



**CONDUSE**  
**VIAJERO**

Mesa  
**Equidad e  
Inclusión Social**

**CDMX**



**CONDUSE**  
CONSEJO PARA EL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE

## **CONDUSE Viajero - Equidad e Inclusión Social**

Fecha: 16 de marzo de 2016

Sede: Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad (INDEPEDI)

### **I. Introducción**

La sesión inició a las 10:10 horas y finalizó a las 12:30 horas, con una asistencia registrada de 43 representantes de organizaciones sociales e instituciones cuya labor o interés se enfoca en la integración de las personas con discapacidad en los ámbitos cultural, económico, político y social de la Ciudad de México.

Las procedencias fueron: el INDEPEDI, Facultad de Arquitectura de la UNAM, el Centro para el Fomento de la Educación y Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES), Iglesia Cristiana Sorda, Servicio Plenitud Cristiano, Centro Apoyo Lenguaje a Señas Mexicanas, Health and Home, Aequalis, Fundación Humanista de Ayuda a Discapacitados (FHADI), Inclusión Laboral Personas con Discapacidad (PcD), Vida Independiente México, Modelo de Accesibilidad, Paseo a Ciegas, Sociedad Mexicana por el Trato Humano - Sociedad Material y Cultural de los Invidentes y Débiles Visuales, Programa de Discapacidad del Sistema Colectivo Metro, instructores e integrantes de Comités de Personas con Discapacidad Delegacionales.

Para comenzar, representantes del INDEPEDI y de Vida Independiente México, anfitriones de la sesión, dieron la bienvenida a los asistentes y compartieron algunas palabras para inaugurar la sesión del “CONDUSE Viajero”.

El secretario técnico del Consejo para el Desarrollo Urbano Sustentable (CONDUSE) por parte de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), agradeció al INDEPEDI por la recepción y refirió que la reunión es un espacio de discusión en torno a los temas urbanos y territoriales. Es un esfuerzo que comenzó el 30 de septiembre de 2015 con el propósito de actualizar el Programa General de Desarrollo Urbano (PGDU). Mencionó que anteriormente este espacio de participación estaba restringido únicamente a expertos o especialistas, en donde, a partir de una mirada técnica, aportarían opiniones y sugerencias, en contraste en la administración actual, este

espacio se amplió para que todas y todos, como miembros del Consejo para el Desarrollo Urbano Sustentable (CONDUSE), aporten ideas sobre la “Ciudad que queremos”.

De esta forma precisó que la conducción de la sesión se realizaría con apoyo del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM (IIS-UNAM). Enfatizó que las aportaciones de los asistentes serían fundamentales para contribuir a conformar un documento sólido en el que “todos se verían reflejados”.

En seguida el fundador de la organización Vida Independiente México, agradeció la oportunidad de contribuir en el proceso de actualización del PGDU mediante el CONDUSE Viajero. Puntualizó que la accesibilidad es un tema fundamental, ya que los miembros de la organización se mueven dentro de la Ciudad para cualquier tipo de actividades. Indicó también la disposición de formar parte activa del CONDUSE y resaltó la necesidad de dar seguimiento a los temas que se abordarían, de tal forma que las conclusiones no queden en teoría, sino que se vean reflejadas en la práctica.

Por su parte, el director del INDEPEDI al hacer uso de la palabra mencionó que una preocupación del Gobierno de la Ciudad es que “todos trabajemos de la mano” con acciones que beneficien a todas y todos, es decir, mediante la “suma de voluntades”. Acentuó la relevancia de la participación de personas con mayor o menor experiencia en materia de accesibilidad y desarrollo urbano, de modo que todos puedan participar y externar su opinión y puntos de vista. Señaló que debido al crecimiento desordenado en la Ciudad, en la actualidad se ha obstaculizado el libre acceso y desplazamiento. Por ello recalcó la relevancia de incorporar el tema de accesibilidad, puesto que las personas con discapacidad tienen necesidades, derechos y obligaciones, afirmó: “queremos estudiar, trabajar y divertirnos”.

Añadió que las personas con discapacidad tienen que estar presentes en la discusión de estos temas, exaltó la gran oportunidad para influir en la toma de decisiones mediante la participación en la sesión en turno. Para finalizar, afirmó que la SEDUVI puede contar con las personas con discapacidad para alcanzar el desarrollo urbano y encontrar la Ciudad incluyente que se desea.

