



COMISIÓN ESTATAL DE
DERECHOS HUMANOS
NUEVO LEÓN

INFORME DE RESULTADOS

SOBRE LAS VISITAS DE SUPERVISIÓN AL
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO,

METRO RREY

(LÍNEAS 1, 2 Y 3 DEL METRO)





Zona Preferente



**Muévete
sin acoso**

Para todas las mujeres, niñas y niños menores de 12 años



Olga Susana Méndez Arellano

Presidenta

Mercedes Jaime de Fernández

Enrique Hernán Santos Arce

Consejera y Consejero

Óscar García Zurita

Secretario Ejecutivo

Emilio Alfaro Castillo

Cecia Margarita González Avendaño

Víctor Emiliano Torres Santoyo

Compilación del Informe

Blanca Daniela Gómez Guerra

Diseño

Índice

I. PRESENTACIÓN	12
A. Justificación	12
B. Información general de las Líneas del Metro	14
II. METODOLOGÍA	15
III. MARCO TEÓRICO DEL DERECHO HUMANO A LA ACCESIBILIDAD y LA MOVILIDAD	17
A. Derecho humano a la accesibilidad	17
B. La movilidad como un derecho humano	24
C. Conexión de la accesibilidad con el derecho a la movilidad	28
IV. MARCO NORMATIVO	31
A. Normativa internacional	31
B. Normativa nacional	34
C. Normativa estatal	37
V. INFORMACIÓN GENERAL DEL METRO DEL STC, METRORREY	41
A. Aspectos generales	41
B. Información general respecto de cada Línea del Metro	41
C. Distribución de las estaciones por áreas	43
C.I. Áreas principales	43
C.II. Áreas secundarias	49
VI. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD	56
VII. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 1 DEL METRO	57
A. Sección 1. Accesos	57
A.I. Áreas aledañas a los accesos principales	58
A.II. Condiciones físicas de los accesos principales	62
A.III. Señalización y sistemas de comunicación	63
A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral)	67
B. Sección 2. Circulaciones	69
B.I. Pasillos	69
B.II. Rampas	104
B.III. Escaleras	109
B.IV. Plataformas y otros mecanismos	115
B.V. Elevadores	117
B.VI. Señalización (áreas internas)	119
C. Sección 3. Elementos del servicio	120
C.I. Estacionamientos	120
C.II. Mobiliario	120
C.III. Área de descanso o espera	121

C.IV. Sanitarios	122
D. Sección 4. Servicio accesible	122
D.I. Vagones del metro	122
D.II. Personal en las estaciones	126
D.III. Capacitación y sensibilización	127
D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias	128
D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias	129
D.VI. Protección civil	129
VIII. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 2 DEL METRO	131
A. Sección 1. Accesos	131
A.I. Áreas aledañas a los accesos principales	132
A.II. Condiciones físicas de los accesos principales	133
A.III. Señalización y sistemas de comunicación	135
A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral)	145
B. Sección 2. Circulaciones	148
B.I. Pasillos	148
B.II. Rampas	185
B.III. Escaleras	194
B.IV. Plataformas y otros mecanismos	209
B.V. Elevadores	211
B.VI. Señalización (áreas internas)	218
C. Sección 3. Elementos del servicio	218
C.I. Estacionamientos	218
C.II. Mobiliario	219
C.III. Área de descanso o espera	220
C.IV. Sanitarios	220
D. Sección 4. Servicio accesible	221
D.I. Vagones del metro	221
D.II. Personal en las estaciones	225
D.III. Capacitación y sensibilización	225
D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias	227
D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias	228
D.VI. Protección civil	229
IX. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 3 DEL METRO	230
A. Sección 1. Accesos	230
A.I. Áreas aledañas a los accesos principales	231
A.II. Condiciones físicas de los accesos principales	233
A.III. Señalización y sistemas de comunicación	237

A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral)	238
B. Sección 2. Circulaciones	242
B.I. Pasillos	242
B.II. Rampas	271
B.III. Escaleras	277
B.IV. Plataformas y otros mecanismos	289
B.V. Elevadores	290
B.VI. Señalización (áreas internas)	296
C. Sección 3. Elementos del servicio	296
C.I. Estacionamientos	296
C.II. Mobiliario	297
C.III. Área de descanso o espera	298
C.IV. Sanitarios	299
D. Sección 4. Servicio accesible	301
D.I. Vagones del metro	301
D.II. Personal en las estaciones	305
D.III. Capacitación y sensibilización	305
D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias	306
D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias	308
D.VI. Protección civil	309
X. EXHORTO	310

Zona Preferente



Muévelo
sin acompañante

Para todas las mujeres, niñas y niños menores de 18 años.

Milanes ULTRA

AHORRA RETORNA



¿UN VIAJE LARGO?
MANTÉNLA TODA TU FRESCURA CON
70%
FRUITA



GALLO-ORO
MILANO

Hospital

TRABAJA Y ESTÁS A CO
LOS CONVENIO O IF
COCO TI EN



Con Prepago 5G
Muévete a más

x30 días + Gaming + Música

en *tu* tus recargas

¡Encuétralo en la tiendita de la esquina!



Salida

Talleres

Salida



I. PRESENTACIÓN.

1. La Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León (en adelante, CEDHNL), con fundamento en los artículos 1º párrafos primero, segundo, tercero y quinto; 4º; y 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2 y 6, fracciones V, IX y XII de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León, así como 68 de su Reglamento Interno, con la finalidad de impulsar la observancia y respeto a los derechos humanos en el Estado de Nuevo León, presenta al público en general y a las autoridades respectivas el Informe de resultados sobre las visitas de supervisión al Sistema de Transporte Colectivo, METRORREY (Líneas 1, 2 y 3 del Metro).

A. Justificación.

2. La CEDHNL, en ejercicio de sus atribuciones en materia de protección, observancia, promoción, estudio y divulgación de los derechos humanos, ha elaborado el presente Informe con base en la información recabada a través de las visitas de supervisión a las Líneas 1, 2 y 3 del Metro de METRORREY, considerando que, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en su artículo 9.1 exige a los Estados, el garantizar la accesibilidad, entre otros, del entorno físico y el transporte¹; y en su artículo 20 contempla la configuración del derecho humano a la movilidad como derecho autónomo, que exige a los Estados adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

3. El objetivo del presente Informe es dar a conocer el grado de implementación de la accesibilidad en el entorno físico y el transporte en las 40 estaciones que conforman las Líneas 1, 2 y 3 del Metro de METRORREY, tomando como base la reformas Constitucionales en materia de movilidad y seguridad vial, la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad², entre otros estándares de derechos humanos que garantizan el acceso de la población a la accesibilidad y movilidad. Los resultados permitirán identificar y prevenir situaciones que puedan derivar, de manera directa o indirecta, en violaciones a los derechos humanos, especialmente en perjuicio de las personas con discapacidad, al ser un espacio público, de interacción social y por el alto número de personas que se trasladan a través de ese medio de transporte colectivo.

4. Esto último, considerando que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (Enamov) 2023-2042 basada en datos del INEGI precisa que, las entidades federativas que concentran el mayor porcentaje de población que realiza viajes a centros de trabajo en sistemas masivos son: La Ciudad de México (26.2 %), Estado de México (8.8 %), Nuevo León (2.5 %) y Jalisco (1.7 %).

¹ “Artículo 9. Accesibilidad. 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: [...]”.

² Adoptada el 13 de diciembre de 2006 y firmada por el Ejecutivo Federal el 30 de marzo de 2007. Fue aprobada por el Senado de la República el 27 de septiembre de 2007, y finalmente publicada en el DOF el 2 de mayo de 2008.

Asimismo, según cifras preliminares del INEGI³, el número de personas movilizadas en el mes de diciembre de 2023 en el Sistema METRORREY, fue el siguiente:

▪ Metro	13,797,865
▪ Transmetro	2,682,633
▪ Ecovía	928,451
▪ Metrobus	544,290

5. En el presente Informe se destacan las áreas de oportunidad relacionadas con la accesibilidad en las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, y tiene como finalidad aportar propuestas para incidir en la eliminación de los obstáculos y barreras de acceso, las cuales han sido identificadas mediante la constatación física, partiendo de las siguientes consideraciones:

- Que hay una relación estrecha entre la movilidad y la accesibilidad.
- Que toda persona ha de disponer de las mismas oportunidades de acceso al sistema de movilidad estatal.
- Que la accesibilidad implica: La posibilidad de entrar al edificio o entorno donde se presta el servicio; circular por los espacios correspondientes; comprender la información que se brinda; ser entendido y atendido adecuadamente; posibilidad de usar todos los servicios o dispositivos existentes en el edificio y disfrutar de condiciones de seguridad.
- Que los edificios accesibles cumplen con unos requisitos óptimos, tanto de accesibilidad como de libre circulación, respecto a cualquier usuario potencial.
- Que la eventual vulneración de derechos de las personas usuarias puede conllevar a nuevas brechas o reproducir patrones preexistentes de desigualdad y discriminación.

6. Con ello, se busca fortalecer la implementación de políticas públicas a la luz de las reformas Constitucionales en materia de movilidad y seguridad vial, la publicación de la LGMSV y los estándares de derechos humanos en materia de accesibilidad, entre otros, a fin de garantizar la accesibilidad y movilidad para las personas con discapacidad y otros grupos beneficiados.

³ “INEGI, *Estadística de transporte urbano de pasajeros. Diciembre de 2023*. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2024_02.pdf.

B. Acrónimos y Abreviaturas.

7. Para facilitar la lectura del presente Informe y evitar repeticiones, se aludirá a las diversas instituciones, organismos, leyes, entre otros conceptos, con acrónimos o abreviaturas, las cuales podrán identificarse de la siguiente manera:

Acrónimos y Abreviaturas	Descripción
CDPD	Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
CEDHNL	Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CNDH	Comisión Nacional de los Derechos Humanos
Comité CDPD	Comité de los Derechos de las Personas con Discapacidad
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DESCA	Derechos Económicos, Sociales, Culturales y Ambientales
DOF	Diario Oficial de la Federación
ENAMOV	Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ISO	International Organization for Standardization (Organización Internacional de Normalización)
L-1	Línea 1 del Metro
L-2	Línea 2 del Metro
L-3	Línea 3 del Metro
LGIPD	Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad
LGMSV	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
LFPEL	Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación
LSM	Lengua de Señas Mexicana
METROORREY	Sistema de Transporte Colectivo, METROORREY
NMX	Norma Mexicana
NOM	Norma Oficial Mexicana
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OEA	Organización de Estados Americanos
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPD	Organismo Público Descentralizado
PCD	Persona con discapacidad
PIDESC	Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales
POE	Periódico Oficial del Estado de Nuevo León
SEB	Sistema de escritura braille
SECTUR	Secretaría de Turismo
SIA	Símbolo internacional de accesibilidad
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación
STC	Sistema de Transporte Colectivo
RAE	Real Academia Española

II. METODOLOGÍA.

8. Para la realización del presente Informe, se efectuó una revisión del marco jurídico en materia de accesibilidad y movilidad. La base para llevar a cabo el presente Informe se conforma de: el marco conceptual de la accesibilidad y la movilidad, la normatividad técnica de la accesibilidad, así como la situación actual que guardan las estaciones del Metro constatada a través de la observación física de los elementos y sus características de accesibilidad.

9. La recolección de la información se realizó durante los días del 23 de noviembre al 15 de diciembre del año 2023, a través de la constatación física en las visitas efectuadas a cada una de las 40 estaciones que conforman las Líneas 1, 2 y 3 del Metro del STC METRORREY, las cuales se llevaron a cabo en las siguientes fechas:

Núm.	Línea 1	Fecha de visita	Línea 2	Fecha de visita	Línea 3	Fecha de visita
1	Talleres	29-11-23	Sendero	05-12-23	Hospital Metropolitano	15-12-23
2	San Bernabé	28-11-23	Santiago Tapia	05-12-23	Los Ángeles	15-12-23
3	Unidad Modelo	27-11-23	San Nicolás	05-12-23	Ruiz Cortines	14-12-23
4	Aztlán	27-11-23	Anáhuac	05-12-23	Moderna	13-12-23
5	Penitenciaría	27-11-23	Universidad	06-12-23	Metalúrgicos	13-12-23
6	Alfonso Reyes	24-11-23	Niños Héroes	07-12-23	Félix U. Gómez *	29-11-23
7	Mitras	24-11-23	Regina	06-12-23	Colonia Obrera	12-12-23
8	Simón Bolívar	24-11-23	General Anaya	07-12-23	Santa Lucía	12-12-23
9	Hospital	23-11-23	Cuauhtémoc*	30-11-23		
10	Edison	05-12-23	Alameda	08-12-23		
11	Central	23-11-23	Fundadores	08-12-23		
12	Cuauhtémoc*	30-11-23	Padre Mier	08-12-23		
13	Del Golfo	24-11-23	General I. Zaragoza*	11-12-23		
14	Félix U. Gómez*	29-11-23				
15	Parque Fundidora	24-11-23				
16	Y griega	01-12-23				
17	Eloy Cavazos	01-12-23				
18	Lerdo de Tejada	29-11-23				
19	Exposición	29-11-23				
Total	19		13		8	40

*Estación de correspondencia

Durante las visitas, se recopiló información del personal de cada estación del Metro sobre su capacitación, sensibilización, formación en procedimientos operativos, técnicas de comunicación y uso de equipos, todo lo cual es esencial para lograr un sistema de transporte accesible y orientado a las personas usuarias. También se consideró las condiciones existentes en el espacio exterior que, puedan representar un riesgo a la integridad física de las personas usuarias o bien, una barrera para las PCD.

