



## UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICO ADMINISTRATIVAS

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS

El derecho a la inclusión de las personas con discapacidad motriz en  
el transporte público en Chetumal, Quintana Roo.

Tesis para obtener el título en:

Licenciado en derecho

Presenta:

Elizabeth Santos Solís

Director de tesis:

M.D. Yunitzilim Rodríguez Pedraza





**UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO**

**DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONOMICO ADMINISTRATIVAS**

**Tesis elaborada bajo supervisión del Comité de Asesoría y aprobada  
como requisito para obtener el grado de**

**Comité de Tesis:**

**Director:** \_\_\_\_\_

**MD. Yunitzilim Rodríguez Pedraza**

**Asesor:** \_\_\_\_\_

**M.C. José Antonio Moreno López**

**Asesor:** \_\_\_\_\_

**MD. Zazil Yossajandy Rodríguez Pedraza**



***Agradecimientos:***

*«Aequam memento rebus in arduis servare mentem»*

A mi Sobrino, el cual ha sido la persona que más amo, desde que tenía el tamaño de una moneda de diez pesos, aun no puedes leer esto pero unos años cuando lo hagas y lo entiendas quiero que leas lo mucho que te amo desde la primera vez que vi, eres lo mejor que me ha pasado.

A mi Hermana, gracias por ser mi mejor amiga, mi hermana mayor y mi madre cuando ha sido necesario, eres mi mejor mitad y me has dado el mejor regalo del mundo en lan, te extraño muchísimo, pero sé que estás ahí para cumplir tus sueños.

A mi Papa, eres el mejor padre del mundo, gracias por siempre apoyarme, ser muy suave conmigo y duro cuando lo he necesitado. Por haberme enseñado que ser honesto aunque sea difícil es la mejor manera de conducirse, que no importan los demás si no lo que uno hace.

A mi madre, gracias por darme tu apoyo siempre, incluso aunque yo no esté en lo correcto, porque de ti aprendí que cuando quieres algo debes poner todo el empeño ya que nada caerá del cielo, así como que todo problema tiene solución y que todo lo que empiezas lo tienes que terminar, por ti soy una persona constante.

A Juani, gracias por estar 18 años seguidos en mi vida, enseñarme las cosas más pequeñas pero más importantes y darme tu amor aunque no era tu obligación, no encuentro la manera de decirte lo importante que eres para mí, de todo corazón gracias.

A mis abuelitos, gracias por siempre estar para mí cuando lo he necesitado, sin ustedes no habría podido terminar ni la secundaria si no me hubieran recibido en su casa cada vez que por alguna obligación escolar no podía viajar, por siempre preocuparse por mí y por darme todo su amor y comprensión, son los mejores

abuelitos del mundo, y solo espero poder regresarles aunque sea un poco de todo lo que han hecho por mí.

A mi familia, gracias por ser parte de mi vida.

A mis amigas de la universidad, muchas gracias, no hay palabras suficientes para expresar lo feliz que me hicieron estos 4 años, todo el apoyo que me dieron y lo mucho que aprendí de ustedes, como a ser puntual, a aplicarme cuando era necesario y a divertirme cuando era momento. Probablemente no estuviera en este punto de mi vida si no las hubiera conocido, son lo mejor que me paso de estudiar Derecho en esta universidad.

A mi mejor maestra y ahora directora de tesis, gracias por ser más que una maestra, una amiga, un modelo a seguir, por apoyarme a irme de intercambio, por siempre ayudarme cuando lo necesite y por todo el café que siempre tome en su oficina, también quiero agradecerle el mejor consejo sobre mi tesis “No puedes redactarlo como si estuvieran tomando un café”.

A mi amiga de toda la vida; Ale, estos 11 años se han ido volando y aunque desde que empezamos la universidad no vivimos en la misma ciudad, quiero agradecerte que siempre estés a mi lado aunque no siempre físicamente, gracias porque aunque no siempre te llame siempre me hablas, te juro que aunque no te llame siempre, te considero una de las personas más especiales en mi vida, estoy segura que estarás en los agradecimientos de mi tesis para el doctorado.

A Monse, no hay una palabra para catalogarte, estos años y la distancia no han sido lo mejor pero sé que nuestra amistad ha permanecido intacta, eres la persona más tenaz que conozco gracias por enseñarme que lo que diga la gente no importa mientras seas feliz con cómo eres, sé que sabes que sin ti no estaría escribiendo esto porque muy probablemente no hubiera decidido entrar a la universidad, siempre estaré agradecida de tu compañía en los días más oscuros.

No siempre estuve segura de donde estaba, de que hacía o de que haría en el futuro, pero todos ustedes me ayudaron a mantener la calma aun en los peores momentos, y a terminar de manera exitosa una etapa maravillosa en mi vida.

Gracias.

*La discapacidad no debería ser un obstáculo para el éxito. Yo mismo he sufrido una neuropatía... pero soy consciente de que he tenido suerte, mi éxito en la física teórica me ha asegurado el apoyo necesario para vivir una vida digna de ser vivida... no se puede seguir pasando por alto los cientos de millones de personas con discapacidad a quienes nunca se les ofrece la oportunidad de brillar.*

Stephen W. Hawking

Índice:

Introducción.....	8
<b>Capítulo I.- Marco General de la Investigación.....</b>	<b>10.</b>
1.1. Marco teórico de la investigación del acceso al transporte público a personas con discapacidad. ....	12
1.2. Diagnóstico de la situación guarda la inclusión de las personas con discapacidad a través del acceso al transporte público.....	13
1.3. Metodología de la investigación.....	17
1.4. Marco categórico conceptual.....	22
<b>Capítulo II.- La inclusión de las personas con capacidades diferentes-.....</b>	<b>26</b>
2.1. Antecedentes históricos.....	29
2.2. Conceptualización de la inclusión.....	34
2.3. La inclusión en México en la actualidad.....	37
2.4. La inclusión en Chetumal en la actualidad.....	44
2.5 Porcentaje de personas con capacidades diferentes en México.....	45
2.6 Porcentajes de personas con capacidades diferentes en Chetumal.....	47
<b>Capítulo III.-Acceso al transporte público como derecho de todos los ciudadanos.....</b>	<b>56</b>
3.1. Antecedentes en México.....	58
3.3 Concepto y sustento jurídico del derecho al transporte público.....	61
3.4 Acceso del transporte público para personas con capacidades.....	62
3.5 Normatividades que regulan el acceso del transporte público a personas con capacidades diferentes.....	62



3.6 Normas que requiere reforma o anexión de preceptos que protejan el acceso al transporte público de personas con capacidades diferentes.....63

**Capítulo IV.- la inclusión del transporte como servicio público.....64**

4.1 Significado de servicio público.....65

4.2 Sustento jurídico y conceptualización de los servicios públicos.....66

4.3 Tipos de transportes públicos en México como servicio público.....67

4.4 Presupuestos destinados al transporte en México.....69

**Capítulo V.- Propuesta para implementar la inclusión de las personas con discapacidad motriz basada en el estudio de campo.....70**

5.1 Generalidades de la propuesta .....72

5.2. Estudio de campo:.....73

5.3 Resultado del diagnóstico de las áreas destinadas para paraderos de autobuses en la ciudad de Chetumal.....75

5.4 Resultado de las encuestas realizadas en la ciudad de Chetumal...76

Conclusiones.....79

**Bibliografía.....80**

## INTRODUCCIÓN:

A través del presente trabajo de investigación podrá estudiarse a fondo conceptos como inclusión y servicios públicos, ambos como un derecho de las personas con discapacidad, ya que estos conceptos son el punto de partida para poder desarrollar el tema principal de la tesis, “transporte público para personas con discapacidad motriz.”

El transporte es un medio al que actualmente la mayoría de la población tiene acceso, ya sea privado o público, en cuanto al público en el estado de Quintana Roo se cuenta con taxis, autobuses, combis y a pesar de los avances legislativos en cuanto a derechos humanos e igualdad así como la creación de leyes que establezcan que debe haber medios de transporte adecuados para las personas con discapacidad aún no se implementan, es por eso que el presente trabajo desarrollara el estudio de los servicio públicos así como su sustento jurídico analizando la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, ya que el transporte se encuentra regulado tanto por la constitución federal como local y para complementarla en la inclusión social debemos entender el significado de la discapacidad la cual es “una deficiencia o estado negativo de salud congénita o adquirida que produce en la persona una limitación en su participación social o limita su actividad (Asamblea permanente por los Derechos Humanos, 2012). Es decir la discapacidad es una condición que puede afectar a cualquiera y a todos nos compete por vivir en sociedad.

El derecho humano fundamental es la dignidad de todos y cada uno de los seres humanos, la no discriminación, la igualdad de oportunidades, el derecho a la

autonomía y a la libre determinación que exige que la persona sea el centro de todas las decisiones que le afecten.

La accesibilidad universal, el diseño para todos y la eliminación de barreras de todo tipo; físicas de comunicación y mentales son una limitación a las posibilidades de actuación de las personas con discapacidad que se añaden a la situación de desventaja objetiva de las que parten impidiendo su participación plena en el curso ordinario de la vida social es decir desde tomar un autobús hasta realizar labores de interés social.

La inclusión social supone no sólo el reconocimiento de los derechos de todos los seres humanos, sus necesidades sociales y el acceso a los satisfactores para cubrir éstas. También exige prever otro tipo de necesidades, las personales, como son la confirmación del ser (identidad) y la pertenencia a su grupo social.

Los ambientes virtuales de aprendizaje, incorporados principalmente a la educación a distancia, se constituyen en un medio para propiciar la inclusión social, a través de la convivencia que en ellos se genera mediante distintas estrategias que la misma tecnología proporciona.

Para ello es menester contar con acceso a Internet y, lo más importante, tener una motivación personal para desarrollar las habilidades digitales requeridas para desempeñarse con fluidez en la virtualidad. El acceso a Internet puede no ser posible para algunas personas en nuestro país; sin embargo, para nuestro grupo de estudio fue una realidad gracias a la motivación personal de alcanzar la profesionalización de su disciplina: el trabajo social. Actualmente, nos encontramos frente a una desigualdad social. Esta desigualdad se ve agravada frente a las realidades con las que convive una persona con discapacidad y su entorno afectivo. Se enfrentan a contextos de discriminación y exclusión social; haciéndolos invisibles como sujetos plenos de derechos y obligaciones.

Es decir existen diversos derechos consagrados en nuestra constitución, y por mencionar algunos, está la libertad de expresión, derecho a la libertad, derecho a

la salud, y así mismo el derecho a medios de transporte, mismo que debe ser atendido por parte del gobierno es decir debe poner en funcionamiento autobuses, taxis, trenes etc. Todo medio de transporte necesario que cubra dicha necesidad, misma acción que debe ser igualitaria y equitativa para todos los mexicanos es decir no importa si se tiene una discapacidad solo importa que por ser “persona o ser humano” se le debe atribuir los derechos inherentes a dicha institución por par tanto es pertinente el estudio del mismos.

## **Capítulo I.- Marco teórico metodológico de la investigación**

La inclusión de las personas con discapacidad es un tema de actualidad, en el cual se encuentra inmerso el país, pues se estableció como una obligación del estado mexicano con la última reforma constitucional en materia de derechos humanos, misma que tuvo como consecuencia que el respeto y apoyo a las personas con capacidades distintas se hiciera más evidente. Ya que con esto se busca la igualdad entre la ciudadanía mexicana, de tal forma que todos puedan tener acceso a los servicios públicos, como son transporte, agua, educación, salud entre otros, se ha debatido la inclusión social respecto a la educación y este fue un primer paso para preocuparse y ocuparse de la problemática que enfrenta nuestro país en busca de la igualdad social, la solución es la inclusión, pero no es solo hablar de un sector de los servicios públicos ni de necesidades educativas o básicas, si no, se trata de ir abarcando todas las áreas de la problemática, es por eso que a través del trabajo de investigación, se busca resolver la problemática que actualmente existe en relación al transporte público eficaz y accesible para las personas con discapacidad, ya que la realidad es que no existen muchas facilidades ni accesibilidad de transporte para este sector de la población aun cuando está estipulado en leyes y reglamentos de la materia, siendo el objetivo principal de este proyecto desarrollar y demostrar la hipótesis planteada es decir “A mayor aplicación de lo expuesto en la normatividad respecto a la inclusión de las personas con capacidades diferentes y su acceso a

transporte público se reduce la discriminación de un sector de la población.

Discriminación que se da a través de la falta de transporte y la falta de recursos destinados a apoyar la inclusión de personas discapacidad motriz, ya que la discriminación no se da solamente a través de acciones que denigren a este sector de la población sino también a las omisiones por parte de las autoridades y personas responsables.

### **1.1. Marco teórico de la investigación del acceso al transporte público a personas con discapacidades.**

Al hablar sobre el derecho al transporte público de las personas con discapacidad y su inclusión como parte de una obligación del estado a través de sus autoridades competentes, es importante tomar en consideración diversas teorías para sustentar el presente trabajo:

Es necesario tomar en consideración que al hablar sobre el derecho al transporte público para personas con discapacidad, se hace referencia a la búsqueda de igualdad entre todos los ciudadanos y esto surge de la existencia de los derechos humanos, partiendo de la teoría expuesta por Carpizo quien expresa que “en el tema de Derechos Humanos, es recurrente en la historia de la humanidad, porque está estrechamente ligado con la dignidad humana; tuvo un gran impulso hace más de dos siglos, con las declaraciones norteamericanas y francesas sobre ellos; pero es especialmente después de la Segunda Guerra Mundial y en estas últimas cuatro décadas cuando se convierten en una de las grandes preocupaciones de las sociedades y cuando el tema se internacionaliza. Los horrores y la barbarie del fascismo y especialmente del nazismo, provocaron una reacción de indignación mundial. Con claridad de vio que este planeta tenía un alternativa: vivir civilizadamente bajo regímenes

democráticos y representativos, donde se respete la dignidad humana, para no caer en regímenes salvajes donde impere la ley del más fuerte y del gorila" (Valencia, 2006). Misma teoría que se tomará en consideración por que toma en cuenta la dignidad humana, y la búsqueda del respeto y preservación de esta partiendo de la idea principal del ser humano como parte de una civilización por tanto resulta inaceptable considerar que en la actualidad se viva a través del barbarismo moderno que consistiría en la discriminación a personas con discapacidad con derechos humanos de respeto e igualdad inherentes a su persona.

En cuanto a derechos humanos también es importante tomar en consideración lo expuesto por las mexicanas Hernández y Fuentes, que proponen la siguiente definición; "Los Derechos son los que las personas tienen por su calidad humana, pero es el Estado el que los reconoce y los plasma en la Constitución, asumiendo así la responsabilidad de respetar estos derechos, a fin de que cada individuo viva mejor y se realice como tal" (Cortès, 1998) ya que es importante tomar en consideración a autores que viven y conocen la situación que guardan los derechos en este país orientadas al respeto de los derechos humanos como responsabilidad del estado mexicano a través de su gobierno tal y como se encuentra expresado en los artículos 19 y 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Otra teoría, en la cual sustentara la investigación es en lo expuesto por Buraglia, Morales & Vaca quien define a la inclusión como aquella que "implica que todos los seres humanos deben y pueden aprender juntos si se les dan los servicios y el apoyo necesario para que tengan éxito. El éxito en la inclusión depende del compromiso, la cooperación, el trabajo de los padres, del sistema educativo y la actitud de los maestros (Uned, 2008)". La cual es muy importante para poder desarrollar el derecho de

todos los ciudadanos mexicanos y quintanarroenses de tener acceso al transporte público incluyendo a las personas con discapacidades.

