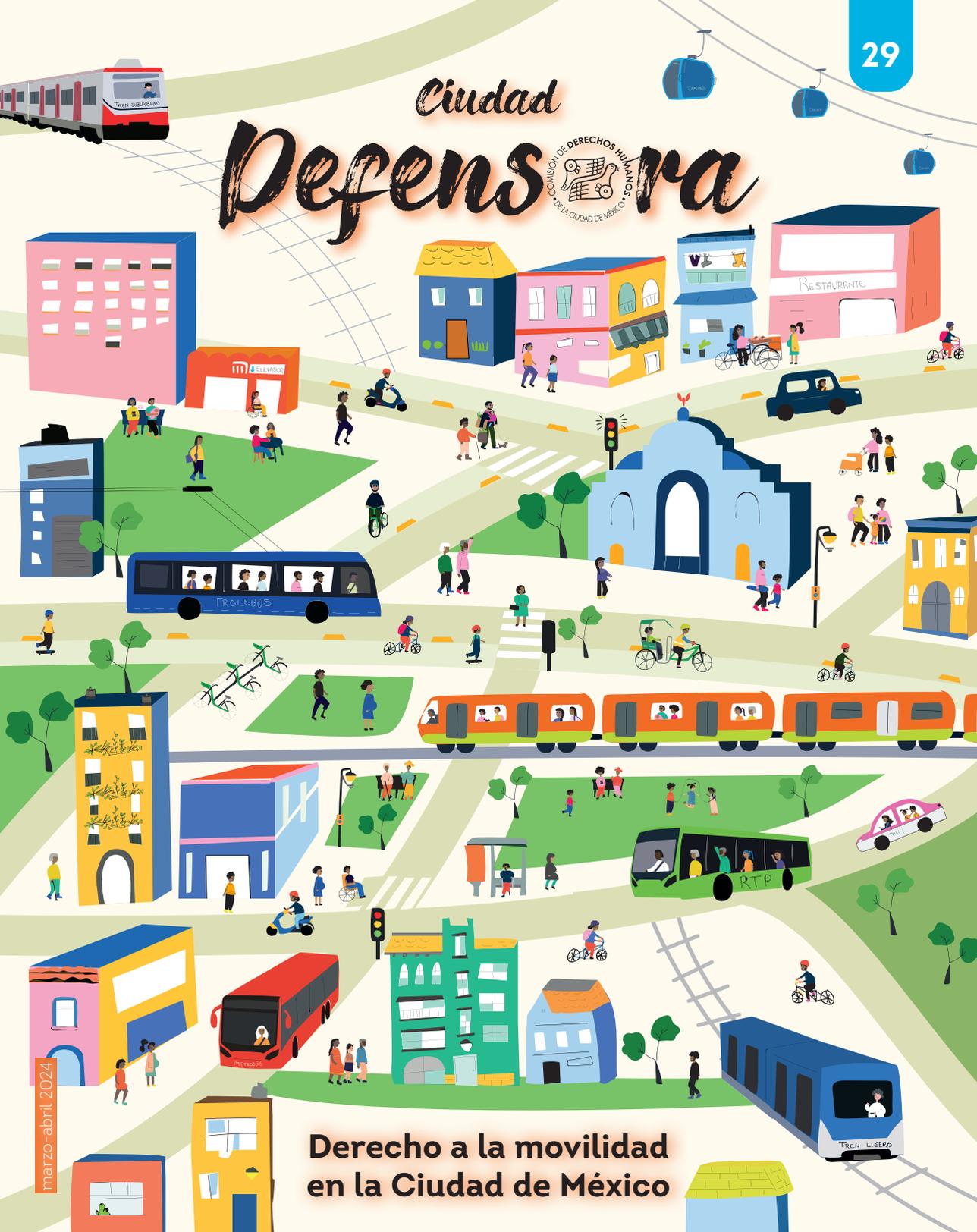


Ciudad Defensora



**Derecho a la movilidad
en la Ciudad de México**

marzo-abril 2024

Ciudad Defensora

NÚMERO 29, AÑO 4, MARZO-ABRIL DE 2024

DIRECTORIO

PRESIDENTA

Nashieli Ramírez Hernández

CONSEJO

José Alfonso Bouzas Ortíz
Manuel Jorge Carreón Perea
Tania Espinosa Sánchez
Aidé García Hernández
Ileana Hidalgo Rioja
Genaro Fausto Lozano Valencia
Genoveva Roldán Dávila
Rosalinda Salinas Durán

SECRETARÍA EJECUTIVA

Nancy Pérez García

VISITADURÍAS GENERALES

Primera Juan Carlos Arjona Estévez
Segunda Iván García Gárate
Tercera Christopher Arpaur Pastrana Cortés
Cuarta María Luisa del Pilar García Hernández
Quinta Nadia Sierra Campos

DIRECCIONES GENERALES

Quejas y Atención Integral
Nuriney Mendoza Aguilar
Jurídica
Yolanda Ramírez Hernández
Administración
Gerardo Sauri Suárez
Delegaciones y Enlace Legislativo
Mauricio Augusto Calcano Monts

DIRECCIONES EJECUTIVAS

Educación en Derechos Humanos
Laura Montalvo Díaz
Seguimiento
Alicia Naranjo Silva
Investigación e Información en Derechos Humanos
Domitille Marie Delaplace
Promoción y Agendas en Derechos Humanos
Brisa Maya Solís Ventura

COMITÉ EDITORIAL:

Brisa Maya Solís Ventura
Laura Montalvo Díaz
Nancy Pérez García
Gerardo Sauri Suárez
Domitille Marie Delaplace

EDITORIA RESPONSABLE

Y DIRECCIÓN EDITORIAL:
Domitille Marie Delaplace

COORDINACIÓN EDITORIAL:

Verónica López Rodríguez
Karen Trejo Flores

CORRECCIÓN DE ESTILO, REVISIÓN DE PRUEBAS Y CUIDADO DE LA EDICIÓN:

Lilia Alejandra Morales Cerda
Karina Rosalía Flores Hernández
Karen Trejo Flores

DISEÑO EDITORIAL, ILUSTRACIONES Y DISEÑO DE PORTADA:

Gladys López Rojas
Ana Lilia González Chávez

APOYO EN CONTENIDOS:

Osiris Edith Marín Carrera
Cesia Azul Ramírez Salazar

PUBLICADA Y DISTRIBUIDA POR:

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) ubicada en Av. Universidad 1449, col. Pueblo Axotla, demarcación territorial Álvaro Obregón, 01030 Ciudad de México.

APOYO PARA DIVULGACIÓN Y DISTRIBUCIÓN:

Jorge Enrique Cordero Pérez
Yolanda Rosete Estrada
Sonia Ruth Pérez Vega

Los contenidos que aparecen en esta edición son responsabilidad de las y los autores que los suscriben; los que no aparecen firmados son de la autoría de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México.

Ejemplar de distribución gratuita, prohibida su venta.

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta publicación siempre y cuando se cite la fuente.

Para consultar esta edición y las anteriores o suscribirte a la versión electrónica visita <<https://piensadh.cdHCM.org.mx/index.php/ciudaddefensora>>.

Contáctanos en <ciudad.defensora@cdHCM.org.mx>.

Ciudad Defensora, año 4, número 29, marzo-abril de 2024, es una publicación bimestral editada por la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM), Av. Universidad 1449, col. Pueblo Axotla, demarcación territorial Álvaro Obregón, 01030 Ciudad de México. Tel.: 55 5229 5600, <<https://cdHCM.org.mx>>, <<https://piensadh.cdHCM.org.mx/index.php/ciudaddefensora>>, <ciudad.defensora@cdHCM.org.mx>. Editora responsable: Domitille Marie Delaplace. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2020-022711213000-102 (vigente al 27 de febrero de 2024), ISSN: 2992-796X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Dirección Ejecutiva de Investigación e Información en Derechos Humanos de la CDHCM, Av. Universidad 1449, col. Pueblo Axotla, demarcación territorial Álvaro Obregón, 01030 Ciudad de México. Fecha de última modificación: 18 de diciembre de 2023.

En interiores

Editorial

El derecho a la movilidad en
la Ciudad de México

2

Compartiendo luchas

Nicole Daniela Vela Padilla

4

Lo que debes saber sobre...

Movilidad y derechos humanos

8

Clávate en el tema

Retos y buenas prácticas en la movilidad
incluyente, sostenible y segura

Bernardo Baranda Sepúlveda

12

Para que tomes en cuenta

Derecho a la movilidad en la
Ciudad de México

16

Entrevista con...

Andrés Lajous Loaeza

20

En números

Movilidad y transporte en la Zona
Metropolitana del Valle de México

24

Escucha las voces

28

Desde el Consejo

Movilidad, género y derechos
humanos en la Ciudad de México

Genoveva Roldán Dávila

30

Échale un vistazo

32

¿A dónde acudir?

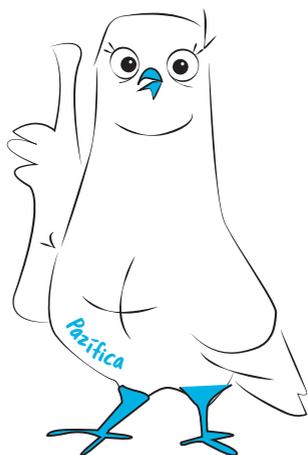
34

La historieta

36

¡A ponerte las pilas!

38





Fotografía: Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México/X.

El derecho a la movilidad en la Ciudad de México

El derecho a la movilidad implica que las personas podamos realizar traslados para acercarnos a espacios, bienes y servicios (escuelas, trabajos, mercados, empresas, lugares de esparcimiento, etc.), a través de modalidades de transporte seguras, asequibles, accesibles, disponibles, de calidad y aceptables, de ahí que la autoridad deba garantizar a quienes viven en la ciudad y transitan por ella un sistema de movilidad integral.

