Este libro forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx
Libro completo en:
http://biblio.juridicas.unam.mx/bjv
https://goo.gl/BYUr8k

V. Consideraciones finales

DR © 2013.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

LA CURVA
LA VILLA
ORTOPEDIA
FERRERIA
393
003 0028
LA LEYENDA CONTINUA
3 X 10.00
KILOS

Este libro forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx
http://biblio.juridicas.unam.mx/bjv
Libro completo en:
https://goo.gl/BYUr8k

La movilidad ocupa un papel central en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, integra los espacios y las actividades; es una necesidad esencial e insoslayable para todas las personas para que puedan acceder a los bienes y servicios básicos indispensables para tener una vida digna, y constituye un factor que influye en la realización de múltiples derechos humanos. Resulta indispensable para la convivencia armónica de cualquier sociedad, y se vuelve imprescindible en las grandes urbes en un contexto de crecimiento acelerado.

Al reconocer el papel determinante que asume la movilidad en la vida de las personas y sociedades, se han multiplicado las voces a favor de su reconocimiento como un derecho humano autónomo. El presente Informe especial se inscribe en esta perspectiva; parte de la premisa de que la movilidad es un fenómeno preexistente que entraña la necesidad del reconocimiento de un derecho humano autónomo que sea comprensivo con el mismo, y que, por tanto, deben existir los mecanismos institucionales para exigir su cumplimiento. Por ello, es particularmente importante que tanto el marco legal como las políticas públicas vigentes consideren al ejercicio del derecho a la movilidad para todas las personas, en particular, las personas en situación de mayor vulnerabilidad, como una prioridad que cumpla con los criterios de disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad.

Ni la Constitución ni la legislación aplicable en el Distrito Federal reconoce textualmente el derecho a la movilidad. Como su nombre lo indica, la Ley de Transporte y Vialidad así como la normatividad de referencia en la materia regulan únicamente a los ámbitos del transporte y la vialidad; tienen un enfoque técnico que considera al transporte como la simple prestación de un servicio, y no como el medio para la realización de un derecho enfocado en las personas usuarias de los sistemas de transporte. El Programa Integral de Transporte y Vialidad, por su lado, reconoce el derecho a la movilidad; no obstante, no lo asume como eje central de la política pública, sino como un componente más, es decir, la perspectiva de derechos humanos no permea toda la estrategia. Tampoco se prevén disposiciones relativas a la participación social en la toma de decisiones en materia de movilidad, y sólo se contemplan mecanismos de querella de tipo administrativo.

Otra de las características tanto de la normatividad como de la política pública implementada a nivel local, es la falta de integración entre los distintos instrumentos que regulan los diferentes aspectos de la movilidad; no existe una verdadera integración legislativa ni de las acciones de política pública. Por ejemplo, la perspectiva ambiental, la protección de las mujeres contra la violencia en el transporte o la accesibilidad universal para las personas con discapacidad son abordadas en legislaciones y políticas públicas de forma aislada. Los instrumentos no siempre son complementarios y algunos de ellos contienen elementos importantes que los otros no. En este sentido, podemos afirmar que en el Distrito Federal aún no se ha reconocido de forma adecuada el derecho a la movilidad en el sistema político y ordenamiento jurídico.

En este contexto, la movilidad ha sido considerada principalmente desde el espectro restringido del transporte público, pero no se ha podido configurar un sistema articulado y suficiente que permita la interacción e interconexión de los diversos modos de transporte, de la infraestructura vial y de apoyo junto con el espacio público; con ello se garantizaría la movilidad sustentable de las personas que habitan y transitan el Distrito Federal.

