

LA SEGURIDAD HUMANA Y LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

Carlos Domínguez Virgen* y Marie Karaisl**

* Investigador del Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

** Consultora independiente.

Resumen

El presente texto aborda el fenómeno de la movilidad humana a partir de su interrelación con los derechos humanos y con especial atención en los derechos económicos, sociales y culturales. Asimismo, advierte la forma en que la movilidad urbana se encuentra muy influida por diversos factores de riesgo como los accidentes viales a través de diversos análisis estadísticos. De esa manera plantea la necesidad de modificar muchos de los aspectos problemáticos asociados con la movilidad desde las obligaciones que se identifican con base en la seguridad humana y los derechos humanos.

Palabras clave: movilidad urbana, seguridad humana, derechos humanos, accidentes viales.

Introducción

EN LA ACTUALIDAD LA MITAD DE LA POBLACIÓN a escala mundial vive en ciudades y se estima que esta proporción aumentará significativamente hacia 2030.¹ Este rápido crecimiento implica afrontar retos extraordinarios para las autoridades locales encargadas de diseñar políticas públicas destinadas a proveer servicios básicos como agua, drenaje, electricidad, educación y oportunidades de empleo, entre otros. Dentro de estas atribuciones, la provisión de medios de transporte sustentables que garanticen la movilidad urbana de todas y todos los habitantes constituye uno de los retos más importantes, sobre todo en ciudades de países de ingreso medio como México, donde los procesos de urbanización han conllevado históricamente inequidades sociales y económicas que en general también se reflejan en desigualdades en el acceso y disfrute de la infraestructura física y ambiental.²

En este sentido, el propósito del presente trabajo es delinear la importancia de la movilidad urbana como un derecho autónomo que es fundamental para el desarrollo y el ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales (DESC). A partir del ejemplo de algunas áreas urbanas en México, se argumenta que hay ciertos modelos de movilidad que en lugar de potenciar las oportuni-

¹ Banco Mundial, “3.12 World Development Indicators: Urbanization”, 2014, disponible en <<http://wdi.worldbank.org/table/3.12>>, página consultada el 12 de agosto de 2014.

² Para efectos del presente texto el concepto de *infraestructura física* se refiere a los sectores de energía no renovable, vivienda, transporte, telecomunicaciones, agua potable y alcantarillado. La *infraestructura ambiental* incluye energías limpias y renovables, rellenos sanitarios y otro tipo de infraestructura para el tratamiento y disposición de los residuos sólidos.

dades de desarrollo generan una amenaza para la seguridad humana. Asimismo, se hará referencia a información y datos económicos y estadísticos para ilustrar el impacto de los accidentes viales en el ejercicio de otros derechos, particularmente sociales y económicos.

Debido a la cantidad de población que es afectada, este problema se traduce del nivel microsociedad al macrosociedad y macroeconómico. Finalmente, este trabajo señala que las autoridades locales y las y los tomadores de las decisiones en ciudades y áreas urbanas de México deben promover nuevos modelos de movilidad que garanticen mayores niveles de eficiencia, seguridad e inclusión social, y que minimicen las externalidades negativas desde el punto de vista social y ambiental. Dichos modelos necesariamente implican un mayor respeto al derecho a la movilidad como derecho autónomo y fundamental para el goce de los DESC de la población.

Movilidad urbana y derechos económicos, sociales y culturales

El movimiento de bienes y personas ha constituido una piedra angular del desarrollo económico, el intercambio de ideas y la fertilización cultural de los pueblos. Aunque el traslado de bienes y servicios conforma uno de los principales factores que alimentan la demanda de transporte, los individuos también se desplazan con la finalidad de ejercer sus derechos políticos, sociales y culturales. A nivel internacional hay millones de seres humanos que migran para buscar nuevas oportunidades en otros países; a nivel local existe un continuo intercambio entre áreas rurales y urbanas y en el caso de las ciudades hay quienes invierten varias horas de su vida para ir y regresar de sus lugares de trabajo, estudio, recreación, etcétera.

Esta circulación se ha vuelto relativamente más eficiente, confiable y segura gracias al progreso tecnológico de los últimos 100 años. Por ejemplo, con el uso del automóvil es posible –por lo menos en teoría– *personalizar* un viaje de acuerdo con los gustos y preferencias de cada persona. Sin embargo, las opciones de movilidad y sus implicaciones para el bienestar de la sociedad contrastan de manera importante entre un país de ingreso alto, donde tener un automóvil privado es sólo una de muchas opciones disponibles para ejercer el derecho a la movilidad, y un país en vías de desarrollo o de ingreso medio

como México, donde otras alternativas de movilidad como el transporte público o la posibilidad de caminar o desplazarse en bicicleta se han desarrollado de modo insuficiente.³

En países como Alemania o Noruega las personas dan prácticamente por sentado su acceso a la movilidad. Ya sea de manera motorizada o no, la posibilidad de trasladarse eficientemente de un lugar a otro es parte de la vida diaria. Más aún, no importa que estos países tengan una mayor cantidad de automóviles privados por cada mil habitantes –565 y 443, respectivamente–,⁴ pues por lo general quienes viven ahí pueden escoger entre distintos modos de transporte –público o privado– dependiendo de sus necesidades concretas, el tiempo disponible y los costos, entre otros factores. De hecho, existen ciudades donde las ventajas del sistema de transporte público sobrepasan de manera significativa a las del uso del automóvil y contribuyen al funcionamiento de modelos integrales que permiten la convivencia de distintos modos de transporte y el ejercicio del derecho a la movilidad de todas las personas sin importar su género, edad o condición socioeconómica.

