



## CONDICIONES DE DESPLAZAMIENTO DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERURBANO, UNA VISIÓN A PARTIR DE LA MOVILIDAD REDUCIDA

### TRAVEL CONDITIONS OF USERS OF INTERURBAN PASSENGER TRANSPORT, A VIEW FROM REDUCED MOBILITY

**Vladimir Cortés Niño**

*Área de Ingeniería en Transporte  
Centro Universitario UAEM Nezahualcóyotl  
Universidad Autónoma del Estado de México*

**Javier Romero Torres**

*Área de Ingeniería en Transporte  
Centro Universitario UAEM Nezahualcóyotl  
Universidad Autónoma del Estado de México  
jromero@uaemex.mx*

*ORCID: 0000-0001-9830-7630*

**Doricela Gutiérrez Cruz**

*Área de Ingeniería en Sistemas Inteligentes  
Centro Universitario UAEM Nezahualcóyotl  
Universidad Autónoma del Estado de México  
ORCID: 0000-0003-2843-3273*

#### RESUMEN

Para un individuo la vida diaria puede resultar compleja por el hecho de no tener las herramientas ni los elementos necesarios para el logro de sus objetivos, siendo esto mucho más complejo si hablamos de las personas que integran el grupo con Movilidad Reducida, que además del problema que esta limitación temporal o permanente le signifique, se le agregan mayores situaciones tales como la falta de transporte de o hacia la Ciudad de México para poder realizar las diligencias de trabajo, negocio o personales.

En México, se han dado diferentes avances en cuanto a movilidad e integración se refiere, pero estos avances aún no son expandidos hacia otros estados del país, lo que significa una segregación indirecta a las

personas con movilidad reducida, exponiéndolas no solo a agravar su condición física, mental o emocional, sino a que sea cada vez más común el no verles haciendo uso del transporte, o en algunos casos el que no puedan participar y mejorar su calidad de vida por esta segregación tanto física, legal y social.

En este trabajo se pretende explorar los diferentes elementos que imperan dentro de la regulación o normatividades para las personas con movilidad reducida; entender ¿qué tipo de oferta es la que prevalece si desean viajar desde la Ciudad de México a algún estado de la república o viceversa en transporte foráneo terrestre?; si es adecuado el servicio que se presta, y en caso contrario, poder generar propuestas coherentes



que comiencen a visibilizar a este grupo social.

**Palabras clave:** *Transporte Foráneo Terrestre, Movilidad Reducida, Ciudad de México, Inclusión.*

### ABSTRACT

For an individual, daily life can be complex due to the fact that they do not have the necessary tools or elements to achieve their goals, this being much more complex if we talk about the people who make up the group with Reduced Mobility, who in addition to the problem that this temporary or permanent limitation means, greater situations are added such as the lack of transportation to or from Mexico City to be able to carry out work, business or personal errands.

In Mexico, there have been different advances in terms of mobility and integration, but these advances have not yet been expanded to other states of the country, which means an indirect segregation of people with reduced mobility, exposing them not only to aggravate their condition physical, mental or emotional, but to the fact that it is increasingly common not to see them using transportation, or in some cases that they cannot participate and improve their quality of life due to this physical, legal and social segregation.

This paper aims to explore the different elements that prevail within the regulation or standards for people with reduced mobility; understand what type of offer prevails if they wish to travel from Mexico City to any state of the republic or vice versa in foreign land transport?, if the service

provided is adequate, and if not, to be able to generate coherent proposals that begin to make this social group visible.

**Keywords:** Foreign Land Transport, Reduced Mobility, Mexico City, Inclusion.

Fecha de envío: 10/06/2022

Fecha de aprobación: 11/07/2022

Fecha de publicación: 01/01/2023

### INTRODUCCIÓN

Hablar y llevar a cabo acerca de la inclusión y la accesibilidad ha sido un tema bastante polémico a nivel social, ya que, en definitiva, ya no es posible ver la vida de la misma manera ni como individuos ni como personas pertenecientes a un núcleo social que cada vez requiere sean cubiertas necesidades específicas, accesibles y universales.

Todos los individuos, sin importar su edad, su género, su condición social, o cualquier otra variable que presenten, tienen el derecho a una vida digna, a recibir un trato justo y equitativo por el hecho de ser seres humanos. (LGIPD 2011, Artículo 4). Con base en esta idea, se desarrolla esta investigación, con el objeto de entender su importancia y sobre todo su vínculo con el transporte foráneo de y para todos los usuarios.