Los programas de recuperación del espacio público en el Centro Histórico y de fomento del uso de la bicicleta constituyen buenas e innovadoras prácticas que pueden generar ejemplos exitosos de gestión de la movilidad, no obstante, son limitadas en virtud de que no se garantizan su continuidad y replicabilidad, y se encuentran desconectadas de la estrategia en materia de transporte, en especial porque están bajo la responsabilidad de dependencias y organismos diferentes. La implementación de corredores troncales de transporte masivo como el Metrobús representa otro esfuerzo de la administración local para ampliar las rutas de transporte público de alta capacidad y eficaces para desincentivar el

DR © 2013.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

Este libro forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx
Libro completo en:
http://biblio.juridicas.unam.mx/bjv
https://goo.gl/BYUr8k

uso del automóvil particular, tal y como lo establece el Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal. También es positiva la creación en el año 2000 de una Red de Transporte de Pasajeros que permite el acceso al transporte público de mayor calidad que el microbús, para personas que viven en zonas periféricas de escasos recursos. No obstante, proyectos como la Supervía o la construcción del segundo piso del Anillo Periférico y acciones como la eliminación de la tenencia vehicular, contradicen el esfuerzo de innovación en movilidad sustentable y ponen en riesgo el cambio hacia un modelo social y ambientalmente más justo. El automóvil particular sigue dominando las calles.

Adicionalmente, se advierte una segregación territorial en materia de movilidad. En efecto, las buenas prácticas arriba referidas se han concentrado sobre todo en el área central de la ciudad, dejando a las zonas periféricas la única opción del transporte concesionado de baja capacidad y calidad, y grandes rezagos en materia de infraestructura urbana peatonal, como son las banquetas, alumbrado público, pavimento, rampas, entre otros aspectos. Esta situación reproduce y acentúa las brechas de desigualdad social y atenta contra los grupos de población que se ubican en condiciones de mayor vulnerabilidad.

Los sistemas de transporte público tienen un gran problema que afecta su eficiencia y la calidad de su servicio. Por un lado, los distintos sistemas de transporte (que funcionan a través de organismos públicos descentralizados y concesiones) carecen de coordinación, integración y planeación conjunta, lo que dificulta el diseño de políticas y estrategias de movilidad articuladas. Esta falta de articulación y coordinación tiene consecuencias adversas para las y los usuarios porque la inexistencia de integración entre estos sistemas redunda en altos costos económicos, en tiempo de recorrido y en comodidad, en especial en la interconectividad física, tarifaria e informativa entre sistemas, que hace que las personas usuarias se enfrenten a muchas incertidumbres e ineficiencias para poder llegar a sus destinos.

La Secretaría de Transportes y Vialidad tiene atribuciones en materia de adjudicación y/o revocación de concesiones, de control y vigilancia de la calidad de la prestación del servicio tanto aquel a cargo de la administración local como de los concesionados; y la Secretaría del Medio Ambiente en materia de verificación ambiental y control de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero. Sin embargo estas dependencias no parecieran contar con los recursos humanos, presupuestarios o de otra índole para cumplir las atribuciones que la normatividad local les atribuye, incumpliendo además la obligación de proteger el derecho a la movilidad de las personas usuarias.

En la actualidad, la mayor parte de los viajes son cubiertos por un modelo de gestión desregulado e inadecuado, basado en concesiones individuales en rutas que operan organizaciones informales bajo el esquema de hombre-camión, incentivando que las y los conductores compitan constantemente por el pasaje, poniendo en riesgo su propia seguridad y la de las personas que habitan o transitan por el Distrito Federal. La calidad del servicio tampoco es adecuada, ni su accesibilidad para las personas con discapacidad, adultas mayores o mujeres embarazadas.