En seguida el representante del IIS-UNAM argumentó que los trabajos de actualización del PGDU parten de una premisa central que radica en buscar una

Ciudad más inclusiva, donde se incorporen las necesidades de todos los grupos de la población. Asimismo, señaló que todos los instrumentos de política pública deben contar de forma permanente con acciones puntuales para la atención de las demandas de grupos en situación de vulnerabilidad y de personas con discapacidad, para así “consolidar una Ciudad más inclusiva, más justa y más competitiva”.

Posteriormente, aclaró que la conducción de la sesión estaría a cargo de las Moderadoras de dos mesas del CONDUSE: “Derecho a la Ciudad” y “Adultos mayores, jóvenes y niños”. Exhortó a los participantes para que el desarrollo de la sesión se orientara hacia el planteamiento de propuestas específicas en cuanto al desarrollo urbano, en correspondencia con las necesidades de las personas con discapacidad.

De esta forma se presentó a los asistentes el orden del día de la sesión y prosiguió con la definición del CONDUSE, entendido como un Órgano permanente de participación plural de los sectores público, social, académico, gremial, empresarial, entre otros, cuyo objeto es asesorar con estudios, propuestas, opiniones, consultas y análisis en materia de desarrollo urbano sustentable. En este sentido, la Moderadora precisó que el PGDU es el instrumento de planeación y ordenamiento que determina las políticas, estrategias y acciones del desarrollo urbano en el territorio del Distrito Federal, de modo que establece los criterios de ocupación y aprovechamiento del territorio, en congruencia con el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa Integral de Movilidad.

Asimismo dio a conocer los antecedentes y ruta de trabajo del Proceso de Participación Ciudadana iniciado por el CONDUSE desde su reinstalación el pasado 30 de septiembre de 2015, la realización de los Talleres de Participación (Diagnóstico Ciudadano, Imagen - Objeto y Estrategias), las Sesiones Ordinarias, los Talleres de reforzamiento y los CONDUSE Viajero efectuados hasta el momento.

Posteriormente, presentó el objetivo de la sesión que consistió en conocer las propuestas de las y los asistentes a fin de integrar a las personas con discapacidad en el desarrollo de la Ciudad, y con ello fortalecer la propuesta ciudadana para el Proyecto del Programa General de Desarrollo Urbano (PGDU).

## **II. Desarrollo de la sesión**

Para el desarrollo de la sesión, la Moderadora presentó tres temas generales para seguir con el diálogo, y en cada uno explicó *grosso modo* los principales resultados obtenidos en los Talleres de Participación Ciudadana del CONDUSE. A partir de ello se plantearon preguntas con las cuales se inició el ejercicio de retroalimentación. Los resultados se muestran a continuación:

## **1. Espacio público**

Respecto al tema de Espacio Público, la Moderadora explicó que según lo expuesto en los Talleres de Participación Ciudadana del CONDUSE, las personas con discapacidad y los adultos mayores conforman un grupo de atención prioritaria dentro de la planeación urbana, debido a la carencia o limitación en la accesibilidad a los espacios públicos para su desarrollo, así como de su apropiación de la Ciudad, aunado a que la mayoría de estos espacios no cuenta con las condiciones urbanísticas y arquitectónicas pertinentes para sus necesidades. En este sentido, se preguntó: *¿Cuáles son las condiciones necesarias que deberían tener los espacios públicos y equipamientos (parques, mercados, recintos culturales, centros de salud) para que los adultos mayores, las personas con discapacidad y con necesidades específicas puedan acceder a ellos, disfrutarlos y aprovecharlos?*

Para responder a esta cuestión, los participantes compartieron su opinión acerca de la situación que consideran prevalece en la Ciudad. En este tenor, señalaron que la planeación urbana de la Ciudad no está acorde con las necesidades de la población con discapacidad, ya que no pueden desplazarse y transitar adecuadamente.

Se precisó que aun cuando existe un Manual Técnico de Accesibilidad que contiene criterios, especificaciones y gráficos como apoyo a los proyectos de adecuación del espacio, de acuerdo con las necesidades de las personas con discapacidad, movilidad limitada o limitación temporal, no es tomado en cuenta, al respecto los participantes cuestionaron “¿cuántos edificios del Gobierno son accesibles?”.