Desafortunadamente éste no es el caso de países en vías de desarrollo, donde el propio concepto de movilidad tiene muchos matices y diversas connotaciones, incluyendo el uso del automóvil o el rechazo al transporte público por preconcepciones erróneas sobre su relación con cierto estatus social o por preocupaciones en materia de seguridad pública. Al no existir esquemas de planeación urbana integral, los sistemas de transporte público a menudo se han visto descuidados o incluso olvidados, y se ha dejado la provisión de un bien público –la movilidad urbana– en manos de pequeños concesionarios, muchos de ellos de carácter irregular.⁵ Debido a que los sistemas de transporte público

³ Existen excepciones importantes. En el primer caso, algunas ciudades de Estados Unidos, a pesar de sus altos niveles de ingreso per cápita, cuentan con modelos de movilidad urbana centrados primordialmente en el uso de automóviles privados.

⁴ Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *Inseguridad vial en México: estimación de costos, comparaciones internacionales y recomendaciones de política pública*, México, Cátedra Daimler en Cultura y Educación Vial/Centro IDEARSE-Universidad Anáhuac del Norte, 2011, 23 pp., con base en datos de la Organización Mundial de la Salud de 2009, el Banco Mundial, el Instituto de Investigación Económica Aplicada y el Departamento Nacional de Tránsito, ambos de Brasil.

⁵ En la ciudad de México éstos incluyen a los llamados *taxis piratas*, respecto de los cuales no existen cifras exactas aunque se estima que podrían ser entre 10 y 40 000 unidades; véanse Ar-

CARLOS DOMÍNGUEZ VIRGEN Y MARIE KARAISL

masivo como el Metro o los trenes suburbanos requieren grandes inversiones y modelos de planeación de largo plazo; normalmente se presta mayor atención a la construcción de infraestructura de menor costo y fácil implementación como las nuevas vías –o la expansión de las ya existentes– que favorecen a las y los usuarios de automóviles privados.⁶

En el caso de la ciudad de México y su área metropolitana, por ejemplo, cada día se realizan alrededor de 22 millones de viajes –los cuales podrían llegar a 28 millones en 2020–; el tiempo promedio que una persona ocupa en cada trayecto es de 50 minutos en transporte público y 73 en viajes que incluyen segmentos en distintas formas de transporte.⁷ Ello significa que si una persona usa 1.5 horas diariamente al año esto suma cerca de 22 días de su vida. En términos del tiempo invertido, lo anterior equivale a 0.5% del producto interno bruto (PIB) anual de México y, como se explicará más adelante, a 1.43% del PIB en términos del costo de los accidentes viales.⁸ Además, hay que sumar

lette Gutiérrez, “Irregulares 90% de los microbuses”, en *El Sol de México*, México, 8 de noviembre de 2010; y Karla Mora, “Aumentan taxis piratas en DF, advierten”, en *El Universal*, México, 19 de septiembre de 2013, disponible en <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/taxis-piratas-aumentan-952079.html>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014. También es el caso de las unidades de transporte público en el Estado de México, de las cuales se calculan alrededor de 20 000 de acuerdo con declaraciones de servidores públicos de esta entidad ante los medios de comunicación; véase “20 mil unidades de transporte en Edomex son ‘piratas’”, en *El Universal*, México, 3 de julio de 2013, disponible en <<http://www.eluniversaledomex.mx/home/20-mil-unidades-de-transporte-en-edomex-son-piratas.html>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.

⁶ Eduardo Alcántara Vasconcellos, *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, Corporación Andina de Fomento, 2010, 202 pp.

⁷ Véanse Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal, “1. Diagnóstico de la movilidad de las personas en la ciudad de México”, disponible en <<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014; e Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México, “Encuesta de Origen-Destino 2007. Principales resultados”, disponible en <<http://igecem.edomex.gob.mx/descargas/estadistica/ENCUESTADEORIGEN/EOD2007.pdf>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014. Cálculos basados en Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, *Estudio integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del Valle de México. Tomo 1. Diagnóstico de las condiciones del transporte y sus implicaciones sobre la calidad del aire en la ZMVM*, México, Cometravi, 1999.

⁸ Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *op. cit.*

los costos ambientales de un sistema de transporte que no privilegia el uso de medios limpios como el caminar o el uso de bicicletas.

Más aún, independientemente de las implicaciones negativas para la población urbana en general –en términos de tiempo, accidentes, contaminación y costos asociados–, los modelos de movilidad que favorecen el uso de vehículos privados generan la exclusión social de quienes no tienen acceso a este medio o que simplemente, por una cuestión de gustos y preferencias, deciden no usarlo. Ello también implica la segregación en el uso del espacio público, lo que limita la convivencia y la cohesión social entre los que tienen automóvil privado y los que no.⁹

De esta manera, la movilidad no sólo conlleva la capacidad de las personas de moverse libremente entre dos puntos geográficos sino que también es un atributo que se construye mediante la intersección de varios factores y cuyas consecuencias en las posibilidades de desarrollo social, económico y cultural son diversas. En primer lugar, la movilidad y la necesidad de trasladarse son dos conceptos inseparables. De acuerdo con el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD, por sus siglas en inglés), la movilidad no sólo se define con base en la capacidad de las personas para desplazarse sino también en la accesibilidad de sus destinos.¹⁰ Si hubiera trabajo y oportunidades de ingreso accesibles en las áreas rurales, la migración entre áreas rurales y urbanas –es decir, la movilidad entre el campo y las ciudades– sería menos necesaria. Asimismo, si las grandes aglomeraciones urbanas como la ciudad de México tuvieran esquemas descentralizados de desarrollo con un mayor número de áreas mixtas, el requerimiento de las personas para recorrer largas distancias diariamente sería, por lo menos en promedio, menor. Es decir, la movilidad es vital, pero un modelo que minimice su necesidad de desplazamiento también es deseable.