Así, reconociendo que el ejercicio de este derecho posibilita el disfrute de otros más, el número 29 de *Ciudad Defensora* presenta el testimonio de una estudiante que vio vulnerado su derecho a la movilidad y presentó una queja en la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM); un artículo del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, que pone énfasis en la adopción de buenas prácticas para lograr una movilidad integral; una entrevista al secretario de Movilidad de la Ciudad de México, quien habla sobre la estrategia general de movilidad que opera en la entidad; además del artículo de una integrante del Consejo de la CDHCM, quien alude a la movilidad desde el enfoque de género.

También contiene fichas temáticas acerca del derecho a la movilidad e incluye datos de una encuesta sobre la movilidad cotidiana. Por último, menciona las instituciones que brindan orientación sobre temas de movilidad en la ciudad, y agrega actividades para interactuar de modo lúdico con el tema presentado en esta edición. **CD**



Compartiendo luchas



Fotografía: Karen Trejo Flores/CDHCM.

Nicole Daniela Vela Padilla*

Para gozar de nuestro derecho a la movilidad en la Ciudad de México debemos actuar de manera conjunta, porque es un tema de interés público que atañe a las autoridades, a quienes conducen un vehículo y hasta a las y los peatones.

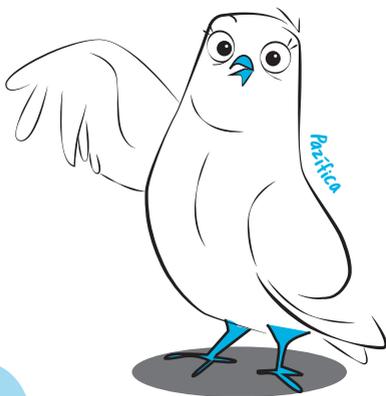
Soy Nicole, actualmente estudio la Licenciatura en Derecho. Siempre he utilizado el transporte público para desplazarme de mi casa a la escuela y, en ocasiones, para ir a trabajar los fines de semana, empleando para ello el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Metrobús y los colectivos a los que llaman *combis*.

Hace seis años, cuando estudiaba en el Colegio de Ciencias y Humanidades, plantel Azcapotzalco, tuve un accidente de tránsito en la zona centro de la Ciudad de México: una unidad del Metrobús me atropelló en un cruce que no contaba con señalización clara y en el área no había la infraestructura adecuada para que las personas peatonas pudiéramos circular de modo libre y seguro.

* Estudiante de sexto semestre de la Licenciatura en Derecho en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, de la Universidad Nacional Autónoma de México.

En ese entonces yo tenía 16 años y el accidente cambió parte de mi vida, porque no sólo me causó lesiones graves, sino que dejó secuelas en mi salud física, como la anosmia, que es la pérdida del olfato, y también daño psicológico, porque me quedaron muchos miedos.

Nicole nos cuenta cómo a raíz del accidente de tránsito se vieron vulnerados sus derechos humanos y cómo fue el acompañamiento que le brindó la CDHCM, el cual derivó en la emisión de la Recomendación 04/2022.



El contacto con la CDHCM

En febrero de 2018, cuando sucedió el accidente, yo iba con mi novio. Él fue quien dio aviso a mi familia sobre lo ocurrido. Así, mientras mi papá y mi mamá llegaban al hospital a donde me llevaron para recibir atención médica, uno de mis tíos se fue al Ministerio Público (MP) para levantar el acta correspondiente.

Fue hasta ese momento que supimos que había sufrido una violación a mis derechos humanos, lo que motivó que personal del MP contactara a la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM) para que diera seguimiento a mi caso y, poco después, personal de esta institución entró en comunicación con mi familia para orientarla.

Yo establecí contacto con integrantes de la CDHCM cuando me llamaron para rendir mi declaración ante el MP, donde fui acompañada por dos personas.

Luego, hace un par de años me volvieron a contactar de la CDHCM para avisarme de la Recomendación 04/2022, en la que, además de mi caso, se incluyeron otros relacionados con la violación al derecho a la movilidad y al acceso a la justicia por no garantizar la seguridad vial. La Comisión continuó investigando y reunió la información necesaria que permitió la conformación de dicho instrumento recomendatorio.

Posteriormente, gracias al apoyo de la CDHCM, se realizó el escrito de pretensiones que se enviaría a las autoridades involucradas, lo cual posibilitó mi inclusión en el Registro de Víctimas de la Comisión Ejecu-

tiva de Atención a Víctimas de la Ciudad de México, con lo que pasé de ser un expediente más, a formar parte de dicho registro. Y también se pidió a las autoridades que acudieran al lugar del accidente para confirmar que no existía la infraestructura adecuada, ni señalizaciones ni vigilancia, esto con la finalidad de que se hiciera lo conducente en favor de todas las personas que transitan por ese cruce y así garantizar su derecho a la movilidad.

Con la emisión de dicha recomendación sentí una gran tranquilidad de saber que mi caso iba a trascender, de que se iba a buscar resolver el problema, porque, aunque me pasó a mí, lo sucedido es de interés público, dado que afecta a varias personas, particularmente a aquellas que transitan por esas vialidades.

También hubo acercamiento de ciertos grupos o colectivos de defensa de los derechos de las y los peatones con mi familia, y pienso que podría ser de mucha ayuda unirme a estos colectivos para apoyar a otras personas que han sufrido lo mismo que yo, porque, sinceramente, aunque ha sido un proceso largo, mi caso fue un poco más sencillo debido a que cuento con asesoría jurídica, a través de la cual en todo momento se nos ha guiado y ayudado a tener ese acceso a la justicia, y aunque me falta todavía camino por recorrer en este proceso, sé que no todas las personas cuentan con ese apoyo.

Creo que para disfrutar de nuestro derecho a la movilidad en la Ciudad de México debemos actuar de manera conjunta, tener un mayor orden, desde las autoridades



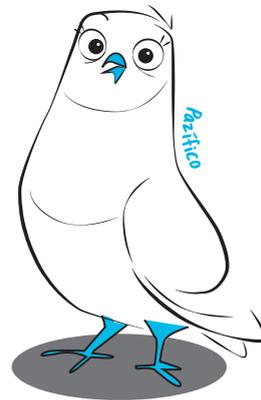
correspondientes, quienes conducen autos y transporte público, hasta las y los peatones, porque el problema es parte de todas



Fotografía: Secretaría de Obras de la Ciudad de México.

y todos: quienes nos movilizamos a pie debemos respetar los señalamientos, los semáforos y los cruces peatonales; las y

Nicole comenta que con su inscripción en el Registro de Víctimas de la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas de la Ciudad de México sintió que pasó de "ser un expediente más" a estar reconocida como víctima.



los conductores deben acatar la señalización vial, y las autoridades deben garantizar una infraestructura adecuada y un transporte público eficiente. **CD**

Lo que debes saber sobre...

Movilidad y derechos humanos

¿QUÉ ES LA MOVILIDAD Y QUÉ IMPLICA EN LA VIDA DE LAS PERSONAS?

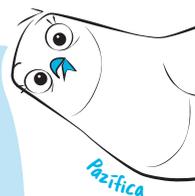
La movilidad se refiere a los desplazamientos que realizan las personas por diferentes medios de transporte para satisfacer sus necesidades y su desarrollo al permitir el acceso a bienes, servicios y espacios. Tiene un papel clave en el disfrute de derechos como a la educación, al trabajo, a la salud, al esparcimiento, al deporte, a la cultura, al espacio público, entre otros.

Asimismo, la movilidad se relaciona con el entorno en donde viven las personas, las alternativas de desplazamiento y los medios de transporte disponibles, así como con la planeación de los asentamientos urbanos y el medio ambiente, además de otros aspectos.

¿QUÉ SIGNIFICA EL DERECHO A LA MOVILIDAD?

El derecho a la movilidad consiste en que todas las personas tengan acceso a un **sistema de movilidad integral** que permita el adecuado traslado en un territorio determinado para la satisfacción de sus necesidades y favorezca su pleno desarrollo.

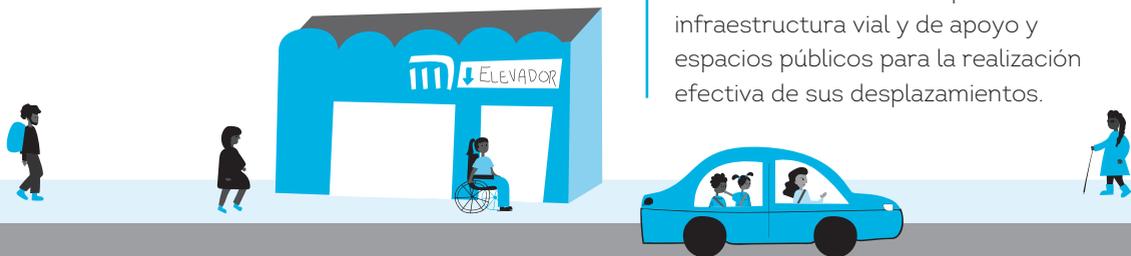
Un **sistema de movilidad integral** comprende un conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio.



Algunos de los elementos del derecho a la movilidad son:

Disponibilidad

Conlleva la existencia en cantidad suficiente, para todas las personas, de modalidades de transporte, infraestructura vial y de apoyo y espacios públicos para la realización efectiva de sus desplazamientos.



Accesibilidad

Implica que el sistema de movilidad (medios de transporte, infraestructura vial y espacios públicos) esté al alcance físico (distancia geográfica razonable), al alcance económico (costos razonables y tarifas preferenciales para personas en situación de vulnerabilidad) y libres de discriminación por edad, sexo, idioma, condición de discapacidad, género, preferencias sexuales o cualquier otra condición.

Calidad

Significa que el sistema de movilidad sea adecuado, sustentable, esté en buen estado, tenga condiciones higiénicas y de seguridad. El personal que opere los sistemas de transporte debe tener condiciones de trabajo satisfactorias y dar un trato idóneo y respetuoso a todas las personas.