10. El presente Informe está enfocado en dar a conocer la implementación de la accesibilidad en el entorno físico y el transporte en el Metro de METRORREY. Se enfatiza en las condiciones básicas de accesibilidad.

11. La información recabada ha permitido identificar la presencia o ausencia de los elementos de accesibilidad y sus características. Para llevar a cabo la constatación física desde un enfoque técnico, se consideraron de manera enunciativa, más no limitativa, diversos elementos y características descritas en una “*Guía de Supervisión*”, elaborada por este organismo. Dicho documento contempla diversos elementos fundamentales de accesibilidad y sus características, tomando en consideración una variedad de documentos normativos de carácter técnico. Se tomó en consideración que, la Organización Internacional de la Estandarización (ISO por sus siglas en inglés), ha emitido el estándar ISO 21542 ⁴ sobre Construcción de edificios, la cual proporciona requisitos y recomendaciones para crear un entorno construido sostenible que sea accesible. La intención de dicha Norma Internacional es satisfacer las necesidades de la mayoría de las personas. Este objetivo se logra mediante un acuerdo - alcanzado por consenso entre diferentes países de todo el mundo- sobre normas mínimas de provisión que sean generalmente aceptadas para tener en cuenta las diversidades de edad y condición humana.

12. También se tomó en consideración un análisis de Normas Mexicanas y otras normas técnicas de derecho comparado con el estándar ISO 21542 para el entorno físico, elaborado por la CNDH⁵ en 2019, el cual precisa lo siguiente:

581 ... Es de hacer notar que la NOM-R-050-SCFI, es una Norma tomada como referencia para otros documentos normativos y guías de accesibilidad en el país, según lo reportado por diversas dependencias o informes. Dicha Norma, tiene 11 años que se desarrolló y se ha continuado declarando vigente hasta la fecha, sin embargo, incluye pocos de los elementos clave de accesibilidad analizados.

582. Cabe mencionar que no se identificó la existencia de un estudio antropométrico actualizado nacional de la población con discapacidad en México. Por lo tanto, es necesario seguir considerando las especificaciones de estándares internacionales, en particular, de cualquier estándar emitido por la organización ISO, en tanto que, las modificaciones al mismo deberían estar debidamente sustentadas y documentadas. (Énfasis añadido)

⁴ Organisation Internationale de Normalisation, “ISO 21542/2011, Building Construction -- Accessibility and usability of the build environment”, Online Browsing Platform. Disponible en: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:21542:ed-1:v1:en>. Fecha de consulta: 2 de febrero de 2024.

⁵ CNDH, (2019), “Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad”. Disponible en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf>

13. Destacan por sus aportes para la elaboración de la guía, el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad (2016) CD. de México.⁶ Así como la Guía de Recomendaciones para el Transporte Accesible en el Sector Turístico (2018)⁷ y la Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turístico (2018).⁸

14. En este Informe los resultados se presentan, por una parte, con información general del Metro de METRORREY, y por otra, de forma segregada por cada una de las Líneas del Metro visitadas.

15. El presente documento incluye los siguientes apartados:

- MARCO TEÓRICO DEL DERECHO HUMANO A LA ACCESIBILIDAD y LA MOVILIDAD.
- MARCO NORMATIVO.
- INFORMACIÓN GENERAL DEL METRO DEL STC, METRORREY.
- CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.
- CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD EN LAS LÍNEAS 1, 2 Y 3 DEL METRO.
- EXHORTO

III. MARCO TEORICO DEL DERECHO HUMANO A LA ACCESIBILIDAD y LA MOVILIDAD.

A. Derecho humano a la accesibilidad.

16. De acuerdo con el Informe Mundial sobre la Discapacidad⁹, elaborado por la OMS y el Banco Mundial, se calcula que más de 1000 millones de personas viven con algún tipo de discapacidad, es decir, alrededor del 15% de la población mundial. Los grupos de edad más avanzada corren mayor riesgo de discapacidad, y las poblaciones nacionales están envejeciendo a un ritmo sin precedentes. Las personas del quintil más pobre, las mujeres y las personas adultas mayores presentan mayor prevalencia de la discapacidad. Quienes tienen bajos ingresos, están en situación de desempleo o no poseen estudios suficientes se encuentran mayormente representados en la población con discapacidad. Los datos de algunos países muestran que los niños y niñas de las familias más pobres y de grupos étnicos minoritarios están considerablemente más expuestos a vivir con esa condición.

17. A nivel nacional, el INEGI a través del Censo de Población y Vivienda 2020¹⁰, dio a conocer:

⁶ CDMX, 2016. *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad 2016*, disponible en: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

⁷ SECTUR, 2018. *Guía de Recomendaciones para el Transporte Accesible en el Sector Turístico*, disponible en: <https://www.sectur.gob.mx/gobmx/wp-content/uploads/2019/05/2019.04.04-7-MB.pdf>

⁸ SECTUR, 2018. *Guía de Recomendaciones de diseño universal para el Sector Turístico*. Disponible en: www.sectur.gob.mx/gobmx/wp-content/uploads/2018/01/Gu%C3%ADa-Recomendaciones-Dise%C3%B1o-Universal-ST_Completa.pdf

⁹ OMS/Banco Mundial. *Informe Mundial sobre la Discapacidad. 2011*. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/512501471594373158/pdf/62783-v1-SPANISH-Box396277B-PUBLIC.pdf>

¹⁰ INEGI, *Censo de Población y Vivienda 2020, Principales resultados*. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198060.pdf. Fecha de consulta: 2 de febrero del 2024.

- El volumen y la estructura por edad y sexo de la población con discapacidad es de 6.2 millones, de los cuales 53.0% son mujeres y 47.0% hombres.
- En 2020, en el país 4.9% de la población tiene alguna discapacidad.
- Por entidad federativa los mayores porcentajes de personas con dicha situación se encuentran en Oaxaca con 6.6%, Guerrero y Tabasco con 6.0% cada una, Zacatecas con 5.9% y Veracruz de Ignacio de la Llave con 5.8%.
- En contraste, Quintana Roo y Nuevo León reportan porcentajes inferiores a 4.0%.
- De los 6.2 millones de personas con discapacidad, 47.6% reporta que caminar, subir o bajar son las actividades que no pueden hacer o las realizan con mayor dificultad; 43.5% declaró discapacidad para ver aun usando lentes; mientras que hablar o comunicarse es la actividad con menor proporción con 15.3%.

18. En cuanto al avance normativo para la protección de los derechos de las personas con discapacidad, desde Naciones Unidas se han emitido instrumentos importantes, como lo son: La Declaración de los Derechos de los Impedidos de 1975, pasando por las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de 1993, hasta llegar a la creación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en el año 2006. Desde la OEA, el primer documento vinculante que abordó el tema de la discapacidad en forma específica fue la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, que entró en vigor en el año 2001.

19. La CDPD, fue aprobada en el año 2006 por la Asamblea General de la ONU y abierta a los países miembros para firma en 2007. México es parte de dicha Convención¹¹, la cual constituye parámetro de regularidad de todo el orden jurídico mexicano. A este respecto, el pleno de la SCJN ha interpretado que los derechos humanos, en su conjunto, constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional. Éste se integra no solo por los derechos humanos reconocidos expresamente en el texto de la Constitución, sino también por aquellos reconocidos en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano forma parte. Dicho parámetro constituye el estándar de validez del resto de las normas jurídicas del país.¹²

20. Al respecto, los artículos 3, inciso f), 9, 19, y 20 de la CDPD y numeral III, incisos b y c, de la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación para las Personas con Discapacidad, exigen a los Estados partes que, con la finalidad de asegurar el efectivo ejercicio del derecho a su independencia, a la integración social y a la participación en la comunidad de las personas con discapacidad, se debe promover su plena integración social y participación en la vida comunitaria a través de la adopción de medidas dirigidas a superar las barreras, entre otras, en la movilidad personal y la accesibilidad.

11 Adoptada el 13 de diciembre de 2006 y firmada por el Ejecutivo Federal el 30 de marzo de 2007. Fue aprobada por el Senado de la República el 27 de septiembre de 2007, y finalmente publicada en el DOF el 2 de mayo de 2008.

12 SCJN, “Tesis de Jurisprudencia P./J. 20/2014 (10a.), de rubro DERECHOS HUMANOS CONTENIDOS EN LA CONSTITUCIÓN Y EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES. CONSTITUYEN EL PARÁMETRO DE CONTROL DE REGULARIDAD CONSTITUCIONAL, PERO CUANDO EN LA CONSTITUCIÓN HAYA UNA RESTRICCIÓN EXPRESA AL EJERCICIO DE AQUÉLLOS, SE DEBE ESTAR A LO QUE ESTABLECE EL TEXTO CONSTITUCIONAL.”, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 5, abril de 2014, Tomo I, página 202, registro digital 2006224”.

21. De acuerdo con el artículo 1 de la CDPD, su propósito es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales para todas las personas con discapacidad, así como promover el respeto de su dignidad inherente.

22. En su artículo 3 la CDPD establece, a favor de la protección de los derechos de las personas con discapacidad, los siguientes principios:

- a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas.
- b) La no discriminación.
- c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad.
- d) El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humanas.
- e) La igualdad de oportunidades.
- f) La accesibilidad.
- g) La igualdad entre el hombre y la mujer.
- h) El respeto a la evolución de las facultades de los niños y las niñas con discapacidad y su derecho a preservar su identidad.

23. La adopción normativa del modelo social en esa Convención aborda el factor humano, es decir, la existencia de una persona con una diversidad funcional y, por otra parte, prevé el factor social conformado por las barreras contextuales que causan una discapacidad. Lo que se observa con el reconocimiento expreso del principio de autonomía individual, contenido en el inciso a) del artículo 3 de la CDPD.

24. La vida independiente e integración en la comunidad, no solo deben garantizarse a través de la infraestructura creada para ello, sino a través del acceso a servicios de asistencia específicos, pues no tiene el mismo impacto en la vida de cualquier persona usuaria su privación, frente a quienes tienen una discapacidad. El inciso c) del citado artículo, exige que las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general, esto es, no específicamente dirigidos a las personas con discapacidad, estén a disposición de las mismas y tengan en cuenta sus necesidades.

25. Por su parte, el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, consagrado en el artículo 19 de la CDPD, no solo extiende el alcance del derecho a la movilidad, sino que además constituye un presupuesto básico para el respeto de la dignidad de todas las personas con discapacidad y el ejercicio real de sus derechos humanos. De forma particular, la configuración del derecho humano a la movilidad como derecho autónomo, se consagra en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que obliga a los Estados partes a adoptar "medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible".

26. Por consiguiente, el derecho humano de movilidad personal está estrechamente in-

terrelacionado al de una vida independiente e integración a la comunidad, por lo que la privación de ciertos productos de apoyo que faciliten el uso de un servicio, además de lesionar tales derechos fundamentales, inciden desfavorablemente en la dignidad intrínseca de las personas con discapacidad. Los derechos citados tienen como finalidad el asegurar que las personas con discapacidad puedan integrarse y vivir en la comunidad sin discriminación y ejerciendo sus derechos en igualdad de condiciones que el resto de la población, todo ello en respeto a la dignidad inherente a las personas con discapacidad, consagrado también en el inciso a) del artículo 3 de la citada Convención.

27. La accesibilidad está contenida como principio en la Convención en su artículo 3 inciso f, pero también como derecho en el artículo 9. Este último establece la obligación del Estado de adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás.

28. Con la finalidad de ahondar en la explicación de la definición de la accesibilidad, el Comité CDPD emitió la Observación General número 2 sobre la accesibilidad, donde establece que la accesibilidad es *“una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente, como se establece en el artículo 19 de la Convención y participar plenamente en la sociedad en condiciones de igualdad con las demás. [...] Sin acceso al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades.”* De lo anterior se infiere que la accesibilidad se debe entender como un derecho en sí mismo y además como un principio que obliga al Estado mexicano a tomarlo en cuenta al momento de establecer sus normas y políticas públicas.

29. La accesibilidad universal es una condición implícita para el ejercicio de los derechos, y para alcanzar esta condición se cuenta con dos estrategias complementarias: **el diseño universal y los ajustes razonables**. La primera, es una estrategia general y previa para alcanzar la accesibilidad general, mientras que la segunda, es una estrategia a nivel particular, cuando la prevención del diseño universal no llega a asegurar la accesibilidad.

30. De esta forma, el derecho humano a la accesibilidad, desde la perspectiva de la discapacidad, determina un entorno en el que una persona con cualquier limitación puede funcionar de forma independiente. Su principal propósito es que las personas con discapacidad participen plenamente en todos los aspectos de la vida en igualdad de condiciones con las demás, como se advierte del artículo 9.1 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Dicho artículo exige a los Estados garantizar la accesibilidad del entorno físico y el transporte¹³, entre otros. Para ello, los Estados deberán identificar los obstáculos y las barreras de acceso y, en consecuencia, proceder a eliminarlos¹⁴.

13 “Artículo 9. Accesibilidad. 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: [...]”.

14 Artículo 9.1. [...] Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

31. La Convención ha dejado claro que la falta de accesibilidad universal se traduce en una discriminación. El artículo 2¹⁵ establece expresamente la relación de la falta de ajustes razonables con la discriminación, pero resulta evidente que la falta de accesibilidad universal cabría perfectamente dentro del concepto.