Además de analizar las condiciones en las que actualmente se realizan los viajes foráneos, específicamente hechos por las personas con movilidad reducida, se pretende generar mediante un estudio exploratorio y un diagnóstico que nos permita entender y proponer opciones



o alternativas en pro de un transporte de pasajeros foráneo realmente incluyente.

Uno de los retos más allá de poder entender si existe un marco legal y teórico que ampare a este grupo de personas, es el poder visualizar realmente qué de todas estas leyes, normas, reglamentos, recomendaciones e invitaciones se llevan a cabo, en cuales realmente se requiere poner mayor énfasis, y sobre todo conocer, aunque sea en un modo exploratorio, la posición en que se encuentra el transporte foráneo de pasajeros respecto a esta problemática que, de primera impresión apenas ha mostrado cambios mínimos respecto a sensibilizar sobre la importancia del tema tanto con las personas pertenecientes a este segmento social, como con la totalidad de la sociedad.

## ANTECEDENTES

De acuerdo con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) en su Artículo 1 define a las personas con discapacidad como:

“aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras, pueden ver impedida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás” (CDPD, ART. 1).

Por ello, entender que las personas que presentan, desde su nacimiento con alguna limitación, o la adquirieron a lo largo de su vida por situaciones

externas, están consideradas también como poseedoras de derechos, los cuales muchas veces, ya sea por desconocimiento o saña les son menoscabados.

Para poder razonar sobre los diferentes tipos de factores ambientales, el describir a quien sea un facilitador y los bloqueos a los que se pueda exponer una persona, existe una Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF 2001), en la que se enumeran y enuncian dichos factores, volviéndose un estándar que permite usarse de referencia para dar orientación y claridad generando una mayor comprensión del tema hacia aquellas personas que no estén tan en contacto con el mismo, y puedan ser partícipes dentro de los desarrollos que las personas con discapacidad requieren.

Las personas con discapacidad no son un tema menor, y actualmente las cifras de discapacitados siguen subiendo por factores influidos por problemas de salud, factores ambientales y de otras índoles como accidentes de tránsito, catástrofes naturales, conflictos, hábitos alimentarios, abuso de sustancias, así como al envejecimiento de la población (este último por que las personas de la tercera edad tienen mayores riesgos o propensión a la discapacidad).

De acuerdo con el Informe Mundial de Discapacidad, indica que la prevalencia a la discapacidad aumenta en países con ingresos bajos, en comparación con aquellos



países de mayores ingresos, dejando a las personas ancianas y a las mujeres como a las más vulnerables y propensas a esta situación. (Informe mundial sobre Discapacidad, P.8)

Un objetivo que plantea el Instituto para la Integración al Desarrollo de las personas con Discapacidad y que se relaciona con el tema de estudio es: Contribuir a la solución de las demandas de las personas con discapacidad construyendo un entorno accesible (Manual técnico de accesibilidad, 2012).

### **OBJETIVOS**

En este sentido, en este trabajo se plantea analizar las condiciones del viaje de las personas con movilidad reducida que utilizan un servicio foráneo de autobuses, para lo anterior se plantearon los siguientes objetivos particulares:

- Recopilar y fundamentar la información referente a la población con movilidad reducida, así como su impacto e importancia dentro de la participación en las actividades sociales en México.
- Revisar el marco legal (nacional y extranjero) existente que regule y en su caso brinde las especificaciones para la operación de empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros enfocándonos en el tema de inclusión y discapacidad.
- Contabilizar y recaudar información sobre los diferentes prestadores de servicio en el ámbito de transporte de pasajeros

terrestre foráneo que tengan las facilidades en sus vehículos para personas con discapacidad, así como bajo que lineamientos se encuentran operando.

- Determinar y entender cuáles son las condiciones de viaje para las personas con movilidad reducida.
- Exponer las ventajas y desventajas sobre ser empresas inclusivas, así como extraer los puntos intermedios que permitan generar opciones o soluciones intermedias que puedan aprovechar tanto a personas con o sin movilidad reducida.

### **MOVILIDAD REDUCIDA**

Las personas con movilidad reducida (PMR) son aquellas que tienen permanente o de forma temporal una limitación en la capacidad al moverse sin apoyo de un elemento externo. (La seguridad Vial y las Personas de Movilidad Reducida, P.4)

Este grupo de personas se compone tanto de aquellos individuos que tienen una discapacidad, como quienes por deficiencias temporales y/o permanentes como la edad, el embarazo, personas con niños, etc. No cuentan con esa libertad en el movimiento.