En segundo lugar, cuando es inevitable desplazarse, la movilidad juega un papel esencial para garantizar el acceso a oportunidades. Aquellos modelos que excluyen a ciertos grupos de la sociedad, los hacen no sólo de la posibilidad de moverse sino también de la de ejercer plenamente algunos de sus DESC y de acce-

⁹ Eduardo Alcántara Vasconcellos, *op. cit.*

¹⁰ Coudou Bop y Fernando Priyanthi, “Mobility as a Human Right”, en IFRTD, disponible en <http://ifrtld.gn.apc.org/new/issues/human_right.php>, página consultada el 9 de septiembre de 2014.

der a un nivel de vida adecuado.¹¹ La movilidad urbana en su expresión individual es un prerequisite indispensable para obtener trabajo, acceder a hospitales y otros servicios de salud, tener oportunidades de educación y tomar parte en la vida cultural de una sociedad, por mencionar sólo algunos ejemplos. En su expresión colectiva, permite el intercambio de ideas, la discusión y participación políticas, y la construcción de capital social. En otras palabras, es considerada un precursor fundamental de la habilidad de los hombres y las mujeres para gozar muchos de sus derechos humanos ampliamente aceptados.¹²

La movilidad también es definida por la inclusividad de la infraestructura de transporte, es decir, por su accesibilidad y seguridad para grupos generalmente desfavorecidos como mujeres y personas adultas mayores y con discapacidad. En otras palabras, desde un punto de vista más integral, ésta requiere no sólo de la construcción de infraestructura para que las personas se trasladen del punto A al punto B sino también de otras características que garanticen su eficiencia y seguridad para distintos grupos de usuarios.

En el caso de la ciudad de México, la relación entre movilidad y DESC ha recibido cada vez más atención, como lo demuestra el propio interés de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) al respecto y la elaboración de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, que incluye el derecho al transporte público y a la movilidad urbana. Desafortunadamente todavía falta mucho por hacer en la materia.

La relación entre movilidad y seguridad humana

El problema de los accidentes de tránsito en áreas urbanas

Los datos de algunas áreas metropolitanas en México muestran que los modelos de movilidad urbana que han sido adoptados y desarrollados históricamente no contribuyen al ejercicio de los DESC. Más aún, en muchos casos

¹¹ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 2200 A (xxi) del 16 de diciembre de 1966.

¹² Coudou Bop y Fernando Priyanthi, *doc. cit.*

representan una amenaza para la seguridad humana y por lo tanto para las posibilidades de desarrollo económico, social y cultural.

En 2011 la Cátedra Daimler en Cultura y Educación Vial de la Universidad Anáhuac (Cdacev) llevó a cabo un estudio sobre el valor económico y las implicaciones sociales de los accidentes viales en México. El cálculo se basó en el método de producción perdida –también conocido como el método de capital humano–, el cual se enfoca en la valuación de los costos materiales y humanos asociados directamente con un accidente vial que incluyen daños materiales de vehículos e infraestructura, gastos administrativos y de atención médica, y la valuación de la producción perdida debido a muertes o discapacidades temporales o permanentes.¹³

Los resultados indicaron que el costo económico de los accidentes viales en México es equivalente a 1.43% del PIB anual. Esta cifra es acorde con otros estudios como el del Observatorio Nacional de Lesiones del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (Cenapra), que contempla 1.2%¹⁴ o el del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) que lo ubica en 1.5%.¹⁵ Como lo muestran estos números, los accidentes de tráfico en México conllevan un costo significativo a nivel macroeconómico y macrosocial. Sin embargo, la verdadera escala del problema, sus repercusiones para la seguridad humana y su relación con los derechos humanos se hacen más visibles cuando

¹³ Aunque el método de producción perdida no es perfecto, sí es recomendado y aplicado por agencias internacionales como el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido (DFID, por sus siglas en inglés) y por el Banco Asiático de Desarrollo (ADB, por sus siglas en inglés). Una de las razones es que los datos necesarios para hacer el cálculo son relativamente más fáciles de recopilar que los utilizados por otros métodos como el de disposición a pagar (*willingness to pay*), el cual es usado con mayor frecuencia en países de ingreso alto como Alemania, Reino Unido y Estados Unidos. En comparación con el método de producción perdida, este último considera no sólo los costos directos incurridos durante y como consecuencia de un accidente vial sino también los no monetarios, de tal forma que se asigne un valor a la vida de las personas con base en encuestas sobre su disposición a pagar para evitar un accidente mortal que les afecte a ellas o a alguno de sus seres queridos.

¹⁴ Observatorio Nacional de Lesiones, “Perfil accidentes de tránsito. República Mexicana”, México, Cenapra-Ssa, 2010.

¹⁵ “Necesario considerar a los accidentes emergencia nacional, afirma”, en *La Prensa*, México, 1 de enero de 2010, disponible en <<http://www.oem.com.mx/laprensa/notas/n1461694.htm>>, página consultada el 3 de septiembre de 2014.

éste se desagrega y analiza, aunque sea cualitativamente, a nivel de los hogares. Es ahí donde se pueden apreciar las verdaderas implicaciones colectivas de los modelos de movilidad urbana que no contribuyen a salvaguardar este derecho.

Por ejemplo, el Cenapra ha recopilado información en 10 áreas urbanas de México¹⁶ que con cifras de INEGI sugiere algunas particularidades de los accidentes viales e hipótesis sobre los posibles impactos que un accidente grave –con fallecimiento o lesiones importantes– puede tener en un hogar.¹⁷

El primer punto es que la población con altas probabilidades de morir en un accidente se encuentra entre los 15 y los 45 años de edad (46%), de la cual la mayoría son hombres (78%). Esto supone, primero, que las personas que tienen más riesgo de morir en un accidente no sólo pertenecen a la población en edad de trabajar sino que también se encuentran en su edad más productiva, ya sea que laboren en el sector formal o en el informal. Aunque estas cifras responden a un análisis economicista del problema, son un importante punto de partida para entender las cadenas causales a través de las cuales los modelos urbanos que no contribuyen a proteger el derecho a la movilidad se traducen en un problema de seguridad humana.

En segundo lugar se observa que las posibles víctimas seguramente tienen uno o más dependientes económicos –niños, niñas, adolescentes y personas adultas mayores– cuyo bienestar depende en gran medida de la buena salud de aquéllas. En otras palabras, la pérdida de un integrante de la familia de entre 15 y 45 años de edad debido a su muerte o a una discapacidad permanente trae serias consecuencias económicas para los hogares. Por si esto fuera poco, la Secretaría de Salud (Ssa) ha estimado que los accidentes viales constituyen la segunda causa de orfandad en México y el estudio realizado por la Cdacev sugiere que alrededor de 600 mujeres podrían quedar viudas por la misma causa.¹⁸

El segundo punto relevante del estudio del Cenapra es que 42% de las víctimas fatales de los accidentes no tiene seguro médico, mientras que sólo 32% cuenta con aseguramiento por parte del Instituto Mexicano del Seguro

¹⁶ Estas áreas urbanas son Tijuana, Laguna, Juárez, Valle de México, León, Toluca, Guadalajara, Monterrey, Puebla y Tlaxcala.

¹⁷ Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, *Caracterización de las defunciones por accidentes de transporte en las zonas metropolitanas de la república mexicana*, México, SSA, s. f., 55 pp.

¹⁸ Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *op. cit.*, p. 13.

Social (IMSS). De nuevo, este hallazgo plantea que una parte importante de las víctimas de accidentes viales en áreas urbanas no puede acceder a esquemas apropiados de aseguramiento, lo que significa que en gran medida los costos médicos son absorbidos por las familias y causan un impacto relevante en la economía de los hogares. Al mismo tiempo, algunas estimaciones de la Cdacev señalan que 15% de las víctimas no ha terminado primaria y 40% sólo cuenta con primaria o secundaria. De tal forma, en su conjunto todos esos datos sugieren que la mayoría de las víctimas de los accidentes están en su edad más productiva y pertenecen a grupos sociales de ingreso bajo o incluso con cierto nivel de pobreza.

Además de los riesgos que enfrentan dichos grupos, su vulnerabilidad socioeconómica implica que muchas veces no estén debidamente preparados ante la ocurrencia de un *shock* externo –e inesperado–, como es el caso de un accidente vial. En este sentido, si hablamos del término seguridad como un concepto que nos remite a una sensación de amenaza, de gran peligro y de urgencia, no hay razón para minimizar el tema de los accidentes viales. A nivel nacional las cifras hablan de más de 400 000 accidentes viales al año, entre 20 y 40 000 personas con discapacidad y entre 10 y 24 000 muertes al año por esa causa. De las víctimas, una buena parte pertenece a grupos con algún grado de vulnerabilidad socioeconómica.¹⁹

Vale la pena mencionar que las cifras anteriores son comparables con otras amenazas a la seguridad humana como la violencia derivada de enfrentamientos en el contexto de la guerra contra el narcotráfico o algunos desastres naturales. Por ejemplo, como se puede apreciar en el gráfico 1, los decesos por accidentes viales se ubican en un rango similar al de las ejecuciones por enfrentamientos de la delincuencia organizada en 2010 y tienen una proporción igual o mayor a las muertes estimadas en el terremoto de 1985.

Si tomamos como punto de partida la definición de *seguridad humana* del *Informe sobre Desarrollo Humano 1994* del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) –la ausencia de necesidad y de miedo (*freedom from*

¹⁹ *Ibidem*, pp. 5, 11 y 12; e Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Conjunto de datos: accidentes de tránsito terrestre, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes>, página consultada el 12 de agosto de 2014.

want and freedom of need)–,²⁰ entonces hay áreas urbanas en México donde, por una simple cuestión probabilística, las personas deberían tener más miedo a morir atropelladas que a ser víctimas de los enfrentamientos de la delincuencia organizada.

GRÁFICO 1. Amenazas a la seguridad humana: accidentes viales vs. otras causas de muerte



Fuente: Elaboración propia con base en cifras de fallecimientos del Sistema Nacional de Seguridad Pública y en cálculos sobre accidentes viales de la Cdacev.

En México no hay estudios detallados que permitan entender plenamente los impactos de los accidentes viales en el caso de las familias afectadas, ni sus estrategias de supervivencia y adaptación ante este tipo de eventos. Sin embargo, con base en algunos estudios internacionales y otros supuestos es posible construir una fotografía teórica de ello.²¹ Una lesión grave, especialmente si la

²⁰ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *Informe sobre Desarrollo Humano 1994*, México, PNUD/FCE, 1994, 243 pp., disponible en <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_1994_es_completo_nostats.pdf>, página consultada el 25 de noviembre de 2013.

²¹ Algunos de estos estudios son Banco Asiático de Desarrollo y Asociación de Naciones del Sureste Asiático, *The Cost of Road Traffic Accidents in the Philippines*, Manila, ADB-Asean Regional Road Safety Program, 2006, 23 pp; Amy Aeron-Thomas et al., *The Involvement and Impact of Road Crashes on the Poor: Bangladesh and India Case Studies*, Berkshire, TRL (Published Project Report, núm. 010), julio de 2004, 34 pp; Departamento de Desarrollo Internacional, *Guidelines for Estimating the Cost of Road Crashes in Developing Countries. Final Report*, Londres, DFID/TRL, mayo de 2003, 49 pp; Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil, *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*, Madrid, FITSA, 2008; y Asociación Mundial para la Seguridad Vial, *Estimating Crash Costs*, Ginebra, GRSB, 2003, entre otros.

víctima no tiene seguro médico, puede implicar inversiones extraordinarias de atención médica y estancias prolongadas en un hospital –sin incluir gastos funerales en caso de un accidente fatal–. Cuando se trata de una discapacidad permanente, las consecuencias en materia de inseguridad humana también se reflejan en costos para la víctima y los familiares cuando éstos deben dedicar parte de su tiempo a su cuidado.²² En situaciones extremas, ello puede implicar pérdidas de productividad, ingreso y mejores oportunidades laborales –no hay que perder de vista que una proporción significativa de las víctimas están entre los 15 y los 45 años de edad.