Asimismo, refirieron que si bien el metro contempla elevadores, únicamente lo hace en ciertos puntos, por lo que transitar por la red es complicado. Ejemplificaron que en muchas ocasiones tienen que ser “cargados” para subir o bajar escaleras pues no se dispone del equipamiento adecuado.

Agregaron que lo mismo ocurre al acceder a un transporte, pues éste no se encuentra adaptado, o bien, tampoco existe una vialidad apropiada para desplazarse ya que existen baches, coladeras abiertas o superficies irregulares, así como banquetas muy altas, pocas rampas o carencia de señalización. Se enfatizó que en las delegaciones de Tláhuac, Xochimilco y Milpa Alta la movilidad de las personas con discapacidad es inexistente. Acentuaron que se ha planteado el problema pero poco se ha avanzado, aunado a que también existe poca presión por parte de las personas con discapacidad para exigir que dichas condiciones cambien.

De acuerdo con lo anterior, se propuso que el CONDUSE más que ser un Consejo “altruista” contara con una estructura económica y tuviera atribuciones legislativas, con facultad para emitir sanciones cuando los espacios públicos destinados a las personas con discapacidad no fueran respetados. Se insistió en la necesidad de contar con espacios y equipamientos públicos con cajones de estacionamiento suficientes y respeto de éstos con base en una normatividad clara y específica.

Se señaló que la solución sobre movilidad se tiene en las manos, pero se requiere escuchar a las personas que integran estos sectores para trabajar en conjunto y con respeto, se ejemplificó con las instalaciones de la UNAM, que si bien es considerada como una de las mejores Universidades del mundo, es también inaccesible. El hecho de que en la Universidad no exista respaldo a las personas con discapacidad, refleja que en el resto del espacio público es más notoria su carencia.

Al respecto, el representante del IIS-UNAM precisó que la Ciudad de México se encuentra en un momento inédito que da oportunidad para lograr que estos procesos de participación ciudadana tengan mayores atribuciones y, en este sentido, aprovechar las propuestas planteadas para distintos objetivos, por una parte con el fin de abonar a la actualización del PGDU; por otra, para contribuir con la reforma a la Ley de Desarrollo Urbano. También se mencionó que en la redacción de la Constitución de la Ciudad de México tendría que existir un capítulo destinado a garantizar una Ciudad más justa y equitativa, aludiendo a los grupos con discapacidad.

De este modo, se señaló que la atención de problemas específicos remitiría a considerar la escala de atención de la autoridad, es decir, qué atribuciones debería tener el Gobierno central en el diseño y mejoramiento del espacio público y, por ende, qué atribuciones deberían tener los futuros Alcaldes o Jefes delegacionales (gobierno

de mayor proximidad con los ciudadanos). Asimismo, se cuestionó sobre la función o competencias que tendrían los Consejos ciudadanos y qué pesos o contrapesos tendrían. De este modo se dejó sobre la mesa la reflexión sobre quién debería hacer qué.

En tal sentido se reiteró que existe información, normatividad en la materia, evaluaciones y diagnósticos; el problema radica en que no se aplican ya que prevalece una cultura general del “no respeto”. Se puntualizó como imprescindible que los funcionarios se “pongan la camiseta”. De acuerdo con lo expresado, cada seis años se hacen cosas distintas que no tienen continuidad. Se agregó que no hay que darle “tantas vueltas a lo mismo”, las reglas ya están sólo hay que aplicarlas. Por ello se precisó que las acciones emprendidas en cada delegación deben estar supeditadas o sujetas al Gobierno de la Ciudad.

Otros comentarios afirmaron que el tema de fondo es que no hay claridad de atribuciones y sanciones, así como la falta de presupuesto suficiente. Lo que sí hay, se dijo, es suficiente información para saber cómo actuar en función de las distintas discapacidades. Este punto se ejemplificó con la situación de inaccesibilidad a los baños públicos, se detalló el proceso de la solicitud para contrarrestarla que comenzó con la presentación de una petición ante el Jefe de Gobierno. La respuesta obtenida fue la remisión ante otra autoridad en la delegación correspondiente (Cuauhtémoc), en tanto que ahí no podían dar solución al problema. Luego fue remitido a la Autoridad del Espacio Público, la cual después de un año respondió que no se podía dar solución por falta de presupuesto y le sugirieron presentar la petición ante la Autoridad del Centro Histórico; ellos a su vez le hicieron la promesa de que se daría seguimiento al caso; hasta el momento su petición no ha sido atendida.