Aceptabilidad

Implica que el sistema de movilidad sea respetuoso de las diferentes culturas de quienes lo utilizan, sensible al género y a los ciclos de vida de las personas.

¿DÓNDE ESTÁ RECONOCIDO EL DERECHO A LA MOVILIDAD?

Instrumentos internacionales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), de la Organización de los Estados Americanos (OEA) o de organizaciones de la sociedad civil (OSC) establecen lo siguiente:

Los Estados reconocen “el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia”.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, artículo 11 (ONU, 1966).

La legislación y la planificación deben tomar en cuenta la capacidad funcional de las personas mayores para facilitarles un entorno adecuado y la movilidad y la comunicación mediante medios de transporte adecuados.

Observación General núm. 6: Los derechos económicos, sociales y culturales de las personas mayores, párrafo 33 (ONU, 1995).



Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad a través de un sistema de transporte público accesible, conforme a un plan de desplazamiento urbano e interurbano, y medios de transporte adecuados a las necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, artículo XIII (OSC, 2004, revisión 2005).

Todos los seres humanos y comunidades tienen derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, que incluye el derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad.

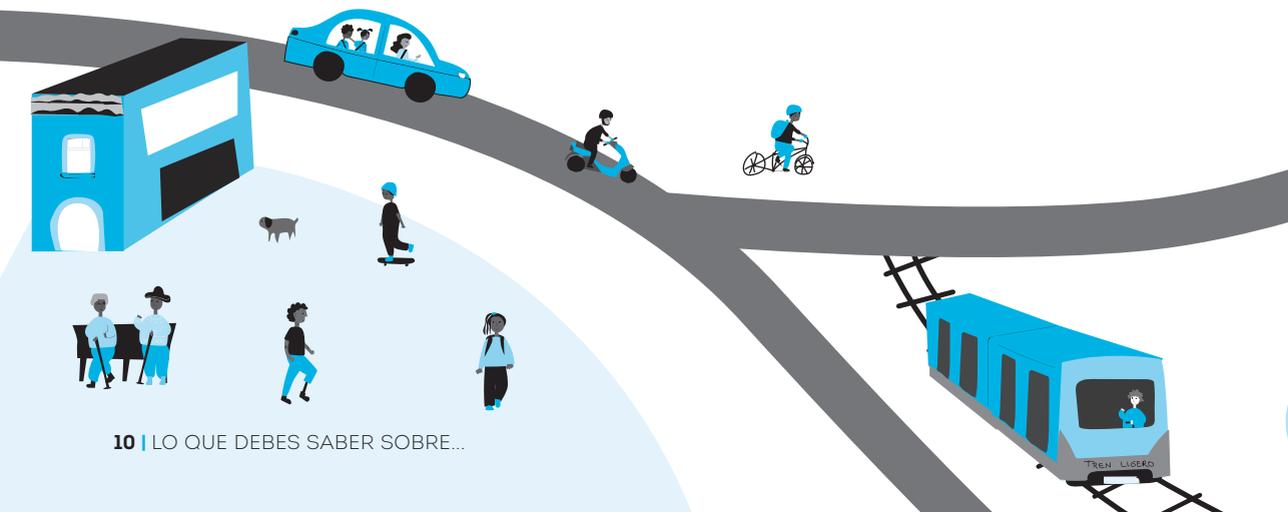
Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.10 (OSC, 2007).

Los Estados se comprometen a promover opciones de transporte y movilidad, apoyando el crecimiento de la infraestructura de transporte público y de opciones no motorizadas; a mejorar la seguridad vial y a fortalecer la movilidad y el transporte entre zonas rurales y urbanas.

Nueva Agenda Urbana, párrafos 34, 50, 54, 113, 114 (ONU, 2016).

Los Estados deben proporcionar sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y "mejorar la seguridad vial [...] mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad".

Agenda 2030, Objetivo 11 "Ciudades y comunidades sostenibles", meta 11.2 (ONU, 2015).



Mujeres

Los Estados deberán asegurar que las mujeres gocen de condiciones de vida adecuadas, particularmente de transporte y comunicaciones.

Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14, inciso h (ONU, 1979).

Niñas y niños

La planificación residencial y del transporte debe considerar el interés superior de la niñez y garantizar su acceso a espacios incluyentes y con medidas que promuevan su movilidad segura e independiente de acuerdo con la evolución de sus capacidades.

Observación General núm. 17: Los derechos del niño, párrafos 17, 34 y 58 (ONU, 2013).

Asimismo, se mencionan acciones específicas para garantizar el derecho a la movilidad para ciertos grupos de atención prioritaria, por ejemplo:

Personas mayores

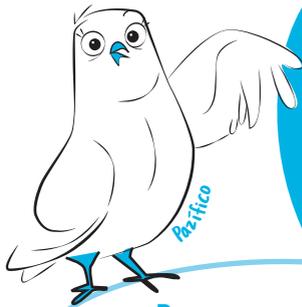
Los Estados deben garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de las personas mayores, por ejemplo: asegurar su acceso al transporte, propiciar que accedan a tarifas preferenciales o gratuitas de los servicios de transporte público y que haya asientos reservados señalizados.

Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, artículo 26 (OEA, 2015).

Personas con discapacidad

Los Estados deben asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal a un costo asequible, e identificar y eliminar obstáculos y barreras de acceso en el transporte a fin de que puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la comunidad.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 9º y 20 (ONU, 2006).



Para obtener más información consulta:

- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, <<https://acortar.link/ToVSLz>>.



Fotografía: ITDP México.

Retos y buenas prácticas en la movilidad incluyente, sostenible y segura

Bernardo Baranda Sepúlveda*

La Ciudad de México ha tenido avances en materia de movilidad sostenible en las últimas dos décadas. Obras como las líneas del Metrobús, del Sistema de Transporte Colectivo Metro, del Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebús y Cablebús), así como las calles y cruces peatonales, los parquímetros y las ciclovías, han ayudado a mejorar la movilidad de millones de personas con un menor impacto al medio ambiente.

A la par de esas obras de infraestructura, el debate ha evolucionado hacia discutir y plasmar en leyes, planes, investigaciones, manuales, etc., las necesidades de las personas –especialmente las que se encuentran en situación de vulnerabilidad para desplazarse–, en lugar de abordar el tema únicamente desde la óptica del transporte urbano y de la ingeniería de tránsito tradicionales, las cuales durante décadas se enfocaron a priorizar el flujo de vehículos.

* Director regional para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) México.



Fotografía: cortesía Bernardo Baranda Sepúlveda.

Un ejemplo de este cambio fue el *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*,¹ que coordinó la Comisión de Derechos Humanos capitalina en 2011. En dicho informe se define el *derecho a la movilidad* como

el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

A pesar de todos estos avances, el implementar cambios en el espacio público

para promover una movilidad incluyente, sostenible y segura implica enfrentar varios retos y adoptar buenas prácticas.

Retos:

1. *Infraestructura existente.* Adaptar la infraestructura urbana que existe puede ser complicado debido a las restricciones de espacio y a los conflictos con diferentes actores. Un ejemplo es la cantidad de infraestructura dedicada al uso del automóvil.
2. *Resistencia al cambio.* Algunas personas pueden resistirse a los cambios en el diseño del espacio público debido a la comodidad con la situación actual, o por el miedo a lo desconocido. Un ejemplo son las ampliaciones de banquetas y ciclovías.

3. *Financiamiento.* La implementación de proyectos de infraestructura y diseño urbano requiere inversiones significativas, por lo que asegurar los fondos a largo plazo puede ser un desafío. En ello es fundamental la participación del gobierno federal.
4. *Coordinación interinstitucional.* La colaboración entre las diferentes entidades gubernamentales y las partes interesadas puede ser complicada debido a la fragmentación institucional y a los conflictos de intereses.

Para contar con un sistema de transporte más equitativo, seguro y sostenible que beneficie a todas las personas se deben enfrentar los retos y adoptar buenas prácticas en materia de movilidad, señala Bernardo Baranda.



Fotografía: cortesía Bernardo Baranda Sepúlveda.

5. *Educación y concientización.* Es necesario educar a la población sobre los beneficios de la movilidad incluyente, sostenible y segura, así como acerca de los cambios propuestos en el espacio público.

Buenas prácticas:

1. *Participación ciudadana.* Involucrar a la comunidad en el proceso de diseño y toma de decisiones ayuda a garantizar que los cambios reflejen las necesidades



y preferencias de las personas que utilizan el espacio público.

2. *Enfoque en la seguridad.* Priorizar la seguridad de peatones, ciclistas y personas usuarias del transporte público en el diseño de calles y espacios públicos es fundamental. Esto se logra con el enfoque sistémico que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS).²
3. *Infraestructura multimodal.* Construir una infraestructura accesible y amigable para todos los medios de transporte, que

incluya a peatones, ciclistas, personas usuarias de sillas de ruedas y personas mayores; es esencial para fomentar la inclusión y la equidad en el espacio público.

4. *Integración de modos de transporte.* Promover la integración física y operativa de diferentes modos para movilizarse, como caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público.
5. *Monitoreo y evaluación.* Realizar un seguimiento al impacto de los cambios implementados en el espacio público y hacer evaluaciones periódicas puede ayudar a identificar las áreas de mejora, así como a garantizar el cumplimiento de los objetivos planteados.
6. *Legislación adecuada y su cumplimiento.* Implementar leyes y regulaciones que respalden la movilidad incluyente y sostenible, así como la seguridad vial, proporciona un marco legal sólido para la planificación y ejecución de cambios en el espacio público.

Al abordar dichos retos y al adoptar estas buenas prácticas, la Ciudad de México puede avanzar hacia un sistema de transporte más equitativo, seguro y sostenible que beneficie a todas las personas que viven y transitan en ella. **CD**

Notas

- 1 Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, <<https://acortar.link/ToVSLz>>.
- 2 OMS, *Plan Mundial - Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*, <<https://acortar.link/JjAvDG>>.