Las repercusiones se vuelven mucho más dramáticas si la víctima es el jefe de familia o quien aporta el ingreso. En algunos casos esto puede significar que sus familiares –incluso las y los hijos menores de edad– tengan que buscar alternativas para apuntalar el ingreso familiar, dejen a un lado sus actividades previas, pongan en riesgo la sustentabilidad de sus redes sociales y comunitarias, y experimenten escenarios de dislocación social. En tal sentido, aunque hay muy pocos estudios sobre los efectos de los accidentes viales en los niveles de pobreza de una familia, existen análisis muy amplios sobre los huérfanos causados por otras razones –por ejemplo, el VIH/sida–, donde se muestra que la pérdida de la madre y/o el padre en una familia de bajos ingresos puede tener graves consecuencias en la salud, la educación y las oportunidades futuras de las y los niños.²³

Cuando uno o ambos padres fallecen es muy común que alguno de los hijos o hijas se encargue de las tareas del hogar, con la posible implicación de que dejen otras actividades –incluyendo asistir a la escuela– para hacerse cargo de sus hermanos y hermanas menores. En otros casos, las niñas y los niños huérfanos deben abandonar sus estudios para involucrarse en actividades que generen ingresos. Además, esos costos pueden reflejarse en el deterioro nutri-

²² Por definición, el *gasto catastrófico en salud* se refiere a una situación en que una familia destina por lo menos 30% de su ingreso a gastos en este rubro. En cuanto a los accidentes viales, el tiempo dedicado por los familiares a cuidar a las personas con discapacidad, los medicamentos, la hospitalización y los tratamientos en caso de no contar con seguro médico fácilmente pueden representar esta cifra en los hogares de menor ingreso.

²³ Véase Kalanidhi Subbarao y Diane Coury, *Reaching Out to Africa's Orphans: A Framework for Public Action*, Washington, D. C., Banco Mundial, 2004, 164 pp. Para un análisis sucinto del tema véase también “Orphans and Vulnerable Children (ovc)”, presentación preparada por Anne Kielland y el Grupo Temático del Banco Mundial sobre Huérfanos y Niños Vulnerables, noviembre de 2004.

cional y de la salud, y en los impactos psicológicos derivados de la experiencia traumática ante la pérdida de un familiar en accidentes viales. En conclusión, este tipo de accidentes puede tener secuelas negativas permanentes no sólo en la calidad de vida de las víctimas directas sino también en otras indirectas como los huérfanos, las viudas y quienes deben quedarse en casa para el cuidado de las personas con discapacidad permanente.

Todos estos efectos apuntan en una sola dirección: los accidentes viales atentan contra la seguridad humana o, dicho de otra manera, crean inseguridad al incrementar de forma considerable los riesgos para la salud de una colectividad, en particular de los grupos económicamente más vulnerables. Si bien es cierto que en el concepto original de seguridad humana que surgió en la década de 1990 –y más concretamente en su componente de seguridad de la salud– se previó la necesidad de proteger a las personas de enfermedades infecciosas y parasitarias –particularmente en el caso de los países en vías de desarrollo–, la noción vista desde una perspectiva más amplia se refiere a la ausencia de enfermedades y el derecho a una vida saludable. Sin embargo, si los accidentes viales atentan contra la vida digna, la integridad de las personas y otros derechos humanos que están íntimamente relacionados con el paradigma y la idea de seguridad humana, no podemos dejarlos de lado en este debate.

CUADRO 1. Las principales causas de muerte por rango de edad a nivel mundial

	0-4 años	5-14 años	15-29 años	30-44 años	45-69 años	70 años y más	Total
1	Causas perinatales	Infecciones respiratorias	Accidentes viales	vih/sida	Enfermedades del corazón	Enfermedades del corazón	Enfermedades del corazón
2	Infecciones respiratorias	Accidentes viales	vih/sida	Tuberculosis	Enfermedades cerebro-vasculares	Enfermedades cerebro-vasculares	Enfermedades cerebro-vasculares
3	Diarrea	Malaria	Tuberculosis	Accidentes viales	vih/sida	Obstrucción pulmonar	Infecciones respiratorias
4	Malaria	Ahogamiento	Violencia	Enfermedades del corazón	Tuberculosis	Cáncer de traquea, bronquios, etcétera	Causas perinatales
5	Sarampión	Meningitis	Heridas auto-infligidas	Heridas auto-infligidas	Obstrucción pulmonar crónica	Cirrosis hepática	Diarrea
10	Tétanos	Accidentes con fuego	Hemorragia materna	Envenenamiento	Diabetes mellitus	Nefritis y nefrosis	Accidentes viales

Fuente: Elaboración propia con base en Organización Mundial de la Salud. Centro de prensa, “Estado de la salud en el mundo: nuevo estudio sobre la carga mundial de morbilidad”, Ginebra, 27 de octubre de 2008.

Los accidentes viales y la seguridad humana

En 1994, tras el fin de la Guerra Fría, el PNUD enfatizó la necesidad de ampliar el concepto de seguridad y aplicarlo tomando en cuenta la perspectiva de los derechos humanos y no sólo la prevalencia de la soberanía de los Estados-nación. El *Informe sobre Desarrollo Humano 1994* identificó cuatro características esenciales: la seguridad humana como un tema de preocupación universal relevante para cualquier nación, rica o pobre; la interdependencia de los temas de seguridad a nivel mundial; la importancia de la prevención; y el enfoque en las personas.²⁴

La seguridad humana se define como la presencia de un ambiente que facilite el desarrollo humano o, dicho de otra manera, la ausencia de factores exógenos que lo amenacen o pongan en peligro.²⁵ Los dos conceptos están interrelacionados entre sí: mientras menos amenazas existan en el ambiente externo, mayor será el potencial de una persona para desarrollarse; mientras mayor sea el desarrollo individual, menor será su vulnerabilidad ante un *shock* externo.