Existen esfuerzos importantes para la garantía del derecho a la movilidad, como es la existencia de un Manual Técnico de Accesibilidad, publicado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, que busca eliminar gradualmente los obstáculos del entorno físico para facilitar el acceso y uso de los espacios para personas con discapacidad, así como los servicios urbanos a las y los habitantes de esta ciudad. Pese a su importancia, estos esfuerzos parecieran estar relegados a segundo término, ya que su aplicación es optativa y no obligatoria. Podemos mencionar también que el Reglamento de Tránsito Metropolitano establece que la prioridad del uso del espacio público se rige por el siguiente esquema jerárquico: peatones, ciclistas, usuarios y conductores de transporte público, automóviles privados y transporte de carga. No obstante, dicha jerarquía es muy pocas veces respetada pues no existen mecanismos efectivos para hacer cumplir la normatividad en la materia. Además, tampoco existen esfuerzos de sociabilización sobre los contenidos de las leyes aplicables en la materia hacia la sociedad en general, ni pasos firmes hacia el fomento de una cultura vial entre las y los habitantes de esta ciudad.

DR © 2013.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

Este libro forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx
http://biblio.juridicas.unam.mx/bjv
Libro completo en:
https://goo.gl/BYUr8k

Por otra parte, encontramos que los programas están construidos desde una visión de inmediatez y que no responden a las necesidades reales de la sociedad en el largo plazo. En tal sentido, destaca el caso de las políticas de segregación de las personas usuarias por género en los sistemas de transporte público de pasajeros como solución a los problemas de abuso y violencia sexual que se dan en particular contra las usuarias. No obstante, no representa una solución suficiente frente a la problemática de violencia que viven las mujeres en el ejercicio de su derecho a la movilidad, mismo que no se constriñe al contexto del transporte público.

A través de las quejas y denuncias y de la información estadística o documental recabada y analizada en el marco de la integración del presente informe, se advierte la falta de satisfacción de personas usuarias del servicio de trasporte concesionado, y la inseguridad que lo caracteriza: es el servicio más usado pero el peor calificado. Se denuncian el mal estado o la incomodidad de las unidades de transporte, los accidentes y, como regla general, la inseguridad, así como los malos tratos y la conducción inoportuna de las personas transportistas. La gran mayoría de las unidades se encuentran fuera de norma y el mal estado de los paraderos y las terminales es el común denominador. Adicionalmente, respecto del espacio público, se señala la falta de mantenimiento de las banquetas y de las áreas verdes (parques y camellones), así como la existencia de una multitud de obstáculos para un libre y seguro tránsito de las y los peatones. Nuevamente, esta situación apela a la necesidad de contar con una mayor supervisión y control por parte de las autoridades, pues, frente al deficiente sistema de transporte público, la mala calidad del mismo y la falta de seguridad en los espacios públicos muchas personas optan por el uso del transporte privado lo cual repercute en el ejercicio del derecho a la movilidad de la mayoría de las personas.

La movilidad, estudiada desde el espectro de un fenómeno complejo, conecta una diversidad de temáticas, dentro de la que destacan: la configuración de un sistema de transporte integrado; el fomento de alternativas al transporte no motorizado y de tecnología para limitar la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes; la integración de una dimensión de movilidad en la planeación de nuevos conjuntos habitacionales o de recreación; las afectaciones por la construcción de obras de movilidad; la accesibilidad universal para personas con discapacidad o movilidad reducida; el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia en los transportes y espacios públicos; el fomento de facilidades para peatones y ciclistas; la existencia y el mantenimiento de paraderos, banquetas, alumbrado publico, áreas verdes, y demás áreas públicas; el acceso a información sobre las distintas rutas y opciones de movilidad; la libre circulación; entre otras.

Resulta imprescindible que las autoridades asuman esta diversidad de temáticas y los incluyan en su reflexión sobre la movilidad que requiere de una perspectiva de análisis amplia y con enfoque de derechos humanos, necesaria para dar una respuesta integral, pertinente y, por ende, exitosa a esta problemática, que sin duda debe ocupar los primeros lugares en la agenda pública y presupuestal de la ciudad. Recordemos que cuando la movilidad de la población se dificulta, es la urbe entera la que se ve afectada, su funcionamiento y su productividad, y, más aún, su convivencia.

DR © 2013.
Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal