCE LA CALLE CON SEGURIDAD, ADEMAS DE QUE AREAS DESTINADAS COMO VIA PUBLICA SON INVADIDAS POR VEHICULOS PARTICULARES.

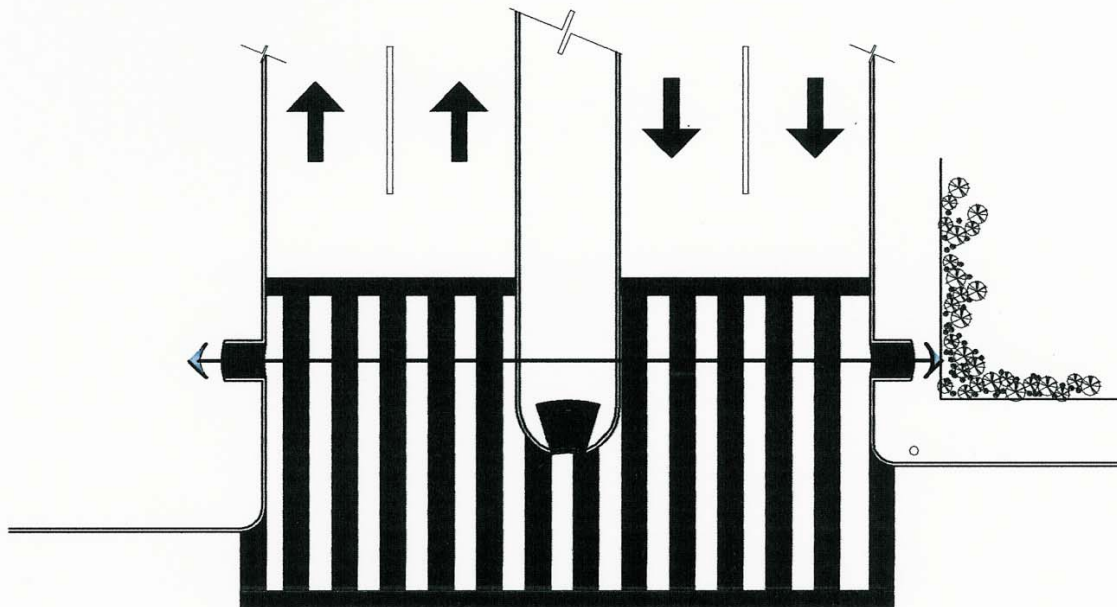
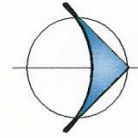


ESTACIÓN CORREGIDORA DEL METROBUS



EN LA ESTACION CORREGIDORA EN LA ZONA DEL ELEVADOR, SE DETECTO UNA DIMENSION INFERIOR A LA REGLAMENTARIA, ES PRATICAMENTE IMPOSIBLE DAR UN GIRO DENTRO DE LA CABINA. ADEMAS AL INTERIOR NO EXISTE NINGUN ELEMENTO QUE AYUDE A CERRAR LA PUERTA Y LA VENTANA, ESTA A UNA ALTURA POCO APROPIADA, UNA PERSONA SENTADA EN UNA SILLA DE RUEDAS NO TIENE VISIBILIDAD ALGUNA AL EXTERIOR.

ESTACION EL CAMINERO DEL METROBUS



FALTA DE CONTINUIDAD Y OBSTACULOS PARA PASAR DE UNA ACERA A OTRA, ADEMAS DE ENCONTRAR MAL DIRECCIONADAS LAS RAMPAS, POR LO QUE SE FORZA A LA PERSONA CON DISCAPACIDAD A RODEAR POR EL ARROLLO VEHICULAR.

Anexo 5. El camino hacia el Derecho a la Ciudad: Transporte incluyente y accesible

SISTEMA DE TRANSPORTE	PAÍS	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE DISCAPACIDAD	TRANSPORTE ENFOCADO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD	PROCESO PARTICIPATIVO EN SU GESTIÓN	PROMUEVE LA INCLUSIÓN	SE ENMARCA EN LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO UNIVERSAL¹¹²	PLANEACIÓN HUMANIZANTE
Metrobús	México	Federal: Ley General de las personas con discapacidad; Reglamento de autotransportes federales y servicios auxiliares. Locales: Ley para las personas con discapacidad del Distrito Federal y su Reglamento; Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.	Como medida de acción afirmativa	Sí, al menos por parte del Consejo Promotor para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal	Sí, de modo compensatorio	Es accesible	En construcción
Sistema de Transporte de Franca	Brasil	Constitución Federal, Arts. 227 y 244; Decreto No. 93.481 del 29 de octubre de 1986;	Sí	Sí, se estableció un canal de participación popular, para expresar necesidades	Sí. Uno de los objetivos es lograr que todos sus usuarios puedan compartir la vida	Sí, al menos eso pretende	Sí, porque está implicado un proceso de participación por parte de la comunidad, por

¹¹² Diseño Universal: “Aquella actividad humana que concibe, proyecta y construye el entorno físico, de manera tal, que ninguna persona, sea cual sea su condición, quede excluida de su uso y disfrute” (Bernardelli n.d).