El vínculo entre seguridad humana y desarrollo se aprecia claramente en el caso de los accidentes viales. Como se explicó en el apartado anterior, los individuos de los hogares más pobres –es decir, con menos oportunidades de desarrollo–, son los que estadísticamente tienen mayor riesgo de ser víctimas –fatales– de accidentes viales –es decir, viven con mayor inseguridad–; y quienes precisamente tienen más probabilidades de ser víctimas son los que están menos preparados para recibir y adaptarse a los efectos socioeconómicos de un *shock* de dicha naturaleza.

No sorprende que en diversas agencias y foros internacionales se hable de la epidemia de los accidentes viales y que la Asamblea General de las Naciones Unidas haya adoptado la propuesta de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Después de todo, en el mundo mueren alrededor de 3 500 personas al día por los accidentes viales, lo cual es equivalente a 1.2 millones de decesos, y entre 20 y 50 millones de personas se lesionan cada año por esta causa.²⁶

²⁴ Véase Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *op. cit.*

²⁵ Y desde la perspectiva del índice de desarrollo humano (IDH) es definido más concretamente como el acceso a la educación, la esperanza de vida y el ingreso.

²⁶ Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *op. cit.*, p. 5.

El registro de muertes por accidentes viales es alto incluso en comparación con causas como diabetes, VIH/sida y tuberculosis, entre otras (véase cuadro 1).²⁷

En el caso de México, la condición socioeconómica de los grupos más afectados aumenta su vulnerabilidad ante los impactos, pero falta explicar las razones por las que tales grupos están en mayor riesgo de sufrir esos eventos indeseados. En nuestro país 96% del gasto en automóviles privados se concentra en 50% de la población con más ingreso. En otras palabras, es muy improbable que la mitad de las personas, localizadas en los cinco deciles más bajos del ingreso, tengan acceso a un automóvil privado y que dependan del transporte público y otros medios como caminar o andar en bicicleta para satisfacer sus necesidades de movilidad urbana.

El transporte público no debería representar automáticamente una mayor exposición al riesgo de ser lesionado o morir en un accidente de tránsito. Sin embargo, desde un punto de vista estrictamente estadístico las personas que usan menos un automóvil privado tienen más posibilidades de ser peatones y éstos son los más vulnerables por el simple desbalance de fuerzas cuando un cuerpo humano sin ninguna protección recibe el impacto de varias toneladas de acero y otros materiales que se mueven a un mínimo de 20 km/h.

En tal sentido, la Ssa estima que 30% de las víctimas fatales de los accidentes viales son peatones, y otras fuentes como Martha Hajar *et al.*,²⁸ concluyen que éstos representan la mitad de las muertes por tal causa. La vulnerabilidad de las y los peatones –y también de las y los ciclistas– no es exclusiva de México; de hecho se trata de un tema de preocupación constante alrededor del mundo. Sin embargo, en comparación con otros países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, el nuestro tiene más peatones muertos por cada 100 000 habitantes. Respecto de Estados Unidos, por ejemplo, las y los peatones en México poseen una probabilidad de más del doble de morir en un accidente.²⁹ Si se analizan los factores que contribuyen a ese problema, hay tres causas posibles: el comportamiento irresponsable de las y los conductores, la ig-

²⁷ *Ibidem*, p. 14.

²⁸ Martha Hajar *et al.*, “Pedestrian traffic injuries in Mexico: a country update”, en *Injury Control and Safety Promotion*, vol. 10, núms. 1-2, marzo-junio de 2003, pp. 37-43.

²⁹ Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *op. cit.*, p. 10.

norancia y poca cultura vial de los propios peatones y la falta de infraestructura adecuada que garantice la seguridad de éstos.

Con base en registros de áreas urbanas y suburbanas en México, 96% de los accidentes viales en 2011 fueron causados por conductores. Por otra parte, la Ssa ofrece datos similares –pero en este caso para 2008– y, según sus registros 88% de los accidentes fueron causados por las y los conductores de vehículos privados. Ello significa que una gran parte se debe a factores evitables como manejar imprudentemente, exceso de velocidad o de alcohol, manejar cansado u otros distractores como los teléfonos celulares, comer o fumar.³⁰

De acuerdo a tales datos hay una fracción mínima de accidentes en áreas urbanas y suburbanas que se deben a las y los peatones, lo que sin duda puede representar un problema de subregistro debido a que algunos accidentes que se deben realmente al peatón son atribuidos al automovilista; ello minimiza el caso –como se puede corroborar con cualquier ejercicio de observación directa en el Distrito Federal– de las y los peatones que cruzan al estar la luz roja, a mitad de la calle o que caminan escuchando música, hablando por teléfono o distraídos. En cualquier caso, sea culpa del conductor o del peatón, no hay duda de que este último es sumamente vulnerable frente a tales accidentes.

Un tercer factor que puede contribuir a los accidentes viales y a la vulnerabilidad de las y los peatones es la falta de infraestructura suficiente y de políticas públicas que permitan la convivencia de los distintos medios de transporte, contribuyan a modelos integrales de movilidad y privilegien en mayor medida el transporte público. En dicho sentido, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra) ha llevado a cabo auditorías de seguridad vial en diversos puntos rojos del Distrito Federal con la finalidad de evaluar los riesgos para peatones y automovilistas.³¹ En resumen, los resultados de esas auditorías se pueden resumir de la siguiente manera:

³⁰ Por ejemplo, en el caso de los accidentes fatales se estima que 60% se debe al exceso de alcohol y 28% al exceso de velocidad. Véase Observatorio Nacional de Lesiones, *doc. cit.*

³¹ Las auditorías y otros documentos especializados pueden consultarse en Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, “Publicaciones especializadas”, disponible en <<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Especializadas.html>>, página consultada el 12 de agosto de 2014.