De igual forma, se precisó que el equipamiento con el que cuentan algunas estaciones del Metro (elevadores, salva escaleras, etc.), en repetidas ocasiones no pueden ser utilizados porque no funcionan, o bien, no se tienen las llaves para su funcionamiento. Los responsables no brindan solución a los inconvenientes, por tanto se añadió que es menester poner “nombre y apellido a los responsables”.

Se mencionó que en términos de Espacio Público hay que considerar las características, materiales preferentes, señalética, colores, contrastes, dimensiones, desniveles, entre otros, los cuales están establecidos en la normatividad. Sin embargo,

se argumentó que siempre se considera a ésta con los mínimos necesarios; por ejemplo, muchas veces se tiene el espacio suficiente y las obras no se hacen con la solución más pertinente en aras de no afectar un presupuesto. De esta manera se insistió en la importancia de la participación colectiva y coordinación de las distintas instancias de gobierno, así como de los involucrados para hacer una intervención efectiva en espacio público en favor de las personas con discapacidad.

Se resaltó que se tiene que establecer la diferencia entre las necesidades de los adultos mayores y las personas con discapacidad, pues éstas últimas tienen mayores limitaciones de movilidad, mientras que las personas de la tercera edad no necesariamente viven con discapacidad, por lo que el diseño tiene que partir de las necesidades de las personas con discapacidad, reconociendo que ya existen avances en la materia.

Se recomendó que la Constitución se armonizara con la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad porque es la referencia más avanzada en la legislación. En este sentido se hizo referencia a que las leyes pueden ser “intenciones o listas de buenos deseos” si la normatividad no se aplica de manera adecuada. Se argumentó que por obligación deben colocarse rampas en las esquinas, sin embargo, en algunos lugares aunque éstas se construyan no sirven de mucho cuando la banqueta por sí misma no es accesible o cuando en ella existen hoyos, por lo que se desaprovechan los recursos.

Se propuso que en las reuniones donde se dialoguen temas del desarrollo urbano estén siempre presentes los directores de obra de las delegaciones, es decir, responsabilizarlos aun cuando haya cambios en las administraciones, porque estos funcionarios son quienes reciben la indicación de construir una rampa, quienes tienen que estar enterados de todas las especificaciones técnicas necesarias y los aspectos inmediatos que hay que considerar para realizar una obra, y no que las cosas se hagan solo por tratar de cumplir una normatividad. Se sugirió seguir un diseño universal en la accesibilidad, así como a fortalecer un sistema integral de movilidad con una perspectiva de inclusión social.

## **2. Movilidad segura y accesible**



Aunado al tema anterior, la Moderadora expuso que en los Talleres del CONDUSE se señaló que en la práctica no se garantiza de manera equitativa el desplazamiento y movilidad de las personas con discapacidad, adultos mayores y otros grupos en situación de vulnerabilidad, principalmente por las condiciones de la infraestructura vial y del equipamiento del transporte público de la Ciudad. En este sentido preguntó: *¿Cómo puede lograrse una vía pública accesible para las personas con discapacidad y los adultos mayores (rampas, calles pavimentadas, banquetas libres, señalización)?; y ¿cómo mejorar los equipamientos del transporte (terminales, centros de transferencia modal - CETRAM, estacionamientos) para garantizar el derecho al libre tránsito de las personas con discapacidad y los adultos mayores?*

Los participantes enfatizaron que las personas con discapacidad son aquellas que principalmente tienen limitaciones de movilidad, es por ello que propusieron que el diseño urbano se realice a partir del cabal reconocimiento de esas limitaciones y necesidades. Añadieron que el diseño urbano tampoco puede iniciar de la nada, pues ya existen iniciativas que hay que continuar y a las cuales haya que darles seguimiento, por ejemplo la publicación del Manual Técnico de Accesibilidad.

Se recalcó en que no es necesario “inventar” cosas nuevas. En este sentido se hizo referencia a las recomendaciones realizadas al CONSEJO para dar seguimiento a dicha Convención y así cumplir con sus objetivos, de modo que éstas sean consideradas y aprovechadas en el PGDU y en la nueva Constitución de la Ciudad.