Para que tomes en cuenta

Derecho a la movilidad en la Ciudad de México

La **Constitución Política de la Ciudad de México** en su artículo 13, apartado E, reconoce que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad". Asimismo, añade que se dará prioridad a las y los peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Para disfrutar este derecho, la Constitución señala que es obligación de las autoridades adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad, en particular las siguientes:



También se cuenta con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, instrumento que establece las bases para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad.



¿QUÉ MODOS DE TRANSPORTE UTILIZAMOS EN LA CIUDAD?

Movilidad peatonal

Las vías peatonales son para uso exclusivo de las personas, y deben tener un diseño accesible para las personas con discapacidad.

Transporte complementario (bicitaxi y mototaxi)

Esta modalidad es una alternativa ecológica para recorrer distancias cortas.

Automóvil y motocicletas

Su uso es por medio de unidades particulares.

Movilidad ciclista y no motorizada

Las vías ciclistas son para el tránsito exclusivo de vehículos no motorizados.

Vialidades

❖ Primarias

Posibilitan el flujo del tránsito vehicular; pueden contar con carriles exclusivos. Algunas son de acceso controlado.

❖ Secundarias

Permiten el acceso a predios (calles) y el flujo vehicular no continuo. Pueden estar controladas por semáforos en sus intersecciones.

Transporte público masivo

❖ Sistema de Transporte Colectivo Metro

12 líneas y 195 estaciones en 11 alcaldías de la Ciudad de México y 11 estaciones en el Estado de México.

❖ Metrobús

7 líneas y 237 estaciones en 11 alcaldías.

❖ Ferrocarril Suburbano

7 estaciones: 2 en 2 alcaldías y 5 en 4 municipios del Estado de México.

❖ Tren ligero

1 línea de 18 estaciones en 3 alcaldías.

❖ Cablebús

2 líneas en 2 alcaldías.

Transporte público no masivo

❖ Trolebús

9 líneas en 8 alcaldías.

❖ Red de Transportes de Pasajeros

94 rutas en todas las alcaldías, y autobuses de baja emisión de contaminantes (Ecobús).

❖ Servicio concesionado (autobuses, microbuses, vagonetas y taxis)

En toda la ciudad y con 23 corredores en 15 alcaldías.

Centros de Transferencia Modal (Cetram)

Espacios con infraestructura y equipamiento de transporte para la conexión entre modalidades de transporte. Hay 37 centros en 13 alcaldías.

ACCIONES Y PROGRAMAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

La Secretaría de Movilidad es la dependencia con atribuciones para fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular la movilidad en la capital.



En la Ciudad de México se han implementado diversos programas y acciones para garantizar el derecho a la movilidad, así como para prevenir y reducir las violencias hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte. Algunas de esas medidas son:

Programa Integral de Movilidad 2019-2024

Cuenta con tres ejes estratégicos:

1. Integrar los distintos sistemas de transporte de la ciudad y promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.
2. Mejorar la infraestructura y los servicios de transporte existentes para aumentar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y mejorar las condiciones de viaje.
3. Proteger a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte a través de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019

Orienta los sistemas, programas y proyectos de movilidad para que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado. Cuenta con tres ejes estratégicos:

1. Reducir las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte.
2. Fortalecer la paridad de género y la cultura institucional en el sector de transporte.
3. Atender las necesidades y los patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.



Módulos de Atención Viaja Segura en el Transporte Público

En estos espacios, abogadas de la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México acompañan y brindan servicios jurídicos a las mujeres en caso de que sean víctimas de violencia en el transporte público.

Zona libre de acoso sexual

Es una campaña de colocación de carteles y anuncios para prevenir el acoso sexual, además provee información para su denuncia.

Servicio Atenea

Es un servicio de la Red de Transporte de Pasajeros exclusivo para mujeres y libre de violencia. Cuenta con más de 40 rutas.

Línea SOS Mujeres

A través de la Línea *765 se brinda atención especializada, médica y jurídica a mujeres que son víctimas de acoso sexual en el transporte público.

Senderos camina libre, camina segura

Son espacios públicos donde se ha instalado alumbrado público, cámaras de vigilancia, altavoces y botones de auxilio conectados al C5, con el fin de levantar reportes en tiempo real para su pronta atención. Hasta 2022 había 431 senderos seguros en las 16 alcaldías.



Para obtener más información consulta:

- Constitución Política de la Ciudad de México, <<https://acortar.link/S9au5C>>.
- Ferrocarriles Suburbanos, <<https://acortar.link/AxPP0z>>.
- Ley de Movilidad de la Ciudad de México, <<https://acortar.link/l9e6Dm>>.
- Metrobús, <<https://acortar.link/7fnWQe>>.
- Organismo Regulador de Transporte, <<https://acortar.link/JVdY1z>> y <<https://acortar.link/qYBFVv>>.
- Plan Estratégico de Género y Movilidad, <<https://acortar.link/habQwf>>.
- Programa Integral de Movilidad 2020-2024, <<https://acortar.link/bnbOAG>>.
- Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, <<https://acortar.link/A1UzJk>>.
- Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, <<https://acortar.link/a86iis>>.
- Secretaría de Movilidad, <<https://acortar.link/VjvyE>>.
- Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, <<https://acortar.link/fUqumm>>.
- Sistema de Transporte Colectivo Metro, <<https://acortar.link/6etvRc>>.
- Servicio de Transportes Eléctricos, <<https://acortar.link/kRcnLH>>.

Entrevista con...



Fotografía: Metrobús/Gobierno de la Ciudad de México.

Andrés Lajous Loaeza*

El titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (Semovi) conversa sobre las acciones impulsadas para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas en la capital.

¿Qué estrategias, políticas y programas se han implementado para impulsar una movilidad incluyente, sostenible y segura para todas las personas?

Hay dos acciones en la estrategia general de movilidad. Una es la expansión de la red de transporte estructurado, integrada por el Metrobús, el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro), la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), el Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebús), el sistema Ecobici y los Centros de Transferencia Modal (Cetram).

La zona central de la ciudad cuenta con más alternativas de transporte, pero hacia la periferia existen menos opciones. Entonces, la primera acción ha sido expandir el transporte estructurado. Bajo esa lógica se ha impulsado la construcción de las dos primeras líneas de teleférico en las alcaldías Iztapalapa y Gustavo A. Madero, que son las

* Secretario de Movilidad de la Ciudad de México. Esta entrevista fue realizada el 2 de febrero de 2024.

de mayor densidad poblacional, con el ingreso promedio más bajo y donde había pocas opciones de transporte. Estas dos líneas de teleférico están conectadas al STC Metro.

También se hizo la expansión en las Líneas 3, 4 y 5 del Metrobús; en la Línea 2 del Trolebús, y en Ecobici, que se incluyó en tres alcaldías más.

La otra acción es modernizar y actualizar la red de transporte público, que es una de las más grandes para una ciudad con las características que tiene la Ciudad de México en términos de desarrollo económico, pobreza y desigualdad.

El primer proyecto de actualización fue para el Tren Ligero, ya que corría por las vías

del tranvía construido en la época de Porfirio Díaz. Se compraron nueve trenes nuevos y ya está funcionando el primero.

El segundo proyecto fue la subestación eléctrica del STC Metro que alimenta las líneas 1, 2 y 3. Aunado a esto, se emprendió la renovación total de la Línea 1, que ha operado diariamente desde 1969, entre 18 y 20 horas al día, moviendo a millones de personas. Estas actualizaciones son poco visibles, pero son esenciales para continuar con la operación eficiente y segura.

Asimismo, se continuó con la sustitución de todas las unidades del Trolebús cuya vida útil estaba finalizando; actualmente se cuenta con 442 unidades nuevas.

En la flota de camiones RTP se compraron más de 450 unidades menos contaminantes y más accesibles, así mejoramos el estándar de los autobuses.

En el caso del Metrobús, también se modernizó en tres formas: se hizo un centro de control nuevo; se sustituyeron los autobuses de la Línea 3 por autobuses eléctricos, y se actualizó todo el sistema de peaje, de tal manera que se puede pagar con la tarjeta de movilidad integrada, con el teléfono celular y hasta con el reloj inteligente.

Por otra parte, se están realizando intervenciones en los Cetram, que son los lugares para transbordar de un transporte a otro, en gran parte de los viajes que se hacen desde el Estado de México.

También se está construyendo la Línea 3 del Cablebús en Chapultepec, el cual tiene dos objetivos, tanto de transporte público como de transporte turístico en el Bosque de Chapultepec.

Andrés Lajous
menciona que la estrategia
general de movilidad
está integrada por dos
acciones: la expansión y la
modernización de la red de
transporte estructurado
de la Ciudad de México.



Asimismo, tenemos como meta *chatarizar* todos los microbuses de la ciudad, ya alcanzamos alrededor de 1 700 unidades y se van a sumar otras 1 700.

¿Cuál es la proyección para seguir con esta expansión en las zonas periféricas y garantizar el derecho a la movilidad?

Con el fin de atender la movilidad como un derecho es esencial considerar que a las personas usuarias lo que más les importa no es tanto el tipo de transporte, sino que éste sea disponible, seguro, confiable, cómodo y rápido.

Nuestro objetivo primordial es atender las necesidades de viajes, particularmente en la periferia, con una tendencia de integración y de cubrir y mejorar el servicio en toda la ciudad. Me gustaría transmitir que la tendencia es la integración bajo el lema "Una ciudad. Un sistema", como se indica detrás de la tarjeta de movilidad integrada.

Se tiene que cubrir y mejorar el servicio en toda la ciudad y se tienen todos los instrumentos y opciones para hacerlo, porque bien operados son suficientes para cubrir los objetivos de movilidad en toda la ciudad.

¿Qué buenas prácticas podría destacar para garantizar a los grupos de atención prioritaria una movilidad incluyente?