## **1.2. Diagnóstico de la situación que guarda la inclusión de las personas con discapacidad a través del acceso al transporte público.**

En México al igual que en otras partes del mundo es posible encontrar hechos y elementos de actitudes de apoyo en pro y de actitudes pasivas o de rechazo a lo largo de los siglos de historia de la nación. El presente trabajo de investigación consiste en el hecho de crear conciencia en cuanto a la incorporación de transporte públicos accesibles para todos los ciudadanos del estado, incluyendo a las personas con discapacidad motriz, ya que en la actualidad no existen los medios de transporte público adecuado que pueda atender esta problemática.

Es por la actual necesidad de incluir a las personas con discapacidad motriz, que el presente trabajo busca estudiar las limitaciones en los servicios públicos, en su caso transporte público, para que como resultado se pueda ofrecer una propuesta o un proyecto que pueda ser tomado en consideración a futuro con el fin de que la igualdad sea cierta en la sociedad mexicana y así ir en evolución constante en cuanto al derecho a servicios públicos, puesto que ya son actualmente más de un país ha implementado proyectos para todas las personas con discapacidad motriz.

Así mismo se considera importante, el estudio de este problema social debido a que no es algo que se haya trabajado en nuestro país, debido a que hay tantas carencias consecuentes de una mala administración y planeación que es difícil abarcar todos y cada uno de las limitaciones con las que cuenta el país. No obstante este trabajo busca inducir la atención a un problema importante en la sociedad de las autoridades competentes.



Las personas con discapacidad son un grupo poblacional que por tradición han sido estigmatizadas, rechazadas por la sociedad y sufrido actos de discriminación por parte de autoridades y ciudadanos. Tales circunstancias las han colocado en situación de desventaja y exclusión social. Lo anterior tiene como origen en las diversas barreras actitudinales físicas y culturales que la sociedad impone a las personas con discapacidad.

El primer antecedente normativo sobre discapacidad en nuestro país se da en enero de 1986, cuando es promulgada la Ley sobre el Sistema Nacional de Asistencia Social, ya que estableció a los inválidos por causa de ceguera, debilidad visual, sordera, mudez, alteraciones al sistema neuro-músculo- esquelético, deficiencia mentales, problemas del lenguaje, entre otras, el derecho a recibir los servicios de asistencia social previstos en ella. Posteriormente, en 1984 a la Ley General de Salud, en 1986 a la Ley sobre el Sistema Nacional de Asistencia Social y en 1993 a la Ley General de Educación, se le hicieron modificaciones a favor de las personas con discapacidad (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISICA, 2004).

Al siguiente año, en 1994 se reformaron en el mismo tema la Ley del estímulo y Fomento al Deporte, la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Más tarde, en 1999, en la Cámara de Diputados, se aprueban reformas legislativas a favor de los discapacitados con la finalidad de que puedan reivindicar su pleno derecho a la salud. En 2011 el Presidente Felipe Calderón Hinojosa publica la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISICA, 2004).

En México al igual que en otras partes del mundo es posible encontrar hechos y elementos de actitudes de apoyo o en pro y de actitudes pasivas o de rechazo a lo largo de los siglos de historia de nuestra nación.

En la época prehispánica las personas con discapacidad eran personas reconocidas y respetadas, se consideraban que su estado físico distinto al de los demás era por un mandato divino. En la época colonial el problema de la discapacidad se acentuó a nuevas enfermedades y castigos físicos exagerados hacia los indios. En esa época se crean los primeros hospitales de atención a discapacitados y se dan los inicios de la rehabilitación.

En 1977 se creó el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF), cuya finalidad fue brindar asistencia social, como obligación del Estado y en beneficio de la población marginada, los incapacitados [sic] o las personas en desventaja social (Programa Nacional para el Desarrollo de las personas con Discapacidad, 2012).

De 1988 a 1994, el DIF desarrolló el Programa de Asistencia a Minusválidos, que tuvo como objetivo proporcionar servicios de rehabilitación no hospitalaria a personas minusválidas que por circunstancias de marginación o económicas, son sujetos de asistencia social, con el propósito de facilitar la integración a su familia y a la sociedad, atender demandas y necesidades de personas discapacitadas por causas de ceguera, debilidad visual, sordera, mudez, alteraciones del sistema neuro-musculo esquelético, deficiencias mentales, problemas de lenguaje y otras (Programa Nacional para el Desarrollo de las personas con Discapacidad, 2012).

La medicina de rehabilitación en México registró un mayor impulso a partir de la necesidad de atender a los niños afectados por las epidemias de poliomiélitis. En 1951 el Hospital Infantil de México inició la capacitación

de terapistas físicos y médicos, dando lugar a los primeros trabajos de investigación en rehabilitación, de los que fueron pioneros los doctores Alfonso Tohen y Luis Guillermo Ibarra.

Es importante señalar que al paso de los años el derecho mexicano fue evolucionando y en épocas recientes específicamente en diciembre de 2001 el Estado mexicano propone en la asamblea general de las naciones unidas el establecimiento de un comité especial encargado de preparar una convención internacional para proteger los derechos de las personas con discapacidad es visible y palpable que las aportaciones y participación activa de la población han dado resultados en cuanto a la firma de convenios en pro de la discapacidad.

Finalmente no hay que soslayar la reforma constitucional de derechos humanos de 2011 en México la cual establece que los derechos humanos para todas las personas sin excepción están reconocidos y protegidos en dos fuentes principales: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y los tratados internacionales de los que México es parte.

Resulta de gran importancia esta reforma en el entendido que su exigibilidad y justiciabilidad es fundamental para reconocer y aplicar en el orden jurídico mexicano un pleno respeto a los derechos de las personas con discapacidad tal como dispone el artículo primero de la CPEUM.

Motivos por los cuales resulta pertinente y conveniente llevar a cabo el presente trabajo de investigación ya que no se trata que solo existan leyes que recalquen que hay igualdad en nuestro país y que se respetan los derechos humanos y fundamentales de todo ciudadano mexicano si no que resulta necesario demostrarlo a través de acciones que generen certeza en las personas, es por eso que a través de la creación de los servicios de transporte público accesible para las personas con

discapacidad motriz es importante ya que es una muestra fehaciente de que vivimos en un estado de derecho en donde no solo se crean leyes si no que se busca su aplicación con el fin de beneficiar a la población en general.

Aportando así las primeras bases a través de las cuales se apoye a personas con capacidades diferentes para que puedan llevar una mejor vida teniendo acceso a transportes públicos a los cuales tiene acceso cualquier persona. Ya que uno de los problemas que padece este sector poblacional es la falta de transporte público con infraestructura especializada, principalmente para aquellas personas que tienen que acudir a su centro laboral lugares donde llevan a cabo su rehabilitación o en su caso a otros sitios para realizar sus compras.

Lo anterior ocasiona que utilicen el servicio de taxi, aunque en algunos casos éstos ignoran a quienes difícilmente pueden moverse por cuenta propia, al ser catalogados como personas que sólo les quitan el tiempo al tener que subir la silla de ruedas al vehículo. Siendo el estudio y aplicación de este proyecto. Beneficioso para aportar nuevas medidas y generar ideas para mejorar la problemática actual.

El país pertenece a un sistema jurídico, que con el paso de los años ha ido evolucionando, generando leyes que cubren las necesidades del estado de derecho en el cual coexistimos, buscando siempre la igualdad y la responsabilidad de proteger los derechos de todos los ciudadanos mexicanos, no obstante existe un punto importante el cual debe ser tratado para el mejoramiento de la igualdad entre las personas y ese tema es “la no discriminación de las personas con discapacidad motriz a través de la creación de transporte público accesible”.

Es por eso que la delimitación del problema a tratar en el presente trabajo de investigación será la igualdad de las personas con discapacidad motriz

a través de un servicio de transporte público para todos. El área en el cual versara el presente trabajo es en derecho específicamente derechos humanos, en cuanto a la delimitación del espacio de este proyecto de investigación en nuestro país específicamente en el Estado de Quintana Roo, ya que al ser un estado joven y en crecimiento es importante evolucionar en cuanto a la igualdad y apoyo a las personas con discapacidad a través de un servicio de transporte público accesible para todos. Es importante mencionar que esta es una problemática de la actualidad que se presente en nuestro país y en nuestro estado (Quintana Roo).

Y para tal efecto el presente trabajo tratara de abarcar la problemática y en consecuencia generar un método que permita mejorar esta situación evidentemente existente y real en nuestra sociedad como resultado de los datos vertidos y obtenidos de encuestas y proyectos que se encuentran desarrollados en el trabajo.

El transporte público es un derecho de todos los ciudadanos mexicanos y por tanto se debiera tener acceso a este servicio, ya que todos requirieren transportarse de un lugar a otro, y si a una persona con todas sus capacidades, le resulta difícil pagar un taxi para ir de un lugar a otro a veces pro la economía, tiene la facilidad a poder usar un transporte más económico es decir un autobús o una combi o el metro, accesibilidad de la que no siempre gozan las personas con discapacidad motriz ya que una persona en silla de rueda difícilmente podrá utilizar un taxi pues estos no siempre son accesibles, y por otra parte si la economía de este sector de la población no es buena debieran poder tener acceso al uso de autobuses combis o metros al igual que la demás ciudadanía, pero es el hecho que en nuestro país no se cuenta con los suficientes transportes para poder ir de un lugar a otro tanto personas con discapacidad motriz como personas con todas sus capacidades. Y es necesario incluir

transportes para todos. Ya que si bien se cuenta con autobuses del SNDIF (sistema nacional para el desarrollo integral familiar) estos solo son para transportar personas de determinado lugar a la institución.

### **1.3. Metodología de la investigación**

La presente investigación se sustentara a través de un estudio metodológico cualitativo toda vez que se recaudara información de hechos que se dan y existen en nuestra realidad social y que resultan importantes de estudio por lo cual a través de este enfoque cualitativo se tomaran en consideración las características experiencias y aquellas situación que se incluyan en el contexto de la problemática respecto a la realidad de la inclusión en nuestro estado. Con el fin de descubrir, sustentar y en su momento poder reafirmar la hipótesis planteada.

Así mismo los métodos a emplear son los históricos, inductivo y cualitativo. El método científico, ya que la presente investigación está enfocada a innovar, se busca solucionar problemas, utilizando todos los pasos de este método. El histórico ya que se estudiará y tendrá en cuenta el desarrollo temporal del fenómeno a estudiar, la evolución a través del tiempo. El inductivo porque se buscará llegar a algo nuevo a reformar partiendo de un juicio particular.

Se empleara la investigación de campo a través de la cual pueda plasmar lo expuesto por personas que requieren servicios de transporte incluyendo a las personas con capacidades diferentes generando estadísticas para que al concluir generar una propuesta. Empleando técnicas como encuestas y entrevistas a las personas con capacidades diferentes.

Ser inductiva; como consecuencia de ello, presenta un diseño de investigación flexible, con interrogantes vagamente formulados. Incluso, se pueden incorporar hallazgos que no se habían previsto inicialmente, y que ayudan a entender mejor el fenómeno estudiado. Así, si se toma como ejemplo el estudio del discurso del profesor en el aula, se pueden detectar a la vez otros fenómenos,

como pueden ser las aportaciones de los estudiantes que parecen no guardar relación con el objetivo didáctico de la clase, y que se escapan, aparentemente del objeto de estudio inmediato, pero que pueden resultar interesantes para comprender mejor el objeto estudiado o como punto de arranque para investigaciones posteriores.

Buscar comprender, más que establecer relaciones de causa-efecto entre los fenómenos.

Considerar al investigador como instrumento de medida. El investigador puede participar en la investigación, incluso ser el sujeto de la investigación, puesto que se considera la introspección como método científico válido.

Llevar a cabo estudios intensivos a pequeña escala. No interesa estudiar una población representativa del universo estudiado, como plantea la metodología cuantitativa, sino analizar pocos sujetos en profundidad. En este sentido, cabe decir que no se busca la generalización, sino la especificidad de la realidad observada.

No proponerse, generalmente, probar teorías, sino más bien generarlas. Es, más bien, un método de generar teorías, que abren futuras líneas de investigación. Será a través de la metodología cualitativa que lleve a cabo la investigación comprobación y desarrollo de la hipótesis y los objetivos planteados ya que la metodología cualitativa, tiene como objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno. Busca un concepto que pueda abarcar una parte de la realidad. No se trata de probar o de medir en qué grado una cierta cualidad se encuentra en un cierto acontecimiento dado, sino de descubrir tantas cualidades como sea posible. En investigaciones cualitativas se debe hablar de entendimiento en profundidad en lugar de exactitud: se trata de obtener un entendimiento lo más profundo posible. Mismo que se caracteriza por:

*“Una primera característica de estos métodos se manifiesta en su estrategia para tratar de conocer los hechos, procesos, estructuras y personas en su totalidad, y no a través de la medición de algunos de sus elementos. La misma estrategia indica ya el empleo de procedimientos que dan un carácter único a las observaciones”.*

La segunda característica es el uso de procedimientos que hacen menos comparables las observaciones en el tiempo y en diferentes circunstancias culturales, es decir, este método busca menos la generalización y se acerca más a la fenomenología y al interaccionismo simbólico.

Una tercera característica estratégica importante para este trabajo se refiere al papel del investigador en su trato -intensivo- con las personas involucradas en el proceso de investigación, para entenderlas.

El investigador desarrolla o afirma las pautas y problemas centrales de su trabajo durante el mismo proceso de la investigación. Por tal razón, los conceptos que se manejan en las investigaciones cualitativas en la mayoría de los casos no están operacionalizados desde el principio de la investigación, es decir, no están definidos desde el inicio los indicadores que se tomarán en cuenta durante el proceso de investigación. Esta característica remite a otro debate epistemológico, muy candente, sobre la cuestión de la objetividad en la investigación social.

Características que permitirán desarrollar el estudio de la legislación actual es decir investigación cualitativa da cuenta de la credibilidad de la comunicación, o de los conceptos, o de los beneficios ofrecidos. Los estudios cualitativos observan al individuo encuestado, por un lado, y por otro lado observan el producto, u objeto de la investigación y sobre la que se encuesta y que es el estímulo generador de determinadas conductas entre los individuos. Estas observaciones adquirirán un carácter probabilístico, y, por ende, proyectarla al universo en una segunda etapa de la investigación que ya será cuantitativa.



#### **1.4. Marco categórico conceptual.**

Dignidad Humana: es el valor de la persona, ya que el ser humano es más importante que cualquier objeto material. Deriva del aspecto espiritual; inteligencia; libertad, irrepitibilidad, trascendencia, sociabilidad, por lo tanto esto hace que el ser humano tenga dignidad especial (Ley Sb, 2015).

Discriminación: Expresión usada para indicar los problemas que puede suscitar la convivencia de razas diferentes en un mismo país, especial cuando una domina a la otra (Diccionario Manual de la Lengua Española, 2007).

Derecho: Facultad humana de poder tener o exigir lo que la ley permite o establece (Farlex, 2009).

Transporte: Vehículo o medio que se usa para trasladar personas o cosas: transporte aéreo; transporte ferroviario público. Servicio de transporte de una ciudad que puede ser utilizado por cualquier persona para trasladarse de un lugar a otro a cambio de una cantidad de dinero: los autobuses, el metro y los taxis forman el transporte público de una ciudad (Farlex, 2011).

Servicio: m. Acción y efecto de servir. Organización destinada a cuidar intereses o satisfacer necesidades públicas o privadas (Diccionario Enciclopédico, 2009).

Acción holística: Quiere significar las acciones necesarias que hay que desarrollar cuando para comprender cuestiones particulares se reflexiona en relación con el contexto, se analiza cada elemento en la interacción con el todo. Es necesario o implica un pensamiento global (E I método I. La naturaleza, 1992).