De acuerdo a la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud CIF (CIF 2001), se puede diferenciar a las deficiencias de las discapacidades, las cuales se definen a continuación:

Las deficiencias se refieren a un problema en la función de algún órgano o la estructura del cuerpo



afectado, por ejemplo, lesiones del cerebro, médula espinal, extremidad u otra parte del cuerpo. Son ejemplos descritos como “ausencia de piernas”, “desprendimiento de retina”, etcétera. (Blog Deustosalud, 2020)

Las discapacidades se refieren a la consecuencia de la deficiencia en la persona afectada, generando limitaciones para aprender, hablar, caminar u otra actividad de su vida cotidiana impidiéndole un sano desarrollo en su calidad de vida. Son ejemplos: “no puede ver”, “no mueve medio cuerpo” y otras. (Blog Deustosalud, 2020)

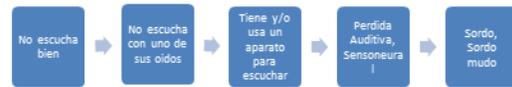
En el caso de los usuarios de transporte foráneo de pasajeros, estos pueden presentar al menos una o la combinación de varias de estas deficiencias o discapacidades, por lo que es importante agruparlas y entenderlas para que sean atendidas de una manera más puntual.

De acuerdo con la clasificación de Tipo de Discapacidad-Histórica, la cual fue generada por INEGI (Clasificación de Tipo de Discapacidad Histórica, INEGI 2000), nos permite retomar el listado con mayor exactitud de los padecimientos y enfermedades desde aquellos que pueden ser temporales o que se corrigen con el uso de aditamentos y/o elementos, así como aquellos padecimientos que son permanentes en un individuo, pero que es necesario considerar.

### Discapacidad para Ver (Subgrupo 110)



### Discapacidad para Oír (Subgrupo 120)



### Discapacidad para Hablar “Mudez” (Subgrupo 130)



### Discapacidad de las extremidades inferiores, tronco, cuello y cabeza (Subgrupo 210)



### Discapacidad de las extremidades superiores (Subgrupo 220)





### Discapacidades Intelectuales (Retraso Mental Subgrupo 310)



### Discapacidades conductuales y otras mentales (Subgrupo 320)



Dentro de las condiciones actuales de acuerdo con el INEGI encontramos en México los siguientes datos:

Para los años 2012 y 2016:

- Se estima que, de los 31.5 millones de hogares del país, en 6.1 millones vive al menos una persona con discapacidad (19 de cada 100). En 78% de ellos hay una persona con discapacidad, en 18% dos personas y en 3% tres o más (INEGI 2012).
- Las dificultades para caminar son el tipo de discapacidad más frecuente (64%), seguidas de las dificultades para ver incluso con el uso de lentes (58%), aprender, recordar o concentrarse (39%), escuchar incluso con aparato auditivo (34%), mover o usar los brazos o manos (33%), bañarse, vestirse o comer (24%), problemas emocionales o mentales (20%) y, finalmente, hablar o comunicarse (18%) (INEGI 2016)
- Las principales causas de discapacidad son las enfermedades (41%), la edad

avanzada (33%), el nacimiento (11%), los accidentes (9%) y la violencia (0.6%). La distribución es similar por género, aunque las mujeres reportan porcentajes más altos en discapacidad por edad avanzada (36%) y enfermedad (44%), mientras los hombres los reportan por accidentes (12%) y nacimiento (13%) (INEGI 2016).

- La mayoría de las personas con discapacidad (ocho de cada 10) tiene más de 29 años: 47% está formada por personas adultas mayores (60 años y más) y 35% por personas adultas entre 30 y 59 años. Esto contrasta con la estructura etaria de la población sin discapacidad (60% tienen menos de 30 años) (INEGI 2016).

En el caso específico de México, la población con discapacidad en México hasta el año 2020 es:

Población total de 6,179,890 personas

- Hombres un total de 2,904,198
- Mujeres un total de 3,275,692

Representando un total de la población de México equivalente al 4.9% del total de la población del país. (INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020.)