Destacaría tres temas importantes. El primero es el hostigamiento a mujeres en el transporte público, que es absolutamente inaceptable y debe ser atendido; desde el sistema de transporte se trabajó en conjunto

con la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México para implementar algunas acciones en favor de las usuarias. También existía una deficiente señalización, mala información, incluso en los espacios exclusivos para mujeres, donde no había reglas claras y no eran consistentes entre los sistemas de transporte. Entonces se implementó una señalética más clara para estos espacios reservados a mujeres, niñas y niños menores de 12 años en todos los horarios. Y, a través del tiempo, se ha podido reducir el acoso dentro del transporte público, y la policía y las propias usuarias ya tienen claridad de quiénes no deben estar ahí.

El segundo es el tema de accesibilidad para personas con discapacidad. Las estaciones del Metrobús son 100% accesibles, excepto la estación Potrero de la Línea 1, cuya remodelación implica un reto de ingeniería; las demás tienen rampas y elevadores. En la renovación de la Línea 1 del STC Metro también se está contemplando que todas las estaciones sean accesibles. Todas las unidades de Trolebús y de RTP que se compraron cuentan con criterios de accesibilidad; así como el Cablebús, que es 100% accesible y un transporte que gusta mucho a las per-

El objetivo primordial es atender las necesidades de viajes, particularmente en la periferia, bajo el lema "Una ciudad. Un sistema", señala Andrés Lajous.





Fotografía: Andrés Lajous/Facebook.

sonas con movilidad reducida, pues no hay escalones, sólo elevadores.

Por otra parte, en conjunto con el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia se implementó la tarjeta de movilidad para personas con discapacidad, que es idéntica a la que conocemos todos, pero de color blanco; está personalizada para la persona usuaria y le da acceso gratuito. Esto es importante porque su acceso ya no depende del policía que está en los torniquetes, con su tarjeta pueden abrir la garita directamente.

Un tercer tema se da con el Cablebús, en términos de planeación de ingeniería. Esto es porque la mayoría de los viajes en el transporte suceden en horarios pico en la mañana y en la tarde, que se tienen percibidos como horarios masculinos, porque son horarios de trabajo. En otros medios de transporte, como el STC Metro y Metrobús, en horarios no pico el paso de trenes o auto-

buses es menor porque se considera que hay menos gente, lo que significa que las mujeres cuando hacen viajes de abastecimiento o de cuidado esperan más tiempo la llegada del transporte. Esto cambia con el Cablebús porque en un teleférico no se puede modificar la disponibilidad de cabinas, ésta es continua, no se espera más tiempo si se llega a las 11 de la mañana o a la 5 de la tarde. También el acoso sexual ha disminuido, porque al no tener grandes aglomeraciones y ser un espacio limitado, donde sólo viajan 10 personas en una cabina sentadas frente a frente, es más difícil que se dé un acto de violencia sexual, lo mismo ocurre con los robos.

Estas son algunas de las buenas prácticas y retos para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad en la Ciudad de México, aunque falta mucho más por hacer, es un proceso a largo plazo que requiere seguir trabajando y realizando todas las mejoras necesarias. **CD**

En números

Movilidad y transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México

A continuación se presentan los resultados de la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, realizada en 2017 sobre la movilidad cotidiana de las personas en esta zona.

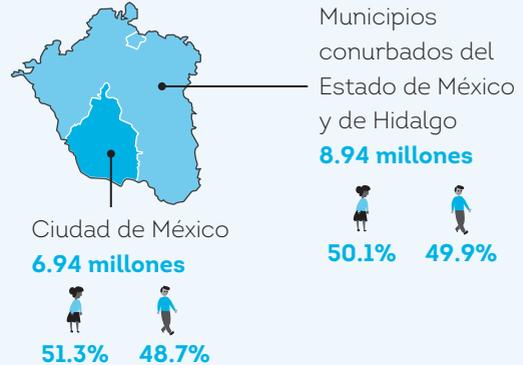


POBLACIÓN VIAJERA EN LA ZMVM

20.89 millones de personas habitan en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y se tienen registrados **5.97 millones** de hogares.

Población viajera

En la ZMVM **15.62 millones** de personas realizan al menos un viaje entre semana (**7.91 millones** son mujeres y **7.72 millones** hombres), las cuales provienen de:

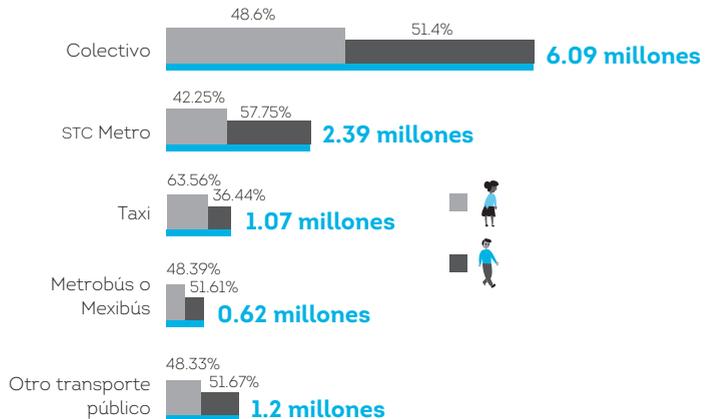


MEDIO DE TRANSPORTE

Personas usuarias de transporte público

En la ZMVM lo utilizan **7.96 millones** de personas viajeras, de las cuales **3.95 millones** son mujeres y **4.01 millones** son hombres.*

Modo de transporte público*

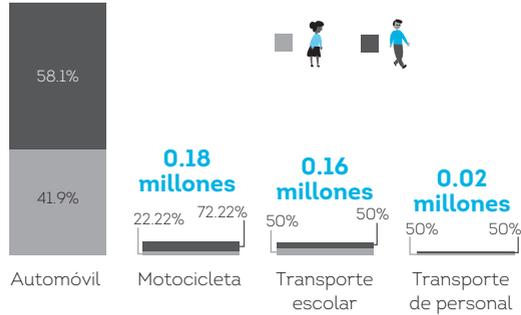


* El total de la suma de personas por modo de transporte es mayor al universo de personas viajeras debido a que una misma persona puede utilizar más de un modo de transporte.

Personas usuarias de transporte privado

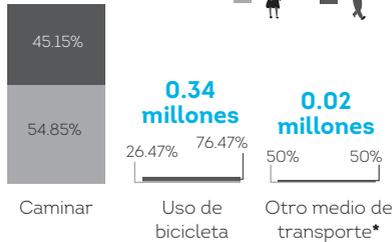
Es utilizado por alrededor de **3.48 millones** de personas en la ZMVM.

3.15 millones

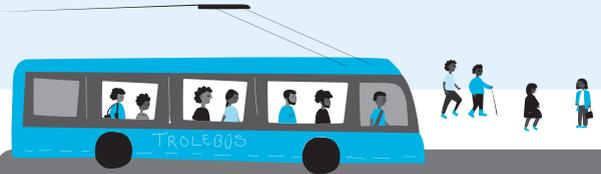


Otras alternativas

10.30 millones



* Incluye trajinera y lancha, entre otras.



VIAJES Y MODO DE TRANSPORTE

34.56 millones de viajes diarios se realizan entre semana en la ZMVM. * **17.3 millones** de la Ciudad de México y **17.09 millones** de municipios conurbados del Estado de México y de Hidalgo.

- Total
- Ciudad de México
- Municipios conurbados del Estado de México y de Hidalgo

Transporte público (millones de viajes)

- 15.57
- 8.62
- 6.88

Exclusivamente caminando** (millones de viajes)

- 11.15
- 4.50
- 6.62

Transporte privado (millones de viajes)

- 7.29
- 4.06
- 3.17

Bicicleta (millones de viajes)

- 0.72
- 0.24
- 0.48

Otro modo de transporte*** (millones de viajes)

- 0.04
- 0.02
- 0.02



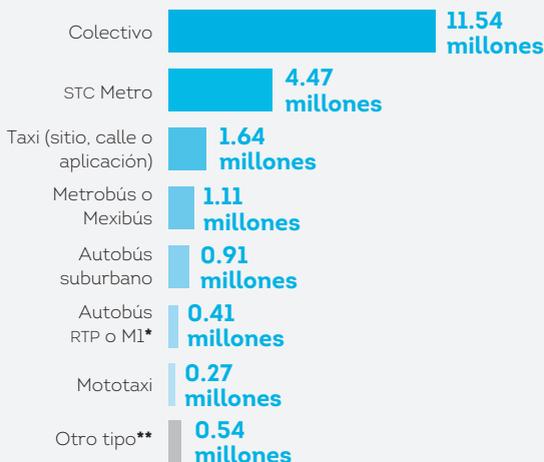
* La suma por área geográfica puede ser menor que el total debido a que se excluyen 154 mil viajes con origen no especificado.

** Incluye todos los viajes que se realizan caminando sin haber usado algún medio de transporte e independientemente de su duración.

*** Incluye trajinera, lancha, patineta, entre otros.

USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

De los **15.57 millones** de viajes en transporte público en la ZMVM, en prácticamente tres de cada cuatro se usa el transporte colectivo. El STC Metro ocupa el segundo lugar en frecuencia de uso.



* RTP se refiere a los autobuses de la Red de Transportes de Pasajeros y M1 a los del Sistema de Movilidad 1 (autobuses de cero o bajas emisiones contaminantes).

** Aquí se considera al tren suburbano, trolebús, tren ligero, bicitaxi y Mexicable.

El total de la suma de viajes es mayor debido a que en un viaje se puede utilizar más de un medio de transporte.

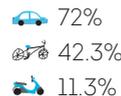
VEHÍCULOS EN HOGARES

3.2 millones de hogares en la ZMVM cuentan al menos con un vehículo, es decir, **53%**.

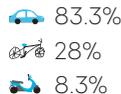
De este total, **73%** tiene automóvil, **35.9%** bicicleta y **10%** motocicleta.