Adaptar el currículo: Opción de la programación que consiste en ajustar el acceso al currículo o/y los diferentes elementos de la oferta educativa común a las necesidades de cada sujeto con el fin de que cada alumno madure los objetivos propuestos en relación con sus capacidades (Carmen Gomez Nieto, 2012)

Atención a la diversidad: Aptitud que lleva a reconocer la diversidad del alumnado presente en las aulas como principio intrínseco de la democracia. Elemento indisociable de la igualdad de oportunidades. Supone la eliminación de la discriminación (Carmen Gomez Nieto, 2012).

Igualdad de oportunidades: Proceso por el cual el Estado se pone al servicio de todos los ciudadanos en términos de igualdad equitativa. Se vincula con la defensa de los derechos de todos los ciudadanos. La igualdad de oportunidades es un principio para alcanzar la democracia, es el resultado de la organización humana. Es un medio para igualar las diferencias mediante las instituciones (Carmen Gomez Nieto, 2012).

Isomorfismo: La capacidad de algo que demuestra serlo poniéndose de ejemplo a sí mismo. En la formación de enseñantes, se identificará el isomorfismo cuando al hablar de una metodología de enseñanza ésta es empleada como forma de demostración, ("Predicar con el ejemplo") (Arias, 2013).

Medidas de atención a la diversidad: Son actuaciones prácticas que crean las condiciones para que todos los alumnos vivan la diversidad como un valor. Actuaciones prácticas que colaboran al desarrollo de las individualidades, sin acercarlas a situaciones normalizadas (Carmen Gomez Nieto L. C., 2012).

Minusvalía: Es la condición que adquiere un ciudadano que padece una discapacidad al entrar en relación con el entorno social. La iniciativa para esta condición la toma el mismo entorno social cuando en ocasiones administrativas y políticas, sobre todo, es consciente de los derechos que tiene la persona como ciudadano y no pueden ser ejercidos por ella a causa de su discapacidad. En estas situaciones arbitra medidas sociales o económicas con la intención de velar por que se cumplan estos derechos (Arias, 2013).

Proceso iterativo: Cuando el resultado de una operación es introducido como operador de la siguiente se habla de iteración. Es un proceso de repetición (Arias, 2013).

Reflexividad: Característica propia de los sistemas. El sujeto que reflexiona sobre lo que le rodea, reflexiona sobre sí mismo dentro del propio sistema (Arias, 2013).

Discapacidad: Es un impedimento o limitación funcional que tiene una persona a consecuencia de una deficiencia orgánica: física, psíquica o sensorial. Esta limitación funcional es inherente a la evolución biológica del ser humano. Por lo que puede ser transitoria o permanente, mayor o menor; pero en ningún caso supone una anulación de la persona y de sus posibilidades (Schutte, 2011).

Diversidad: Cualidad connatural del ser vivo, cualidad universal (Arias, 2013).

Educación inclusiva: Hace referencia a los planteamientos educativos que sustentan la idea y la práctica de que los alumnos con discapacidades o sin ellas son ciudadanos que viven juntos y por lo tanto han de aprender juntos en los niveles educativos obligatorios. Los fundamentos que sostienen este concepto son: Todos los sujetos son miembros de la sociedad. La sociedad evoluciona desde la realidad de todos sus miembros. La escuela aporta experiencias, mecanismos de socialización y vivencias como sistema de la sociedad en la que se ubica. La escuela tiene que ofrecer a sus alumnos situaciones desde las que aprenda a vivir con los otros, a aprender, a ser y a trabajar, porque los alumnos como personas sociales tienen que seguir desarrollando su papel de miembros de la sociedad cuando termine la escuela (Arias, 2013)

Exclusión social se define como un “fenómeno que conjuga una serie de factores endógenos (sexo, edad, raza...) y exógenos (extracto social, cultural, económico...) que dificultan o impiden el desarrollo integral del individuo” y está caracterizado por hacer referencia a situaciones de desventaja social debidas a causas estructurales (pautas culturales que influyen en los procesos de socialización, el funcionamiento del mercado de trabajo...), por ser un proceso relativo (estos procesos varían de según diferentes sociedades y momentos

históricos), dinámico (una persona que se encuentre en la zona de integración puede transitar hacia la exclusión y viceversa) y multidimensional (la persona se ve sometida al efecto combinado de carencias en múltiples dimensiones: económica, social y política) (Orozco, 2010).

## **Capítulo II.- La inclusión de las personas con capacidades diferentes.**

### **2.1. Antecedentes históricos**

La inclusión de las personas con discapacidad en el ámbito social, cultural y educativo es un tema que en la actualidad interesa a todas las personas, especialmente a las allegadas al ámbito jurídico, ya que es a través de la inclusión de las personas con capacidades diferentes que se trata de lograr

igualdad entre todas, dando oportunidad a todas por igual, siento este un derecho humano.

Este tema es nuevo ya que antes no había la posibilidad de otorgar mayor facilidad a las personas con capacidades diferentes, hecho que actualmente está cambiando y para poder abordarlo a mayor profundidad en dirección a la investigación que se realiza es necesario conocer los antecedentes de la inclusión social.

A partir de la década de los 80s en las Naciones Unidas y más concretamente al interior de la Organización Mundial de la Salud - OMS, se da especial interés en la formulación de líneas de acción orientadas a la atención de las personas con discapacidad, igualmente es cuna de un debate permanente sobre el concepto mismo de la discapacidad, hoy el país es consciente de la importancia de estos acuerdos como guía en el proceso de construcción de la política pública de discapacidad.

De la misma forma, en escenarios internacionales se debate el tema de la información estadística sobre discapacidad, Colombia desde hace poco tiempo, viene apropiándose y participando activamente, logrando importantes avances y reconocimientos por los aportes realizados (Beltran, 2010).

Al hablar del termino discapacidad se busca referirse a las condiciones que afectan en diversos grados las capacidades y funciones sensoriales, intelectuales, motoras y emocionales del ser humano, hecho que no debe influir en sus derechos como seres humanos a formar parte de la vida social, es decir incluirlos en las actividades del lugar en donde viven o la comunidad de la que forman parte.

Razón por la cual la ONU se han creado diversos instrumentos internacionales que protegen el derecho a la inclusión de las personas con capacidades diferentes:

Tabla 1

### **Instrumentos internacionales**

NO DISCRIMINACIÓN	DISCAPACIDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948)</li> <li>• Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966)</li> <li>• Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966)</li> <li>• Proclamación de Teherán (1968)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principios para la Protección de los Enfermos Mentales y el Mejoramiento de la Atención de la Salud Mental (1991)</li> <li>• Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006)</li> </ul>

Fuente : (University of Minesota, 2011)

Así mismo “La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad entro en vigor el 3 de mayo del 2008, con el propósito de promover, proteger y garantizar el disfrute pleno en igualdad de oportunidades y hacer valer cabalmente los Derechos de las personas con Discapacidad, a fin de que tengan acceso a sistemas de salud y educación adecuados y puedan movilizarse con libertad y sin obstáculos físicos y sociales (Universidad Veracruzana, 2009).

## 2.2. Conceptualización de la inclusión.

Siendo un tema actual, es muy difícil encontrar una definición específica de la inclusión, y más porque no existen muchos autores que lo aborden como tal, no obstante pensar en la inclusión y exclusión como un acercamiento a las

problemáticas sociales que se viven en la actualidad es importante, ya que es tan común como hablar de marginación, pobreza al referirse a la estructura funcional de nuestra sociedad, de ahí que se parta de lo más general de la palabra para construir su concepto; de acuerdo con la Real Academia Española de la Lengua (año) inclusión es “(Del lat. 32 incluso, -ōnis).1. f. Acción y efecto de incluir. 2. F. p. us. Conexión o amistad de alguien con otra persona (Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española, 2011).” De este concepto se pueden rescatar dos aspectos importantes para que posteriormente se pueda definir:

- Conexión con otra persona: Es decir implica que las personas se relacionen entre sí, ya sea para entablar una amistad, o por el simple hecho de formar parte de una sociedad, no se tienen que olvidar que el ser humano es un ser social por naturaleza, por tanto siempre busca relacionarse, y este aspecto natural no se ve limitado por la condición física o mental de las personas, es decir, no depende de cierta discapacidad o no. Es por ello que actualmente es un derecho humano que exista tal igualdad, que permita a las personas sin importar su condición relacionarse y no solo con las personas si no con el lugar del cual forma parte.
- Acción de incluir: Incluir proviene del latín *Includere*. Verbo transitivo, directo. Abarcar. Contener. Figurar entre otro. Implicar. Insertar. Intercalar. Introducir. Hacer parte. Figurar entre otros. Pertener conjuntamente (Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española, 2011). El verbo incluir puede tener varios significados todos ellos con el sentido de algo o alguien insertado entre otras cosas o personas. Esta definición en ningún momento presupone que el ser incluido requiere ser igual o semejante a los demás a quienes se agregan. De ahí que al hablar de la inclusión de manera general nos refiramos a “una actitud, un sistema de valores y creencias, no una acción ni un conjunto de acciones...la palabra incluir significa ser parte de algo,



formar parte del todo (Miguel, 2002)” y si este significado se compara con su antónimo tenemos que excluir “mantener fuera, expulsar” se genera una idea más clara de la importancia de la inclusión.

Si relacionamos estos dos conceptos con el hecho de cómo se sienten las personas incluidas y las excluidas tenemos que:

Tabla 2  
Sobre el resultado de ser o no incluido

Incluido	Excluido
Orgullosa	Herido
Seguro	Frustrado
Especial	Diferente
Cómodo	Confuso
Confiado	Aislado
Aceptado	Inferior
Apreciado	Invisible
Positivo	No aceptado
Importante	No querido
Responsable	Cerrado
Normal	Avergonzado

Fuente: (Sanchez, 2005)

De lo anterior se puede definir a la inclusión como aquella permite a las personas sin importar sus condiciones físicas, motoras o mentales, formar parte

de las sociedad a la que pertenece, valorizando así la diversidad humana y fortaleciendo las diferencias individuales, permitiendo una convivencia sana a través de la cual se ejerce el derecho a la igualdad de toda persona así como la no discriminación. Permitiendo la oportunidad de todo ser humano de sentirse seguro, cómodo, aceptado y agradecido con la sociedad a la que pertenece. Eso implica una sociedad en donde cada uno es responsable por la calidad de vida del otro, aun cuando ese otro es muy diferente de nosotros.

Semánticamente, incluir e integrar tienen significados muy parecidos, lo que hace que muchas personas utilicen estos verbos indistintamente. Sin embargo, en los movimientos sociales, inclusión e integración representan filosofías totalmente diferentes, aun cuando tengan objetivos aparentemente iguales, o sea, la inserción de las personas con discapacidad en la sociedad. Los malos entendidos sobre el tema comienzan justamente ahí. Las personas utilizan el término “inclusión” cuando, en realidad, están pensando en “integración (Miguel, 2002).”

El concepto de inclusión/exclusión, proporciona un acercamiento a lo social de una forma diferente. Este se constituye en un nuevo paradigma de interpretación social, el cual concede la comprensión de procesos emergentes de las sociedades en sus diferentes aspectos del desarrollo. Reconoce elementos y diferencias marcadas por lo territorial, cultural e histórico. Desde donde las características y particularidades responden a las realidades de determinados contextos por tanto no es posible la generalización de la exclusión /inclusión. Lo interesante de este acercamiento es que favorece la comprensión de procesos, donde la realidad es multicausal, la realidad pasa a ser una creación cotidiana, que se modifica y cambia.

Es relevante la aparición de este concepto, en tiempos en que el mundo, a través de la sucesión de la globalización plantea la igualdad como principio que

orienta las relaciones, en contextos de heterogeneidad, la igualdad sería posible a través de mecanismos de generación de oportunidades y derechos igualitarios. La globalización implicaría la expansión y legitimación de, por una parte, el mercado como regulador de las relaciones económicas y de la democracia como reguladora de las relaciones de poder.

El concepto ha surgido principalmente en países desarrollados, ha sido utilizado para explicar los problemas sociales, los que serían consecuencia de las reestructuraciones económicas, de cambios tecnológicos de procesos de globalización. Este concepto ha sido utilizado para referirse al fenómeno de desintegración social, en donde se ha producido un rompimiento en las relaciones, las instituciones, un cambio en donde parte de la población está dentro y la otra está fuera.

La exclusión ha sido entendida a partir de al menos las siguientes características: La primera dice relación con la idea de que se produce exclusión a través del no acceso a bienes básicos y servicios, es decir a través de formas no económicas. Una segunda característica estaría determinada por el acceso desigual a los mercados de trabajo y protección social. Una tercera característica se refiere a la exclusión de mecanismos participativos y como última característica el desigual acceso y ejercicio de derechos humanos, políticos, civiles (Perry, 2000).

Desde la idea de que al observar un sistema estamos realizando distinciones que elaboran diferenciaciones, o sea forman sistemas dentro de un sistema, en donde las características de la relación permitirán dejar fuera otras. Ejemplo de tipos de diferenciación, son la estratificación y la diferenciación funcional. Para referirse a las formas de diferenciación en las sociedades modernas, Luhmann se detiene en la descripción de la inclusión /exclusión en las sociedades segmentarias y en las sociedades estratificadas.

La inclusión, en las sociedades segmentarias, es producto de la "agregación a determinados segmentos de la sociedad (Miguel, 2002)" la agregación se producirá a través de unidades menores de la comunidad, la familia y la residencia. La exclusión se producirá, al generarse un hecho fortuito, el destierro, el traslado, etc. En este tipo de sociedades se requiere estar incluido en algún segmento.

En las sociedades estratificadas, "la inclusión sigue también el principio de la diferenciación" se formará parte de una sociedad en la medida que se constituya parte de un estrato. En este contexto también es posible pertenecer sólo a un subsistema y no a varios. La individuación es adquirida a través de la asignación de status social.

En este tipo de sociedades, en la medida que se complejizan las estructuras, los mecanismos de reconocimiento se complican, la inclusión tendrá consecuencias jurídicas, se dará por la pertenencia a una familia, a determinado estamento, así como también estará marcada por la residencia, por la interacción regulada, por la permanencia en un lugar. La exclusión estará señalada por un cambio en el subsistema y sobretodo la separación de los individuos de un hogar. La exclusión (en la edad media principalmente) queda determinada por una ruptura de la reciprocidad. Luego en los comienzos de la edad moderna, la inclusión /exclusión no sólo estará referida a individuos sino también a grupos, es decir, la familia, la casa ya no tendrán como función la exclusión/inclusión. Por otra parte la inclusión, resulta como principio de diferenciación social, principio que está definido como interno a la sociedad.

La sociedad funcionalmente diferenciada, la sociedad moderna, de acuerdo a Luhmann, tendería a renunciar a una regulación uniforme de la inclusión. Se confía la inclusión social a los sistemas funcionales, a la regulación autónoma de éstos" (Luhman, 2008). La sociedad funcionalmente diferenciada es capaz

de producir y tolerar desigualdades extremas en la distribución de los bienes, tanto privados como públicos”.

El profesor Stock de la Universidad de Piura, establece en su columna del diario Gestión cuál es la real dimensión de este concepto. “La inclusión social significa integrar a la vida comunitaria a todos los miembros de la sociedad, independientemente de su origen, condición social o actividad. En definitiva, acercarlo a una vida más digna, donde pueda tener los servicios básicos para un desarrollo personal y familiar adecuado y sostenible” (Stok, 2011), dice. Bajo esta premisa resalta la importancia de distinguir la inclusión social del asistencialismo. “Ciertamente, son necesarios algunos programas de reducción de pobreza o de asistencia directa, pero estos solo paliarán problemas, y deben ser temporales y rápidos, ya que tienen el riesgo, si se eternizan, de institucionalizar la mendicidad, atrofiando las capacidades de emprender de los ciudadanos”

Por tanto, la inclusión debe considerarse como la situación que asegura que todos los ciudadanos sin excepción, puedan ejercer sus derechos, aprovechar sus habilidades y tomar ventaja de las oportunidades que encuentran en su medio.