		Ley No. 7.853 del 24 de octubre de 1989; Decreto no. 914 del 6 de septiembre de 1993; Ley no. 8.842 del 4 de enero de 1994			en sociedad		otro lado, la implementación de este sistema busca generar el goce de los espacios por parte de todos los usuarios de este medio y, finalmente, en cuanto a los profesionales que dirigen el proyecto se nota la humanización y empatía, al tomar en cuenta las necesidades de todos.
Transmilenio	Colombia	Constitución Política de 1991; Ley 361 de 1997(Ley de Discapacidad); Ley 715 de diciembre de 2001; Ley 105 de 1993; Ley 12 de 1987; Decreto 1660 de 2003; Resolución 003636 de Noviembre 24 de 2005.	Como medida de acción afirmativa	N/D	Sí, de modo compensatorio	Es accesible	No es claro

ANEXO 6. POSIBLES ESTUDIOS DENTRO DEL MARCO DE LA DISCAPACIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL Y EL DERECHO A LA CIUDAD: INTERRELACIÓN DE LAS CUATRO PERSPECTIVAS PARA COMPRENDER LA DISCAPACIDADⁱ, LOS NUEVOS DERECHOS URBANOS Y LA CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDADⁱⁱ

DERECHOS URBANOS	CONTENIDO	TEMAS	ESTUDIOS EN CAPACIDAD HUMANA Y TECNOLOGÍA	ESTUDIOS PÚBLICOS	ESTUDIOS CULTURALES	ESTUDIOS ÉTICO-FILOSÓFICOSⁱⁱⁱ
Derecho al lugar	La gente tiene derecho a mantener su residencia en el lugar donde tiene sus relaciones sociales, en sus entornos significantes, o a tener otro de su libre elección.	<ul style="list-style-type: none"> • Vivienda adaptable y/o accesible • Centros de recreación y educativos • Vida Independiente 	Que las instalaciones de los sitios y servicios comunitarios cuenten con medidas que se adapten a las necesidades de las personas en situación de discapacidad, de la misma manera ha de suceder con los lugares de residencia y de ocio. Disciplinas involucradas: Arquitectura, Diseño, Urbanismo, Ergonomía.	Se puede relacionar con el Art. 19 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPC), en donde el derecho al lugar, se traduzca en vida independiente y, al mismo tiempo, en inclusión para evitar la segregación socio-espacial. Disciplinas involucradas: Derecho, Sociología Urbana.	Surgen temas como: Sentido de pertenencia, Tejido social, Inclusión. Disciplinas involucradas: Sociología, Antropología,	Surgen temas como: <ul style="list-style-type: none"> • Mujeres en situación de discapacidad y el derecho a la vivienda y a un entorno de vida.
Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad	La organización interna del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (barriales, de grupo de edad, étnicas, etc.) Para los “excluidos” la integración grupal conflictiva es indispensable para conseguir su reconocimiento.	<ul style="list-style-type: none"> • Mujeres • Niños y jóvenes • Adultos Mayores • Afrocolombianos • Indígenas • Organizaciones de y para personas en situación de discapacidad. 		En relación con los artículos 6 y 7 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPC): libertad de expresión y protección de interés superior. Visto desde disciplinas como: Derecho, Bienestar Social, Ciencias Políticas.	Analizar las problemáticas de los grupos desde: <ul style="list-style-type: none"> • La Autopercepción • La Construcción de identidad • El Empoderamiento • El Cuerpo • Imaginarios Se convierte en una propuesta de análisis para los campos de: Antropología, Sociología e Historia	Surgen temas como: <ul style="list-style-type: none"> • Mujeres en situación de discapacidad y Ciudadanía Activa • Mujeres en situación de Discapacidad y Participación • Mujeres en situación de discapacidad y factor de género
Derecho a la movilidad y accesibilidad	La accesibilidad de cada zona es indispensable para existir para los otros	<ul style="list-style-type: none"> • Vías públicas, transporte. • TIC'S • Edificios: Públicos, privados. • Equipamiento • Mobiliario Urbano 	Aportar soluciones desde la Arquitectura, el Diseño, Urbanismo, Planeación territorial.	Relación con los Art. 9 y 20 (CDPC); desarrollar estrategias para la aplicación de normatividad en la materia. Disciplinas involucradas: Derecho, Ciencias Políticas	Mirar el impacto sobre los imaginarios colectivos y la construcción de identidades. Disciplinas involucradas: Antropología, Sociología, Psicología, Filosofía.	Generar reflexiones en torno a: <ul style="list-style-type: none"> • Valores • Noción de lo que es justo • Sensibilización Disciplinas involucradas: Antropología, Sociología, Filosofía.