- La falta de señalamientos de cebra porque se han borrado a través del tiempo o simplemente nunca han existido.
- La falta de semáforos para peatones.
- Calles que son muy anchas para cruzar y a menudo con semáforos que no toman en cuenta la velocidad a la que cruzan las personas adultas mayores, niñas y niños, y las personas con discapacidad.
- Señales de tránsito poco claras.
- Obstáculos que incluyen automóviles, coladeras abiertas, árboles, banquetas levantadas o puestos ambulantes que obligan a la o el peatón a caminar por las avenidas.
- Vueltas de automóviles a velocidades relativamente altas que conflictúan el flujo de peatones y los ponen en peligro.

Todos esos factores no sólo contribuyen a hacer los caminos más inseguros para las y los peatones sino que también reducen la confianza para caminar y hacen de dicha actividad una alternativa subóptima de transporte. Por ejemplo, la iniciativa Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) ha identificado siete indicadores para definir si las calles y redes de avenidas son transitables o no; éstos incluyen:³²

- La seguridad y la amenidad de los pasos y cruces peatonales.
- La cantidad de áreas verdes que proveen de sombra y protegen a las y los peatones de los automóviles.
- La conectividad, incluyendo la amplitud de las manzanas.
- La calidad de las calles.
- La disponibilidad y características de parques y estacionamientos.
- La calidad de las banquetas.
- La localización de los edificios.

De acuerdo con tales criterios, hay muchas partes de la ciudad de México –incluyendo sus municipios conurbados– que no son seguros y no invitan a ca-

³² Dan Burden, “Walkable Streets and Networks”, en Douglas Farr, *Sustainable Urbanism. Urban Design with Nature*, Nueva Jersey, John Wiley & Sons, 2007, pp. 151-153.

LA SEGURIDAD HUMANA Y LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

minar para transportarse. Esto es esencial para que las personas tengan acceso a modelos de movilidad más integrales y se construya una cultura donde el transporte público sea una mejor opción, independientemente de sus características socioeconómicas. De otra manera, las y los peatones seguirán siendo usuarios particularmente vulnerables que se encuentren en clara desventaja frente a automovilistas privados, lo que fomentará la exclusión anteriormente mencionada. Tal desventaja no sólo se refleja en la infraestructura existente sino también en algunos nuevos proyectos que están en camino. De acuerdo con un estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP México), de las inversiones de los recursos federales que el Distrito Federal utiliza para transporte, 6% se destina a infraestructura peatonal y 52% se invierte en infraestructura para automóviles.³³

En conclusión, desde un punto de vista de la libertad positiva –la seguridad como factor de desarrollo–, los modelos de transporte que prevalecen en algunas áreas urbanas de México limitan el acceso y disfrute de los DESC. Al mismo tiempo, desde la óptica de la libertad negativa, esos modelos urbanos se han convertido en un factor que contribuye a la inseguridad humana, pues además de violentar el derecho a la movilidad en sí mismo y de no promover el desarrollo, representan una amenaza que afecta desproporcionalmente a aquellos grupos en condiciones de mayor desventaja socioeconómica, lo que vulnera también su derecho a la no discriminación. No se trata de un problema marginal, ya que los impactos microsociales y microeconómicos se suman para generar implicaciones a nivel macro. El costo económico es sustancial –equivalente a 70 y 75% de las remesas que recibe México cada año–³⁴ y la población más afectada se encuentra en edad productiva y/o pertenece a grupos de alta vulnerabilidad.

³³ Javier Garduño Arredondo, *Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Cómo gastamos nuestros recursos en México en 2011*, México, ITDP México, 2012, p. 22.

³⁴ Cálculos con base en Carlos Domínguez Virgen y Marie Karaisl, *op. cit.*, y en Banco de México, “Remesas familiares”, disponible en <<http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA11§or=1&locale=es>>, página consultada el 26 de noviembre de 2013.

Conclusiones. ¿Qué modelos de movilidad se necesitan para garantizar el desarrollo y la seguridad humana?

A manera de resumen, este texto ha argumentado que los modelos actuales de movilidad urbana, en lugar de fomentar el acceso a las oportunidades de desarrollo, conllevan riesgos para la seguridad humana, vulneran el derecho a la movilidad en sí mismo y ponen en peligro la capacidad de las personas y los hogares para ejercer sus DESC.

- El comportamiento de las y los conductores y peatones juega un papel importante en el tema. Sin embargo, la consolidación de una cultura vial más amplia debe ir de la mano de modelos urbanos que sirvan a las necesidades de peatones, usuarios de transporte público y grupos vulnerables en general.
- Para ser más precisos, se requieren modelos de transporte que tengan las siguientes características:
 - *Eficiencia*. Transporte masivo de personas, en menos tiempo y a menor costo.
 - *Efectividad*. Asegurar el acceso a destinos con oportunidades sociales, económicas y políticas.
 - *Seguridad*. Que minimice los accidentes y garantice la integridad de las y los usuarios.
 - *Ser inclusivo y no discriminatorio*. Que provea de igualdad de oportunidades y servicios a todas y todos los usuarios sin importar su ingreso, edad, raza o género.
 - *Ser de bajo impacto*. Que minimice las externalidades a lo largo del ciclo de vida, especialmente los impactos sociales y ambientales durante la etapa de construcción y cuando ya esté en funcionamiento.

Sólo los modelos de movilidad urbana que cumplan con tales características podrán contribuir al desarrollo –humano y social– y a reducir las amenazas para la seguridad humana, en particular las asociadas con los accidentes de tránsito.