### **2.3. La inclusión en México en la actualidad.**

En México al igual que en el mundo se ha tratado de incluir a las personas con capacidades disminuidas en la vida social, y el ámbito donde más se ha notado es en el ámbito educativo. Existiendo diversos antecedentes al respecto.

El primer antecedente normativo sobre discapacidad en nuestro país se da en Enero de 1986, cuando es promulgada la Ley sobre el Sistema Nacional de Asistencia Social, ya que estableció a los inválidos por causa de ceguera, debilidad visual, sordera, mudez, alteraciones al sistema neuro-músculo-esquelético, deficiencia mentales, problemas del lenguaje, entre otras, el derecho a recibir los servicios de asistencia social previstos en ella.

Posteriormente, en 1984 a la Ley General de Salud, en 1986 a la Ley sobre el Sistema Nacional de Asistencia Social y en 1993 a la Ley General de Educación, se le hicieron modificaciones a favor de las personas con discapacidad. Al siguiente año, en 1994, se reformaron en el mismo tema la Ley del Estímulo y Fomento al Deporte, la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Más tarde, en 1999, en la Cámara de Diputados, se aprueban reformas legislativas a favor de los discapacitados con la finalidad de que puedan reivindicar su pleno derecho a la salud.

En 2011 el presidente Felipe Calderón Hinojosa publica la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

Las personas con discapacidad son un grupo poblacional que por tradición han sido estigmatizadas, rechazadas por la sociedad y sufrido actos de discriminación por parte de autoridades y ciudadanos. Tales circunstancias las han colocado en situación de desventaja y exclusión social. Lo anterior tiene como origen en las diversas barreras actitudinales, físicas y culturales que la sociedad impone a las personas con discapacidad. De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), del censo de población y vivienda del 2010, existen a la fecha en México 5 millones 739 mil 270 personas con discapacidad esto es el 5.1 % de la población mexicana (H., 2012).

En México, al igual que en otras partes del mundo, es posible encontrar hechos y elementos de situaciones de apoyo o en pro y de comportamientos pasivos o de rechazo a lo largo de los siglos de historia del país.

En la época prehispánica las personas con discapacidad eran personas reconocidas y respetadas, se consideraban que eran un mandato divino. En la época colonial el problema de la discapacidad se acentuó debido a nuevas enfermedades y castigos físicos exagerados hacia los indios. En esa época se

crean los primeros hospitales de atención a discapacitados y se dan los inicios de la rehabilitación.

En 1977 se creó el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF), cuya finalidad fue brindar asistencia social, como obligación del Estado y en beneficio de la población marginada, los incapacitados [sic] o las personas en desventaja social (Fuentes, 1998).

De 1988 a 1994, el DIF desarrolló el Programa de Asistencia a Minusválidos, que tuvo como objetivo proporcionar servicios de rehabilitación no hospitalaria a personas minusválidas que por circunstancias de marginación o económicas, son sujetos de asistencia social, con el propósito de facilitar la integración a su familia y a la sociedad, atender demandas y necesidades de personas discapacitadas por causas de ceguera, debilidad visual, sordera, mudez, alteraciones del sistema neuro-musculo-esquelético, deficiencias mentales, problemas de lenguaje y otras (INEGI, 2004).

La medicina de rehabilitación en México registró un mayor impulso a partir de la necesidad de atender a los niños afectados por las epidemias de poliomielitis. En 1951 el Hospital Infantil de México inició la capacitación de terapeutas físicos y médicos, dando lugar a los primeros trabajos de investigación en rehabilitación, de los que fueron pioneros los doctores Alfonso Tohen y Luis Guillermo Ibarra. Es importante señalar que al paso de los años el derecho mexicano fue evolucionando y en épocas recientes específicamente en diciembre de 2001 el estado mexicano propone en la Asamblea general de la ONU el establecimiento de un comité especial encargado de preparar una convención internacional para proteger los derechos de las personas con discapacidad, por ello se puede percibir que los arduos trabajos aportaciones y participación activa de la población han dado resultados, en cuanto a la firma de convenios en pro de la discapacidad (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, 2004).

Finalmente no hay que soslayar la Reforma Constitucional De Derechos Humanos de 2011 en México, la cual establece que los derechos humanos

para todas las personas sin excepción están reconocidos y protegidos en dos fuentes principales: la CPEUM (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos) y los tratados internacionales de los que México es parte. Resulta de gran importancia esta reforma en el entendido de que su exigibilidad y justiciabilidad es fundamental para reconocer y aplicar en el orden jurídico mexicano un pleno respeto a los derechos de las personas con discapacidad tal como dispone el artículo 1° de la CPEUM que a la letra dice:

*“Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil o cualquier otras que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas. (Union, 2015)”*

De donde se desprende que la discriminación no está permitida, en ninguna de sus variantes ya que en la actualidad se supone que vivimos en un sistema de derecho con derechos humanos que protege a todos y cada uno de los ciudadanos.

#### **2.4 Porcentaje de personas con discapacidad en México.**

Existe un grupo social de la población en México que desde hace mucho tiempo ha adquirido un gran interés en la política pública, la población con discapacidad, a partir de este hecho se han ido generando normas y políticas que promuevan la integración de este sector de la población ya que tienen los mismos derechos que todo mexicano. La inclusión de personas con discapacidad es un tema que ha tenido mayor exposición a lo largo del tiempo por parte de organizaciones públicas y privadas, tanto en México como en otros países del mundo. Sin embargo es un hecho que la inclusión de este sector de la población está todavía muy lejos de convertirse en realidad.



Según cifras del Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, las personas con capacidades diferentes representan el 5.1% de la población en México. De este sector, de acuerdo a la Encuesta Nacional sobre Discriminación 2010, 1 de cada 3 personas sienten que sus derechos no se respetan, solo 4 de cada 10 recibe ingresos por su propio trabajo, y solo para el 19.1% sus ingresos son suficientes para cubrir sus necesidades (Jennifer, 2012).

Tabla 3

**Porcentaje de personas con discapacidad en países seleccionados**

<b>País</b>	<b>Año</b>	<b>Porcentaje</b>
Alemania	1992	8.4
Australia	1993	18.0
Brasil	1991	0.9
Canadá	1991	15.5
Chile	1992	2.2
China	1987	5.0
Colombia	1993	1.8
España	1986	15.0
Estados Unidos	1994	15.0
India	1981	0.2
Italia	1994	5.0
Japón	1987	2.7
Kenya	1989	0.7
Marruecos	1982	1.1
<b>México</b>	<b>2000</b>	<b>1.8</b>
Perú	1993	1.3
Reino Unido	1991	12.2
Sudáfrica	1980	0.5
Turquía	1985	1.4
Uruguay	1992	16.0

FUENTES: INEGI. XII CGPV 2000. Base de datos.

ONU. <http://unstats.un.org/unsd/disability/default.asp>  
(21 de abril de 2003).

En México, algunos de los grandes retos a enfrentar en el desarrollo de esfuerzos de medición de la discapacidad son la presencia de una amplia diversidad (histórica) de datos y el alto grado de variabilidad de las estrategias aplicadas por los diferentes esfuerzos para medir la discapacidad en el territorio nacional. Como ilustración de tales hechos, se presenta un resumen de los conceptos de discapacidad utilizados en los instrumentos de alcance nacional aplicados en el país y los resultados que se obtuvieron a través de ellos. A partir del siguiente cuadro es posible observar la prevalencia del concepto de defectos físicos y mentales entre 1900 y 1940. Aun cuando se carece de documentos metodológicos que precisen los aspectos y variables observadas, por los datos reportados se sabe que entre 1895 y 1910 se contabilizó a ciegos, sordomudos, idiotas y locos; a partir del Censo de 1921 y hasta 1940 se captaron las siguientes variables: sordos, mudos, tullidos, cojos, mancos y jorobados. Así, en los censos aplicados hasta la primera mitad del siglo pasado, priva la conceptualización de la discapacidad como defecto de estructura o función, es decir de deficiencia (INEGI, 2001).

En la siguiente aplicación de instrumentos con alcance nacional, que son los que posibilitan el cálculo de las tasas de impedimento, se adopta la noción de invalidez para medir la discapacidad. En la Encuesta Nacional de Inválidos (SSA, 1982) se definió por invalidez el estado de la persona como resultado de alteraciones somáticas, mentales e incluso sociales, que dificultan las funciones y actividades del individuo.

Tabla 4

Información obtenida sobre discapacidad en México

Fuente	Año	Concepto medido	Porcentaje
Censo	1900	Defectos físicos y mentales	0.20
Censo	1910	Defectos físicos y mentales	0.21
Censo	1921	Defectos físicos y mentales	0.65
Censo	1930	Defectos físicos y mentales	0.66
Censo	1940	Defectos físicos y mentales	0.54
Censo	1980	Ausentismo escolar por invalidez	2.80
Encuesta Nacional de Inválidos	1982	Invalidez	0.03
Conteo de Población	1995	Discapacidad	2.33
Registro Nacional de Menores	1995	Discapacidad	6.35
Censo	2000	Discapacidad	1.84
Encuesta censal	2000	Discapacidad	2.31
Encuesta Nacional de Salud	2000	Discapacidad	2.30

<sup>1</sup> De los censos de 1940 a 1990 los porcentajes fueron calculados respecto a la población total. En el Censo de 1980 se tomó de la ONU (Compendio de datos estadísticos sobre los impedidos 1990), y se calculó dividiendo el número total de niños impedidos de 6 a 14 años entre el número total de niños que no asisten a la escuela. Para 1982 se calculó dividiendo el total de personas con secuelas invalidantes entre la población total proyectada para ese año, según el Consejo Nacional de Población. El porcentaje del Conteo de Población se calculó dividiendo el número de personas con discapacidad entre la población total que obtuvo dicha fuente, y para el Registro Nacional de Menores se obtuvo dividiendo el total de personas de 0 a 20 años con alguna discapacidad entre la población total de dicha edad según el Conteo de Población (INEGI et al., 2001).

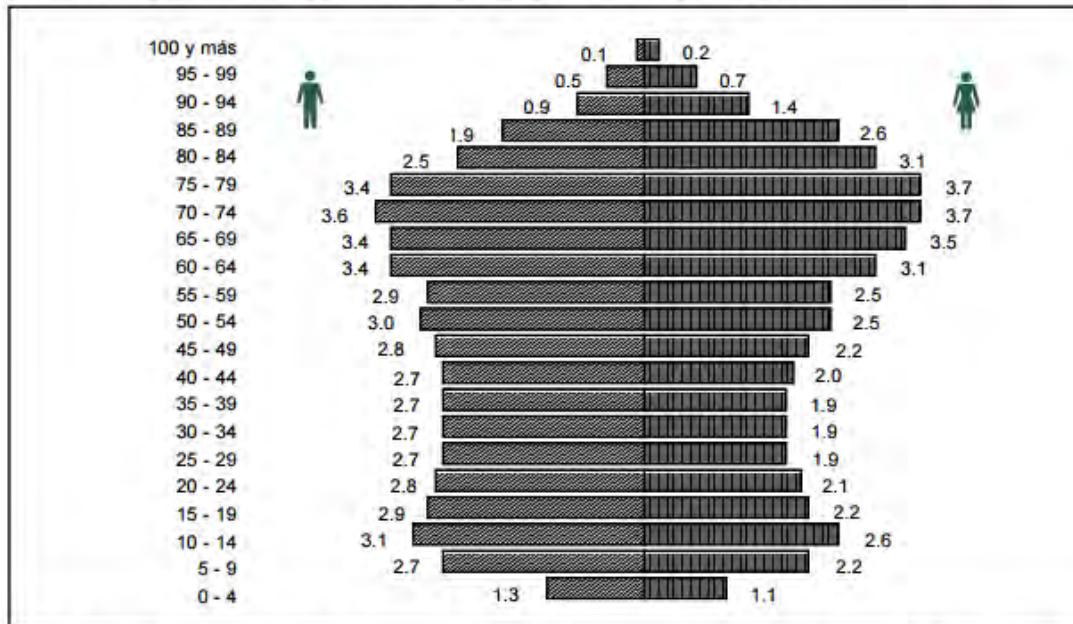
Los resultados del XII Censo General de Población y Vivienda 2000, revelaron que a nivel nacional, había un millón 795 mil personas con discapacidad, lo cual representó 1.8% de la población total. Por sexo, fue mayor el porcentaje de hombres con discapacidad (52.6%) en comparación con el de mujeres (47.4%). La estructura de la población con discapacidad por edad y sexo, permite tener un acercamiento a la evolución generacional de las personas con esta característica y algunas de las manifestaciones específicas por edad en hombres y mujeres.

Se observan dos cimas o puntos altos en la pirámide de población con discapacidad: en el grupo de 10 a 14 años y en el conjunto de grupos de 60 a 79 años. En contraste, los puntos bajos o declives se localizan en el grupo de 0 a 4 años, el conjunto de grupos de 15 a 39 años y en el de 80 a 100 y más. Así, destaca la poca presencia de la discapacidad entre los 0 y 4 años y el salto en los porcentajes de población con discapacidad en los grupos de 5 a 9 y 10 a 14 años.

El proceso de aprendizaje del lenguaje y la incorporación al sistema escolarizado parecen favorecer las circunstancias en las que se detectan diversos tipos de discapacidad. El declive observado en los siguientes grupos de edad, desde los 15 hasta los 39 o 44 años, lleva a plantear interrogantes sobre las posibles causas de la disminución de los porcentajes ya sea como impacto de hechos demográficos (defunciones), como resultado de la rehabilitación o aspectos socioculturales como es el reconocimiento de la misma discapacidad. A partir de los 45 años y hasta el grupo de 70 a 74 o el de 74 a 79 años, se observa otro incremento progresivo del porcentaje de personas con discapacidad en el que es muy probable que se manifieste la degeneración biológica del cuerpo humano y el resultado de una vida de trabajo.

#### Tabla 5

**Distribución porcentual de población según grupos de edad y sexo, 2000**

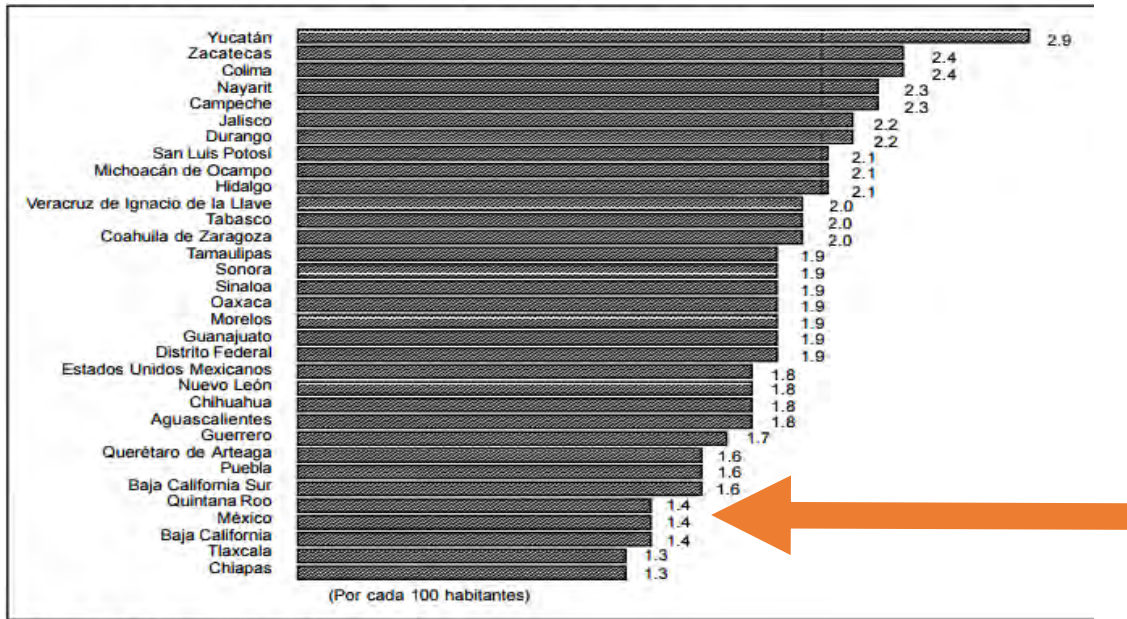


NOTA: No se graficó a la población con discapacidad que no especificó su edad (0.4% para hombres y 0.5% para mujeres).  
 FUENTE: INEGI. XII CGPV 2000. Base de datos.