Imagen 1: Porcentaje de la población con discapacidad según su dificultad en la actividad. (INEGI 2020)

Cabe mencionar que este dato no incluye las demás limitaciones que se



consideraron en el censo de población y vivienda 2020, en el cual arroja una cantidad final de 20,838,108 personas, entre las que destacan:

- Hombres un total de 9,726,871 (47%)
- Mujeres un total de 11,111,237 (53%)

Total	20,838,108	100%
Limitación para caminar	8,096,386	38.8%
Para ver	12,727,653	61.0%
Para escuchar	5,104,664	24.4%
Para hablar o comunicarse	2,234,303	10.7%
Para atender el cuidado personal	2,430,290	11.6%
Para recordar o concentrarse	4,956,420	23.7%
Condición mental	1,590,583	7.6%

Fuente (INEGI 2020)

Tabla 1: Tabla de población en México con limitación o discapacidad, por tipo de limitación, con porcentajes realizada a partir de los datos del Censo de Población 2020 INEGI. (Blog Dis-capacidad, 30 de enero 2021).

De esta población total, sólo en la ciudad de México, se concentra de la siguiente manera:

- Hombres un total de 756,308
- Mujeres un total de 947,519

Dando un total en la ciudad de México de 1,703,827 (8.1 %)

La importancia de este tema radica en que 16.5% (equivalente a 20 millones, 838, 108), es una población suficientemente numerosa como para seguir tratándola como inexistente o invisible, la cual, si es comparada con datos del censo pasado, el de hace 10 años, se había llegado apenas a la cifra de 5.1 millones, cifra que se ha ido actualizando al paso de los años

con encuestas y otras mediciones, hasta que en el año 2014 se llegó a contar la cantidad de 7.2 millones de “habitantes del país que no pueden o tienen mucha dificultad para hacer alguna de las ocho actividades evaluadas”, según se establece en el documento “La discapacidad en México, datos al 2014”(página 22, párrafo 1).

Al entender lo serio que es el no tomar en cuenta a la población con movilidad reducida, es altamente probable que se comprenda la importancia de un transporte terrestre foráneo de pasajeros que permita llegar a cualquier persona a donde tenga que ir, lo que nos dará la pauta para poder detectar además de las diferentes áreas de oportunidad dentro del segmento foráneo terrestre de transporte, así como las propuestas de urgencia de innovación (en caso de aplicar) sin afectar la ganancia tanto de los transportistas ni limitando el disfrute de las personas con discapacidad permitiéndoles ampliar los motivos de sus viajes, así como la participación en las actividades sociales vigentes.

## ANÁLISIS Y DISCUSIÓN

### Marco jurídico en México y el mundo

En México, a nivel federal, se encontraron las siguientes leyes y manuales que, entre otras cosas, retoman parte de los elementos de inclusión internacionales, y buscan llevarlos a cabo dentro de la ciudad de México, así como en todo el



territorio nacional, y de los cuales destacan:

- Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad (LGPIPD 2011)
- El Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad (Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad 2016)
- Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación (LFPED 2003)
- Reglamento (UE) no. 181/200 del parlamento europeo y del consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el reglamento (ce) no. 2006/2004
- ISO 10865-2: 2015
- La Ley de Americanos con Discapacidades ADA (Americans with Disabilities)
- la Sección 508
- El Departamento de transporte (DOT)
- La administración del transporte seguro TSA (Transportation Security Administration)
- Programa Nacional de Asistencia para el Tránsito Rural (National Rural Transit Assistance Program).

Para el caso de México, aun no se cuenta con un documento en donde se regule, o se norme el uso de elementos o aditamentos propios para un vehículo de transporte de pasajeros foráneo, lo que indirectamente ayuda a que este segmento poblacional siga siendo tomado muy poco en cuenta en las actividades sociales, pues al no tener un medio de transporte adecuado, limita su experiencia de traslado, su

inclusión en las actividades sociales y sobretodo no permite una calidad de vida equitativa en comparación con aquellas personas que no padecen una movilidad reducida o discapacidad.

### **Infraestructura social**

De acuerdo con el Informe Mundial sobre la Discapacidad (OMS 2011) Son esos problemas con los que, de manera constante, las personas con discapacidad deben hacer frente en su día a día para realizar sus labores o su vida cotidiana. (Informe Mundial sobre la discapacidad, P. 9)

Se enuncian aquellas situaciones o problemas a los que los ciudadanos se enfrentan de manera constante para poder realizar o llevar a cabo sus labores cotidianas, siendo estas:

- Formulación de normas y políticas que tomen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.
- Creencias, prejuicios y demás actitudes negativas que no permiten la inclusión de las personas con discapacidad.
- Acceso a servicios o de calidad inferior.
- Servicios mal coordinados, poca personal capacitado, poca calidad accesibilidad e idoneidad.
- Gobierno no proporciona servicios adecuados, y la iniciativa privada se vuelve poco accesible para este segmento poblacional en países con ingresos medios a bajos.
- Poca o nula accesibilidad en transporte e infraestructura. (Segmento en donde radica la importancia de esta investigación)
- Poca o nula participación de este segmento en decisiones públicas
- Falta de datos y estudios actuales.
- Esto genera entre la población con discapacidad:



- Personas con discapacidad con mayor vulnerabilidad en su salud e integridad
- Bajos resultados académicos y de aprendizaje
- Poca o mínima participación económica en el país
- Mayor pobreza
- Mayor dependencia y participación limitada.

### **Tecnologías sociales**

Las tecnologías sociales son aquellas que se conciben principalmente para minimizar, evitar, neutralizar, compensar o mitigar aquellas limitaciones en las personas con el fin de que toda persona pueda mejorar su inclusión, su participación en actividades cotidianas y mejorar su calidad de vida. (Ergonomía y Discapacidad, P. 4)

La accesibilidad al automóvil, así como a los medios de transporte es donde se sujetará este estudio, ya que consideramos que, en la actualidad, y con base en la información recolectada hasta el momento, en el ámbito del transporte de pasajeros foráneo en México, no hay una suficiente difusión para el uso de este servicio, ya que al analizar de primera forma las opciones de transportes que se ofertan en México, una gran mayoría no están adecuadas en rubros tales como:

- Mobiliario e instalaciones
- Información en Braille en instalaciones o vehículos
- Letreros auditivos o visuales tanto en instalaciones como en vehículos
- Autobuses con rampas o elevadores
- Personal capacitado o con información básica sobre cómo atender a la población con discapacidad.

### **CONCLUSIONES**

Uno de los temas complejos que se han detectado es, ¿cómo se podrán acercar las encuestas como instrumentos de toma de información hacia aquellas personas con debilidad visual, o con limitaciones en el pensamiento para comprender su sentir y su percepción respecto al problema de trasladarse mediante transporte terrestre?, por lo que aún se busca generar un elemento que permita captar la información de forma veraz, incluyente y completa de las personas con movilidad reducida.

Se propone la aplicación de la encuesta, ya que permitirá entender si la percepción que se tiene respecto a los problemas que enfrentan en el transporte las personas con movilidad reducida realmente coincide con lo que de forma teórica se ha detectado hasta este momento en este estudio introductorio.

Al realizar el análisis en la marca de autobuses E-Bus, de la empresa Estrella Roja de Puebla, se encontraron los siguientes datos:

- Se genera un conteo de pasajeros transportados dentro del periodo del 01 al 15 de diciembre del 2021 (ver Gráfico 1).
- Los pasajeros son distribuidos de la siguiente manera:
  - Pasajeros A= Adultos
  - Pasajeros S= Senectud, 3era Edad
  - Pasajeros M= Menores entre 4 y 14 años de edad.
- La empresa cuenta con 17 autobuses con 32 asientos, de los cuales dos se tenían cancelados



por motivos de pandemia, y 4 camionetas Sprinter (Desconociéndose el criterio por el cual se asignó ese número de espacios bloqueados).

- El costo a ese momento por pasaje era:
  - \$348 pesos el boleto normal
  - \$174 el boleto para personas de la 3ra edad y menores de edad.
  - No existe política de descuento a personas con discapacidad dentro de la marca E-Bus.
- Se ofertaron en 15 días, un total de 7200 lugares para viajar desde la ciudad de México a Puebla (Paseo Destino), dentro de los cuales sólo 4 son destinados a personas de la categoría de pasajeros “S” por unidad.