Bibliografía

- “20 MIL UNIDADES DE TRANSPORTE EN EDOMEX SON ‘PIRATAS’”, en *El Universal*, México, 3 de julio de 2013, disponible en <<http://www.eluniversaledomex.mx/home/20-mil-unidades-de-transporte-en-edomex-son-piratas.html>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.
- AERON-THOMAS, AMY, *et al.*, *The Involvement and Impact of Road Crashes on the Poor: Bangladesh and India Case Studies*, Berkshire, TRL (Published Project Report, núm. 010), julio de 2004, 34 pp.
- ALCÂNTARA VASCONCELOS, EDUARDO, *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, Corporación Andina de Fomento, 2010, 202 pp.
- ASOCIACIÓN MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL, *Estimating Crash Costs*, Ginebra, GRSP, 2003.
- BANCO ASIÁTICO DE DESARROLLO Y ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SURESTE ASIÁTICO, *The Cost of Road Traffic Accidents in the Philippines*, Manila, ADB-Asean Regional Road Safety Program, 2006, 23 pp.
- BANCO DE MÉXICO, “Remesas familiares”, disponible en <<http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA11§or=1&locale=es>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.
- BANCO MUNDIAL, “3.12 World Development Indicators: Urbanization”, 2014, disponible en <<http://wdi.worldbank.org/table/3.12>>, página consultada el 12 de agosto de 2014.
- BOB, COUDOU, Y FERNANDO PRIYANTHI, “Mobility as a Human Right”, en *IFRTD*, disponible en <http://ifrtid.gn.apc.org/new/issues/human_right.php>, página consultada el 9 de septiembre de 2014.
- BURDEN, DAN, “Walkable Streets and Networks”, en Farr, Douglas, *Sustainable Urbanism. Urban Design with Nature*, Nueva Jersey, John Wiley & Sons, 2007, pp. 151-153.
- CENTRO NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, *Caracterización de las defunciones por accidentes de transporte en las zonas metropolitanas de la república mexicana*, México, Ssa, s. f., 55 pp.
- COMISIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD, *Estudio integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del Valle de México. Tomo 1. Diagnós-*

- tico de las condiciones del transporte y sus implicaciones sobre la calidad del aire en la ZMVM*, México, Cometravi, 1999.
- CONSEJO NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, “Publicaciones especializadas”, disponible en <<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Especializadas.html>>, página consultada el 12 de agosto de 2014.
- DEPARTAMENTO DE DESARROLLO INTERNACIONAL, *Guidelines for Estimating the Cost of Road Crashes in Developing Countries. Final Report*, Londres, DFID/TRL, mayo de 2003, 49 pp.
- DOMÍNGUEZ VIRGEN, CARLOS, Y MARIE KARAISSL, *Inseguridad vial en México: estimación de costos, comparaciones internacionales y recomendaciones de política pública*, México, Cátedra Daimler en Cultura y Educación Vial/Centro IDEARSE-Universidad Anáhuac del Norte, 2011, 23 pp.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, *Social and Economic Consequences of Road Traffic Injury in Europe*, Bruselas, ETSC, 2007, 47 pp.
- FIDEICOMISO PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL, “1. Diagnóstico de la movilidad de las personas en la ciudad de México”, disponible en <<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.
- FUNDACIÓN INSTITUTO TECNOLÓGICO PARA LA SEGURIDAD DEL AUTOMÓVIL, *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*, Madrid, FITSA, 2008.
- GARDUÑO ARREDONDO, JAVIER, *Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Cómo gastamos nuestros recursos en México en 2011*, México, ITDP México, 2012, 62 pp.
- GUTIÉRREZ, ARLETTE, “Irregulares 90% de los microbuses”, en *El Sol de México*, México, 8 de noviembre de 2010.
- HERCE, MANUEL, *Sobre la movilidad en la ciudad*, Barcelona, Reverté, 2009, 328 pp.
- HIJAR, MARTHA, *et al.*, “Pedestrian traffic injuries in Mexico: a country update”, en *Injury Control and Safety Promotion*, vol. 10, núms. 1-2, marzo-junio de 2003, pp. 37-43.
- INSTITUTO DE INFORMACIÓN E INVESTIGACIÓN GEOGRÁFICA, ESTADÍSTICA Y CATASRAL DEL ESTADO DE MÉXICO, “Encuesta de Origen-Destino 2007. Principales resultados”, disponible en <<http://igecem.edomex.gob.mx/descargas/estadistica/ENCUESTADEORIGEN/EOD2007.pdf>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.

LA SEGURIDAD HUMANA Y LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Conjunto de datos: accidentes de tránsito terrestre, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes>, página consultada el 12 de agosto de 2014.
- MORA, KARLA, “Aumentan taxis *piratas* en DF, advierten”, en *El Universal*, México, 19 de septiembre de 2013, disponible en <<http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/taxis-piratas-aumentan-952079.html>>, página consultada el 26 de noviembre de 2014.
- “NECESARIO CONSIDERAR A LOS ACCIDENTES EMERGENCIA NACIONAL, AFIRMA”, en *La Prensa*, México, 1 de enero de 2010, disponible en <<http://www.oem.com.mx/la-prensa/notas/n1461694.htm>>, página consultada el 3 de septiembre de 2014.
- OBSERVATORIO NACIONAL DE LESIONES, “Perfil accidentes de tránsito. República Mexicana”, México, Cenapra-Ssa, 2010.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. CENTRO DE PRENSA, “Estado de la salud en el mundo: nuevo estudio sobre la carga mundial de morbilidad”, Ginebra, 27 de octubre de 2008.
- “ORPHANS AND VULNERABLE CHILDREN (OVC)”, presentación preparada por Anne Kielland y el Grupo Temático del Banco Mundial sobre Huérfanos y Niños Vulnerables, noviembre de 2004.
- PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES, adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 2200 A (XXI) del 16 de diciembre de 1966.
- PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO, *Informe sobre Desarrollo Humano 1994*, México, PNUD/FCE, 1994, 243 pp., disponible en <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_1994_es_completo_nostats.pdf>, página consultada el 25 de noviembre de 2014.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *Anuario estadístico 2008*, México, SCT, 2008, 247 pp.
- SUBBARAO, KALANIDHI, Y DIANE COURY, *Reaching Out to Africa's Orphans: A Framework for Public Action*, Washington, D. C., Banco Mundial, 2004, 164 pp.