Otra forma de analizar el impacto de la discapacidad entre la población de cada estado, es a partir de la tasa de prevalencia; Yucatán (2.9 por 100 habitantes), Zacatecas y Colima (2.4 por 100 en cada uno) son las entidades donde se ubicaron las mayores prevalencias. Por el contrario, Chiapas y Tlaxcala tuvieron las menores prevalencias de personas con discapacidad (1.3 por 100, respectivamente).

Tabla 6

**Prevalencia de población con discapacidad por entidad federativa, 2000**

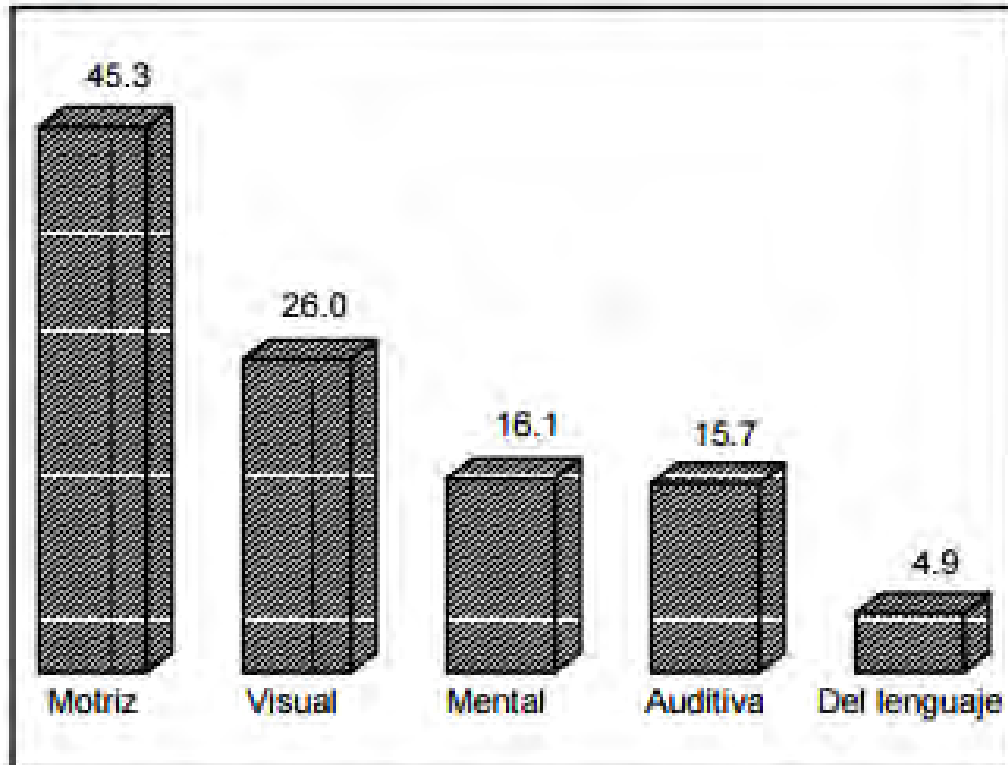


FUENTE: INEGI. XII CGPV 2000. Base de datos.

Como podemos inferir en cuanto a lo que nuestro estado se refiere en población con personas con discapacidad contamos con un 1.4% por ciento. Es decir por cada 100 habitantes, 14 tiene una discapacidad.

Tabla 7

## Porcentaje de población por tipo de discapacidad, 2000



NOTA: La suma de los tipos de discapacidad puede ser mayor a cien debido a la población con más de una discapacidad.

FUENTE: INEGI. XII CGPV 2000. Base de datos.

De la tabla siete se puede deducir que el porcentaje en discapacidad motriz es del 50% por tanto al incorporar medios de transportes (autobuses) para la inclusión de personas con discapacidad motriz estaría ayudando a un gran porcentaje de personas con discapacidad que actualmente no puede apoyarse del uso de medios de transporte adecuados de ahí la pertinencia de su implementación en el estado de Quintana Roo y posteriormente en México.

**Capítulo III.- Acceso al transporte público como derecho de todos los  
ciudadanos.**



### **3.1. Antecedentes en México.**

La necesidad del servicio era en un principio satisfecha por vehículos compactos, pero debido a que éstos eran inaccesibles para muchas personas por su costo, tuvo origen una nueva tendencia.

Es en Buenos Aires donde un grupo de personas que ofrecía sus vehículos para transportar gente decidió volverlos colectivos y empezar a realizar recorridos fijos llevando hasta cinco personas por automóvil y cobrando también una tarifa única por viaje.

Lo anterior ocurrió cerca de 1930 y rápidamente, gracias a su sorprendente éxito, dio un giro al cambiar de vehículos y adaptar el uso de camiones para transportar a más personas.

No tuvo que pasar mucho tiempo para que surgieran distintas líneas, con diferentes recorridos e incluso servicios, tampoco tardó mucho en que este servicio se volviera popular en otras regiones del mundo, donde la idea fue bien recibida por las más diversas sociedades.

El gobierno por su alta capacidad administrativa tiene la obligación de resolver problemas trascendentales para la sociedad, como pueden ser, el empleo, salud, vivienda, abastecimiento de agua, seguridad, etc., para resolver o incluso prevenir estos problemas es necesaria la eficiente implementación de las políticas públicas, las cuales si cuentan con un aparato administrativo adecuado podrán dar satisfacción a los ciudadanos en el cumplimiento a sus demandas y con esto la sociedad tendrá elementos para catalogar al gobierno de efectivo o no.

Las políticas públicas generalmente se definen desde el punto de vista de la decisión del gobierno, que opta o no por aplicar. Se puede entender por una política pública aquello que el gobierno escoge hacer o no hacer. Se puede

decir entonces que una política pública es la decisión gubernamental plasmada en la resolución de un problema en la comunidad, ahora bien, si una decisión no es a fin de cuentas llevada a cabo solo queda en la elaboración de la política pública y no en su verdadera implementación, es decir solo queda en el papel.

Es por ello que el gobierno tiene que dar solución a problemas que surjan en la sociedad a través de la política pública, y si opta por no dar solución entonces no cumple con su función primordial que es la de atender los problemas de la comunidad. La formulación de una política conduce a la elaboración de un producto de análisis, cuyo destino es un actor político.

No es fácil poner en marcha una política pública ya que conlleva una metodología que puede ser flexible o estricta según la situación que este dada. La creación de una política pública y su consecuente implementación es siempre para corregir una falla en la administración pública y tomar la decisión gubernamental para satisfacer una demanda social.

Año tras año, en diferentes partes de la república se presenta la misma problemática del transporte público: el aumento tarifario; sin embargo la calidad del servicio no ha mejorado y las unidades son cada vez más viejas.

En México urge una reestructuración del sistema de transporte público, para evitar que año con año sea más caro pues la mayoría de usuarios son personas cortas de recursos y es muy injusto gastar gran parte de su salario en transportarse de un lado a otro para poder trabajar.

“El servicio de transporte en nuestro país es precario en general, y por lo tanto no es muy cómodo utilizar dicho servicio. Es por eso que una evolución en el servicio sería muy bien vista por los usuarios, entre algunos aspectos de dicha evolución podría ser un sistema de prepago, con sus respectivos descuentos para alumnos, maestros, discapacitados y personas de la tercera edad, así como la adquisición de nuevas y modernas unidades para mejorar el servicio.”

### 3.3 Concepto y sustento jurídico del derecho al transporte público

Al abordar el tema del transporte público inclusivo es necesario conceptualizar “transporte público”, y tomando en cuenta lo expuesto por la real academia española y del concepto de cada uno se tiene que :

- El transporte es : 1. m. Acción y efecto de transportar o transportarse.2. m. Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. El transporte público. 3. m. Vehículo dedicado a tal misión.
- Público: Del lat. públicus).1. adj. Notorio, patente, manifiesto, visto o sabido por todos.2. adj. Vulgar, común y notado de todos. Ladrón público3. adj. Se dice de la potestad, jurisdicción y autoridad para hacer algo, como contrapuesto a privado.4. adj. Perteneciente o relativo a todo el pueblo.5. m. Común del pueblo o ciudad.6. m. Conjunto de las personas que participan de unas mismas aficiones o con preferencia concurren a determinado lugar. Cada escritor, cada teatro tiene su público. m. Conjunto de las personas reunidas en determinado lugar para asistir a un espectáculo o con otro fin semejante.8. f. En algunas universidades, acto público, compuesto de una lección de hora y defensa de una conclusión, que se tenía antes del ejercicio secreto para recibir el grado mayor.

Del texto anterior deriva que el transporte público será aquel medio a través del cual se conduce a las personas de un determinado lugar a otro, mismo que debe estar orientado a satisfacer una necesidad y derecho del pueblo, en el caso mexicano ya que así lo establece la ley.

Una vez planteado el concepto se deduce que a través de la incorporación de autobuses como parte del transporte público se pretende satisfacer una necesidad básica de las personas, que es poder trasladarse de un lugar a otro,

y que esta debe llevarse a cabo sin recurrir a la discriminación en atención a lo planteado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Y para el tema de investigación que ocupa tomar en consideración el concepto de inclusión: (Del lat. inclusio, -ōnis).1. f. Acción y efecto de incluir. 2. f. p. us. Conexión o amistad de alguien con otra persona.

Se parte del hecho de que el transporte público inclusivo es aquel que permite el traslado de las personas pertenecientes a un pueblo o sociedad con el fin de satisfacer una necesidad común, en atención a lo establecido en los artículos artículo 1, 19 y 20 de la constitución, es decir para toda la población sin distinguir entre personas con discapacidad o no.

Otro concepto nos indica que Transporte, es “aquel medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas”.

El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. Algunos ejemplos donde puede aparecer el término puede ser: “El transporte se demoró más de dos horas respecto a la hora prevista de partida (Definicion, 2013)”, “Quisiera irme de vacaciones, pero el precio del transporte está cada vez más caro y no me alcanza el dinero”.

En cuanto a las personas con discapacidad el cual es el tema primordial de la presente investigación, contamos con que la ley de inclusión de las personas con discapacidad en su artículo 19 y 20 nos menciona que:

*Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones: I. Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo; II. Promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado; III. Promover en el ámbito de su competencia programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía y lugares públicos, así como para evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte público aéreo, terrestre o marítimo; IV. Promover la suscripción de convenios con los concesionarios de los medios de comunicación, para difundir una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de ésta Ley, e incorporar en la programación de los canales de televisión programas de formación, sensibilización y participación de las personas con discapacidad, y V. Promover convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que las personas con discapacidad gocen de descuentos en las tarifas de los servicios de transporte público (Union, 2015).*

*Artículo 20. Los medios de comunicación implementarán el uso de tecnología y, en su caso, de intérpretes de la Lengua de Señas Mexicana, que permitan a la comunidad de sordos las facilidades de comunicación y el acceso al contenido de su programación (Union, 2015).*

### **3.4 Acceso del transporte público para personas con discapacidad.**

Reconociendo los progresos que se están dando en muchos países y en la Unión Europea, el Reino de los Países Bajos se acerca, a partir de su aprobación por el Senado, a su primera ley de igualdad de trato. Cuando esto suceda, será un momento histórico para la gente con discapacidad, aunque su margen de acción sea limitado.

Contrario a las esperanza de mucha gente, el Reino de los Países Bajos es todavía un país muy atrasado en materia de los derechos de las personas con discapacidad o que presentan enfermedades crónicas. A pesar de 10 años de activismo legislativo, este país todavía carece de una legislación que prohíba la discriminación y la exclusión de las personas con discapacidad.

#### Historias de discriminación

La ausencia de legislación en materia de derechos para las personas con discapacidad, no significa que el país no la necesite, pues se ha informado de situaciones de exclusión y discriminación contra personas con discapacidad. Estas situaciones incluyen el hecho de que mucha de la información de los gobiernos locales y del gobierno nacional, no está disponible en formatos accesibles, muchas personas con discapacidad han presentado problemas al ejercer su derecho básico al voto (debido a que los recintos y las máquinas de votación no son accesibles o no funcionan) y hay gente con historia de enfermedades psiquiátricas a quienes se les niega oportunidades laborales o

que no son consideradas seriamente por los médicos cuando presentan problemas de salud física.

Se ha informado que en los Países Bajos, los laboratorios y las unidades para la detección temprana del cáncer de seno, no son accesibles para las mujeres que usan sillas de ruedas, incluyendo los instrumentos que usan. Además, las personas con discapacidad mental que desean vivir en la comunidad, fuera de las instituciones, encuentran problemas al lograr que un médico regular les atienda. Rutinariamente, los restaurantes y las discotecas le niegan la admisión a personas con ciertas discapacidades, y lo mismo sucede en las agencias de viajes y en muchas tiendas, incluyendo la falta de espacio público accesible o la existencia de sitios más bien peligrosos.

En este país se informa, una y otra vez, que el transporte público es inaccesible y que las empresas transportistas siguen comprando materiales y equipos que no son accesibles. También se ha informado de violentas reacciones verbales y físicas cuando las personas con discapacidad se quejan debido al trato desigual o cuando se les niega ayuda. La lista no tiene fin.

Estas experiencias han sido documentadas por investigaciones oficiales que manifiestan que las personas con discapacidad, participan en la vida pública y social, pero que lo hacen en planos de desigualdad. Su acceso a la atención médica, la educación y al transporte público es limitado.

El índice de empleo entre las personas con discapacidad es de un 38 % por ciento, comparado con el de 61 % para la población, en general. Usualmente los edificios públicos carecen de accesibilidad, incluso los destinados a la educación regular. El índice de pobreza entre las personas con discapacidad es mucho más elevado que el de la población general de los Países Bajos. El informe oficial acerca de la situación de las personas con discapacidad, muestra que los progresos realizados en los último 10 años, han sido mínimos.

Esta situación demuestra que, aunque importantes, la información y la consideración acerca de la igualdad de oportunidades y el diseño para todos, son instrumentos insuficientes para cambiar las realidades de la vida diaria de las personas con discapacidad. Es evidente que necesitamos otro instrumento complementario en materia de discapacidad. Ahora entendemos que una legislación que facilite la eliminación de la discriminación y para asegurar que la igualdad de oportunidades debe ser una realidad.

La idea tan arraigada que lo único que las personas con discapacidad necesitan es cuidado, combinada con la impresión general que la población general de los Países Bajos está muy bien atendida, hace más difícil el camino para el cambio hacia una dirección más acorde con los derechos humanos. El que el gobierno holandés no haya realizado su mayor esfuerzo para lograr una legislación es evidente, al percatarnos de las limitaciones que encontramos en el proyecto de ley de igualdad de trato, que está presentado en el Senado.

Una de las conclusiones que se pueden obtener de este enfoque tan estrecho, es que la perspectiva de los derechos humanos todavía no he llegado a la conciencia y a las mentes del gobierno. Consecuentemente, el movimiento social de las personas con discapacidad y sus defensores deben interesarse más en esta situación.

Una vez que esta ley entre en vigor, protegerá a las personas con discapacidad y a los enfermos crónicos contra la discriminación. Se espera que este instrumento proteja a las personas con y sin discapacidad porque todas pueden ser discriminadas. También protege igualmente a las personas que tienen un historial de discapacidad, a la gente que es propensa a presentar una discapacidad en el futuro o a las personas que se perciben con una discapacidad. Además, la ley no tiene una definición de discapacidad o de enfermedad crónica.