Los participantes enfatizaron en los errores que tienen las construcciones, se ejemplificó con el primer cuadro de la Ciudad que es donde hay accesibilidad completa pero sólo llega a Izazaga, al norte con Belisario Domínguez, hacia el poniente con el Eje Central y al oriente con Circunvalación, señalando que fuera de este cuadro no hay accesibilidad para las sillas de ruedas, personas con bastón, entre otras.

Se indicó que la accesibilidad física es importante, sin embargo, también hay que considerar otros tipos de discapacidad, como la de las personas sordas, quienes también se desplazan en la Ciudad y que viven día a día con inconvenientes; por ejemplo, al utilizar el Metro o Metrobús no escuchan la alarma que indica el cierre de puertas de modo que no saben en qué momento se cerrarán.

Ante esto se propuso implementar el método de iluminación que indique en qué momento la persona se tiene que detener o avanzar; es decir, aplicar señales para los otros sentidos, como la visión. También se ejemplificó con el caso de los sismos, puesto que el indicador para evacuar la zona también es una alarma pero las personas sordas no la escuchan, por ello se sugirió el uso de una alarma visual en todos los espacios, sean oficinas, baños y cualquier tipo de inmueble.

Asimismo se propuso tener acceso a la comunicación en espacios de discusión sobre estos temas mediante un intérprete, como ocurrió en la sesión del “CONDUSE Viajero”, se apuntó que si no hubiera un intérprete las personas sordas no podrían participar y su opinión se perdería.

Posteriormente, un representante de la SEDUVI, tomó la palabra para expresar que resulta claro que la Ciudad es inaccesible, ya que ésta ha sido construida así desde hace años, de modo que hay que transformarla, sin embargo, esa transformación implica recursos y tiempo, por lo que preguntó ¿por dónde debería comenzar la transformación?, ¿cuáles son las prioridades en cuanto a accesibilidad para ser consideradas en el PGDU, teniendo en cuenta que no todo se puede atender al mismo tiempo? y ¿sería prioritaria la accesibilidad en el transporte público o a partir de éste crear rutas completas sin incongruencias?

Al respecto, los participantes plantearon la necesidad de crear cadenas de accesibilidad o rutas accesibles para aprovechar de manera eficiente los recursos y abarcar todos los espacios posibles y en obras nuevas; por ejemplo, se señaló que en el metro puede haber un elevador en una estación, pero no tienen continuidad ya que encontrar otro puede ser después de 10 estaciones. Al respecto se propuso implementar una ruta accesible que abarque el norte de la Ciudad, la cual tenga conectividad con la Línea 6 del Metrobús, que dicha ruta cuente con elevadores en las estaciones de transbordo con el sistema de transporte colectivo Metro. De esta forma se dijo puede garantizarse la accesibilidad y la movilidad entre los distintos medios de transporte.

En la sesión también se enfatizó que la revisión del PGDU implica un momento inédito en la historia de la planeación urbana, que requiere su relación con proyectos sobre una nueva cultura de movilidad. Asimismo se propuso la actualización de los Planes parciales delegacionales, de la Ley de Establecimientos Mercantiles ya que

actualmente se contraponen. Se ejemplificó con el caso de estacionamientos, ya que por una parte los Planes establecen disminuir su cantidad, pero por la otra, la Ley de Establecimientos Mercantiles obliga su construcción.

Por otra parte, se planteó seguir un nuevo paradigma de movilidad, es decir, repensar y rediseñar la Ciudad, se ejemplificó con los Planes parciales de desarrollo urbano, los cuales deberían de tener un capítulo que plantee la inclusión de todos los usuarios de la Ciudad, que los criterios de diseño vial sean uniformes, que no se base en toma de decisiones arbitrarias por los delegados, sino seguir un criterio de diseño universal con vigilancia para evitar “proyectos parche”.

Se hizo referencia al nuevo Reglamento de la Ley de Movilidad, el cual contiene artículos específicos sobre la necesidad de incorporar un capítulo para personas con discapacidad. Por lo que se propuso que el sistema de transporte integrado siga un eje de inclusión.

En la sesión los participantes dejaron claro la importancia de garantizar la movilidad de las personas con discapacidad para aprovechar los servicios, los bienes y el transporte, a fin de que aquéllas puedan ser autónomas e independientes y tener libertad de desplazamiento, para lo cual consideraron que es fundamental que se cumplan con las características de diseño universal de accesibilidad, lo cual beneficiará a personas con cualquier tipo de discapacidad, personas con movilidad reducida, embarazadas y adultos mayores. Se recomendó realizar estudios para detectar las deficiencias que afectan la integridad de las personas, los cuales no requieren de muchos recursos y son fáciles de detectar.