32. Asimismo, el principio de Accesibilidad Universal se encuentra íntimamente relacionado con el principio de igualdad. Los principios contenidos en los incisos b), c), d) y e), pueden entenderse como diferentes facetas que se resumen en una sola idea: la de igualdad. Este principio se plasma en el Artículo 5 sobre Igualdad y no discriminación, y de manera transversal a lo largo de la Convención. Con relación a los principios de igualdad y de no discriminación, estos también se encuentran consagrados en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos –artículos 2, 4 y 26– y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales –artículo 2–.

33. La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad¹⁶, fue signada y ratificada por el Estado Mexicano. En dicho instrumento regional, los Estados parte se comprometen a implementar todas las medidas necesarias para erradicar la discriminación en contra de las personas con discapacidad. Al respecto, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, ha destacado la gravedad de los efectos de la discriminación basada en la discapacidad, por lo que consideró indispensable que se adoptara una legislación amplia y antidiscriminatoria en relación con la discapacidad, en la que se incluyeran *“programas de política social que permitirían que las personas con discapacidad pudieran llevar una vida integrada, independiente y de libre determinación”*.¹⁷

34. Cabe destacar que, el 23 de septiembre de 2013, la ONU celebró la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la realización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y otros objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente para las personas con discapacidad: “El camino a seguir: una agenda para el desarrollo que tenga en cuenta a las personas con discapacidad para 2015 y después de ese año”. En dicha reunión la Asamblea General, mediante la resolución A/68/L.1, aprobó una serie de compromisos que los Estados miembros deben cumplir para la plena inclusión de la población con discapacidad. Entre los citados compromisos, destaca el siguiente:

*“h) Asegurar la accesibilidad, adoptando el enfoque de **diseño universal**, mediante la eliminación de las barreras en el entorno físico, el transporte, el empleo, la educación, la atención sanitaria, los servicios y la información, y la facilitación*

[...]”

15 “Artículo 2. Definiciones. A los fines de la presente Convención: ... Por “discriminación por motivos de discapacidad” se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, **la denegación de ajustes razonables**; [...]”.

16 Adoptada el 7 de junio de 1999 y firmada por el Ejecutivo Federal al día siguiente. Fue aprobada por el Senado de la República el 26 de abril de 2000 y, finalmente, publicada en el DOF el 12 de marzo de 2001.

17 “Observación general núm. 5 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, relativa a las personas con discapacidad, párrafos 15 y 16”.

de dispositivos asistenciales, como los de la tecnología de la información y las comunicaciones, incluso en las zonas remotas y rurales, para realizar al máximo el potencial de las personas con discapacidad a lo largo de toda su vida;”

35. Ahora bien, en cuanto al marco jurídico de protección a las personas con discapacidad en México, podemos destacar que, con base en el principio de la universalidad de los derechos humanos, las personas con discapacidad son titulares plenamente de los derechos consagrados en nuestro sistema jurídico. Ello se advierte del artículo 1° de nuestra CPEUM que establece: *“En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los Tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte...”*.

36. Asimismo, el artículo 1° Constitucional,¹⁸ reconoce un conjunto de derechos humanos cuyas fuentes son tanto la Constitución como los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte. A través de lo dispuesto en el segundo párrafo del citado artículo, se integró a nuestro ordenamiento jurídico el principio pro persona. En atención a éste, las normas relativas a derechos humanos se deben interpretar de conformidad con la constitución y los tratados internacionales, privilegiando la protección más amplia a las personas. El citado artículo, prohíbe de forma expresa toda discriminación motivada, entre otras, por razones de discapacidades. Es decir, la propia CPEUM establece un vínculo entre el principio de no discriminación y las discapacidades como una categoría expresa de protección.

37. De esta manera, el Congreso de la Unión aprobó la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad¹⁹, publicada el 30 de mayo de 2011 en el DOF. Conforme al párrafo segundo de su artículo 1, su objeto es reglamentar, en lo conducente, el artículo 1° de la CPEUM, estableciendo las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades.

38. Respecto a la observancia de la LGIPD, conforme a su artículo 3, corresponde a las dependencias, entidades paraestatales y órganos desconcentrados de la Administración Pública Federal, Organismos Constitucionales Autónomos, Poder Legislativo, Poder Judicial, el Consejo, a los Gobiernos de las Entidades Federativas y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como a las personas físicas o morales de los sectores social y privado que presten servicios a las personas con discapacidad.

39. Por su parte, la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, de manera general prevé el derecho a la accesibilidad. La Ley señala como medidas de nivelación todas

¹⁸ “Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su reconocimiento y protección de un conjunto de derechos humanos cuyas fuentes son tanto la Constitución, como los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte”.

¹⁹ Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de 2011, artículo 2° fracción I. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>. Fecha de consulta: 2 de febrero del 2024.

aquellas que propicien la igualdad real de oportunidades de todas las personas. Tal es el caso de la *“accesibilidad del entorno social, incluyendo acceso físico, de comunicaciones y de información”*.

40. No obstante la citada protección, es necesario reconocer que la accesibilidad implica un proceso en constante evolución, de naturaleza compleja, producto de la articulación de diversos componentes interrelacionados que, si bien, en la actualidad se regula en diferentes normas de nuestro sistema jurídico, como son leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, normas mexicanas, lineamientos, entre otros ordenamientos, se ha identificado que *“únicamente se refiere al tema de manera general y no existe un sistema articulado de normas jurídicas sobre el derecho a la accesibilidad”*²⁰ Ello, favorece que la accesibilidad en nuestro país no se encuentre presente en los niveles deseables, pues además, las barreras de accesibilidad en los edificios pueden ser muy numerosas y en algunos casos muy poco conocidas para quienes las sufren en su día a día.

41. Es de resaltar que, nuestro país al haber firmado el Protocolo Facultativo de la CDPD, reconoce la competencia del Comité CDPD para recibir y considerar las comunicaciones presentadas por personas o grupos de personas sujetos a su jurisdicción que, aleguen ser víctimas de una violación por un Estado parte de cualquiera de las disposiciones de la Convención, o en nombre de esas personas o grupos de personas, por lo que las observaciones y recomendaciones que emita ese Comité son vinculantes para el Estado Mexicano en términos de los artículos 1, 6 y 7 de ese protocolo.

42. En tal sentido, el Comité CDPD, en su 581ª sesión, celebrada el 25 de marzo de 2022, a través de las observaciones finales sobre los informes periódicos segundo y tercero combinados de México, manifestó su preocupación en relación con la Accesibilidad (art. 9) al constatar que el actual marco jurídico del Estado parte no contiene normas jurídicas vinculantes que aborden todos los ámbitos contemplados en el artículo 9 de la Convención, incluidos los respectivos procesos, procedimientos de denuncia y mecanismos de evaluación. El Comité CDPD recomendó que el Estado parte:

a) Examine la compatibilidad con la Convención y la aplicación en la práctica de la actual Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

b) Promulgue leyes vinculantes que garanticen la accesibilidad en todos los ámbitos contemplados en el artículo 9 de la Convención, en consonancia con la observación general núm. 2 (2014) del Comité, relativa a la accesibilidad, y garantice la aplicación directa de dichas leyes en todos los niveles de gobierno;

c) Establezca competencias y procedimientos para aplicar las leyes de accesibilidad, instituya mecanismos de denuncia y control, y defina recursos efectivos para situaciones de incumplimiento;

20 CNDH, (2019), “Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad”. Párrafo 253. Disponible en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf>. Fecha de consulta 2 de febrero de 2024.

d) Revise el actual plan nacional de accesibilidad teniendo en cuenta las nuevas leyes sobre accesibilidad y lo haga aplicable al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos o proporcionados al público, en particular para las personas con discapacidad que viven en comunidades remotas, rurales e indígenas.

B. La movilidad como un derecho humano.

43. La movilidad es entendida como un prerrequisito para garantizar el acceso y goce de los derechos económicos, sociales y culturales contenidos en el PIDESC. Corresponde plenamente al conjunto de derechos vinculados a la realización del derecho a un nivel de vida adecuado²¹, recogido en el artículo 11.1 del PIDESC. Su respeto es fundamental para garantizar el acceso y goce de otros derechos recogidos en el citado Pacto Internacional, como lo son, los derechos a: salud, trabajo, educación, vivienda, alimentación, agua, seguridad social, cultura y el medio ambiente sano, entre otros. Constituye un derecho fundamental para la erradicación de la pobreza y la realización de los principios de igualdad y no discriminación, establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos.

44. Naciones Unidas, ha señalado que, *“la movilidad urbana es un determinante importante de la calidad de vida, el bienestar y el goce de derechos de las personas que habitan en las ciudades y sus alrededores, así como en el funcionamiento y sostenibilidad de estas. A su vez, los sistemas de movilidad urbana son centrales para la convivencia cotidiana y la cohesión social en dichos espacios. Sin embargo, en América Latina la movilidad en condiciones óptimas es con frecuencia un privilegio desigualmente distribuido, que se suma a los múltiples ámbitos del bienestar y goce de derechos en donde se manifiestan grandes brechas de discriminación y exclusión de personas y de grupos específicos de la población.....”*²²

45. Además, la movilidad está estrechamente vinculada con el derecho a la libre circulación reconocido en la Declaración Universal de Derechos Humanos, en su artículo 13.²³ El derecho a la libre circulación también lo encontramos en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos²⁴, así como en el diverso 22 de la Convención Americana

21 Artículo 11.1 Los Estados Partes en el presente Pacto 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. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.

22 ONU, (2022), “Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género”, página 7. Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/f668d5e7-f15b-40dd-8a3e-26e73e6a18b0/content>

23 Artículo 13. “toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” y que “toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país”.

24 Artículo 12.1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia. 2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio. 3. Los derechos antes mencionados no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto. 4. Nadie podrá ser arbitrariamente privado del derecho a entrar en su propio país.

sobre Derechos Humanos.²⁵ El sentido más elemental de este derecho radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente, si se trata de las vías y los espacios públicos. Pero también implica por parte de las autoridades del Estado una obligación positiva, la cual se traduce en asegurar las condiciones dignas para transitar, sin ser objeto de riesgos y asegurando su integridad.

46. En cuanto a sus implicaciones, el “*derecho a la movilidad*” puede ser catalogado como un derecho de carácter colectivo y difuso que implica que toda persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utiliza, tiene derecho a realizar desplazamientos efectivos dentro del Estado. Además, dicho derecho involucra la correlativa obligación por parte del Estado de realizar un conjunto de acciones dirigidas a procurar su ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado. Es una obligación positiva, traducida en asegurar las condiciones dignas para transitar sin ser objeto de riesgos, asegurando su integridad. Por lo que, el derecho a la movilidad valora a la sociedad en su conjunto y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad, tranquilidad, transitando en entornos libres de violencia y discriminación.

47. Asimismo, desde la óptica del desarrollo del derecho a la ciudad, es necesario que los Estados adopten todas las medidas necesarias para garantizar tal derecho, bajo un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género, para asegurar el goce del conjunto de derechos específicos que se encuentran vinculados a la movilidad urbana. A su vez, se requiere la adopción de medidas reforzadas respecto de grupos determinados, que permitan el goce de los derechos en igualdad de condiciones y sin discriminación para toda la población. De ello se sigue que las obligaciones de los Estados, referentes al respeto y la garantía de los derechos humanos, no pueden ser adoptadas de manera homogénea, sino que deben poner como eje central la diversidad de la población, identificando en sus políticas públicas las necesidades de grupos en condición de vulnerabilidad. Así, *“el enfoque de derechos humanos insta a los Estados a adoptar como marco referencial de su actuación a los principios y las normas que reconocen los derechos fundamentales plasmados tanto en instrumentos internacionales como en las constituciones y normas nacionales”*.²⁶

48. En relación con lo anterior, es imprescindible tener en consideración que los DESCAs son derechos que se satisfacen de manera progresiva y hasta el máximo de los recursos disponibles. Cada Estado debe demostrar que efectivamente está empleando el máximo de los recursos para garantizarlos. Sin embargo, tales derechos se caracterizan por contener un núcleo esencial, cuyo cumplimiento debe ser inmediato, y elementos específicos complementarios que definen el alcance de cada derecho. Así, la disponibilidad, la calidad y la accesibilidad son elementos intrínsecos de los DESCAs que se cumplen de manera

25 Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. 2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio. 3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

26 CIDH, (2018), “Políticas públicas con enfoque de derechos humanos” párrafo 42. Disponible en: <https://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/PoliticPublicasDDHH.pdf>. Fecha de consulta 2 de febrero de 2024.

progresiva, mientras que la no discriminación es una obligación inmediata.²⁷

49. Por su parte, la comunidad de Estados –incluyendo nuestro país– ha reconocido que tanto el transporte como la movilidad urbana y rural son esenciales para el desarrollo sostenible, ya que pueden intensificar el crecimiento económico y mejorar las condiciones de acceso a servicios y necesidades básicas. En 2021, en su resolución A/RES/74/299²⁸, la Asamblea General de la ONU declaró de manera unánime la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito en al menos un 50% durante este periodo.

50. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible aprobada por la ONU prevé a la movilidad y seguridad vial como factores esenciales para la prosperidad.²⁹ Es un plan de acción global aprobado el 25 de septiembre de 2015 por la Asamblea General de la ONU, suscrito por sus 193 Estados miembros, México entre ellos, que busca orientar esfuerzos hacia el desarrollo sostenible en las dimensiones económica, social y ambiental. Este compromiso internacional es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos.

51. Para materializar esos fines, la Agenda 2030 ha propuesto 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible con metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial. Cobran especial relevancia 4 Objetivos de Desarrollo y sus respectivas metas:

ODS 3: Salud y bienestar, que plantea la siguiente meta:

- Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

ODS 5: Igualdad de Género, que propone las siguientes metas:

- Meta 5.1: Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
- Meta 5.2: Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.