Tratando de aprender de las experiencias de la Ley de Estadounidenses con Discapacidad y de las luchas que a partir de ella se reanudaron debido a las interpretaciones y conflictos por su definición de discapacidad.

El alcance de la discriminación

Discriminación: La ley cubre la discriminación directa y la indirecta. El abuso contra las personas con discapacidad todavía no está contemplado en este proyecto de ley, pero será incluido muy pronto. El concepto de discriminación incluye la obligación de brindar “donde sea necesario en cada caso específico”, una adaptación efectiva en las áreas mencionadas. Estas adaptaciones pueden ser de carácter material e inmaterial. Para averiguar si una adaptación solicitada por la ley, también está cubierta por la ley, se deben responder dos preguntas:

Adaptación efectiva

Contrario a lo que sucede con la Ley de Estadounidenses con Discapacidad y las disposiciones de Estados Unidos, la legislación propuesta usa el término “adaptación efectiva” en vez de “adaptación razonable” en relación a los cambios que se debe introducir para garantizar la participación plena y la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Para determinar qué es una adaptación efectiva, también se debe determinar si la modificación representan una carga desproporcionada para quién debe realizar el cambio. Se requiere una evaluación y para cumplir con la ley propuesta, los siguientes factores se deben considerar:

El tamaño de la compañía o de la organización (el número total de empleados)

El volumen total de la inversión para introducir la adaptación requerida por las personas con discapacidad.

La disponibilidad de subsidios o asistencia gubernamental para apoyar la introducción de esa adaptación solicitada.

La viabilidad operativa y técnica para introducir la adaptación solicitada.

La capacidad financiera de la compañía u organización a la que se le solicita la modificación.

### Transporte público

En los Países Bajos, la discriminación en el transporte público (tranvía, subterráneo y trenes) está prohibida. El transporte por autobuses deberá ser completamente accesible para el año 2010 y el transporte por tren para el año 2030. Esta accesibilidad incluye los edificios y todas las instalaciones de las estaciones, las plataformas y sitios relacionados, como las máquinas para comprar boletos y los sitios de atención al público. Además, todos los sitios y los sistemas para el transporte deberán ser accesibles.

En la legislación propuesta, contrario a lo que se establece para el empleo y la educación profesional, en el área del transporte público, las adaptaciones para lograr la accesibilidad completa son obligatorias. Cuando la Ley de Igualdad en el Trato sea aprobada, las empresas y agencias del transporte público quedarán obligados a introducir las adaptaciones necesarias, así, la iniciativa de lograr la accesibilidad completa para las personas con discapacidad no dependerán de las y los solicitantes del sistema.

Desidia y las consideraciones de costos dominan las decisiones en el gobierno de los Países Bajos

Como miembro de la Comunidad Europea el gobierno de los Países Bajos tuvo que cumplir con la obligación de aprobar una legislación para prohibir la discriminación contra las personas con discapacidad en el empleo y en la educación profesional. Esta obligación fue establecida mediante la norma comunitaria "Directive 2000/78/EG" aprobada por la Unión Europea el 27 de noviembre del año 2000.

Esta directriz era muy necesaria como un medio de lograr que los países de la Unión Europea aprobaran leyes para garantizar la participación plena y la igualdad de oportunidades. De no haber sido por esa disposición para los países de miembros de la Comunidad Europea, el gobierno de los Países Bajos no estaría aprobando la nueva Ley de Igual de Trato y las personas con discapacidad quedarían sin nada.

El área del Transporte Público se agregó durante la etapa de debates en la Segunda Cámara del Parlamento, en la cual la mayoría de las y los legisladores respondieron positivamente a nuestra campaña “¡Derechos ahora!”, con la que logramos aumentar los alcances del proyecto original. Pero no pudimos lograr la inclusión de otras áreas esenciales como vida independiente y participación comunitaria controlada por las personas con discapacidad. Los obstáculos que encontramos fueron los de siempre: El gobierno insistía en la necesidad de realizar más y más investigaciones para determinar los efectos y los costos de las medidas con que deseamos eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad. Sin un apoyo fuerte, los beneficios que logremos, serán menos respetados y no serán considerados seriamente.

El concepto de invertir en una sociedad para todas y todos, con disposiciones para beneficios duraderos y que cubran a las personas en las diversas etapas de la vida, no está en la mente del gobierno. Lamentablemente, el gobierno de los Países Bajos no se está esforzando por lograr una política sólida, integral y de amplia cobertura. Su enfoque limitado se está centrando en los costos de corto plazo y no en una sustancial mejoraría de las condiciones y de calidad de vida para las personas con discapacidad.

## **INSTITUTO NACIONAL DE REHABILITACIÓN:**

El Instituto Nacional de Rehabilitación (INR), es una Institución única en su género en México y América Latina, cuya misión es abatir la incidencia de la discapacidad

que generan en una importante proporción, los servicios de atención médica que reducen la letalidad a expensas de dejar secuelas discapacitantes (Mercado, 2013).

El Instituto Nacional de Rehabilitación no es un nuevo hospital, es una Institución de transformación y de cambio.

Uno de los proyectos de esta institución es: Red Integral de Transporte Público para Personas con Discapacidad, el cual tiene el objetivo de garantizar el libre acceso, tránsito y permanencia, facilitando medios de transporte públicos, accesibles, estableciendo rutinas de vigilancia, protección vial e infraestructura que brinden seguridad y bienestar. Su realización se ha hecho posible gracias a la participación coordinada de Salud, Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad, Dependencias Gobierno del Distrito Federal, Junta de Vecinos e Iniciativa Privada.

### **3.5 Normatividades que regulan el acceso del transporte público con discapacidad motriz.**

Al estudiar el ámbito jurídico extranjero y mexicano respecto a las personas con discapacidad destacan dos normatividades imprescindibles para el respeto y protección de los derechos de las personas con discapacidad destinadas a buscar la inclusión de este sector de la población.

En cuando a las legislaciones internacionales se destaca:

- La “convención sobre los derechos de las personas con discapacidad” que tiene como propósito proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, específicamente en su artículo 9 inciso 1 fracción A; mismo que a la letra expresa: “A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente

en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte (...) Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, (...) a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores” (CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2013).

- La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad es una legislación a nivel interamericano que busca la protección y no discriminación de las personas con discapacidad misma en el cual en su artículo III le dedica un punto importante al derecho al transporte, es decir el respeto a este derecho evita la discriminación de las personas con discapacidad mismo que a la letra expresa lo siguiente: “ARTÍCULO III: Para lograr los objetivos de esta Convención, los Estados parte se comprometen a: (...) 1. Adoptar las medidas de carácter legislativa (...) necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar (...) a) Medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte (...) b... vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte,” (Convención, 1999).

En cuanto a las legislaciones locales se cuenta con:

- La ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad promulgada en marzo del 2011 la cual se adecua a lo expuesto en la “Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad” misma que incluye la inclusión de las personas con discapacidad y el pleno respeto

de sus derechos humanos. Esta ley en su artículo 19 expresa lo referente al derecho al transporte esto es: “Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, (...)Para estos efectos, realizará las siguientes acciones (...).I. Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo; (...)V. Promover convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que las personas con discapacidad gocen de descuentos en las tarifas de los servicios de transporte público.” De lo anterior es rescatable mencionar que el transporte es un derecho con el que cuentan todas las personas y esto incluye a aquellas con discapacidad, de donde se destacan puntos importantes como, tarifas accesibles, no discriminación ante el acceso al transporte, apoyarse de las autoridades y empresas competentes.

- La ley orgánica de la Administración Pública establece en su texto la existencia del CONADIS (Consejo Nacional para el Desarrollo Y La Inclusión de las Personas con Discapacidad) el cual tiene como principales objetivos:
  - a) Impulsar la realización de políticas públicas que garanticen el pleno ejercicio de los derechos de la población con discapacidad.
  - b) Generar una cultura de la discapacidad en todos los órdenes de la vida nacional.
  - c) Transformar el entorno público, social y privado.
  - d) Promover el cambio cultural y de actitud en el gobierno y la sociedad respecto de las personas con discapacidad.

### **3.6 Normas que requiere reforma o anexión de preceptos que protejan el acceso al transporte público de personas con capacidades diferentes.**

El hecho de que exista una ley que busque la inclusión de las personas con discapacidad ya es un gran avance. No obstante lo importante de una ley en su implementación, es por eso que en México país hace falta apegarse más a lo establecido en los preceptos 19 y 20 de la ley de inclusión mismos que expresan lo siguiente: Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones: I. Establecer mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo; II. Promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado; III. Promover en el ámbito de su competencia programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía y lugares públicos, así como para evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte público aéreo, terrestre o marítimo; IV. Promover la suscripción de convenios con los concesionarios de los medios de comunicación, para difundir una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de ésta Ley, e incorporar en la programación de los canales de televisión programas de formación, sensibilización y participación de las personas con discapacidad, y V. Promover convenios con los concesionarios del transporte público a fin de que las personas con discapacidad gocen de descuentos en las tarifas de los servicios de transporte

público. Artículo 20. Los medios de comunicación implementarán el uso de tecnología y, en su caso, de intérpretes de la Lengua de Señas Mexicana, que permitan a la comunidad de sordos las facilidades de comunicación y el acceso al contenido de su programación. Capítulo VI Desarrollo Social Artículo 21. La Secretaría de Desarrollo Social promoverá el derecho de las personas con discapacidad a un mayor índice de desarrollo humano así como el de sus familias, incluyendo alimentación, vestido y vivienda adecuados y a la mejora continua de sus condiciones de vida, sin discriminación por motivos de discapacidad. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones: I. Establecer medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad en todas las acciones, programas de protección y desarrollo social y estrategias de reducción de la pobreza, en observancia de todas aquellas disposiciones que les sean aplicables de la Ley General de Desarrollo Social; II. Establecer programas para la prestación de servicios de asistencia social para personas con discapacidad en situación de pobreza, abandono o marginación, incluidos servicios de capacitación, asistencia financiera y servicios de cuidados temporales, los cuales se extenderán a las regiones rurales y comunidades indígenas; III. Promover la apertura de establecimientos especializados para la asistencia, protección y albergue para personas con discapacidad en situación de pobreza, abandono o marginación, y IV. Todas las demás que tengan como objeto mejorar las condiciones sociales y permita potenciar las capacidades de las personas con discapacidad.

Así mismo hacer adiciones en la Ley De Transito existente en el estado de Quintana Roo y empezar a crear presupuestos para el transporte para perdonas con discapacidad.





## **Capítulo IV.- La inclusión del transporte como servicio público.**

### **4.1 Significado de servicio público.**

Un servicio público es un servicio técnico prestado al público por una organización pública, en forma regular y continúa para satisfacer necesidades públicas

El concepto actual de servicio público es la parte de la actividad de la administración pública, que se realiza en limitados aspectos de los otros poderes y se puede definir de la siguiente forma:

Servicio público es el conjunto de presentaciones reservadas en cada Estado , directa o indirecta, de la administración pública que se encuentra activa o autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada por la misma ley, con la intención de regular de forma continua y sin ánimo de lucro, las actividades dirigidas a la satisfacción de una necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de derecho público.

Finalmente, el servicio en cuestión ha de estar sometido en su organización y funcionamiento a un régimen jurídico de Derecho Público, lo que supone, por consiguiente, el establecimiento de diversas prerrogativas en favor de la Administración titular de aquél. Lo anterior se explica en atención a la esencialidad de los intereses protegidos, cuya satisfacción debe garantizarse en todo caso, debiendo prevalecer esta finalidad sobre los intereses de sujetos particulares, incluido el propio gestor material del mismo.

#### **4.2 Sustento jurídico y conceptualización de los servicios públicos.**

En México fue hasta 1917 en el artículo 115, Fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde se hace mención de los servicios públicos municipales, el cual dicta de la siguiente manera: Los municipios con el concurso de los estados, cuando así fuere necesario y lo establezcan las leyes locales, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos:

1. Agua potable, Alcantarillado, Saneamiento y Aguas residuales
2. Alumbrado público
3. Limpia y disposición de desechos
4. Mercados y centrales de abasto
5. Panteones
6. Rastro

7. Calles, parques, jardines, áreas verdes y recreativas
8. Seguridad pública y tránsito
9. Embellecimiento y conservación de los poblados, centros urbanos y obras de interés social
10. Asistencia social en el ámbito de su competencia,
11. De empleo.

Los demás servicios públicos que las legislaturas locales determinen, de acuerdo a las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

de ruedas.

Por otro lado, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en su artículo 2° fracción XXI nos dice que se entenderá por: “Persona con Discapacidad. Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.”

Y en su artículo 4° nos dice que “Las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos que establece el orden jurídico mexicano, sin distinción de origen étnico, nacional, género, edad, condición social, económica o de salud, religión, opiniones, estado civil, preferencias sexuales, embarazo, identidad política, lengua, situación migratoria o cualquier otra característica propia de la condición humana o que atente contra su dignidad. Las medidas contra la discriminación tienen como finalidad prevenir o corregir que una persona con discapacidad sea tratada de una manera directa o indirecta menos favorable que otra que no lo sea, en una situación comparable.”

Como se ha visto, todos estos artículos hablan del trato igualitario entre las personas capaces y las discapacitadas sin excepción alguna, pero pese a lo que está dispuesto en ellas no siempre se cumple con ello. En este caso enfocaré el tema hacia las personas con discapacidad física o motriz.

Uno de los problemas que padece este sector poblacional es la falta de transporte público con infraestructura especializada, principalmente para aquellas personas que tienen que acudir a su centro laboral o en su caso a otros sitios para realizar sus compras.

Lo anterior ocasiona que utilicen el servicio de taxi, aunque en algunos casos éstos ignoran a quienes difícilmente pueden moverse por cuenta propia, al ser catalogados como personas que sólo les quitan el tiempo al tener que subir la silla de ruedas al vehículo.

El transporte público (para las personas con capacidades diferentes) no existe, lo único que tienen a su alcance es el taxi, pero normalmente no les brinda servicio a todas las personas con discapacidad, porque cuando ven a una persona en silla de ruedas es difícil que lo levanten, no hay esa cultura, o ese apoyo solidario. Los camiones o las combis no tienen acceso y los que tienen alguna capacidad diferente se les dificulta subir con rapidez”

En el país a pesar de tener todas las leyes que protegen a estas personas, y los reglamentos la falta de cultura y la falta de instalaciones hacen que estas normas no puedan cumplirse de la manera adecuada. Hoy en día es palpable que la mayoría de las personas que presta el servicio de transporte público, en este caso el de taxi colectivo; los taxistas pueden ver a una persona con capacidades diferentes en la calle solicitando dicho servicio y hacen caso omiso a este, por el hecho de no querer asistir a la persona para que suba al transporte y cargar la silla en el caso de los taxistas, en el caso del autobús no cuenta con una estación especial con el equipo adecuado para que baje una rampa y la persona sin ayuda de nadie pueda subir a dicho transporte , una vez en el transporte hay un lugar especial para que con correas amarre su silla, lo cual le brinda independencia por decirlo de alguna manera a la persona discapacitada, ya que por vivir con el estigma de que no pueden hacer todos solos, crear este tipo de servicios que sean funcionales para ellos y no requieran de asistencia es una gran mejora en su calidad de vida. Sin embargo a pesar de que es un servicio público el que brindan no se debería de negar a prestarlo a ningún ciudadano, sin excepción alguna aunque los ciudadanos tengan alguna capacidad diferente, con más razón creo yo que deberían brindarles el servicio, ya que son los que más necesitan dada su capacidad diferente y la falta de facilidades para que ellos puedan subir por su cuenta.

Sin embargo encuentran más fácil ignorarlos con tal de no ayudarlos, y esto es un grave problema debido a que se violentan sus derechos.