También se enfatizó en que si bien la normatividad ya existe, sólo es necesario que se generen lazos de empatía entre autoridades y personas con discapacidad, de modo que exista una comunicación basada en necesidades reales de esta población, las cuales sean parte fundamental de la construcción de los espacios públicos.

Se acentuó la relevancia de encaminar acciones en apoyo a las personas con discapacidades específicas, o con alguna necesidad especial no necesariamente de discapacidad. Al respecto se precisó, que no es correcto hacer uso del término de personas con discapacidad y empatarlo con los casos de adultos mayores y mujeres embarazadas, ya que las necesidades de cada grupo son diferentes.

En relación con las personas en silla de ruedas, se sugirió que los ingenieros y arquitectos que realicen las obras tengan pleno conocimiento de los cuatro movimientos de dichas sillas. De igual modo se planteó que también los diseñadores estén involucrados en el desarrollo urbano, se ejemplificó con el caso de Barcelona. Es decir, trabajar en conjunto y de manera integral con todas las instancias para construir una Ciudad más accesible en beneficio de todos.

Uno de los principales problemas en el que se coincidió se refiere a la falta de presupuesto y que no existen atribuciones a las autoridades para que sancionen a quien viole la normatividad, ya se sabe qué hay que hacer porque hay mucho por escrito, sólo falta establecer las responsabilidades y las sanciones. En relación al presupuesto, para la atención de las personas con discapacidad se recalcó que es mínimo.

En este tenor, se propuso difundir el Manual Técnico de Accesibilidad que especifica las necesidades por discapacidad y está dirigido a arquitectos, ingenieros y diseñadores; ello con la finalidad de garantizar lineamientos técnicos que rijan una construcción; asimismo, se propuso que quienes toman las decisiones en cuanto a obras lo conozcan. Se precisó que las quejas pueden hacerse a través del INDEPEDI.

En esta misma línea se comentó que si bien la Ciudad no fue construida pensando en las personas con discapacidad, uno de los principales logros que se han tenido consiste en que pese a la antigüedad de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se aceptó la incorporación de elevadores y en las estaciones que han sido remodeladas ya se consideran aspectos que favorecen la accesibilidad para las personas con discapacidad, aunque son avances éstos no siempre son a la velocidad que se requiere.

En la sesión se hizo mención del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Secretaría de Movilidad y Transporte (SEMOVI), el cual será editado en armonía con el Manual Técnico de Accesibilidad, lo cual es una gran oportunidad para aprovechar los criterios que ya se tienen. Se invitó a que las acciones pasen siempre a través del INDEPEDI como ente responsable de la política pública para personas con discapacidad.

Por otra parte, se exaltó que es muy importante la participación de las personas con discapacidad quienes son los especialistas en el tema, “nada sobre nosotros, sin nosotros”, en tanto son ellos quienes la viven a través de una condición distinta, que se enfrentan a un entorno físico construido para una figura genérica “perfecta” y que no considera a quienes necesitan por ejemplo, una silla de ruedas o algún apoyo adicional para desplazarse.

Se reiteró la necesidad de generar entornos para todas y todos, y se propuso que el PGDU considere todos los tipos de discapacidad: la física, sensorial (auditiva y visual), mental e intelectual, y de este modo tener claras sus respectivas necesidades. Se enfatizó tener en cuenta que existen cuatro dominios de la accesibilidad: i) entorno físico (edificaciones y espacio público) con la movilidad segura y accesible; ii) el transporte; iii) la información; y iv) las comunicaciones.

Se planteó la necesidad de armonizar el PGDU con la información que ya está publicada como la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley de Movilidad y el Programa para la Integración de Personas con Discapacidad este último publicado únicamente para la Ciudad el 24 de febrero del 2015. En este sentido se puntualizó que la Ciudad de México es la única Entidad que hasta ahora cuenta con un Programa dirigido a atender a las personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.

También se sugirió orientar acciones para atender una movilidad segura y accesible para las personas con movilidad limitada sin dejar de lado las necesidades específicas, es decir, dentro del rubro de movilidad limitada se encuentran las personas con discapacidad, los adultos mayores, o inclusive personas con equipaje o con cualquier otra condición que suponga este tipo de movilidad. Para lo cual se sugirió no generalizar a las diversas condiciones con movilidad limitada como si fueran personas con discapacidad, de lo contrario se excluyen necesidades de atención específica.