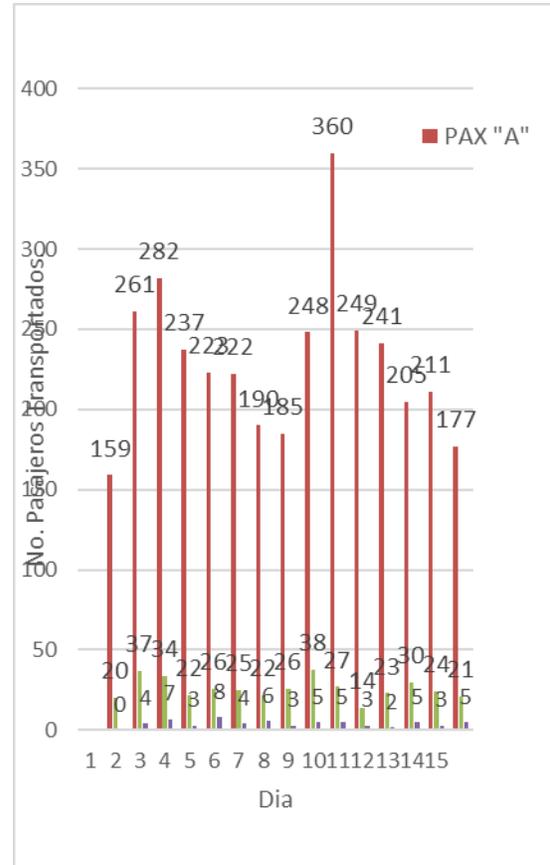


Gráfico 1: Pasajeros (Pax) transportados entre el 01 al 15 diciembre 2021. Fuente: elaboración propia con datos de la empresa E-Bus de Estrella Roja

- Del total de lugares que se ofertaron en ese periodo, las personas dentro de la categoría de pasajeros “S” ocuparon un total de 389 lugares, equivalentes a un 5.4% del total de la ocupación generada durante ese periodo de análisis.
- No se cuenta con protocolos de atención especial, ni capacitación adecuada para la atención de personas con movilidad reducida impartida tanto a los operadores, y al personal en tierra, por lo que la experiencia a personas con



movilidad reducida es muy carente de sensibilidad.

- Los autobuses no cuentan con adecuaciones físicas, ni las instalaciones para abordaje y descenso de los usuarios.

## REFERENCIAS

ADO. (2020). Terminal De Autobuses Tapo. Sitio Web: <https://www.ado.com.mx/tapo>

Agustín Guete García. (2019). Autonomía E Inclusión De Las Personas Con Discapacidad En El Ámbito De Protección Social. Universidad De Salamanca, España: Banco Interamericano De Desarrollo Bid.

Cámara De Diputados Del H. Congreso De La Unión. (2021). Constitución Política De Los Estados Unidos Mexicanos. H. Veracruz: Diario Oficial De La Federación.

Centro Estatal De Autonomía Personal Y De Ayudas Técnicas. (2004). Ergonomía Y Discapacidad. En Ergonomía Y Discapacidad(2-4). Valencia España: Instituto De Biomecánica De Valencia.

Click Bus. (2021). Viaja Desde La Terminal De Autobuses Central Del Norte. Octubre Del 2021, De Click Bus Sitio Web: <https://www.clickbus.com.mx/es/terminal-norte>

Click Bus. (2021). Terminal Taxqueña. Octubre Del 2021, De Click Bus Sitio Web: <https://www.clickbus.com.mx/es/central-de-autobuses-del-sur-mexico>

Conapred. (2021). Transporte Accesible Alrededor El Mundo. Agosto Del 2021, De Conapred Sitio

Web:

[http://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=noticias&id=1790&id\\_opcion=316&op=448](http://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=noticias&id=1790&id_opcion=316&op=448)

Consejo Nacional Para El Desarrollo Y La Inclusión De Las Personas Con Discapacidad. (2015). La Convención De Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad. Octubre Del 2021, De Gobierno De México, Conadis Sitio Web:

<https://www.gob.mx/conadis/articulos/la-convencion-de-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad?idiom=es>

Davey Coach. (2018). Making Your Bus Handicap Accessible – What To Know. Octubre Del 2021, De Davey Coach Sitio Web: <https://www.daveycoach.com/blog-51/making-your-bus-handicap-accessible/>

Deustosalud. (2020). El concepto de Discapacidad, Diferencias entre discapacidad, deficiencia y minusvalía.. junio del 2022, de Deusto Salud Sitio web: <https://www.deustosalud.com/blog/tercera-edad/concepto-discapacidad-diferencias-entre-discapacidad-deficiencia-minusvalia>

Diario Oficial De La Unión Europea. (Febrero Del 2011). Reglamento (Ue) N O 181/2011 Del Parlamento Europeo Y Del Consejo De 16 De Febrero De 2011 Sobre Los Derechos De Los Viajeros De Autobús Y Autocar Y Por El Que Se Modifica El Reglamento (Ce) N O 2006/2004. Diario Oficial De La Unión Europea, 55/1, 12. Octubre Del 2021, De Diario Oficial De La Unión Europea Base De Datos.