En primer lugar violan el derecho de proporcionarles su servicio que es público y en segunda, actúan de manera discriminatoria conforme a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 1° de la constitución donde se estipula: “Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”.

Además de eso, el transporte público del estado, tanto camiones y taxis, no cuenta con las adecuaciones necesarias que permitan a las personas con algún tipo de capacidad diferente abordarlos.

Puede que la sociedad no esté acostumbrada a ese tipo de conducta de ayudar a las personas con capacidades diferentes, puesto que prefieren ignorarlos, en este caso como el de los taxistas, por el simple hecho no querer “gastar” su tiempo ayudándolos a subir y ayudarlo con sus cosas, por lo que está mal.

Y por el otro lado no se cumplen con las debidas sanciones que están establecidas en el artículo 81 de la mencionada Ley de Protección y Desarrollo Integral para las Personas con Discapacidad.

De igual manera como mencionamos en el párrafo anterior, deben de acondicionar los transportes públicos como se muestra en las Normas para la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad para poder brindarles un mejor nivel de vida a las personas discapacitadas.

Ante esta problemática podrán decir que el estado no cuenta con el capital suficiente para acondicionar todos los autobuses para que las personas discapacitadas dispongan de ellos, por consiguiente, lo mínimo que se esperaría de los taxistas es que aporten un poco a esta causa ayudándolos, no ignorándolos.

Con la asignación de recursos que le aprobó la Cámara de Diputados para 2014, el Ramo 09 “Comunicaciones y Transportes” es el Ramo Administrativo con la mayor ampliación presupuestal respecto a 2013 (33,247.5 mdp en términos nominales). Asimismo, se revierte la tendencia a la baja que venía registrando en los dos últimos años, principalmente en el gasto de inversión, el cual también repunta de manera sustantiva al incrementarse en términos reales 40.7 por ciento

#### **4.3 Tipos de transportes públicos en Chetumal como servicio público.**

Los medios de transporte permiten el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro, ya sea dentro de México o hacia otros países. Juegan un papel muy importante en el comercio y, por lo tanto, en la economía de nuestro país y de todas las naciones, pues a través de ellos las materias primas y productos elaborados son llevados de los centros de producción a los de consumo.

El transporte de personas y mercancías en México se realiza principalmente por :

- Carreteras: La red carretera nacional, que se ha desarrollado a lo largo de varias décadas, comunica casi todas las regiones y comunidades del país. Algunas carreteras están a cargo del gobierno federal y constituyen los corredores carreteros, que proporcionan acceso y comunicación a las principales ciudades, fronteras y puertos marítimos del país y, por lo tanto, registran la mayor parte del transporte de pasajeros y carga. Algunos tramos son libres, es decir que circular por ellas no tiene costo, otras son de cuota, en las que se debe pagar un peaje para utilizarlas.
- Transporte aéreo: El avión es el medio de transporte más rápido; sin embargo, su costo es elevado, por lo que se utiliza principalmente en el traslado de personas. Sin

embargo pueden transportarse objetos pequeños o que por su gran valor o fragilidad lo ameriten. En casos de emergencia, se utiliza para llevar órganos humanos destinados al trasplante o piezas quirúrgicas, por ejemplo. En México, el desarrollo del transporte aéreo se inició en 1924 y cubría el trayecto México-Tampico, después se agregaron las rutas México-Tuxpan y Tampico-Matamoros. En 1927 estaban en servicio los primeros aeropuertos, localizados en Pachuca, Guadalajara y Torreón; el de la Ciudad de México se terminó e inauguró en 1929. Al año 2005, en México existen 53 aeropuertos internacionales. Los que mayor número de pasajeros transportan son, en orden de importancia: el de la Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana, que en conjunto manejan casi el 68% del total de pasajeros.

- Transporte marítimo: El transporte marítimo permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte. De hecho, el intercambio comercial internacional se realiza principalmente por este medio. México tiene puertos de altura, que atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos nacionales y puertos del extranjero. Se encuentran tanto en el Océano Pacífico como en el Atlántico. Los barcos grandes y pesados pueden cargar y descargar sus mercancías, por ejemplo los buques-tanque utilizados para transportar petróleo crudo desde los pozos mexicanos hacia otros países. Otro tipo de puertos son los de cabotaje, que sirven para barcos pequeños o medianos que navegan cerca de la costa, entre puertos terminales o marinas dentro del territorio mexicano.

Taxi: Este medio de transporte se usa mucho en las ciudades, lo que no impide que constantemente se produzcan robos en ellos. Para evitarlo, se recomienda a los extranjeros coger los taxis en paradas de compañías identificadas, o frente a hoteles, y fijarse en la credencial y matrícula del vehículo. En general, el precio se negocia con el conductor, salvo cuando hay un taxímetro.

#### **4.4 Presupuestos destinados al transporte en Chetumal.**



En el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2014 (PEF 2014), el Poder Legislativo aprobó para el Ramo 09 “Comunicaciones y Transportes” un presupuesto por 118 mil 832.4 millones de pesos (mdp), monto superior en 7 mil 51.6 mdp al propuesto por el Ejecutivo Federal en el Proyecto de Presupuesto de Egresos 2014 (PPEF 2014), y 33.8 por ciento, en términos reales, por arriba de lo aprobado para 2013.

- Los recursos presupuestarios para 2014, conforme a lo que se establece en la Estrategia Programática, el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND 2013-2018), se destinarán a fomentar la construcción de nueva infraestructura de transporte, dando prioridad al transporte ferroviario, y al impulso al desarrollo tecnológico de las telecomunicaciones.

- De los recursos aprobados para 2014, 90.8 por ciento se concentra en la función transporte, esto es 107 mil 916.1 mdp. En tanto que en clasificación económica del gasto, 84.3 por ciento corresponde a gasto de inversión

- . • La ampliación aprobada por la Cámara de Diputados por 7 mil 51.6 mdp, se destinó principalmente al componente del gasto de inversión, 86.2 por ciento, beneficiando preponderantemente al programa Proyectos de infraestructura económica de carreteras alimentadoras y caminos rurales con una ampliación superior a 10 mil mdp

- . • El mayor gasto previsto para 2014, con relación al aprobado en 2013, se concentra en diez programas, todos correspondientes a la función Transporte, entre los que destacan: Provisiones para el Desarrollo de Trenes de Pasajeros, Programa Estratégico de Telecomunicaciones, y Sistema de Transporte Colectivo, cuyos presupuestos para el presente año ascienden a 11 mil 8.7 mdp, 7 mil 500 mdp, y 2 mil mdp, respectivamente.

**Capítulo V.- Propuesta para implementar la inclusión de las personas con discapacidad motriz basada en el estudio de campo.**

## **5.1 Generalidades de la propuesta**

Una propuesta viable a implementar respecto a la inclusión del transporte público para las personas con capacidades diferentes sería el financiamiento en el sector de comunicaciones y transportes para que pudieran adecuarse los autobuses a con rampas para que las personas con capacidades diferentes pudieran usar estos medios. Así mismo considero que es importante que se ponga en practico lo ya expuesto en la ley, ya que si no se aplica se convertiría en letra muerta y esta no es una solución porque el problema principal que es el apoyo a todas las personas sin importar discapacidades generando igualdad se estancaría y no podríamos avanzar ni jurídica ni socialmente

Así mismo considero que todo conductor o prestador de servicios no solo debería presentar una licencia de conducir ni cubrir determinados requisitos para prestar el servicio, sino que es necesario que se capaciten a estos a fin de poder dar el servicio tanto a personas sin discapacidad como a las que la tienen. Ya que muchas veces los choferes de taxis prefieren no dar el servicio de transporte a las personas con capacidad distintas a fin de no encargarse de dar un servicio más específico como subir una silla o abrir las puertas. Y considero que si la ley expresa que estos deben ser tratados igual, entonces debe ser así.

## **5.2. Estudio de campo:**

El estudio de campo se realizara a través de dos actividades imprescindibles:

- 1) Primeramente se realizará la observación y diagnóstico del área en la cual se estacionan los autobuses públicos ubicados en la ciudad de Chetumal así como de los autobuses, con el fin de poder corroborar si el gobierno y las autoridades encargadas de los medios y transportes así como el H. Ayuntamiento, ha considerado a las personas con discapacidad y el respeto e inclusión de las mismas a través de paraderos adecuados para las personas

con discapacidad motriz ya que como ha quedado establecido con el desarrollo de los capítulos anteriores es su obligación implementar y desarrollar las áreas adecuadas para la protección del derecho al transporte de este sector de la población evitando así una significativa desigualdad.

2) Encuestas: una vez concluido el diagnóstico de los paraderos de autobuses se realizarán treinta encuestas a diferentes sectores de la población entre los cuales se incluyen, personas con discapacidad motriz, choferes de autobuses y licenciados en derecho, con el fin de conocer las diferentes perspectivas respecto al conocimiento de la inclusión de autobuses adecuados para las personas con discapacidad motriz y cuál es su postura ante la actual situación que vive nuestra ciudad Chetumal en relación al derecho al transporte. Las preguntas a realizar son las siguientes:

- ◆ 1. ¿Qué beneficios tendría una persona con discapacidad motriz si el transporte tuviera las condiciones de transportarlo?.
- ◆ 2. El que una persona con discapacidad motriz pueda tener acceso al transporte público ¿permite generar una condición igualdad de derechos?
- ◆ 3. ¿Considera que la aplicación de los reglamentos en torno a las personas con discapacidad motriz es adecuada?
- ◆ 4. De acuerdo a su experiencia es preciso que se genere infraestructura para las personas con discapacidad motriz.
- ◆ 5. ¿Qué necesita una persona con discapacidad motriz en el transporte público?
- ◆ 6. Si las personas con discapacidad motriz, tuvieran los medios de transporte público adecuado, ¿qué les haría falta para tener acceso?

### **5.3 Resultado del diagnóstico de las áreas destinadas para paraderos de autobuses en la ciudad de Chetumal.**

Después de recorrido en el centro en el cual se encuentra el paradero de los autobuses del servicio público de transporte para la población chetumaleña se puede concluir que las áreas así como los autobuses no cuentan con las facilidades ni los medios adecuados para el transporte de las personas con discapacidad motriz, ya que no cuentan con las rampas suficientes ni ubicadas estratégicamente para el movimiento de este sector de la población, se debe recordar que del desarrollo del capítulo dos se deduce que el 50% de las personas con discapacidad tiene limitaciones motrices luego entonces es un amplio sector el cual vive a diario la violación de sus derecho al transporte, a la no discriminación y a la inclusión a las facilidades y satisfacción de las necesidades como seres humanos y ciudadanos.

En cuanto a los autobuses tenemos lo siguiente:

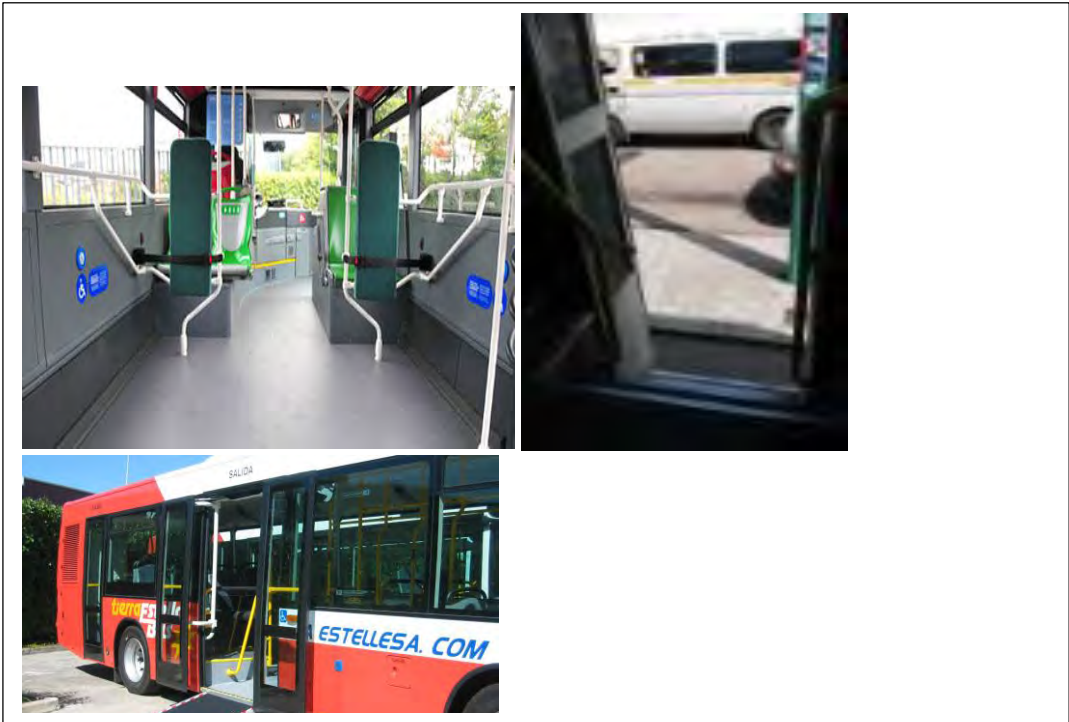


En cuanto al exterior se denota que los autobuses actuales se encuentran en buen estado, esto debido a su reciente incorporación por parte del Gobernador actual

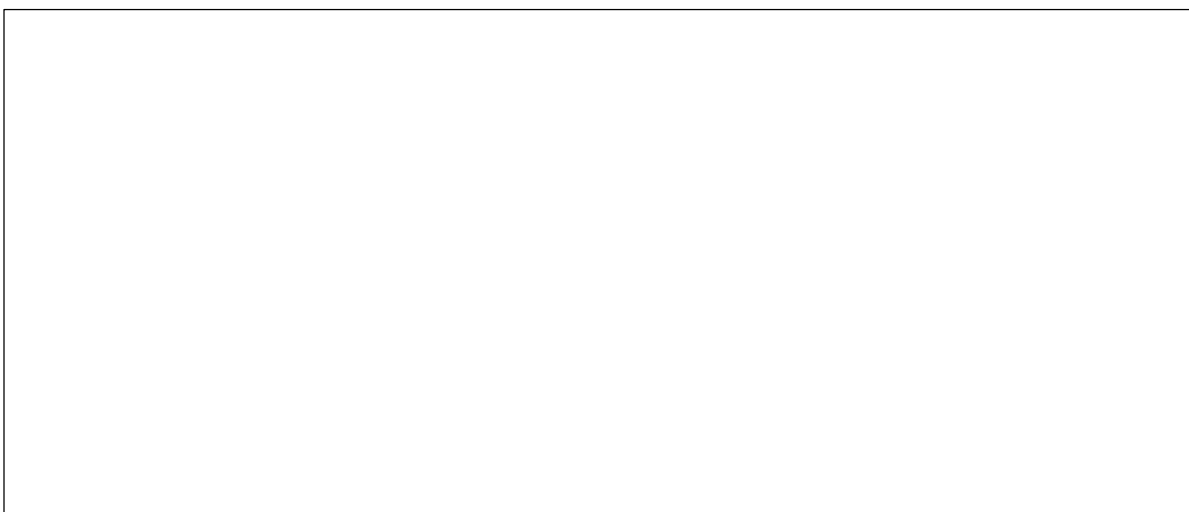
Roberto Borge Angulo, que si bien permite el transporte de las personas no se cuenta con los suficientes ya que en la ciudad solo se cuenta con 4 unidades de autobuses.



En lo que respecta a la parte interior de los autobuses, son sencillos pero viables para transportar a las personas con todas sus capacidades, no obstante com ose puede apreciar no se encuentran habilitados para el arribo de personas con discapacidad motriz, ya que no cuenta con rampas, sino, escaleras, de igual forma las áreas son demasiado reducidas para el acomodo y movimiento de una persona en silla de rueda.