ODS 10: Reducción de las Desigualdades, que plantea las siguientes metas:

- Meta 10.2: De aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, eco-

²⁷ Comité desc, Observación General núm. 3. La índole de las obligaciones de los Estados Partes (párrafo 1 del artículo 2 del Pacto), aprobada en el 5º periodo de sesiones, 14 de diciembre de, 1990, párr. 2 y 5.

²⁸ Naciones Unidas. (2021). Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Naciones Unidas. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

²⁹ Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago.

nómica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición.

- **Meta 10.3:** Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, propone la siguiente meta:

- **Meta 11.2:** De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular 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.

52. En México se reformó el artículo 4º de la CPEUM³⁰, para garantizar plenamente el derecho a la movilidad. Dicha reforma constituye un paso decisivo para avanzar a una nueva realidad de las ciudades en México, pues se impulsa una legislación adecuada a las necesidades presentes y futuras de los habitantes de todo el país y al desarrollo sustentable de las ciudades, teniendo a la movilidad y a la seguridad vial como temas prioritarios. Como consecuencia de la reforma, el parámetro de regularidad constitucional se transformó radicalmente. El transporte público, que es un elemento de la movilidad y la seguridad vial, pasó de ser una facultad residual estatal a una facultad concurrente.

53. Derivado de la citada reforma al artículo 4º Constitucional, el 17 de mayo de 2022, en el DOF se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que, de conformidad con su artículo 1, tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, la LGMSV en su artículo 13,³¹ mandata a garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas con un enfoque equitativo y diferenciado por género, discapacidad o movilidad reducida de la población. Sin embargo, los avances en materia de infraestructura accesible e inclusión al transporte y desplazamiento seguro para todas las personas usuarias, especialmente aquellas con discapacidad, presenta significativas áreas de oportunidad (SEDATU, GIZ & BID, 2018).

30 Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Reforma por adición de un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, publicada en el DOF el 18 de diciembre de 2020. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM_ref_243_18dic20.pdf. Fecha de consulta: 3 de febrero del 2024.

31 “Artículo 13. De la accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares”.

54. En consonancia con la citada Ley General, el 10 de octubre de 2023, en el DOF fue publicada la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, que establece las bases para su desarrollo a corto, mediano y largo plazo y garantiza el derecho constitucional de forma segura, sustentable y equitativa en todo el país. La citada ENAMOV vincula la movilidad y la seguridad vial con los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Asimismo, coloca al transporte público como eje del desarrollo integral, prioriza las necesidades de los grupos vulnerables, la infraestructura de calidad, y busca reducir a nivel nacional, por lo menos 50% las muertes causadas por siniestros viales para 2030.

55. En esta Entidad Federativa, en el POE de fecha 24 de noviembre de 2023, fueron publicadas diversas reformas a la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, con las que se armonizan diversas disposiciones de la norma local con la LGMSV.

C. Conexión de la accesibilidad con el derecho a la movilidad.

56. La CDPD en su artículo 9.1 exige a los Estados, el garantizar la accesibilidad, entre otros, del entorno físico y el transporte³²; y en su artículo 20 contempla la configuración del derecho humano a la movilidad como derecho autónomo, que exige a los Estados adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. El principio de Accesibilidad Universal se encuentra íntimamente relacionado con el principio de igualdad. Este principio se plasma en el Artículo 5 sobre igualdad y no discriminación, y de manera transversal a lo largo de la Convención.

57. Así, la accesibilidad tiene una estrecha conexión con el derecho constitucional a la movilidad. Este derecho, recientemente incorporado a la Constitución, no puede entenderse sin el derecho a la accesibilidad. En la exposición de motivos de la reforma constitucional,³³ el constituyente permanente expresó que, el derecho a la movilidad surge por la necesidad de brindar mejores condiciones de vida a las personas, especialmente las más vulnerables. Se refiere, a que la movilidad es el “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuyo cumplimiento permite que las personas alcancen diversos fines que dan valor a la vida”³⁴

32 “Artículo 9. Accesibilidad. 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: [...]”.

33 Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, Reforma por adición de un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”, publicada en el DOF el 18 de diciembre de 2020. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM_ref_243_18dic20.pdf. Fecha de consulta: 3 de febrero del 2024.

34 Exposición de motivos sobre la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, cuyo decreto fue publicado en el Diario Oficial de la Federación y es consultable a través del enlace siguiente: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0

58. En materia de movilidad de las personas con discapacidad y en una pretensión de garantizar la igualdad sustantiva de este grupo en relación con el derecho a la movilidad, cobra especial relevancia la accesibilidad. El Comité menciona que “[l]as personas con discapacidad y los demás usuarios deben poder desplazarse por calles sin barreras, entrar en vehículos accesibles de piso bajo, acceder a la información y la comunicación y entrar en edificios de diseño universal y desplazarse dentro de ellos”. Asimismo, sostiene que “la accesibilidad general de todo el entorno construido, los transportes, la información, y la comunicación y las instalaciones y servicios conexos abiertos al público en una comunidad es un requisito para vivir de forma independiente en la comunidad.”³⁵

59. Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido la importancia de la igualdad sustantiva tratándose de personas con discapacidad. Así, en la tesis Jurisprudencial: 2a./J. 72/2023 (11a.) de rubro ACCESIBILIDAD EN LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD. SU AUSENCIA NO SÓLO CONSTITUYE UNA VIOLACIÓN A LOS DERECHOS A LA ACCESIBILIDAD Y A LA MOVILIDAD, SINO ADEMÁS UNA DISCRIMINACIÓN POR MOTIVOS DE DISCAPACIDAD:

Criterio jurídico: La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que la falta de accesibilidad en los sistemas de movilidad tiene el efecto de excluir a las personas con discapacidad del uso de dichos sistemas, por lo cual no solamente constituye una violación a los derechos a la accesibilidad y a la movilidad, sino además una discriminación por motivos de discapacidad. Las autoridades competentes tienen la obligación de adoptar medidas encaminadas a asegurar que las personas con discapacidad puedan hacer uso de todo el sistema de movilidad, y que lo puedan hacer con la mayor independencia posible.

Justificación: Las personas con discapacidad y los demás usuarios deben tener la posibilidad de desplazarse por las calles sin barreras, entrar en vehículos accesibles de piso bajo, acceder a la información y a la comunicación, y entrar en edificios de diseño universal y desplazarse dentro de ellos. Sin accesibilidad en los sistemas de movilidad, las personas con discapacidad no pueden hacer uso de dichos sistemas en igualdad de condiciones con el resto de las personas usuarias. Ahora bien, de conformidad con el artículo 2 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, “discriminación por motivos de discapacidad” se entiende, entre otras cosas, como la exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o efecto de obstaculizar el goce o ejercicio de derechos, en igualdad de condiciones. Por ello, un sistema de movilidad que no garantiza que las personas con discapacidad puedan hacer uso de los diversos medios de transporte disponibles, no solamente constituye una violación a los derechos a la accesibilidad y a la movilidad, sino además una discriminación por motivos de discapacidad. Ello se traduce, además, en que las autoridades tienen la obligación de adoptar medidas encaminadas a asegurar que las personas con discapacidad puedan hacer uso de todo el sistema de movilidad y lo hagan con la mayor independencia posible.

³⁵ Comité de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Observación General No. 5: Derecho a Vivir de Forma Independiente y a Ser Incluido en la Comunidad, CRPD/C/GC/5, 27 de octubre de 2017, párr. 78.

60. Asimismo, siguiendo el análisis de la Segunda Sala, al resolver el Amparo en Revisión 686/2022, fallado en sesión de 17 de mayo de 2023, de conformidad con lo que señala la propia CDPD y lo que sostuvo el Comité en su Observación General No.2 en torno a la accesibilidad, se identifican varios factores que un Estado debe atender para garantizar el derecho a la accesibilidad:

- **Identificación de barreras.** - La obligación de accesibilidad de conformidad con la CDPD se refiere, en primer lugar, a la identificación de obstáculos y barreras para su posterior eliminación. En específico, el artículo 9 de la CDPD se refiere de manera enunciativa a que los Estados deben identificar barreras en los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.
- **Adaptación, modificación o creación.** - Una vez identificadas las barreras, los Estados deben tomar acciones para eliminarlas progresivamente y para no reproducir esas barreras en los nuevos objetos, infraestructuras, bienes, servicios, tecnologías, etc. En el caso de las cosas preexistentes, el Comité señala que “debe cumplirse gradualmente” con la obligación de accesibilidad, que no significa que los Estados lo podrán hacer en un futuro incierto, sino que se deben fijar plazos y asignar recursos para eliminar las barreras existentes.
- **Concientización y sensibilización.** - Muchas veces la falta de accesibilidad se debe a la falta de consciencia tanto de quienes tienen a su cargo cumplir con las obligaciones de accesibilidad, como de la población en general. Por ello “el artículo 9 obliga a los Estados parte a ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad”.
- **Supervisión de las medidas.** - Una vez que los Estados han implementado las medidas de accesibilidad, resulta fundamental que existan “mecanismos de supervisión efectivos que garanticen la accesibilidad”. Es decir, no resulta suficiente que los Estados parte eliminen las barreras y hagan las adaptaciones necesarias para garantizar la accesibilidad, sino que se requiere una participación posterior que asegure que esas medidas están siendo efectivamente aplicadas.
- **Desarrollo, promulgación y supervisión de normas.** - Los Estados deben revisar su legislación sobre accesibilidad o emitir una para asegurar que las entidades públicas y privadas tomen en cuenta y respeten el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad. Esas reformas o creaciones normativas requieren de participación estrecha y consulta con las personas con discapacidad. Asimismo, es necesario que se prevean y apliquen sanciones contra quienes incumplan las normas de accesibilidad.

61. El Tribunal precisó que, la obligación de adoptar medidas de accesibilidad se traduce en un deber amplio y continuo, es decir, que no se agota en la implementación de políticas

o la adopción de medidas una vez que las autoridades identifican barreras para las personas con discapacidad. Por el contrario, una de las notas distintivas del derecho es que este impone la obligación a cargo de las autoridades de supervisar, de manera continua, que las medidas de accesibilidad implementadas continúen funcionando adecuadamente, pues la idoneidad de las medidas de accesibilidad y su efectividad son condiciones que verifican el cumplimiento de la obligación del Estado. Asimismo, que la falta de vigilancia de las medidas de accesibilidad tiene como consecuencia una violación a los derechos a la accesibilidad, la movilidad y la igualdad y no discriminación.

IV. MARCO NORMATIVO.

62. Enseguida, sin ser limitativa, se presenta la principal normativa tomada en consideración en el presente Informe.

A. Normativa Internacional.

Declaración Universal de los Derechos Humanos.	Artículo 13. 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.
Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.	Artículo 12. 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia. 2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio. 3. Los derechos antes mencionados no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto. 4. Nadie podrá ser arbitrariamente privado del derecho a entrar en su propio país.
Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.	Artículo 11.1 Los Estados Partes en el presente Pacto 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. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.

**Convención sobre los
Derechos de las
Personas con
Discapacidad.**

Artículo 3 Principios generales.

Los principios de la presente Convención serán:

- a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas;
- b) La no discriminación;
- c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad; ...
- e) La igualdad de oportunidades;
- f) La accesibilidad, ...

Artículo 9 Accesibilidad.

1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;...

2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para: a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público; ...
- c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad;
- d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión;

Artículo 19 Derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad.

Los Estados Partes en la presente Convención reconocen el derecho en igualdad de condiciones de todas las personas con discapacidad a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás, y adoptarán medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce de este derecho por las personas con discapacidad y su plena inclusión y participación en la comunidad, asegurando en especial que:

- b) Las personas con discapacidad tengan acceso a una variedad de servicios de asistencia domiciliaria, residencial y otros servicios de apoyo de la comunidad, incluida la asistencia personal que sea necesaria para facilitar su existencia y su inclusión en la comunidad y para evitar su aislamiento o separación de ésta;
- c) Las instalaciones y los servicios comunitarios para la población en general estén a disposición, en igualdad de condiciones, de las personas con discapacidad y tengan en cuenta sus necesidades.

Artículo 20 Movilidad personal.

Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;
- b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible;
- c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad;

Convención Americana sobre Derechos Humanos.

Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia.

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.
2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.
3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

B. Normatividad Nacional.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 1°. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

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

Artículo 4°. (párrafo 17) Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

**Ley General
de Movilidad y
Seguridad Vial.**

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial; ...

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; ...

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, ...

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad... ;

II. Calidad... ;

V. Eficiencia... ;

VI. Equidad... ;

VIII. Inclusión e Igualdad... ;

XII. Perspectiva de género... ;

XIII. Progresividad... ;

XV. Seguridad... ;

XIX. Transversalidad...;

XX...

**Ley General para la
Inclusión de las
Personas con
Discapacidad.**

Artículo 16. Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras.

Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.

Los edificios públicos deberán sujetarse a la legislación, regulaciones y Normas Oficiales Mexicanas vigentes, para el aseguramiento de la accesibilidad a los mismos.

Para tales efectos, el Consejo realizará las siguientes acciones:

I. Coordinará con las dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, la elaboración de programas en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda, la promoción de reformas legales, elaboración de reglamentos o normas y la certificación en materia de accesibilidad a instalaciones públicas o privadas;

II. Supervisará la aplicación de disposiciones legales o administrativas, que garanticen la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas, y

III. Promoverá que las personas con discapacidad que tengan como apoyo para la realización de sus actividades cotidianas, un perro guía o animal de servicio, tengan derecho a que éstos accedan y permanezcan con ellos en todos los espacios en donde se desenvuelvan. Asimismo, queda prohibido cualquier restricción mediante la que se impida el ejercicio de este derecho.