Diego Mancera. (2021). México Se Luce En Los Juegos Paralímpicos De Tokio. Octubre Del 2021, De El País



- Sitio Web: <https://Elpais.Com/Mexico/2021-09-04/Mexico-Se-Luce-En-Los-Juegos-Paralimpicos-De-Tokio.Html>  
Dis-Capacidad. (Enero De 2021). Censo 2020: 16.5% De La Población En México Son Personas Con Discapacidad. Agosto Del 2021, De Dis-Capacidad Sitio Web: <https://Dis-Capacidad.Com/2021/01/30/Censo-2020-16-5-De-La-Poblacion-En-Mexico-Son-Personas-Con-Discapacidad/>
- Dols J.. (2004). La Seguridad Vial y las Personas con Movilidad Reducida. Researchgate, I, 37. 2022, junio, De Researchgate Base de datos.
- Gabriela Rivera. (2014). Escasez De Fabricantes De Autobuses Para Discapacitados. Agosto Del 2021, De Manufactura, Revista Expansión Sitio Web: <https://Manufactura.Mx/Industria/2014/05/16/Escasez-De-Fabricantes-De-Autobuses-Para-Discapacitados>
- Garmezy, N. (1991). Resilience In Children S Adaptation To Negative Life Events And Stressed Environments. Pediatric Annals, 20, 459-466.
- Global Disability Rights Now. (2016). Transporte Accesible, Recursos Para Planeadores De Programas Y Activistas En Favor De Que El Transporte Público Sea Accesible A Personas Con Discapacidades.. Agosto Del 2021, De Global Disability Rights Now Sitio Web: <https://www.globaldisabilityrightsnow.org/es/tools/transporte-accesible>
- Grupo Senda. (2021). Políticas De Viaje. Octubre Del 2021, De Grupo Senda Sitio Web: <https://Ticket.Gruposenda.Com/Es/Políticas-De-Viaje>
- Hollenweger J., Perceval M C. (2014). Resúmen. En Definición Y Clasificación De La Discapacidad, Cuadernillo 2(33). Panamá,: Unicef.
- Hollenweger J., Perceval M. C.(2014). ¿Qué Es La Discapacidad?. En Definición Y Clasificación De La Discapacidad, Cuadernillo 2(07). Panamá,: Unicef.
- Indepedi. (2021). Objetivos. Manual Técnico De Accesibilidad 2012, I, 7. Agosto Del 2021, De Indepedi Base De Datos. <http://Data.Indepedi.Cdmx.Gob.Mx/Acc.Html>
- Inegi. (2014). Las Personas Con Discapacidad En México. La Discapacidad En México, Datos Al 2014, Viii, 22. Marzo Del 2022, De [https://www.inegi.org.mx/contenidos/Productos/Prod\\_Serv/Contenidos/Espanol/Bvinegi/Productos/Nueva\\_Estruct/702825090203.Pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/Productos/Prod_Serv/Contenidos/Espanol/Bvinegi/Productos/Nueva_Estruct/702825090203.Pdf) Base De Datos.
- INEGI. (2020). Discapacidad. Agosto Del 2021, De Inegi Sitio Web: <http://Cuentame.Inegi.Org.Mx/Poblacion/Discapacidad.AspX>
- INEGI. (2020). Población Con Limitación O Discapacidad Por Entidad Federativa Y Tipo De Actividad Que Realiza O Condición Mental Según Sexo, 2020. Agosto Del 2021, De Inegi Sitio Web: [https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?Pxq=Discapacidad\\_Discapacidad\\_02\\_3cd087c1-6581-4865-B050-0436af00ea54](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?Pxq=Discapacidad_Discapacidad_02_3cd087c1-6581-4865-B050-0436af00ea54)
- International Organization For Standardization. (2015). ISO 10865-2:2015 Wheelchair Containment And Occupant Retention Systems For Accessible Transport Vehicles Designed For Use By Both Sitting And Standing Passengers — Part 2: Systems For Forward-Facing Wheelchair-Seated Passengers.



International Organization For Standardization ISO , 2, 31. Octubre Del 2021, De <https://www.iso.org/standard/46215.html> Base De Datos.

Jefatura Del Gobierno De La Ciudad De México. (2016). Presentación. En Manual De Normas Técnicas De Accesibilidad (161). Ciudad De México: Gobierno De La Ciudad De México.