Esta es una comparación de un autobús habilitado para el transporte de personas con discapacidad motriz y un autobús de los incorporados en la ciudad de



Chetumal.

Como se puede notar los paraderos de autobuses habilitados en la ciudad de Chetumal no son los adecuados para el transporte y movimiento de las personas con discapacidad motriz de tal forma que resulta evidente y necesario que las autoridades competentes en atención a la legislación que protege a las personas con discapacidad (Ley General Para A Inclusión De Las Personas Con Discapacidad) incorpore las mejoras necesarias para subsanar esta problemática.

#### **5.4 Resultado de las encuestas realizadas en la ciudad de Chetumal.**

Las encuestas realizadas arrojaron tres distintas perspectivas debidas a que los sectores de la población encuestadas son: abogados, personas con discapacidad motriz y choferes. Mismos que a continuación se vierten de manera conclusiva:

- 1) Personas con Discapacidad motriz: en la realización delas encuestas a este sector de la población, las personas se mostraron contestas y agradecidas ante el hecho del estudio de un problema que los afecta directamente y que los

limita diariamente, de manera genera ante las preguntas respondieron lo siguiente:

- ◆ 1. ¿Qué beneficios tendría una persona con discapacidad motriz si el transporte tuviera las condiciones de transportarlo? Los beneficios adquiridos se englobaría en la accesibilidad y la autonomía, es decir, las personas con discapacidad la mayoría de las veces no puede acudir a un centro de salud a tiempo por falta de alguien que pueda asistirlo (tiene que esperar a un familiar o alguien que pueda y desee llevarlo). Asimismo aquellos que no cuentan con vehículo propio inevitablemente necesitan hacer uso del transporte público, más las condiciones que estos presentan les dificulta el libre tránsito hacia su destino. Por último haría más eficiente el ir a un centro de salud, ya que ahorraría tiempo.
- ◆ 2. El que una persona con discapacidad motriz pueda tener acceso al transporte público ¿permite generar una condición igualdad de derechos? En su totalidad sí, porque en la situación actual del transporte cualquier persona con o sin discapacidad puede hacer uso de el, pero la diferencia radica en que no lo puedes hacer en las condiciones adecuadas y bajo tus propios medios. Y el hecho de adecuar el transporte para todo el mundo (pensando en las necesidades de todos y no únicamente del sector "mayorista") lograr las una inclusión y, por tanto igualdad
- ◆ 3. ¿Considera que la aplicación de los reglamentos en torno a las personas con discapacidad motriz es adecuada? La aplicación no es adecuada, sencillamente porque no se aplica! Existen leyes y reglamentos donde se estipula las condiciones y medidas necesarias que se debe tomar y simplemente no de hace. Un ejemplo: las rampas existentes en la vía pública o cerca de parada de autobuses, o es demasiado angosta que ni cabe una silla de ruedas o de plano tiene un señalamiento en medio de esta y por tanto de plano no se



puede pasar. Ahora, como acceder al transporte público si lo más básico no hay accesibilidad

- ◆ 4. De acuerdo a su experiencia es preciso que se genere infraestructura para las personas con discapacidad motriz. Si, porque la que hay no es adecuada en ningún sentido además que ni se respeta. Y dos, porque hay una carencia enorme de infraestructura accesible
- ◆ 5. ¿Qué necesita una persona con discapacidad motriz en el transporte público? Lo más cercano es decir que se necesita transporte accesible en el cual con completa autonomía la persona con discapacidad pueda ingresar y hacer uso de este. Sin embargo, existiendo las afectaciones, si persiste la carencia de respeto principalmente, de la sociedad misma, esa accesibilidad si se logra al mes estará dañada o será usada de manera errónea, etc...
- ◆ 6. Si las personas con discapacidad motriz, tuvieran los medios de transporte público adecuado, ¿qué les haría falta para tener acceso? hace falta la conciencia de esta realidad en la sociedad. Al haber concientización es más fácil lograr una solución.

2) Choferes de autobuses: este fue uno de los sectores de la población a entrevistar más complicado toda vez que la experiencia con estos fue difícil, debido a la falta de accesibilidad a estos y en su caso la falta de seriedad al momento de brindar sus respuestas, por la cual no se pudo obtener una aportación negativa ni positiva, de donde se deduce que no existe el interés por parte de estos ya sea porque no se encuentran involucrados en el tema a pesar de las explicaciones que se le brindaron respecto al tema, o simplemente no han sido preparados para la implementación de los servicios de transportes adecuados para la inclusión de las personas con discapacidad motriz, dejando una preocupación que en su momento debe subsanarse a través de programas

y cursos para la implementación del servicio de transporte inclusivo para personas con discapacidad motriz.

3) Abogados: se adquirieron diversas posturas por parte de abogados, muchos no contaban con el conocimiento sobre la inclusión y las ley general de inclusión con la que cuenta el país, no obstante se mostraron consientes ante la existencia de los derechos humanos y de la responsabilidad del estado mexicano con la población.

- ◆ 1. ¿Qué beneficios tendría una persona con discapacidad motriz si el transporte tuviera las condiciones de transportarlo? Tendría tanto beneficios económicos, como psicológicos ya que el hecho de tener un medio de transporte en el cual no requiera de asistencia por parte de una persona, le generaría un sentimiento de independencia, así como sentir que es igual a los demás y sus derechos valen tanto como el de las otras personas, así mismo Podrían asistir de manera más puntual y abordar de mejor manera el transporte, ya que por muchas limitaciones, en ocasiones no pueden asistir a las terapias o a sus citas con el doctor además que sería una ayuda en su economía.
- ◆ 2. El que una persona con discapacidad motriz pueda tener acceso al transporte público ¿permite generar una condición igualdad de derechos? Sí, porque negarle el uso de estos por no estar habilitados es una violación a los derechos de las personas con discapacidad motriz. Ya que esto no los limitaría al acceso y tendría las mismas oportunidades de abordar un camión como otra persona que no la limite una discapacidad.
- ◆ 3. ¿Considera que la aplicación de los reglamentos en torno a las personas con discapacidad motriz es adecuada? discapacidad motriz es adecuada? No, porque de ser realmente aplicado como se debe no veríamos a personas, usando el estacionamiento establecido para

estas personas, o al transporte público negando el acceso para poder hacer uso de esto.

- ◆ 4. De acuerdo a su experiencia es preciso que se genere infraestructura para las personas con discapacidad motriz. Sí, porque me ha tocado ver en algunas ciudades, como estas personas no pueden disfrutar de algo que hoy en día es tan normal como el cine por la falta de infraestructura. Así mismo es necesario adaptar rampas que sean viables o elevadores que les permitan un mejor acceso a diferentes áreas. Siendo de vital importancia la adaptación de los lugares para el acceso de las personas que necesitan algún tipo de auxiliares ortopédicos para la marcha; desde la ampliación de pasillos, banquetas, paraderos, hasta la creación de rampas; así como eliminar cualquier tipo de obstáculo o estructura que pueda impedir el paso de la persona con las características mencionadas; otro factor que debería ser sujeto a cambio es la superficie de desplazamiento, que no cuente con huecos, desniveles o zanjas que dificulten el traslado.
- ◆ 5. ¿Qué necesita una persona con discapacidad motriz en el transporte público? Un autobús equipado con el sistema de suspensión neumática autorregulada el cual permite que el autobús se incline acercando aún más el nivel del piso, facilitando el acceso por medio de la rampa que trae equipada. una rampa con elevador y asientos adaptados o en efecto un lugar donde pueda como q ajustarse su silla para ser un asiento de autobuses. Así mismo desde otra perspectiva se debe considerar; Primero que nada que se les tome en cuenta en los paraderos; muchas veces hay gente esperando el camión en su silla de ruedas y el conductor no espera a que éste se suba; en segundo lugar lo ideal sería que haya una rampa no muy pronunciada para que la persona desde su silla no requiera de mayor apoyo que el de sí mismo para abordar; otra

manera sería la creación de un escalón tipo elevador que lleve desde el piso hasta el camión a la persona; pero es un poco más costoso. Otro punto sería el contar con las dimensiones adecuadas dentro del camión para que la persona se desplace libremente desde la puerta de subida a la de bajada; así como la presencia de un barandal para poder sujetarse.

- ◆ 6. Si las personas con discapacidad motriz, tuvieran los medios de transporte público adecuado, ¿qué les haría falta para tener acceso? Personas capacitadas que conduzcan los autobuses, puesto que incluso para las personas sin discapacidad es difícil acceder a un transporte público en algunas ocasiones ya que muchas veces el chofer es impaciente y no cuida de las personas que suben y bajan del autobús

## CONCLUSIONES

El tema de la inclusión es un tema nuevo que abarca un problema pasado, ya que siempre han existido dificultades para las personas con capacidades diferentes de ahí que la presente tesis busque aportar conocimiento respecto a los transportes públicos y la falta de estos en el país como en nuestro estado, Pensar en la Inclusión Social de Personas con Discapacidad es necesariamente pensar en una Sociedad Incluyente, en donde todos los actores sociales, con o sin discapacidad son protagonistas y gestores del Modelo Social. Este es un gran recorrido en donde cada uno de nosotros tenemos que descubrirnos para ver cómo estamos caminado, hacia dónde nos dirigimos y principalmente junto a quiénes y cómo gestamos esta nuestra sociedad. Podemos mirar el camino desde muchas visiones, desde muchas “paradas”, desde diversos puntos panorámicos, para sacar una foto y esto es lo queremos proponerles, unas pequeñas paradas en nuestro camino, para sacar algunas fotos y compartirlas con nuestros compañeros de aventura en el camino de la vida.

Uno de los mejores indicadores del grado de desarrollo alcanzado por una sociedad es la capacidad para integrar a personas de diferentes condiciones, ofreciéndoles oportunidades para realizar con éxito y en términos de igualdad un proyecto de vida digno y completo.

La presencia de individuos o grupos con distintos tipos y grados de discapacidad, con dificultades ante algunas actividades cotidianas y en su incorporación a tareas y contextos sociales, abre un importante reto en este sentido. Más allá de los enfoques tradicionales que cargaban el peso de la intervención en la rehabilitación individual de los afectados, hoy se opta por un abordaje integral. Esta nueva perspectiva incluye también el ofrecimiento de ayudas técnicas y la adaptación de los contextos en los que las personas en situación de discapacidad deben desenvolverse.

## Bibliografía

- Arias, R. (2013). *Universidad Santo Tomas*. Obtenido de [http://soda.ustadistancia.edu.co/enlinea/RaquelArias\\_PedagogiaDiversidad1/](http://soda.ustadistancia.edu.co/enlinea/RaquelArias_PedagogiaDiversidad1/)
- Asamblea permanente por los Derechos Humanos. (14 de septiembre de 2012). *Derechos humanos*. Obtenido de <http://www.apdh-argentina.org.ar/areas/discapacidad>
- Beltran, J. C. (2010). *Discapacidad en Colombia: Reto para la Inclusion en Capital Humano*. Bogota: Colombia lider .
- Carmen Gomez Nieto, L. C. (2012). *Glosario de terminos y Conceptos*. Obtenido de <http://www.luiscarro.es/inclusion/glosario.htm>
- Carmen Gomez Nieto, L. C. (2012). *Glosario de Terminos y conceptos*. Obtenido de <http://www.luiscarro.es/inclusion/glosario.htm>
- Convención. (7 de junio de 1999). *convencion interamericana para la eliminacion de todas la discriminacion contra las personas con discapacidad*. Obtenido de [http://www.dgri.sep.gob.mx/formatos/4\\_oea\\_11.pdf](http://www.dgri.sep.gob.mx/formatos/4_oea_11.pdf)
- CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. (12 de abril de 2013). *ONU*. Obtenido de <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

- Cortès, H. L. (1998). *Cuarto Certamen de ensayo sobre derechos humanos* (primera edición ed.). (S. C. S., Ed.) D.F., México: Comisión de derechos humanos del Estado de México .
- Definición. (2013). *Definición . De*. Obtenido de <http://definicion.de/transporte/>
- Diccionario Enciclopédico. (2009). *Diccionario Manual de la Lengua Española*. Larousse.
- Diccionario Manual de la Lengua Española* (2da ed.). (2007). Larousse S. L.
- (1992). *E l método I. La naturaleza*. Madrid.
- Farlex. (2009). *The free Dictionary*. Obtenido de <http://es.thefreedictionary.com/derecho>
- Farlex. (2011). *The free dictionary*. Obtenido de <http://es.thefreedictionary.com/transporte>
- H., C. D. (2012). *La colaboración como elemento definitorio de las escuelas*. (C. F. Fortou, Ed.) Chetumal: Revista latinoamericana de Educación Inclusiva.
- INEGI. (2001). *Presencia dle tema de discapacidad en la información estadística*. Aguascalientes: Inegi.
- INEGI. (2004). *Las personas con discapacidad en México: una visión censal*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISICA, G. E. (2004). *las personas con discapacidad en México; una visión censal*. México: Inegi.
- Jennifer, A. (2012). *inclusion de las personas con capacidades diferentes en los excelentes lugares de trabajo*. México: great place work.
- Ley Sb. (2 de 6 de 2015). *Ley sb*. Obtenido de <http://ley.sb-10.com/law/1117/index.html>
- Luhman, N. (2008). *Inclusión y exclusión. En Complejidad y Modernidad*. Chile: Trotta.
- Mercado, O. (9 de abril de 2013). *Instituto Nacional de Rehabilitación*. Obtenido de [http://www.inr.gob.mx/g12\\_3.htm](http://www.inr.gob.mx/g12_3.htm)
- Miguel, M. L. (2002). *Diversidades y cultura: una escuela sin exclusiones* . España: Universidad de Málaga.
- Orozco, D. (20 de noviembre de 2010). *Inclusion Social*. Obtenido de <http://dianaorozcohotmail.blogspot.mx/2010/11/de-la-exclusion-la-inclusion-social.html>
- Perry, G. (2000). *Exclusion social y reducción de la pobreza en A. L.y el varibe*. Chile: Flacso .

- Programa Nacional para el Desarrollo de las personas con Discapacidad. (2012). *Secretaria de Educacion Publica*. Recuperado el 18 de mayo de 2015, de [http://www.educacionespecial.sep.gob.mx/pdf/issuu/pronaddis\\_2009\\_2012.pdf](http://www.educacionespecial.sep.gob.mx/pdf/issuu/pronaddis_2009_2012.pdf)
- Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española. (2011). *Diccionario esencial de la lengua española*. Madrid: Santillana.
- Sanchez, P. A. (2005). *Atencion a la Diversidad*. Costa Rica: Euned.
- Schutte, A. G. (8 de junio de 2011). *Prezi*. Obtenido de <https://prezi.com/yfoznycsvd2c/inclusion-social/>
- Stok, J. R. (27 de septiembre de 2011). *Prioridades en la inclusión social*. Obtenido de <http://udep.edu.pe/hoy/2011/prioridades-en-la-inclusion-social/>
- Uned. (Diciembre de 2008). Las barreras administrativas y socioeconómicas, que obstaculizan el acceso de las y los estudiantes de preescolar y primaria a los servicios de terapia de lenguaje en zonas rurales de los centros educativos de la Dirección General de San Ramón. (1). (V. D. Mora, Ed.) Costa Rica, Costa Rica: Uned.
- Union, C. d. (2015). *Constitucion Politica de los Estados Unidos Mexicanos*. Mexico : DOF.
- Universidad Veracruzana. (2009). *Programa Universitario para la Inclusión e Integración de Personas con Discapacidad* . Obtenido de <https://www.uv.mx/piip/antecedentes/>
- University of Minesota. (2011). *Human Rights Library*. Obtenido de <http://www1.umn.edu/humanrts/instree/Sainstls1.htm>
- Valencia, A. G. (2006). *La justicia social como fin primordial de los derechos humanos*. Mexico, D.F.: Universidad Juarez Autonoma de Tabasco.