**Ley Federal para
Prevenir y Eliminar
la Discriminación.**

Artículo 15 Ter.- Las medidas de nivelación son aquellas que buscan hacer efectivo el acceso de todas las personas a la igualdad real de oportunidades eliminando las barreras físicas, comunicacionales, normativas o de otro tipo, que obstaculizan el ejercicio de derechos y libertades prioritariamente a las mujeres y a los grupos en situación de discriminación o vulnerabilidad.

15 Quáter.- Las medidas de nivelación incluyen, entre otras:

I. Ajustes razonables en materia de accesibilidad física, de información y comunicaciones;

II. Adaptación de los puestos de trabajo para personas con discapacidad;

III. Diseño y distribución de comunicaciones oficiales, convocatorias públicas, libros de texto, licitaciones, entre otros, en formato braille o en lenguas indígenas;

IV. Uso de intérpretes de lengua de señas mexicana en los eventos públicos de todas las dependencias gubernamentales y en los tiempos oficiales de televisión;

V. Uso de intérpretes y traductores de lenguas indígenas;

VI. La accesibilidad del entorno social, incluyendo acceso físico, de comunicaciones y de información;

VII. Derogación o abrogación de las disposiciones normativas que impongan requisitos discriminatorios de ingreso y permanencia a escuelas, trabajos, entre otros, y

VIII. Creación de licencias de paternidad, homologación de condiciones de derechos y prestaciones para los grupos en situación de discriminación o vulnerabilidad

C. Normatividad Estatal.

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León.

Artículo 49.- Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Todas las personas tienen derecho a un transporte público de calidad, digno, eficiente, accesible, inclusivo y con altos niveles de cobertura territorial. El Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho mediante la conformación e implementación de un sistema integral de movilidad enfocado en favorecer al usuario, incentivando el transporte de bajas emisiones contaminantes, con pleno respeto de los derechos de las personas en situación de vulnerabilidad, y generando los estímulos necesarios para incrementar la oferta y demanda de este servicio.

En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, darán prioridad a peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.

Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Artículo 32.- Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal en condiciones dignas y seguras en espacios públicos.

Las dependencias de la Administración Pública Estatal y Municipal vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.

Los edificios públicos que sean construidos a partir del inicio de la vigencia de esta Ley, según el uso al que serán destinados, se adecuarán a las Normas Oficiales Mexicanas vigentes para el aseguramiento de la accesibilidad universal a las personas con discapacidades.

Artículo 35.- Las autoridades competentes realizarán entre otras acciones, las siguientes:

I. Impulsar programas que permitan accesibilidad universal, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público y de comunicación, a las personas con discapacidad; ...

III. Garantizar que las empresas del transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas, ergonómicas y antropométricas adecuadas para las personas con discapacidad tanto en el área metropolitana como en las zonas rurales;

IV. Promover el diseño de programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía pública y en lugares de acceso al público; ...

Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en el Estado, y tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 49 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en materia de movilidad y seguridad vial. Tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Las disposiciones de esta Ley tienen por objetivos específicos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de discriminación y desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y la seguridad vial; ...

III. Establecer la concurrencia del Estado y de los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias para garantizar y regular la movilidad en el territorio de su competencia, así como la coordinación para la formulación de programas, políticas, y ejecución de acciones en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación; ...

XI. Establecer los mecanismos y las acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y ...

Artículo 4. La movilidad es un derecho humano que tiene como fin el que toda persona pueda trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente, y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias, acciones en la materia, tanto en zonas urbanas como rurales.

Por ello, tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las personas en situación de vulnerabilidad;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía, a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías; ...

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. La eliminación de los factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad; ...

IX. La promoción del máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y en el uso de los servicios.

Artículo 4 Bis 1. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

Artículo 4 Bis 2. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las provisiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, cuenten con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad reducida, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad reducida se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente; y

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen rutas y servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 4 Bis 3. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos, así como hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 4 Bis 4. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad, procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente, sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 6. El Estado y los Municipios, al diseñar e implementar sus programas, políticas, acciones de accesibilidad, movilidad y seguridad vial, observarán los principios siguientes:

I. Accesibilidad: Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ajustes razonables, ayudas técnicas y animales de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad; ...

III. Calidad: Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas; ...

VI. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas, independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, en el uso y goce de las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad; ...

VIII. Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para todas las personas, especialmente los grupos en situación de vulnerabilidad;

XI. Igualdad e Inclusión: El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad; ...

XV. Participación: Establecer mecanismos para que la sociedad, organismos empresariales de la iniciativa privada, así como a las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores;

XVI. Perspectiva de género: Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XVII. Progresividad: Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía; ...

XIX. Seguridad: Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XX. Seguridad Vial: Privilegiar las acciones de prevención de hechos de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

XXI. Seguridad Vehicular: Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro; ...

**Ley que Crea el Organismo
Público Descentralizado
Denominado
Sistema de Transporte
Colectivo
"METRORREY".**

Artículo 1o.- Se crea el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, METRORREY, con personalidad jurídica y patrimonio propios, mismo que tendrá su domicilio en la ciudad de Monterrey.

Artículo 2o.- El organismo tendrá por objeto: Llevar a cabo las acciones necesarias para la construcción del Metro en la Ciudad de Monterrey y su área metropolitana.
En su caso, administrar y operar este servicio público, así como atender, por sí o por terceras personas físicas o morales, la administración, operación y mantenimiento de otros medios de transporte que sirvan de alimentadores del Metro.

V. INFORMACIÓN GENERAL DEL METRO DEL STC, METRORREY.

A. Aspectos generales.

63. El Plan Maestro Red del STC METRORREY (1987), es el instrumento de planeación en el que se definieron las rutas del Metro en los corredores de transporte que tienen mayor cantidad de flujo de pasajeros a lo largo del día. A la fecha, las líneas 1, 2 y 3 ya fueron construidas, las cuales conectan a los municipios de Monterrey, Guadalupe, General Escobedo y San Nicolás. Por lo que, el presente trabajo de supervisión abarca las 3 líneas ya construidas que conforman 40 estaciones, de las cuales 32 son elevadas, 7 subterráneas y 1 superficial.

64. Las edificaciones de las 40 estaciones del Metro, de acuerdo a su construcción (plantas/niveles), son 32 elevadas, 7 subterráneas y 1 superficial, y se distinguen de la siguiente forma. -

Línea	Superficial	Elevadas			Subterráneas			Total
		1 nivel	2 niveles	3 niveles	1 sótano	2 sótanos	3 sótanos	
1	1	0	17	1	0	0	0	19
2	0	0	6	0	1	5	1	13
3	0	0	6	2	0	0	0	8
Total	1	0	29	3	1	5	1	40

B. Información general de las Líneas del Metro.

65. Línea 1 del Metro.

- Cuenta con 19 estaciones de servicio, de las cuales 1 es superficial o a nivel de calle (Estación Talleres), y las 18 restantes son elevadas. Las 19 estaciones son las siguientes: Talleres, San Bernabé, Unidad Modelo, Aztlán, Penitenciaría, Alfonso Reyes, Mitras, Simón Bolívar, Hospital, Edison, Central, Cuauhtémoc, Del Golfo, Félix U. Gómez, Parque Fundidora, Y griega, Eloy Cavazos, Lerdo de Tejada y Exposición.

- Cuenta con 2 estaciones de correspondencia: Cuauhtémoc con la Línea 2 y Félix U. Gómez con la Línea 3 (se contabilizan por separado respecto a cada línea).

- Opera principalmente con 16 trenes de 3 vehículos en hora pico entre semana. Los trenes son de 4 tipos, según su fabricante, siendo el más utilizado el tipo Bombardier. Su red es de 19 Kilómetros, con horario de servicio de 05:00 a 00:00 horas; su frecuencia de paso, es de 5 minutos y medio en hora pico y 8 minutos en hora valle.

- La interconexión con otros sistemas es la siguiente: La estación Mitras permite a los usuarios conectar con el sistema Ecovía. Las estaciones San Bernabé, Mitras, Félix U. Gómez, Y. Griega y Exposición permiten la conexión con el sistema Metrobús. Las estaciones Talleres, Mitras, Cuauhtémoc, Félix U. Gómez, Y. Griega y Exposición, permiten conectar con el sistema Transmetro.

66. Línea 2 del Metro.

- Actualmente cuenta con 13 estaciones, de las cuales 6 son elevadas (Sendero, Santiago Tapia, San Nicolás, Anáhuac, Universidad y Niños Héroes), y 7 son subterráneas (Regina General Anaya, Cuauhtémoc, Alameda, Fundadores, Padre Mier y General I. Zaragoza). Son referidas como terminales las estaciones Sendero y General I. Zaragoza.

- Cuenta con 2 estaciones de correspondencia (Cuauhtémoc con la Línea 1 y General Ignacio Zaragoza con la Línea 3).

- Opera principalmente con 8 trenes de 3 vehículos. Los trenes son principalmente de tipo CRRC. Su red es de 13 Kilómetros, con horario de servicio de 05:00 a 00:00 horas. La frecuencia promedio de paso, es de 7 minutos y medio. La circulación de los trenes de esta Línea no finaliza en la estación Zaragoza, pues comparte viaducto con la Línea 3 (desde el 2021), por lo cual, los trenes realizan el recorrido desde la estación Sendero, hasta la estación Hospital Metropolitano.

- Tiene conexión con el Sistema Metrobús en la estación San Nicolás. Y, con el Sistema Transmetro en las estaciones: Padre Mier, Universidad y Sendero.

67. Línea 3 del Metro.

- Actualmente cuenta con 8 estaciones, todas son elevadas. Siendo las siguientes estaciones: Hospital Metropolitano, Los Ángeles, Ruiz Cortines, Moderna, Metalúrgicos, Félix U. Gómez, Colonia Obrera, Santa Lucía.

- Cuenta con 2 estaciones de correspondencia (Félix U. Gómez con la Línea 1 y General Ignacio Zaragoza con la Línea 2). La estación Hospital Metropolitano es referida como terminal.

- Opera con los mismos vagones de la Línea 2, ya que comparte viaducto con esa Línea desde el año 2021; la circulación de los trenes no finaliza en la estación Zaragoza, continúan hasta la estación Sendero. Su red es de 8 Kilómetros, con horario de servicio de 05:00 a 00:00 horas. La frecuencia de paso, es de 7 minutos y medio.

- Tiene conexión con el Sistema Transmetro en la estación Hospital Metropolitano.

C. Distribución de las estaciones por áreas.

68. La construcción y diseño de las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, guardan cierto grado de similitud. Sin embargo, cada una de las edificaciones presenta características que las hacen diferentes unas de otras. Lo relevante de este punto es que, al no haber un criterio definido en cuanto a la distribución y características de cada estación, acentúa la necesidad de contar con rutas y espacios de servicio accesibles.

69. Para facilitar la presentación de la información de este apartado, se ha hecho una distinción de 8 áreas, de las cuales podemos considerar 4 áreas principales y 4 áreas secundarias, como enseguida se muestra:

	Áreas principales	Áreas secundarias
1	Acceso principal	Oficina de estación
2	Pasarela	Torniquetes y puerta abatible lateral
3	Vestíbulo	Escaleras
4	Andenes	Elevadores

En los siguientes apartados se hace una breve referencia de las áreas principales y las áreas secundarias.

C.I. Áreas principales.

70. **Acceso principal.** Es el espacio por el cual las personas usuarias del Metro ingresan a las instalaciones de cada estación. En la totalidad de las 40 estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, el acceso principal lo encontramos a nivel de calle o superficial.

71. En ninguna estación de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro existe necesidad de ingresar a alguna área en vehículo; las 3 Líneas no disponen de estacionamientos, con excepción de la estación Cuauhtémoc de la Línea 1. Dicha estación es la única que cuenta con espacios de estacionamientos en su parte externa, lado oriente (Ave. Cuauhtémoc). Sin embargo, el día de la visita no se encontró en uso por labores de remodelación del área. En esa área no se observó algún cajón destinado para PCD; tampoco una ruta accesible y continua desde dichos cajones de estacionamiento hacia la entrada al inmueble.

Las siguientes imágenes muestran la citada área de estacionamiento. -



72. El acceso principal en las estaciones del Metro puede ser un espacio amplio y sin puertas, o bien, un acceso menos ancho y con puertas de vidrio. Asimismo, el espacio al que se accede puede ser una zona de escaleras, lo que implica que una PCD o con movilidad reducida tendrá la necesidad de disponer de otros elementos para salvar niveles, como lo son rampas, elevadores u otros dispositivos. Asimismo, el área a la que se accede puede ser un vestíbulo, lo que favorece la comunicación directa con el personal de las estaciones.

73. Lo encontrado se puede resumir en la siguiente tabla de datos. –

Línea	Espacio amplio y abierto	Acceso principal		
		Cuenta con puertas (de vidrio)	Accede a zona de escaleras	Accede al área de vestíbulo
1	19	0	16	3
2	9	4	12	1
3	8	0	5	3
Total	36	4	33	7

74. En la Línea 1, los accesos principales son espacios amplios y abiertos; ningún acceso en esta Línea cuenta con puertas. Los accesos de las estaciones Talleres, Cuauhtémoc y Félix U. Gómez permiten acceder a un área de vestíbulo y los 16 restantes a un área de escaleras.