Municipios conurbados del Estado de México y de Hidalgo (53.3% de hogares)*



Ciudad de México (53.1% de hogares)*



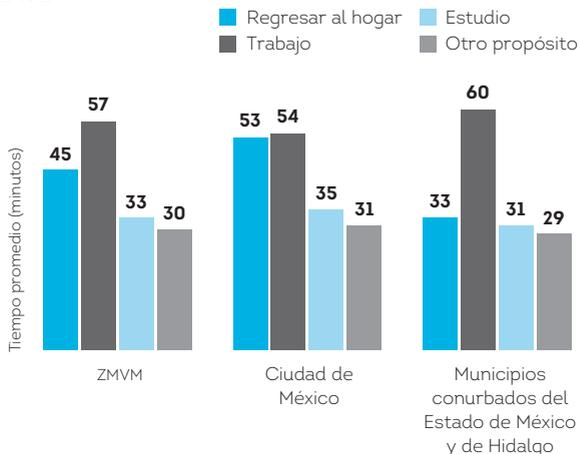
* La suma de los porcentajes es mayor a 100% debido a que en algunos hogares hay más de un tipo de vehículo.



TIEMPO PROMEDIO Y PROPÓSITO DEL VIAJE

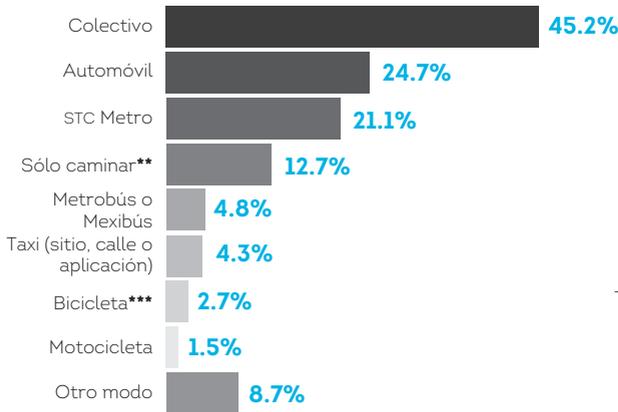


De los **34.56 millones** de viajes realizados al día en la ZMVM, en promedio las personas tardan **43 minutos** por viaje; **48 minutos** en la Ciudad de México y **38 minutos** en los municipios conurbados del Estado de México y de Hidalgo.

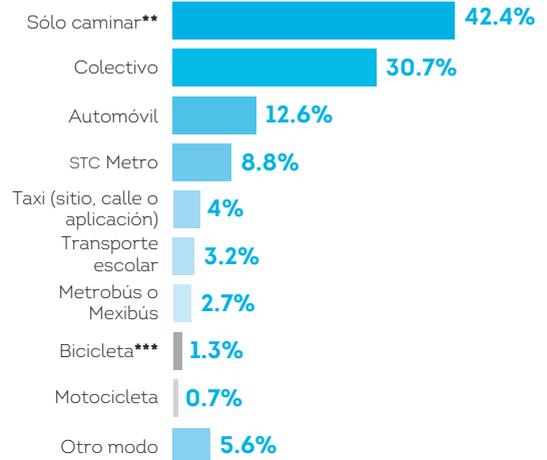




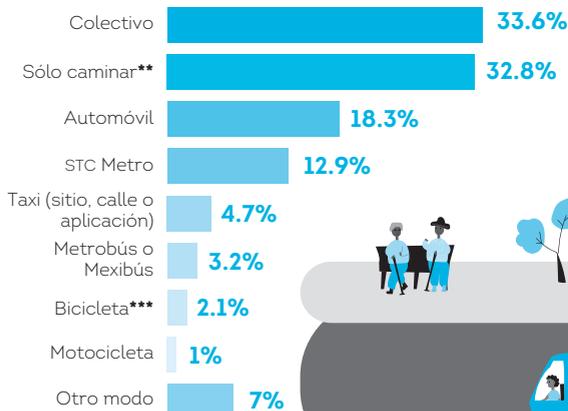
MODO DE TRANSPORTE* UTILIZADO PARA IR AL TRABAJO EN LA ZMVM



MODO DE TRANSPORTE* UTILIZADO PARA IR A LA ESCUELA EN LA ZMVM



MODO DE TRANSPORTE* UTILIZADO PARA REGRESAR AL HOGAR EN LA ZMVM



- * La suma de porcentajes por modo de transporte es mayor que 100% debido a las personas que usaron más de un modo de transporte.
- ** Se refiere a los tramos de caminata de cualquier duración cuando el viaje se realizó únicamente de este modo.
- *** Comprende el uso de bicicleta pública y privada.

Para obtener más información consulta:

- INEGI, Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, disponible en <<https://acortar.link/6oK6LW>>.

Escucha las voces



Fotografía: Areli Carreón/X.



Cuando hablamos de movilidad ya no es solamente cómo haces para mover a las personas sobre vehículos, sino que las personas, en general, en su tránsito cotidiano puedan moverse más. Y otro cambio radical, que es fundamental, es que ya no se puede hablar solamente de cómo hacemos para ir más rápido o cómo hacemos para llevar mercancías de manera eficiente, sino que se tiene que establecer como prioridad la seguridad de las personas.

Areli Carreón García, activista y fundadora de Bicitekas.

Fotografía: ONU.



Estoy convencido de que la humanidad está a la altura del reto que supone acabar con nuestra adicción a los combustibles fósiles, catastróficos para el clima, y crear sistemas de transporte resilientes, eficientes y con bajas emisiones de carbono, basados en fuentes de energía renovables e innovadoras [...] podemos encauzar nuestras sociedades hacia una senda más limpia y sostenible para las personas y el planeta.

António Guterres, secretario general de la Organización de las Naciones Unidas.

Fotografía: Comisión Nacional Forestal



Cuando la infraestructura integra la perspectiva de género, puede reducir las desigualdades y empoderar a las mujeres mediante una respuesta a necesidades diversas; así como acelerar la movilidad socioeconómica de mujeres, adolescentes y niñas.

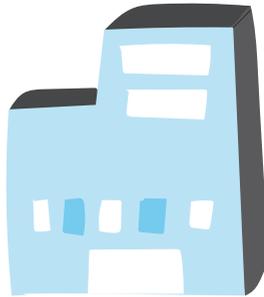
Giuseppe Mancinelli, director regional adjunto y representante de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos en México.

Fotografía: Coalición Movilidad Segura/Facebook



Uno de los paradigmas del transporte del pasado es que buscaba mover más personas a mayores distancias, que es la lógica bajo la cual funcionan los sistemas de transporte público masivo; sin embargo, cabe destacar que estos responden mayormente a la movilidad de los hombres, ya que el comportamiento de ellos es hacer viajes pendulares, es decir, de su casa al trabajo y del trabajo a su casa.

Alejandra Leal, codirectora de Céntrico y coordinadora nacional de la Coalición Movilidad Segura.



Desde el Consejo

Movilidad, género y derechos humanos en la Ciudad de México



GENOVEVA ROLDÁN DÁVILA*

La Ciudad de México, con una superficie de 1 485 km², sólo representa 0.1% del territorio nacional, sin embargo, es la segunda entidad federativa más poblada con 9 221 637 personas.¹ En 2019 ocupó el noveno lugar, a nivel mundial, entre las 10 ciudades que movilizan a la mayor cantidad de pasajeros en su Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro).² En muchos aspectos es un referente para el resto de México, lo cual no elimina las contradicciones propias de una gran urbe en un país no desarrollado.

La problemática de la movilidad tiene una larga trayectoria en cuanto a su desa-

rrollo anárquico, así como al privilegio y ritmo acelerado en el crecimiento de la motorización privada. También se destaca la demanda cada vez más alta de viajes en el transporte público y una oferta limitada de infraestructura con fuertes insuficiencias en cuanto al respeto del medio ambiente y la necesidad de profundizar en la perspectiva de que la movilidad no es ajena a las problemáticas de género.

Por un lado, en los últimos cinco años se ha impulsado el fortalecimiento del transporte público, el uso de la bicicleta e, incluso, la promoción de los viajes a pie. Por otro, las metas para disminuir el tiempo en traslados, y lograr una mayor equidad, accesibilidad y seguridad, son aspectos básicos para garantizar el derecho a la movilidad.

En función de ello, la Ciudad de México hoy cuenta con los dos teleféricos urbanos (Cablebús) más largos del mundo, que movilizan a un promedio de 52 197 personas al día en las zonas altas de la ciudad; el trolebús elevado en la zona oriente, que sustituyó a 250 unidades de transporte público obsoletas; las ampliaciones en las líneas del metrobús y de la infraestructura ciclista, que ya alcanza alrededor de 200 km y brinda servicio a más de 800 mil personas usuarias al día; así como la renovación completa de la línea 1 del STC Metro,³ entre otras acciones. Aunque lo anterior no representa la solución cabal e integral de las necesidades sociales relacionadas con la satisfacción del derecho a la movilidad, debido a la saturación en la limitada infraestructura vial y en las opciones de

* Consejera de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México.

transporte público, sí constituyen avances que proponen una dirección por la que se debe continuar.

En cuanto a la movilidad abordada desde el enfoque de género, se destaca que 53% de quienes viajan en transporte público en la Ciudad de México son mujeres. Ante las condiciones de violencia en su contra, en 2008 se creó el Programa Viajemos Seguras; en 2019 se diseñó el Plan Estratégico de Género y Movilidad, el cual quedó incorporado en el Programa Integral de Movilidad 2019-2024, con el objetivo de atender al sinnúmero de situaciones de vulnerabilidad a las que se enfrentan las mujeres (niñas y adultas), que afectan su libertad y seguridad y el ejercicio de su derecho a la movilidad.