DERECHOS URBANOS	CONTENIDO		ESTUDIOS EN CAPACIDAD HUMANA Y TECNOLOGÍA	ESTUDIOS PÚBLICOS	ESTUDIOS CULTURALES	ESTUDIOS ÉTICO-FILOSÓFICOS
Derecho a innovación política	Los gobiernos locales y regionales deben recoger las demandas sociales para innovar en cuanto a sistemas electorales, mecanismos de participación, instrumentos de planeamiento y de gestión, etcétera.	<ul style="list-style-type: none"> Participación en la vida política y pública. Libertad de asociación Gestión democrática del Territorio 	Participación en la Planeación y gestión del territorio, a través de mecanismos como: Planeación y presupuesto participativo, talleres barriales de mejoramiento urbano, estudios de accesibilidad. Disciplinas involucradas: Planeación territorial, Gobierno y Asuntos Públicos, Urbanismo, Ciencias Políticas.	Las personas en situación de discapacidad, de acuerdo al Art. 29 CDPC., tienen la obligación y el derecho a ejercer el voto, formar partidos o crear organizaciones, participar en la dirección de asuntos públicos. Disciplinas involucradas: Derecho, Sociología y Ciencias Políticas.		
Derecho al acceso y uso de las tecnologías de información y comunicación	Las administraciones públicas no sólo deben proteger y garantizar este derecho sino también utilizar las TIC para democratizar realmente el acceso de todos los servicios de interés general	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad Libertad de expresión, opinión y acceso a la información. 		De acuerdo con los Arts. 9 y 21 CDPC, es necesario promover el acceso a nuevos sistemas de acceso a la información, tecnología y la Web. Disciplinas: Derecho.	Analizar el impacto de las TIC's en la participación e integración de las personas en situación de discapacidad. Disciplinas involucradas: Antropología y Sociología.	Surgen temas como: <ul style="list-style-type: none"> Las mujeres en situación de discapacidad en la ciudad: la función de los medios de comunicación y la transmisión de competencias. Las mujeres en situación de discapacidad y las redes de información
Derecho a la diferencia, a la intimidad y a la elección de los vínculos personales	Derecho a no sufrir discriminación de ninguna índole, siempre que se respeten los derechos básicos de las personas con las que se relacione.	<ul style="list-style-type: none"> Respeto a la privacidad Respeto del hogar y de la familia Diversidad sexual 		De conformidad con lo que se establece en los Arts. 22 y 23 (CDPC). Poner en la mesa de discusión temas como: Respeto a la privacidad y Respeto del hogar y de la familia. Disciplinas involucradas: Derecho y Sociología.		Fomentar estudios respecto de la diversidad sexual. Disciplinas involucradas: Psicología, Antropología, Filosofía.
Derecho de todos los residentes en una ciudad a tener el mismo estatus político-jurídico de ciudadano	Por lo tanto, igualdad de derechos y responsabilidades	<ul style="list-style-type: none"> Personalidad y capacidad jurídica Derechos Humanos 		En concordancia con el Art. 12 CDPC. Generar propuestas para garantizar: reconocimiento a la personalidad jurídica,		Surgen temas como: <ul style="list-style-type: none"> Las mujeres en situación de discapacidad en la ciudad: la toma

		<ul style="list-style-type: none"> Control de asuntos de propiedad, p.e. "vivienda". 		prevencción de abusos por parte de autoridades, Goce de bienes. Disciplinas involucradas: Derecho y Bienestar social.		de decisiones y democracia paritaria.
--	--	---	--	---	--	---------------------------------------

ⁱ El Modelo Conceptual Colombiano de Discapacidad e Inclusión Social es una herramienta, conceptual y comunicativa; construida a partir de las experiencias investigativas de las docentes-investigadoras de la Maestría en Discapacidad e Inclusión Social. La propuesta, está basada en el trabajo de Turnbull y Stowe (2001), la cual fue adaptada al contexto colombiano y se representa a través de cuatro perspectivas para comprender la discapacidad: 1) Estudios en capacidad humana y tecnología, 2) estudios públicos, 3) estudios culturales y estudios ético filosóficos.

ⁱⁱ Como parte de la construcción del Derecho a la Ciudad, se plantean una serie de reivindicaciones derivadas de este, las cuales, se basan en una sucesión de valores fundamentales básicos para tratar de dar respuesta a viejas y nuevas situaciones de desigualdad que generan exclusión en el ámbito urbano. Por lo mismo, de manera esquemática, se presentan los posibles estudios que se pueden generar dentro del marco de la Inclusión Social y la Discapacidad y el Derecho a la Ciudad, cabe destacar, que lo siguiente se construye con base en los “Nuevos Derechos Ciudadanos” que propone el Urbanista Jordi Borja, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y las cuatro perspectivas para comprender la discapacidad que hacen parte del Modelo Conceptual Colombiano de Discapacidad e Inclusión Social.

ⁱⁱⁱ Los temas propuestos, mayoritariamente, se recatan de la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (Bruselas, 1995). En: Nehls Martínez, 2008.