75. En la Línea 2, las estaciones Regina, Alameda, Fundadores y Padre Mier sus accesos principales son menos amplios y cuentan con puertas de vidrio. Las puertas de la primera y cuarta estación están a nivel de calle, mientras que las puertas de la segunda y tercera están en área de sótano. En la estación Cuauhtémoc, el acceso principal permite acceder a un área de vestíbulo y en las 12 estaciones restantes se accede a un área de escaleras.

76. En la Línea 3, los accesos principales de sus 8 estaciones son espacios amplios y abiertos; ningún acceso principal cuenta con puertas. En las estaciones Ruíz Cortines, Metalúrgicos y Félix U. Gómez, se accede al área de vestíbulo. Y en las estaciones Hospital Metropolitano, Los Ángeles, Moderna, Colonia Obrera y Santa Lucía, se accede a un área de escaleras.

Como ejemplo, las siguientes imágenes muestran los diferentes tipos de accesos principales. Estos corresponden a las estaciones Cuauhtémoc L-1, Universidad L-2, Regina L-2, y Hospital Metropolitano L-3 respectivamente.



77. **Pasarela.** En la arquitectura, la pasarela es entendida como un elemento de circulación horizontal que permite establecer una conexión física entre los espacios interiores o exteriores de un proyecto para resolver su articulación y salvar, en algunos casos, los desniveles existentes entre los mismos.

78. El área de pasarela en las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, en lo general se ubica entre las escaleras del acceso principal y el área de vestíbulo. En este caso se caracteriza por ser una zona abierta y no cubierta, con piso antiderrapante. Se accede a esta área a través del acceso principal, ya sea subiendo o bajando escaleras, rampas o elevadores. Sin embargo, también encontramos áreas de pasarela en el interior de las estaciones, ubicadas de forma posterior al vestíbulo, teniendo la característica de encontrarse cubierta; su piso no tiene acabado antiderrapante. Las estaciones con pasarela ubicada en esta forma son Cuauhtémoc L-1, Félix U. Gómez L-1, Ruíz Cortines L-3, Metalúrgicos L-3. Mientras que no cuentan con área de pasarela las estaciones: Talleres L-1, Regina L-2, General Anaya L-2 y Padre Mier-2.

Ejemplos de área de pasarela. -



79. **Vestíbulo.** En la arquitectura, el vestíbulo es entendido generalmente como un pasillo ancho, diseñado especialmente, que rodea el recibidor principal de un edificio.

80. El área de vestíbulo en las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, se caracteriza por ser un área cubierta en la que se encuentran los accesos interiores llamados Torniquetes y la puerta abatible lateral, que delimitan el acceso a los andenes o escaleras que llevan a estos. En esta área se encuentra la oficina de estación y los sanitarios para empleados. En general se ubican en esta área las máquinas de boletos, las cuales también se han encontrado ubicadas en el área de pasarela.

Ejemplo de área de vestíbulo. - Exposición L-1 y Sendero L-2:



81. **Andén.** De acuerdo con la RAE, en las estaciones de los ferrocarriles, es una especie de acera a lo largo de la vía, más o menos ancha, y con la altura conveniente para que los viajeros entren en los vagones y desciendan de ellos. También utilizada para cargar y descargar equipajes y efectos.

82. El andén en las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, es el área en la que, las personas usuarias abordan y descienden de los vagones del Metro en una u otra dirección. Para ingresar a dicha zona, se ocupa pasar previamente por accesos secundarios llamados torniquetes, complementados con una puerta abatible lateral.

83. Los andenes se caracterizan por estar ubicados en el último nivel de la edificación, que puede ser nivel superficial, elevada o subterránea, según la estación de que se trate. La siguiente información indica el nivel de planta en la que se encuentran los andenes:

Núm. De Nivel	L-1	L-2	L-3
Superficial	Talleres		
2 sobre planta baja	San Bernabé, Unidad Modelo, Aztlán, Penitenciaría, Alfonso Reyes, Mitras, Simón Bolívar, Hospital, Edison, Central, Cuauhtémoc, Del Golfo, Félix U. Gómez, Parque Fundidora, Y griega, Eloy Cavazos, Lerdo de Tejada y Exposición	Sendero, Santiago Tapia, San Nicolás, Anáhuac, Universidad, Niños Héroes	Hospital Metropolitano, Los Ángeles, Ruiz Cortines, Moderna, Colonia Obrera y Santa Lucía
3 sobre planta baja			Metalúrgicos y Félix U. Gómez
1 sótano		Alameda	
2 sótanos		Regina, General Anaya, Cuauhtémoc, Fundadores y Padre Mier	
3 sótanos		General I. Zaragoza	

Ejemplo de andenes, estaciones Unidad Modelo L-1 y Cuauhtémoc L-1. -



Estación Anáhuac L-2



Regina L-2, Alameda L-2



Estaciones Moderna L-3 y Santa Lucía L-3



C.II. Áreas secundarias.

84. **Oficina de estación.** Es el área en la que el personal de METRORREY asignado a cada estación desarrolla gran parte de su actividad. Se ubica en el área de vestíbulo, cercana a los accesos secundarios llamados Torniquetes. El encargado de estación, por lo general es la persona responsable de las actividades que corresponde desarrollar. El personal de vigilancia también atiende las actividades inherentes.

85. Respecto al personal que labora en cada estación reportado durante la visita se desglosa la información en el apartado respectivo de cada Línea. Esta abarcará, el número de personal asignado en cada estación y el puesto que desempeña, también la capacitación y sensibilización sobre determinados temas; la disponibilidad de protocolos de intervención

y atención para emergencias, mecanismos de comunicación y de quejas / sugerencias, entre otros aspectos.

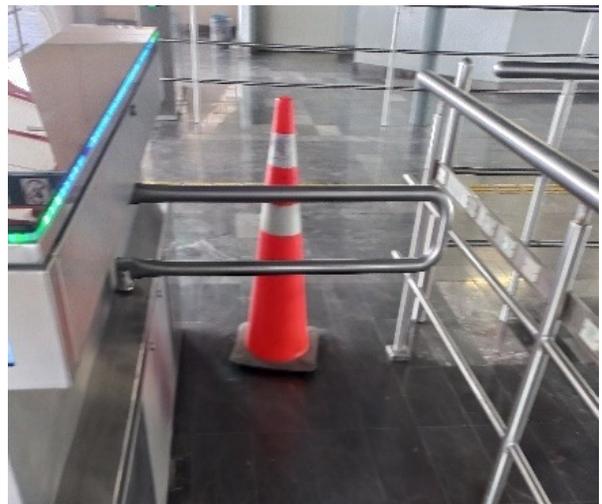
Las siguientes imágenes corresponden a las oficinas de las estaciones Talleres L-1, San Bernabé L-1, Universidad L-2 y Ruiz Cortines L-3.



86. Área de Torniquetes y puerta abatible lateral. Los torniquetes y la puerta abatible lateral en las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, cumplen la función de ser un acceso o puerta que permite o restringe el paso de usuarios a los espacios internos del inmueble, en este caso, a la zona de servicio (andenes) o escaleras que llevan a estos. Se ubican en el área de vestíbulo y regularmente están colocados frente a la oficina de estación. El acceso de persona en silla de ruedas se realiza a través de una puerta abatible lateral.

87. Respecto a los torniquetes y la puerta abatible lateral en las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, lo encontrado durante la visita se desglosa en el apartado respectivo de cada Línea. Esta abarcará diversos aspectos relacionados a las características de los elementos que se integran al dispositivo.

Las siguientes imágenes muestran ejemplos de torniquetes y puertas laterales encontrados en diversas estaciones. -



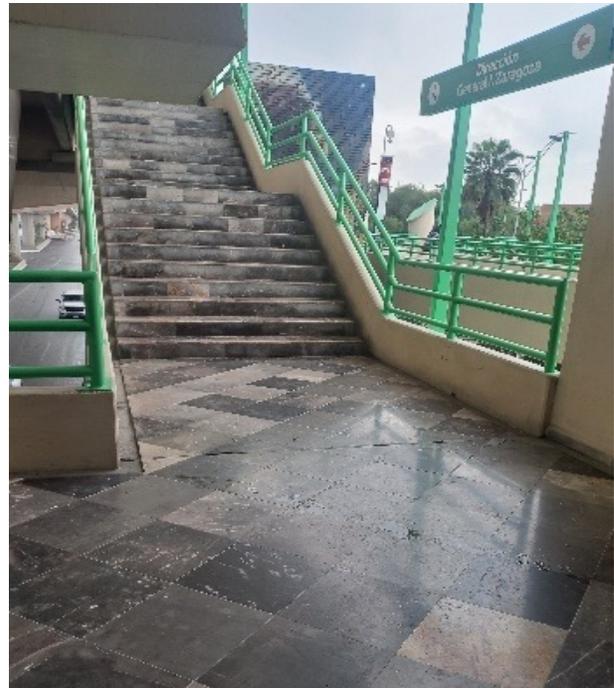
88. **Área de escaleras.** En la arquitectura, una escalera es entendida como una construcción diseñada para comunicar varios espacios situados a diferentes alturas. En las estaciones del Metro se cuenta con escaleras aledañas al acceso principal y con escaleras internas ubicadas de forma posterior a los torniquetes. Algunas estaciones también cuentan con escaleras eléctricas.

89. Enseguida se presenta el tipo de escaleras y número de estaciones que cuentan con estas. -

Línea	Externas con menos de 3 escalones	Externas con entre 3 y 6 escalones	Externas con más de 6 escalones	Internas de concreto	Eléctricas
1	5	2	17	19	3
2	3	2	10	13	11
3	2	1	4	8	8

90. Respecto a lo constatado en cada estación se desglosa en el apartado de accesibilidad de cada una de las Líneas del Metro. La información abarcará, no solamente el número y tipo de escaleras con que cuenta cada estación, sino también sus aspectos de accesibilidad. Entre otra información, se encuentra la relativa al área de aproximación, pavimentos de advertencia antes y después del final de las mismas, ancho mínimo libre de circulación, características del piso o superficie, descansos, pasamanos, condiciones físicas de los elementos y elementos de información al final del cambio de nivel.

Ejemplos de escaleras en las diversas estaciones. -





91. **Área de elevadores.** Los elevadores son elementos de una ruta accesible utilizadas para salvar elevaciones y acceder a las áreas comunes. Su ubicación, al igual que su disponibilidad y buen funcionamiento, juegan un papel importante en la accesibilidad para PCD o con movilidad reducida ya que, contribuyen al propósito de salvar elevaciones y complementan a las rampas, escaleras eléctricas y otros dispositivos mecánicos. No todas las estaciones de las Líneas 1, 2 y 3 del Metro cuentan con elevadores, y no todos los elevadores se encontraron en funcionamiento al momento de la visita, como enseguida se observa. -

Línea	Estaciones con elevadores	Estaciones sin elevadores
1	3	16
2	8	5
3	8	0
Total*	19	21

*En el total se contabilizan 2 veces los elevadores de las estaciones Cuauhtémoc y Félix U. Gómez al formar parte de 2 Líneas del Metro.

92. La información de las 19 estaciones que sí cuentan con elevadores se desglosa de la siguiente forma:

- A. Número de elevadores existentes.
- B. Número de elevadores funcionando al momento de la visita.
- C. Número de elevadores que no estaban en funcionamiento al momento de la visita

93. La información se presenta en las siguientes tablas. -

Núm.	Línea 1	A	B	C
1	Cuauhtémoc*	1	0	1
2	Félix U. Gómez*	5	4	1
3	Eloy Cavazos	2	1	1
Sub total		8	5	3

Núm.	Línea 2	A	B	C
1	Sendero	1	0	1
2	Santiago Tapia	1	0	1
3	San Nicolás	2	2	0
4	Anáhuac	1	1	0
5	Universidad	1	1	0
6	Niños Héroe	1	0	1
7	Regina	2	2	0
8	Cuauhtémoc*	1	0	1
Sub total		10	6	4

Núm.	Línea 3	A	B	C
1	Hospital Metropolitano	6	5	1
2	Los Ángeles	6	5	1
3	Ruiz Cortines	3	3	0
4	Moderna	3	3	0
5	Metalúrgicos	3	2	1
6	Félix U. Gómez*	5	4	1
7	Colonia Obrera	3	2	1
8	Santa Lucía	6	6	0
Sub total		35	30	5
Gran Total**		53	41	12

* Estación de correspondencia.

**El número de elevadores es de 47. En la tabla aumenta en 6 por las estaciones de correspondencia.

94. Las 21 estaciones que no cuentan con por lo menos con 1 elevador, son:

- **De la Línea 1.-** Talleres, San Bernabé, Unidad Modelo, Aztlán, Penitenciaría, Alfonso Reyes, Mitras, Simón Bolívar, Hospital, Edison, Central, Del Golfo, Parque Fundidora, Y griega, Lerdo de Tejada y Exposición.

- De la Línea 2.- General Anaya, Alameda, Fundadores, Padre Mier y General I. Zaragoza.

Ejemplo de elevadores. Estaciones: Eloy Cavazos L-1, Regina L-2, Anáhuac L-2 y Hospital Metropolitano L-3.



VI. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD.

95. Como ya fue comentado con anterioridad, la accesibilidad implica:

- La posibilidad de entrar al edificio o entorno donde se presta el servicio.
- Circular por los espacios correspondientes.
- Comprender la información que se brinda.
- Ser entendido y atendido adecuadamente.
- Posibilidad de usar todos los servicios o dispositivos existentes en el edificio.
- Disfrutar de condiciones de seguridad.