También se han reforzado espacios exclusivos para mujeres y niñas en el STC Metro y Metrobús, así como campañas de difusión de Zonas Libres de Acoso Sexual en los autobuses y trenes del STC Metro, la Red de Transporte de Pasajeros y en el transporte concesionado. Estas acciones son efectivas para disminuir la incidencia de violencias contra las mujeres, sin embargo, también podrían traducirse en la consolidación de una cultura de segregación en el transporte público, como lo alerta el Banco Interamericano de Desarrollo en su respectiva evaluación.⁴

En este contexto, algunos otros retos a enfrentar tienen que ver con la capacitación en materia de género al personal que opera el transporte público y el registro de actos de violencia, en particular la violencia sexual en contra de niñas y mujeres.

En junio de 2023 el Instituto Nacional de Estadística y Geografía reportó que a nivel nacional 70.9% de las mujeres manifestó sentir inseguridad en el transporte público, frente a 58.5% de los hombres.⁵ En cuanto a la Ciudad de México, la Organización de las Naciones Unidas señaló que 96% de las mujeres por lo menos una vez ha sido víctima de violencia y acoso en el transporte público.⁶

En este contexto, es fundamental seguir informando sobre las condiciones de libertad y seguridad de las mujeres en movilidad, pero también identificar los avances en cuanto al conocimiento y diseño de políticas públicas sobre las necesidades de la *movilidad del cuidado* y otros patrones de viaje específicos de las mujeres, así como priorizar su incorporación laboral en las instancias encargadas de la planeación de estas políticas, en el diseño y construcción de infraestructura y de los propios servicios de movilidad. **CD**

Notas

- 1 Statista.com, <<https://acortar.link/dLDmtP>>.
- 2 Statista.com, "Ranking de las Redes de metro con más pasajeros del mundo en 2019", <<https://acortar.link/VZ5OwE>>.
- 3 Gobierno de la Ciudad de México, *Cuarto Informe de Gobierno 2019-2022*, <<https://acortar.link/3ai4JT>>.
- 4 BID, *Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México": Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos*, <<https://acortar.link/eE4OiN>>.
- 5 INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana. Segundo trimestre de 2023, <<https://acortar.link/MQVJmD>>.
- 6 ONU Mujeres, "Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa insignia global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas, 2018", <<https://acortar.link/sSwFHQ>>.

Échale un vistazo



Movilidad integrada-App de CDMX

La aplicación CDMX se puede descargar gratuitamente desde el celular, ahora cuenta con la función de "Movilidad Integrada", la cual permite abrir los mapas de la red de transporte público sin necesidad de tener conexión a internet y muestra todas las líneas del sistema de transporte de la Ciudad de México, como son el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Tren Ligero, Trolebús, entre otros, con lo que se pueden conocer los tiempos de recorrido y planear mejor las rutas de traslado. Conoce más en: <https://adip.cdmx.gob.mx/app-cdmx>.

Cine a bordo



Este programa, impulsado por la Secretaría de Cultura, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y el Fideicomiso para la Promoción y Desarrollo del Cine Mexicano, busca acercar la cultura y el séptimo arte a las personas usuarias de este sistema de movilidad durante sus viajes y traslados en distintas rutas. ¿Cómo funciona? A través del celular y de manera gratuita se puede escanear el código QR que se encuentra en las unidades RTP y disfrutar de los cortometrajes que están en la página. También se pueden descargar en: <https://acortar.link/18rbot>.





La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades

Esta publicación de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) ofrece una serie de análisis, datos, reflexiones críticas y propuestas que delinear las principales características de la movilidad en la Ciudad de México, a través de cuestionamientos que plantean cómo sería una movilidad eficiente, igualitaria y segura. Se puede consultar en la siguiente dirección: <<https://acortar.link/PEmXt8>>.



Transporte público y movilidad en México

El programa #EnTrending de TV UNAM analiza en uno de sus capítulos cuáles son los principales retos de la movilidad en las grandes urbes como la Ciudad de México. Entre estos, las problemáticas en el transporte público como la inseguridad, la violencia o la incomodidad a la que se enfrentan diariamente las personas usuarias. Se puede ver el programa en el siguiente link: <<https://acortar.link/Q4Wa1e>>.





¿A dónde acudir?

Te invito a conocer algunas de las instituciones que brindan orientación, atención o asesoría sobre temas de movilidad en la Ciudad de México. ¡Acércate!



Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

Proporciona información y servicios sobre movilidad en la Ciudad de México.

🌐 <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/>

Micrositio de Movilidad Integrada

🌐 <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada->

Metro

☎ 55 5009 1930 y 55 4608 4617

🕒 55 4607 1441

✉ unidad_de_orientacion@metro.cdmx.gob.mx

🌐 <https://metro.cdmx.gob.mx>

Emergencias

☎ *765 las 24 horas, los 365 días del año.

Metrobús

☎ 55 5512 2836 y 55 5578 2140

✉ atencion_usuarios@metrobus.cdmx.gob.mx

🌐 <https://metrobus.cdmx.gob.mx>

Servicio de Transportes Eléctricos (Tren ligero, Trolebús y Cablebús)

☎ 55 5539 2800

✉ sugiere@ste.cdmx.gob.mx

🌐 <https://ste.cdmx.gob.mx>

Red de Transporte de Pasajeros (RTP)

☎ 55 1328 6416

✉ atencionciudadana@rtp.rtp.cdmx.gob.mx

🌐 <https://rtp.cdmx.gob.mx/>

Ecobici

☎ 55 5005 2424 y 800 3262 421

🕒 800 3262 421

🌐 <https://ecobici.cdmx.gob.mx/conoce-sistema/>

🚲 Ecobici



Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México

Abogadas de las mujeres

☎ 55 5512 2836 exts. 402, 403 y 417

🌐 <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/abogadas-de-las-mujeres>

Locatel

Proporciona orientación general sobre los servicios de la Ciudad de México.

☎ 55 5658 1111 y *0311.

🌐 <https://atencionciudadana.cdmx.gob.mx/>

Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México

La aplicación *Mi Policía* permite conocer a las y los policías en funciones en el cuadrante donde se encuentre y contactarlos en caso de algún delito o accidente.

🌐 <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/ciudadania/mi-policia>

📱 Mi policía

Si las autoridades no respetan tus derechos, puedes acudir a:



Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM)

Puedes interponer quejas por presuntas violaciones a los derechos humanos por parte de las autoridades capitalinas.

☎ 55 5229 5600.

🌐 <https://cdhcm.org.mx/>

Consulta el directorio de las delegaciones de la CDHCM al final de la revista.



La historieta

Pazífico, ¿sabías que hay personas que utilizan hasta cinco horas diarias para ir a su trabajo y regresar a su casa?



¡Sí! Eso del derecho a la movilidad es un tema de preocupación, imagina si nosotras no voláramos!

Después de 20 minutos llega a la base de camiones que van al metro Cuatro Caminos, se forma y se sube en el que alcance lugar.



¡Uy! En ese trayecto hace por lo menos una hora. ¡Claro, mientras no haya en el camino algún choque, bloqueo o auto descompuesto que detenga el tránsito!

Acompañamos a Paloma, quien vive en el Estado de México y trabaja en la Ciudad de México, para contarles sobre su trayecto.



Ella sale de su casa a las 5:30 am para tomar un taxi y llegar al centro de su municipio. Lo considera el transporte menos peligroso para ir sola a esa hora.

Alrededor de las 7:00 am, Paloma aborda el metro y se baja en la estación Hidalgo para transbordar hacia la Línea 3.



A esa hora hay alta afluencia de personas usuarias que van a sus escuelas y trabajos; los andenes y vagones se llenan a su capacidad máxima. ¡Casi a reventar!

Al final, después de dos horas y media de trayecto, Paloma descende del metro y camina 10 minutos para llegar a su trabajo.



¡Vaya odisea! En total, ella utiliza tres diferentes tipos de transporte y gasta más de 60 pesos en pasajes. Y lo mismo es para el regreso a su casa.

Ella, como millones de personas, enfrenta todos los días estas problemáticas para desplazarse. Una de las razones de que así ocurra es la concentración de oportunidades educativas y laborales en el centro de las ciudades.



Por ello, se han impulsado nuevos modos de transporte público como el Cablebús o, desde hace varios años, el Metrobús.



Y no olvidemos la infraestructura peatonal, así como las ciclovías para quienes utilizan la bicicleta.

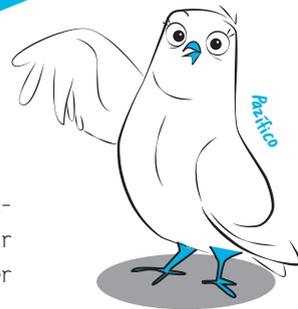
Ojalá estos servicios se extiendan a toda la periferia de la Ciudad de México, ya que son más rápidos, seguros y contribuyen a mejorar las condiciones de traslado de millones de personas.



Recuerda, todas las personas tienen derecho a una movilidad segura, accesible, cómoda, eficiente, de calidad e igualitaria.

¡A ponerte las pilas!

Al final de la revista puedes encontrar las respuestas.

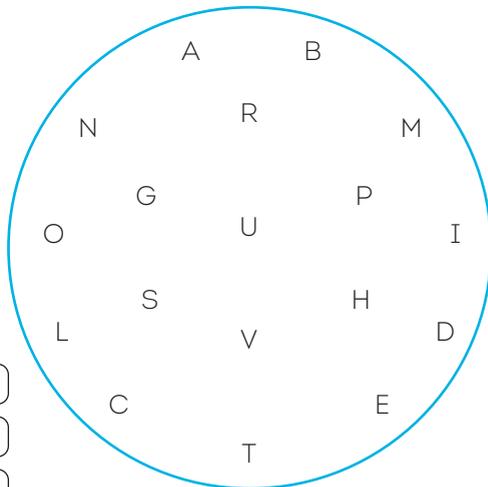


Actividad

Observa las letras dentro del círculo y completa con éstas las palabras relacionadas con el derecho a la movilidad. Puedes repetir las letras. Si tienes dudas revisa las secciones "Lo que debes saber sobre..." y "Para que tomes en cuenta", pp. 8-11 y 16-19.