Otro punto que se destacó fue el de la sensibilización en la materia, misma que debe quedar planteada en el PGDU, lo cual se logrará con la armonización del Programa para generación de toma de conciencia colectiva con base en el respeto a los derechos humanos del INDEPEDI.

Por otro lado, se argumentó que las atribuciones están claras, sin embargo, los recursos no, ya que a veces no hay suficiencia para poder concretar ciertos planes, es por eso que se debe generar un plan o una visión integral para que la progresividad de los avances abonen a un plan de Ciudad que todos queremos, de esta manera no se realizarán “parches”.

Se ejemplificó señalando que si hoy se cuenta con \$100 para construir rampas, que se hagan en zonas prioritarias y que sean coherentes con las rutas de movilidad y la ubicación de los servicios. Al respecto se puntualizó que “las personas con discapacidad quieren ir a donde todos queremos ir” y disfrutar del espacio público (el Zócalo, los Museos, los parques, entre otros) como cualquier otra persona, por ello no se puede priorizar únicamente la accesibilidad a los hospitales o segregar a través de las rutas específicas, ya que no necesariamente todas las personas con discapacidad van a ir a un centro de rehabilitación, sino la idea es que todos puedan ir a los lugares que son para todos.

Respecto a las últimas líneas expresadas, los participantes mencionaron que cuando no se tienen los medios apropiados para el libre tránsito también se ve limitado su derecho al trabajo, se señaló que en muchos casos cuando la persona al encontrar un empleo no puede aceptarlo debido a la dificultad o el alto costo que les genera movilizarse. Al respecto se hizo énfasis en el transporte accesible y cerca del área de trabajo, como medio indispensable para su inclusión laboral, ya que gran parte del salario la destinan a este rubro.

Lo anterior se ejemplificó con la dificultad para llegar o salir de Santa Fe, lugar donde han encontrado ofertas laborales y donde aseguran no hay un transporte eficiente y accesible para las personas con discapacidad, lo cual causa que se rechacen muchas oportunidades de trabajo. Se acentuó la relevancia de un transporte adecuado y eficiente para que las personas con discapacidad puedan efectivamente ser personas productivas e independientes que aporten a la sociedad, más allá de los equipamientos adaptados.

### **3. Participación ciudadana, Transparencia y Rendición de cuentas**

En relación con el tema de la participación ciudadana, la Moderadora explicó, que una de las principales preocupaciones de los consejeros es que cuando se realizan las

obras urbanas, no son tomados en cuenta durante el proceso de gestión y construcción del proyecto, por lo que coincidieron en exigir un fortalecimiento en los mecanismos de participación y transparencia como un eje transversal en el diseño de la política urbana actual, por ejemplo, a través de la creación de órganos ciudadanos de vigilancia. En este sentido se planeó la pregunta *¿Cómo puede garantizarse la participación ciudadana efectiva con impacto en la toma de decisiones respecto al desarrollo urbano y donde las personas con discapacidad tengan un rol más protagónico?*

Al respecto los participantes puntualizaron que se ha pedido enfáticamente a través de todas las organizaciones que cuando se va a realizar una nueva obra en la Ciudad, se tome en cuenta la opinión de las personas con discapacidad, quienes son los principales perjudicados, pues una vez que ésta ya concluyó es cuando se pide la opinión. Se solicitó que antes de que la obra inicie se proporcionen los planos y se especifique cómo se llevará a cabo, puesto que las personas con discapacidad también resultan afectadas. De esta forma se podrá garantizar su participación mediante una inclusión real.

Se hizo mención de que algo que ha funcionado satisfactoriamente en cuestión de accesibilidad física consiste en que, mediante el INDEPEDI, se convoque a las personas con discapacidad para informarles sobre nuevos proyectos de construcción a fin de que puedan brindar su opinión al respecto y, en su caso, cuando la obra lleva cierto grado de construcción, se les invite a un recorrido de accesibilidad, a fin de que se puedan emitir nuevas recomendaciones que respondan a las necesidades de personas con alguna minusvalía o discapacidad. De este modo, se propuso que desde el inicio y durante el proceso de los proyectos se considere su opinión.