Matamoros Edmundo, Tejeida Ricardo, Morales Oswaldo. (2019). La Inclusión Social De Las Personas Con Discapacidad En El Sistema Turístico Del Centro Histórico De La Ciudad De México: Diseño De Un Modelo Sistémico De Innovación. Octubre Del 2021, De Scielo Sitio Web:

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-49642019000100079](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-49642019000100079)

Miguel Angel Fuentes Tapia. (2018). Mci Motor Coaches Industries Lanzó El D45 Crt Le Un Bus Equipado Con Vestíbulo Para Personas En Sillas De Ruedas. Agosto De 2021, De Fanbus Cl. Sitio Web: <https://www.fanbus.cl/2018/10/mci-motor-coaches-industries-lanzo-el.html>

National Rtap. (2021). Topic Guides, Ada. Octubre Del 2021, De National Rtap Sitio Web: <https://www.nationalrtap.org/resource-center/topic-guides/ada>

Ómnibus De México. (2021). Preguntas Frecuentes. Octubre Del 2021, De Ómnibus De México Sitio Web:

<https://odm.com.mx/preguntas-frecuentes>

Organización Mundial De La Salud. (2011). Informe Mundial Sobre La Discapacidad. Agosto Del 2021, De

Organización Mundial De La Salud Sitio Web:

[https://www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf)

Organización Mundial de la Salud. (2001). Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud. España: Grafo S.A..

Paloma López. (2019). Expertos Ven Deficiencia En Diseño De Unidades Del Transporte Público. Septiembre Del 2021, De Circulo Informador Sitio Web:

<https://www.informador.mx/jalisco/expertos-ven-deficiencia-en-diseno-de-unidades-del-transporte-publico-20191003-0129.html>

Portal Automotriz. (2014). Navistar México Lanza Autobús Con Rampa Para Personas Con Discapacidad Física. Agosto Del 2021, De Portal Automotriz Sitio Web:

<https://www.portalautomotriz.com/noticias/corporativo-e-industria/navistar-mexico-lanza-autobus-con-rampa-para-personas-con>

Redacción Sentido Común. (2019). Transpaís Discrimina Discapacitados. Septiembre Del 2021, De Revista Sentido Común Sitio Web:

<https://sentido-comun.com.mx/2019/08/17/transpais-discrimina-discapacitados/>

Robles Patricia, Maldonado Livia Margarita. (2019). Turismo Inclusivo. Kikame, El Que Viaja, Revista De Divulgación E Investigación Turística, 8, 105-106. Octubre Del 2021, De Universidad Autónoma De Nayarit Base De Datos

Romo Garcia Edgar. (2018). Ley General Para La Inclusión De Las Personas Con Discapacidad. Diario Oficial De La Federación, I, 29.



Octubre Del 2021, De Diario Oficial De La Federación Base De Datos. Seduvi. (2021). Cetram Tasqueña. Octubre Del 2021, De Seduvi Sitio Web:

[Http://Seduvi.Proyectosurbanos.Cdmx.Gob.Mx/Proyectos\\_Estrategicos/Cetram\\_Tasquena\\_.Html](http://Seduvi.Proyectosurbanos.Cdmx.Gob.Mx/Proyectos_Estrategicos/Cetram_Tasquena_.Html)

Terminal Central De Autobuses Del Poniente. (2021). Terminal Central De Autobuses Del Poniente. Octubre Del 2021, De Terminal Central De Autobuses Del Poniente Sitio Web: <https://www.centralponiente.com.mx/index.html>

The Americans With Disabilities Act (Ada). (2021). Updated Ada Accessibility Guidelines For Buses And Vans. Octubre Del 2021, De The Americans With Disabilities Act (Ada) Sitio Web: <https://www.access-board.gov/guidelines-standards/vehicles/update-buses-vans/guidelines-text/#T603-Wheelchair-Securement-Systems>

Transportation Security Administration. (2021). Disabilities And Medical Conditions. Octubre Del 2021, De Transportation Security Administration Sitio Web: <https://www.tsa.gov/travel/special-procedures>

Valor Compartido. (2021). Solo 38.5% De Personas Con Discapacidad Tienen Participación Económica En México. Octubre Del 2021, De Valor Compartido Sitio Web: <https://valor-compartido.com/solo-38-5-de-personas-con-discapacidad-tienen-participacion-economica-en-mexico/>

Vega Pintado P. (2006). Orígenes Del Transporte Accesible. En La Accesibilidad Del Transporte En Autobús: Diagnóstico Y Soluciones (27-29). Universidad Autónoma De

Barcelona: Colección Documentos, Serie De Documentos Técnicos.