Sigue las pistas y ¡suerte!

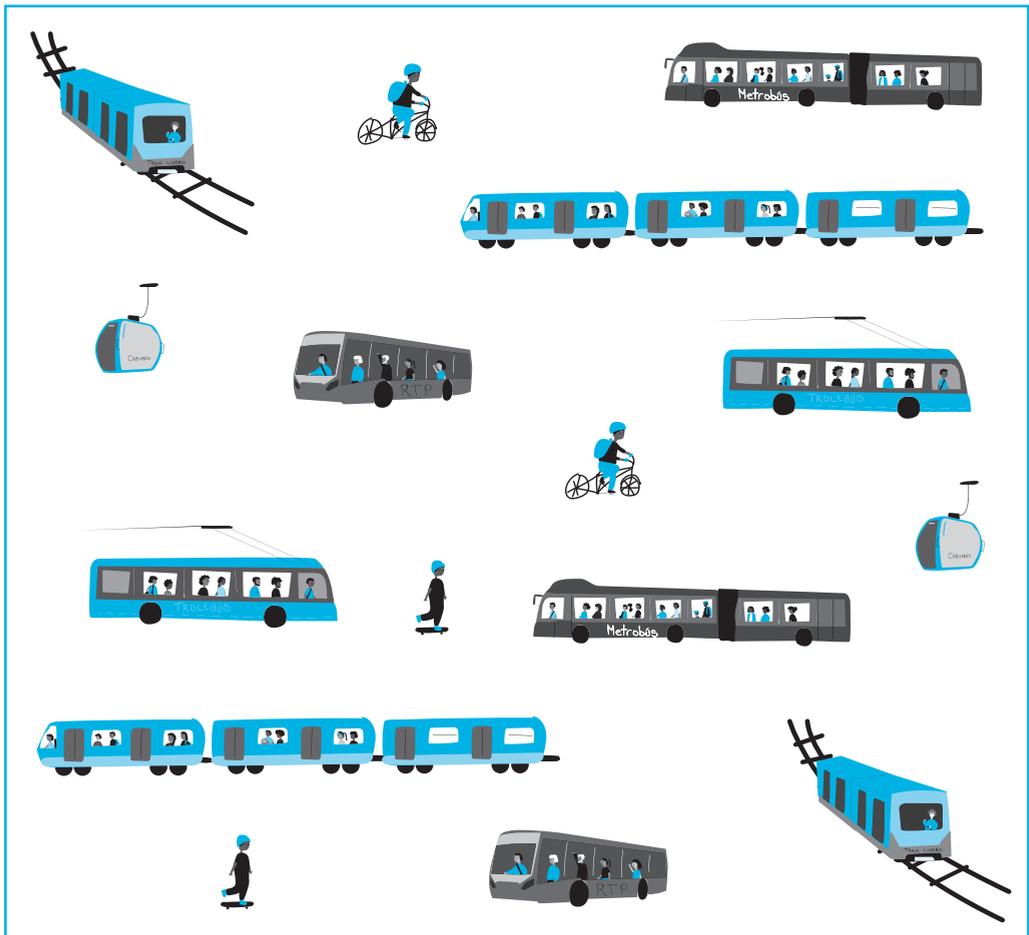
S		G		R					
D		R		C					
C		L			D				
I			A		D	D			
A		E		U		D			
A		E		T		L			
M			I			D		D	
A		C		S		B			
T			N		P		R		E
D		S		O			B		



Tripas de gato

Instrucciones:

1. Se requiere de dos personas para jugar y dos lápices de diferente color.
2. Se juega por turnos.
3. La primera persona debe ubicar una pareja de pictogramas y unirla mediante una línea curva. Entre más curvas tenga será más divertido el juego.
4. La segunda persona debe ubicar otra pareja de pictogramas y unirla, y así sucesivamente hasta terminar todas las parejas de pictogramas.
5. Las líneas de las personas no deben cruzarse entre sí.
6. Gana quien una más parejas de pictogramas y no cruce las líneas.



Consulta los números anteriores de la revista en:

<https://piensadh.cdHCM.org.mx/index.php/ciudaddefensora>

Ciudad
Defensora

REVISTA DE DERECHOS HUMANOS

Suscríbete en ciudad.defensora@cdhcm.org.mx

para recibir la revista en tu correo electrónico.

Masculinidades para la igualdad entre mujeres y hombres

30 años de la Convención sobre los Derechos de las Niñas y los Niños

El derecho al cuidado

Violencia contra las mujeres

Los derechos humanos en tiempos de coronavirus

Personas afrodescendientes y afroamericanas: reconocimiento y derechos humanos

Personas mayores: hacia el pleno goce y ejercicio de sus derechos humanos

Suscríbete en ciudad.defensora@cdhcm.org.mx

para recibir la revista en tu correo electrónico.

Cambio climático y derechos humanos en la Ciudad de México

Personas migrantes: el camino hacia una vida digna

Derechos de las personas LGBITTIQA+

Salud mental y derechos humanos en el contexto de la pandemia por COVID-19

Derechos sexuales y derechos reproductivos

Tus derechos culturales en la Ciudad de México

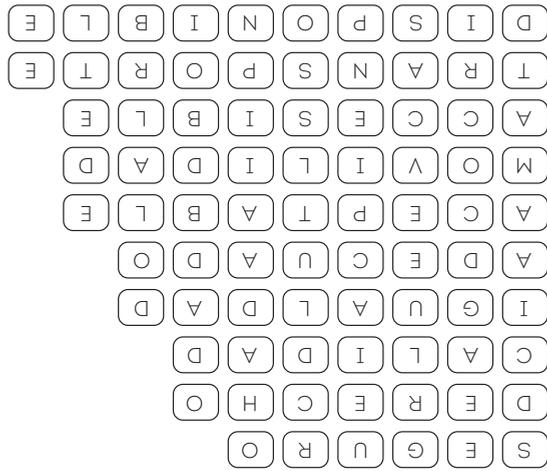
Violencia en el entorno digital

Derecho a la Igualdad y no discriminación

Derechos de las mujeres jóvenes en la Ciudad de México

Solución! A ponerle las pilas!

Actividad





Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México

Edificio sede:
Av. Universidad 1449, col. Pueblo Axotla,
demarcación territorial Álvaro Obregón,
01030 Ciudad de México.
Tel.: 55 5229 5600.

Página web:
<https://cdhcm.org.mx>

Correo electrónico:
cdhcm@cdhcm.org.mx

Consulta las publicaciones de la CDHCM:
<https://piensadh.cdhcm.org.mx>

 /CDHCMX  @CDHCMX  @CDHCMX

DELEGACIONES DE LA CDHCM EN ALCALDÍAS

Álvaro Obregón

Canario s/n,
col. Tolteca,
01150 Ciudad de México.
Tels.: 55 5515 9451 y 55 5276 6880.

Azcapotzalco

Av. Camarones 494,
col. Del Recreo,
02070 Ciudad de México.
Tels.: 55 7155 5771, 55 7095 2143 y 55 4883 0875.

Benito Juárez

Av. Cuauhtémoc 1240, planta baja,
col. Santa Cruz Atoyac,
03310 Ciudad de México.
Tel.: 55 5604 5201.

Coyoacán

Av. Río Churubusco s/n, esq. ProL. Xicoténcatl, primer piso,
col. San Diego Churubusco,
04120 Ciudad de México.
Tels.: 55 7163 9332 y 55 7163 9533.

Cuajimalpa de Morelos

Av. Juárez s/n, esq. av. México,
edificio Benito Juárez, planta baja,
col. Cuajimalpa,
05000 Ciudad de México.
Tels.: 55 9155 7883 y 55 8917 7235.

Cuauhtémoc

Río Danubio 126, esq. Río Lerma,
primer piso del mercado Cuauhtémoc,
col. Cuauhtémoc,
06500 Ciudad de México.
Tels.: 55 8848 0688 y 55 7095 3965.

Gustavo A. Madero

Calzada de Guadalupe s/n, esq. La Fortuna,
interior de la Clínica de Especialidades Infantiles,
planta baja, col. Tepeyac Insurgentes,
07020 Ciudad de México.
Tels.: 56 1152 4454 y 55 9130 5213.

Iztacalco

Av. Río Churubusco, esq. av. Té s/n,
edificio B, planta alta,
col. Gabriel Ramos Millán,
08000 Ciudad de México.
Tels.: 55 5925 3232 y 55 6140 7711.

Iztapalapa

Aldama 63,
col. Barrio San Lucas,
09000 Ciudad de México.
Tels.: 55 5910 4101 y 55 9002 7696.

La Magdalena Contreras

José Moreno Salido s/n,
col. Barranca Seca,
10580 Ciudad de México.
Tel.: 55 5449 6188.

Miguel Hidalgo

Parque Lira 94, planta baja de la alcaldía,
col. Observatorio,
11860 Ciudad de México.
Tel.: 55 5276 7700, ext. 4001.

Milpa Alta

Av. México s/n, esq. Guanajuato Poniente,
col. Villa Milpa Alta,
barrio Los Ángeles,
12000 Ciudad de México.
Tel.: 55 2580 7819.

Tláhuac

José Ignacio Cuéllar 22,
col. El Triángulo,
13460 Ciudad de México.
Tels.: 55 7689 1954, 55 8939 1320 y 55 8939 1315.

Tlalpan

Moneda 64, Deportivo Vivanco,
Tlalpan Centro,
14000 Ciudad de México.
Tel.: 55 5087 8428.

Venustiano Carranza

ProL. Lucas Alamán 11, esq. Sur 89, planta baja,
col. El Parque,
15960 Ciudad de México.
Tels.: 55 9216 2271 y 55 9216 1477.

Xochimilco

Francisco I. Madero 11,
barrio El Rosario,
16070 Ciudad de México.
Tels.: 55 7155 1002 y 55 7155 8233.