Otra forma de participación de las personas con discapacidad, consistió en llevar a cabo un monitoreo de las obras públicas, a partir de una normatividad que homologue las características y los lineamientos. Se retomó el proyecto de evaluación de los 78 elevadores en funcionamiento que están en el Metro, elaborado por el INDEPEDI, a partir del cual surgieron criterios generales, tales como cambiar el lector de la tarjeta a una altura de 90 centímetros para que las personas en sillas de ruedas no tengan dificultades, o que el botón siempre se encuentre del lado derecho, entre otras.

En relación con los elevadores, se enfatizó que tanto las personas con discapacidad así como el resto de los usuarios no tienen cultura de respeto por la infraestructura, ya que son utilizados para diversos fines que atentan contra la movilidad de quienes realmente los necesitan. Se sugirió que impulsar acciones educativas que inicien desde el nivel preescolar, a lo que se propuso que la Secretaría de Educación Pública aplique las metodologías correspondientes.

Por otra parte se mencionó que no basta que existan guías para invidentes, semáforos auditivos, bastones o infraestructura para personas con discapacidad, puesto que es maratónico lograrlo en todos y cada uno de los puntos de esta gran Ciudad. No obstante, se señaló que es necesario generar conciencia de respeto y sensibilización en toda la población para que respete los espacios, ya que aun cuando se tuviera la infraestructura y los equipamientos adecuados, no serviría de mucho pues la población no respeta ni da prioridad a las personas con discapacidad por lo que se consideró que es importante instalar señalética y realizar talleres de sensibilización.

Se especificó también que a pesar de que se puso a disposición de los usuarios del transporte público una flotilla de 45 autobuses adaptados para personas con discapacidad, éstos no tienen mantenimiento, al igual que los elevadores y los salva escaleras en el Metro no sirven, así como las banquetas que en muchos casos han sido destruidas por los habitantes de la Ciudad en beneficio propio. Es la misma sociedad la que va destruyendo esos equipamientos, por lo que es necesario educar, concientizar e informar tanto a las personas discapacitadas como al resto de la población, así como establecer las responsabilidades de las autoridades que toman las decisiones.

En consecuencia, se propuso la creación de Comités de vigilancia conformados por la sociedad civil para que las dependencias de gobierno transparenten la aplicación de sus recursos y rindan cuentas a la ciudadanía, y con base en los Reglamentos se sancione a los funcionarios que no sigan los lineamientos.

Asimismo, identificaron que la falta de sensibilidad también se observa en los funcionarios públicos quienes no asumen su responsabilidad y en muchos casos actúan en beneficio propio y no por el bien común. También se enfatizó en que los representantes de las empresas como Oxxo, 7-Eleven, entre otras, participen en las



discusiones para la realización de obras, a fin de que estén informados sobre los lineamientos y características de construcción para las personas con discapacidad.

### **III. Comentarios finales**

Para concluir, la Moderadora presentó una síntesis de las participaciones enfocadas en las siguientes propuestas: a partir del gobierno central, coordinación de funciones claras entre las autoridades para evitar el deslinde de responsabilidades; generar “lazos de empatía” para que las autoridades conozcan las necesidades reales de las personas con discapacidad desde su propia voz; armonizar los instrumentos normativos existentes orientados al desarrollo del espacio público y la movilidad de las personas con discapacidad con base en el Manual Técnico de Accesibilidad, así como con la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley de Movilidad, el Programa para la Integración de las Personas con Discapacidad, y que sean premisas para la actualización del PGDU y la redacción de la Constitución.

También se argumentó que es importante aplicar un diseño universal, considerando las necesidades específicas de las personas con movilidad limitada (adultos mayores y mujeres embarazadas) sin considerar a estos sectores como personas con discapacidad; dar mantenimiento permanente al servicio de transporte adaptado y a sus equipamientos; garantizar la accesibilidad de las personas con cualquier tipo de discapacidad mediante “cadenas de accesibilidad”, es decir, rutas accesibles que tengan continuidad y estén conectadas con distintos modos de transporte; informar previamente a las personas con discapacidad cuando se realice un proyecto urbano, a fin de obtener su opinión y necesidades e incluir su participación, así como crear un Comité de Vigilancia para transparentar el uso del presupuesto y garantizar la rendición de cuentas.

Finalmente la Moderadora agradeció la participación de los asistentes y se dio por concluida la sesión del “CONDUSE Viajero”.