96. En este sentido, las condiciones de accesibilidad constatada durante la visita de supervisión a las 40 estaciones que conforman las Líneas 1, 2 y 3 del Metro, se presenta segregada por cada una de la Líneas del Metro en 4 secciones, que se describen enseguida:

A. Sección 1. Accesos.

- A I. Áreas aledañas a los accesos principales.
- A II. Condiciones físicas de los accesos principales.
- A III. Señalización y sistemas de comunicación.
- A IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral).

B. Sección 2. Circulaciones.

- B I. Pasillos.
- B II. Rampas.
- B III. Escaleras.
- B IV. Plataformas y otros mecanismos.
- B V. Elevadores.
- B VI. Señalización (áreas internas).

C. Sección 3. Elementos del servicio.

- C I. Estacionamientos.
- C II. Mobiliario.
- C III. Área de descanso o espera.
- C IV. Sanitarios.

D. Sección 4. Servicio accesible.

- D I. Vagones del metro.
- D II. Personal en las estaciones.

- D III. Capacitación y sensibilización.
- D IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias.
- D V. Mecanismos de quejas / sugerencias.
- D VI. Protección civil.

VII. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 1 DEL METRO.

A. Sección 1. Accesos.

97. En la Línea 1 del Metro, los accesos principales se caracterizan por ser un espacio amplio y abierto. En las 19 estaciones de dicha Línea, ninguno de ellos cuenta con puertas. En las estaciones Talleres, Cuauhtémoc y Félix U. Gómez los accesos permiten acceder a un área de vestíbulo y en el resto de las estaciones a un área de escaleras.

98. Durante la visita de supervisión en los accesos se tomó en consideración las siguientes características:

- A. Accesos libres de elementos que representen una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.
- B. Accesos en buenas condiciones estructurales y libres de daños visibles.
- C. Accesos libres de labores de mantenimiento y/o de reparación, y cuando exista, se cuente con señalización.

99. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C
1	Talleres	Verde	Verde	Verde
2	San Bernabé	Rojo	Verde	Verde
3	Unidad Modelo	Verde	Verde	Verde
4	Aztlán	Verde	Verde	Verde
5	Penitenciaría	Verde	Verde	Verde
6	Alfonso Reyes	Rojo	Verde	Verde
7	Mitras	Verde	Verde	Verde
8	Simón Bolívar	Verde	Verde	Verde
9	Hospital	Rojo	Verde	Verde
10	Edison	Rojo	Verde	Verde
11	Central	Verde	Verde	Verde
12	Cuauhtémoc	Verde	Verde	Verde
13	Del Golfo	Verde	Rojo	Rojo

14	Félix U. Gómez			
15	Parque Fundidora			
16	Y griega			
17	Eloy Cavazos			
18	Lerdo de Tejada			
19	Exposición			

 Indica que el elemento si cuenta con esa característica.

 Indica que el elemento no cuenta con la característica.

100. Del contenido de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- De las 19 estaciones de la Línea 1 del Metro, 5 de ellas presentan en sus áreas aledañas condiciones que pueden constituir una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.
- La estación Del Golfo presenta 2 accesos en malas condiciones estructurales y daños visibles.
- En 1 acceso de la estación Del Golfo se realizaban labores de mantenimiento y/o de reparación, la cual contaba con señalización.

A.I. Áreas aledañas a los accesos principales.

101. En 5 estaciones sus áreas aledañas a los accesos principales, presentaron circunstancias que pueden representar un riesgo a la integridad física de las personas usuarias o constituir una barrera de acceso para estas. Dichas estaciones son las siguientes:

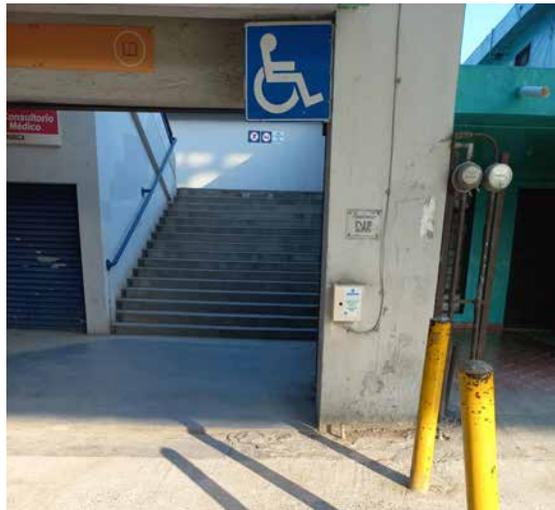
- Estación San Bernabé.
- Estación Alfonso Reyes.
- Estación Hospital.
- Estación Edison.
- Estación Eloy Cavazos.

Enseguida se señala lo encontrado en cada una de ellas.

102. **Estación San Bernabé.** Se encontró al momento de la visita teléfonos públicos y estructuras metálicas usadas por comerciantes, que obstruyen el fácil acceso de las personas a la edificación, como enseguida lo podemos observar.



103. **Estación Alfonso Reyes.** Se encontró al momento de la visita un registro y tubos muy cercano al acceso principal, como enseguida lo podemos observar. -



104. **Estación Hospital.** Se encontró al momento de la visita una estructura metálica usada por comerciantes que obstruye el fácil acceso de las personas a la edificación, como enseguida lo podemos observar. -



105. **Estación Edison.** Se encontró al momento de la visita obstáculos (tubos), muy cercanos al acceso principal, así como un registro abierto en otro de sus acceso, como enseguida lo podemos observar. -



106. **Estación Eloy Cavazos.** Se encontró una zona aledaña a los accesos en completo estado de abandono, con basura, presencia de olores desagradables, heces fecales y orines expuestos, alcantarillas o registros abiertos, muros cuarteados y otras condiciones, como lo podemos observar en las siguientes imágenes. -





A.II. Condiciones físicas de los accesos principales.

107. En relación a las condiciones estructurales de los accesos (daños visibles), en 18 estaciones sus accesos principales presentan buenas condiciones. La estación Del Golfo en 2 accesos presenta daños visibles. -



108. La estación Del Golfo presentó un acceso en el que se realizaban labores de reparación o mantenimiento, como se observa en las siguientes imágenes. -



A.III. Señalización y sistemas de comunicación.

109. Para el rubro de señalización y sistemas de comunicación en los accesos principales, se tomó en consideración la disponibilidad de:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización táctil o SEB.
- C. Señalización con SIA, colocado en lugar visible cuando menos en 1 de sus accesos.
- D. SIA en buenas condiciones y libre de vandalismo.
- E. Comunicación de 2 vías.
- F. Botones de llamado existentes.
- G. Botones de llamado funcionando adecuadamente.
- H. Botón de llamado libre de vandalismo.

110. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Talleres	■	■	■	■	■	0	0	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	1	1	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	2	2	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	2	2	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■	■	2	2	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	2	2	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	2	2	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	2	2	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	2	2	■
10	Edison	■	■	■	■	■	1	1	■
11	Central	■	■	■	■	■	2	1	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	1	0	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	2	1	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	1	1	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	1	1	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	2	1	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	2	1	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	0	0	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	1	1	■

- Indica que el elemento dispone de la característica.
- Indica que no dispone del elemento o de la característica.

111. En relación con el contenido de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- La totalidad de las estaciones tienen señalización visual en su acceso principal (Nomenclatura).
- Ningún acceso principal tiene señalización táctil o SEB.
- Las estaciones Talleres y Cuauhtémoc no cuentan con SIA en sus accesos.
- Ninguna estación cuenta con sistemas de comunicación de 2 vías en sus accesos.
- La estación Talleres y Lerdo de Tejada no cuentan con botón de llamado para asistencia.

- En las estaciones Central, Del Golfo e Y. Griega cada una cuenta con 2 botones de llamado, pero 1 presenta deterioro o vandalismo y no está en funcionamiento.

112. Enseguida se muestran imágenes de botones de llamado que presentaron vandalismo y que no funcionan:

Estación Central



Estación Del Golfo



Estación Y Griega



113. Enseguida se muestran imágenes de los SIA con vandalismo:

Estación Unidad Modelo



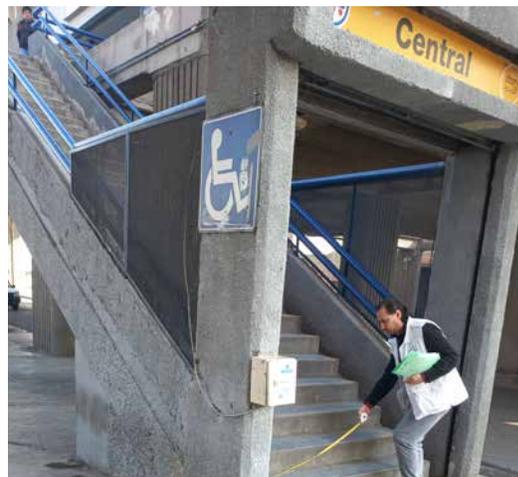
Estación Mitras



Estación Edison



Estación Central



Estación Y. Griega



Estación Lerdo de Tejada



A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral).

114. Al interior de la edificación, la totalidad de las estaciones de la Línea 1 del Metro cuentan con accesos internos llamados Torniquetes mismos que se ubican en el área de vestíbulo. Durante la visita se tomó nota de la disponibilidad de lo siguiente:

- A. Torniquete con una puerta abatible lateral, que tenga un área libre de paso mínimo de 0,90m de ancho.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia (para indicar proximidad).
- C. Señalización visual.
- D. Señalización audible.
- E. Señalización táctil o SEB.
- F. SIA en puertas abatibles laterales.
- G. Botón de llamado para asistencia.

115. Lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

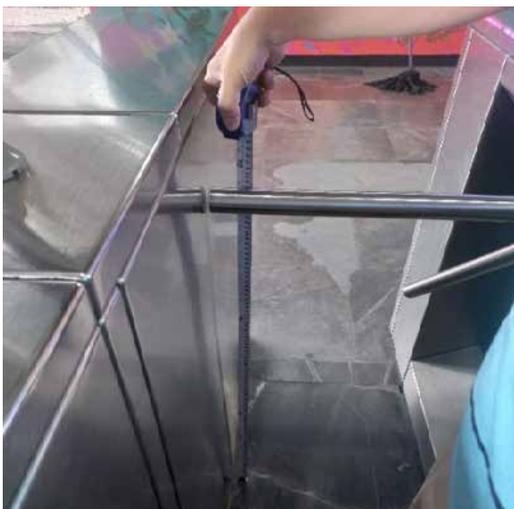
Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G
1	Talleres	■	■	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	■	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica / la respuesta es afirmativa.
- Indica que no dispone del elemento o de la característica.
- Indica que la puerta lateral tiene un área libre de paso menor a 0,90m de ancho.

116. En relación con lo anterior, destaca lo siguiente:

- En la totalidad de las estaciones los torniquetes se complementan con una puerta abatible lateral. La puerta lateral abatible de la estación Eloy Cavazos tienen un área libre de paso menor a 0,90m de ancho.
- La totalidad de las estaciones no cuentan con: Señalización audible, señalización táctil o SEB, SIA en sus puertas abatibles laterales, ni con botón de llamado para asistencia.
- Del total de las estaciones de L-1, únicamente la estación Félix U. Gómez cuenta con pavimento táctil de guía y de advertencia en el área de torniquetes.

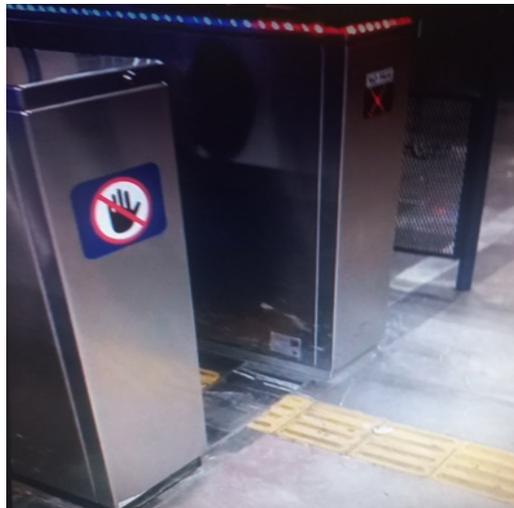
Las siguientes imágenes muestran ejemplos de torniquetes y puertas laterales abatibles encontrados en las estaciones de la L-1. -



La siguiente imagen corresponde a la puerta lateral abatible de la estación Eloy Cavazos.-



La siguiente imagen corresponde al área de torniquetes de la estación Félix U. Gómez de la L-1 y L-3.



B. Sección 2. Circulaciones.

B.I. Pasillos.

117. Durante la visita de supervisión, se tomó en consideración la disponibilidad de características de accesibilidad en los pasillos de las 4 áreas principales, conforme a lo siguiente:

- A. Área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m por 2,10m de altura.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia (para indicar proximidad, cambio de dirección o fin del recorrido).
- C. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- D. Pavimentos continuos, superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto.

E. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

La información de lo encontrado en las áreas principales, se presenta en las siguientes tablas:

118. Lo encontrado en **circulaciones de acceso principal**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	Talleres	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

119. Lo encontrado en **circulaciones del área de pasarela**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	Talleres					
2	San Bernabé					
3	Unidad Modelo					
4	Aztlán					
5	Penitenciaría					
6	Alfonso Reyes					
7	Mitras					
8	Simón Bolívar					
9	Hospital					
10	Edison					
11	Central					
12	Cuauhtémoc					
13	Del Golfo					
14	Félix U. Gómez					
15	Parque Fundidora					
16	Y griega					
17	Eloy Cavazos					
18	Lerdo de Tejada					
19	Exposición					

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

120. Lo encontrado en **circulaciones de área vestíbulo**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	Talleres					
2	San Bernabé					
3	Unidad Modelo					
4	Aztlán					
5	Penitenciaría					
6	Alfonso Reyes					
7	Mitras					
8	Simón Bolívar					
9	Hospital					
10	Edison					
11	Central					
12	Cuauhtémoc					

13	Del Golfo					
14	Félix U. Gómez					
15	Parque Fundidora					
16	Y griega					
17	Eloy Cavazos					
18	Lerdo de Tejada					
19	Exposición					

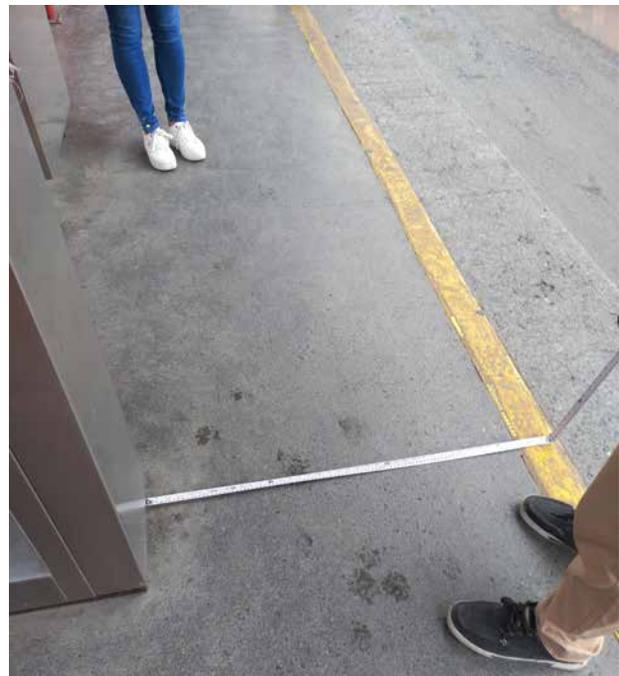
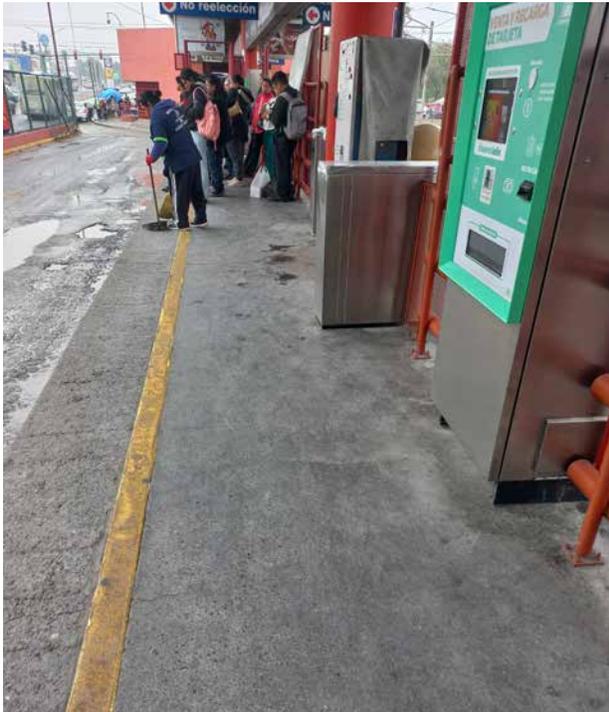
- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

121. Lo encontrado en **circulaciones de área andenes**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	Talleres*					
2	San Bernabé					
3	Unidad Modelo					
4	Aztlán					
5	Penitenciaria					
6	Alfonso Reyes					
7	Mitras					
8	Simón Bolívar					
9	Hospital					
10	Edison					
11	Central					
12	Cuauhtémoc					
13	Del Golfo					
14	Félix U. Gómez					
15	Parque Fundidora					
16	Y griega					
17	Eloy Cavazos					
18	Lerdo de Tejada					
19	Exposición					

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

122. En relación al contenido de las tablas anteriores, podemos destacar que, respecto al rubro "A" se observó que, 18 estaciones sus pasillos de circulación presentan área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m. Sin embargo, la estación Talleres es la única que no cumple con esa característica en el área de andenes. Sus pasillos presentan un ancho de circulación menor de 1,20m en razón de que algunos torniquetes reducen las dimensiones de la circulación peatonal del lado de transferencia con unidad móvil, como enseguida se muestra.



123. Asimismo, se observó que una unidad móvil de transporte (transferencia), en sus maniobras, la dimensión entre el borde de la zona de aproximación y el borde del piso del autobús, la brecha horizontal fue mayor a 5 cm, sin que se hubiera colocado algún dispositivo para salvar dicha distancia. Lo que puede propiciar que los usuarios sufran accidentes, como se muestra en la siguiente imagen. -



124. Respecto al rubro "B" pavimento podotáctil de guía y de advertencia, se observó que 17 estaciones de la Línea 1 del Metro no cuentan con dicho pavimento en ninguna de sus áreas. Las estaciones Mitras y Félix U. Gómez son las únicas que cuentan con dicho pavimento podotáctil. La primera, únicamente en el área del acceso principal y la segunda en las 4 áreas principales.

Las siguientes imágenes corresponden a las estaciones Mitras y Félix U. Gómez. -



125. Si bien, la estación Félix U. Gómez cuenta con pavimento podo táctil en sus áreas principales, podemos resaltar que, en la ruta trazada con piso de guía de dirección en el área de andenes se observó la presencia de otros elementos que obstruyen el paso o la libre circulación, como enseguida se muestra. -



126. Cabe subrayar, que los módulos del piso podo táctil con que cuenta dicha estación, sus dimensiones son de 0,20m por 0,20m; lo recomendable es tener como mínimo módulos de 0,30m por 0,30m y máximo 0,40m por 0,40m.

Las siguientes imágenes muestran el piso podo táctil en la estación Félix U. Gómez en el área de andenes. -



127. Las estaciones de dicha Línea cuentan con una franja de advertencia táctil colocada a lo largo del andén a una distancia de 0,50m del borde, sin embargo, el ancho de la citada franja es de 0,10m; lo recomendable en la actualidad son las siguientes medidas: Para desniveles menores a 60 cm franja de 30 o 40 cm y para desniveles mayores a 60 cm franja de 40 o 60 cm.

Las siguientes imágenes muestran la franja de advertencia táctil en los andenes de las estaciones Unidad Modelo y Cuauhtémoc de la Línea 1 del Metro. –

Estación Unidad Modelo



Estación Cuauhtémoc



128. En cuanto al rubro "C" superficie con acabado texturizado/antiderrapante se observó que, en los accesos principales todas las estaciones de la L-1 tienen ese acabado. En el área de pasarela 17 estaciones cuentan con ese acabado, 1 estación no cuenta con esa área; 1 estación no cuenta con ese acabado (Cuauhtémoc). En el área de vestíbulo ninguna estación cuenta con una superficie con acabado texturizado/antiderrapante. En los andenes 18 estaciones no cuentan con ese acabado; la estación Talleres es la única estación que sí cuenta con ese acabado.

129. En lo correspondiente al rubro "D" de pavimentos continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto, se observó que solamente en las estaciones Talleres y Félix U Gómez sus pavimentos cuentan con esas características en sus áreas principales.

130. De las 17 estaciones que no cuentan con esa característica en sus pavimentos, se distingue lo siguiente: Accesos principales 13 estaciones, área de pasarela 12 estaciones, área de vestíbulo 2 estaciones y área de andenes 14 estaciones.

131. En la siguiente tabla se presenta las estaciones y el área en que el elemento presenta pisos continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto. –

Núm.	Línea 1	Acceso principal*	Pasarela	Vestíbulo	Andenes
1	Talleres	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■
■	Total**	6	7	17	5

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

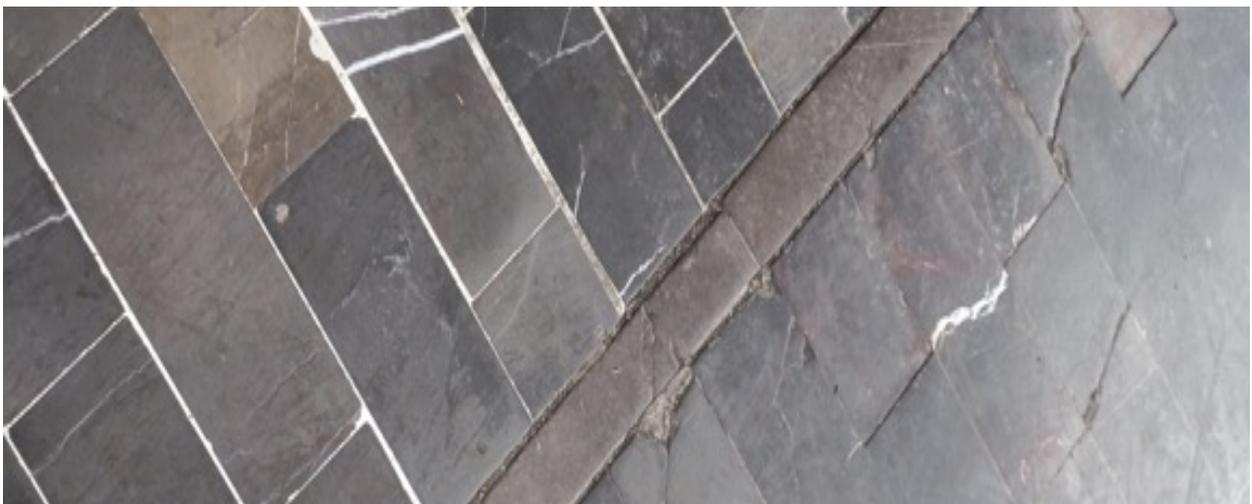
■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

* Incluye escaleras.

** Representa el total de las estaciones que sus pavimentos son continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto.

132. Las siguientes imágenes corresponden a estaciones que sus pavimentos no cuentan con pisos continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto:

Estación San Bernabé



Estación Unidad Modelo



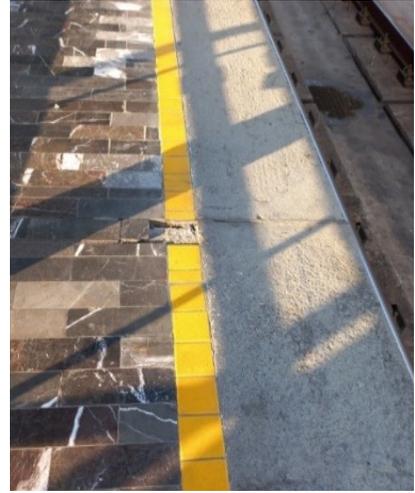
Estación Aztlán



Estación Penitenciaria



Estación Alfonso Reyes



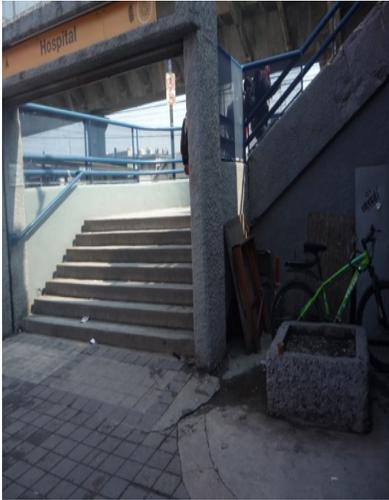
Estación Mitras



Estación Simón Bolívar



Estación Hospital



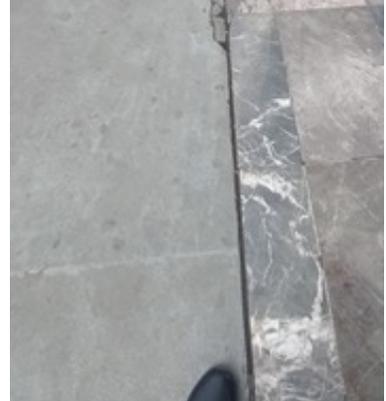
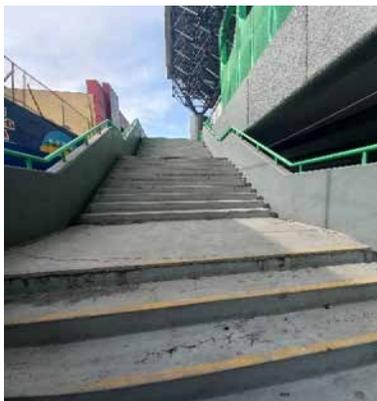
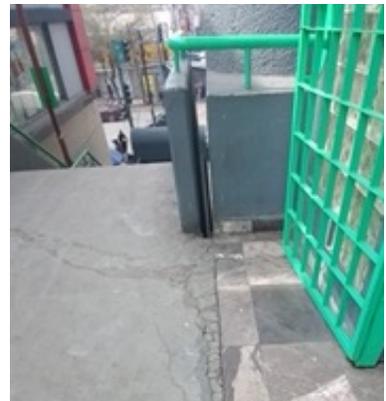
Estación Edison



Estación Central



Estación Cuauhtémoc



En la estación Cuauhtémoc se observó que son generalizados los daños que presenta la superficie del piso del área de vestíbulo, como enseguida se observa. -



Asimismo, en esta estación, no todas las circulaciones pueden ser usados debido a labores de remodelación y/o mantenimiento que se realiza en el interior, como enseguida se observa. -



Estación Del Golfo

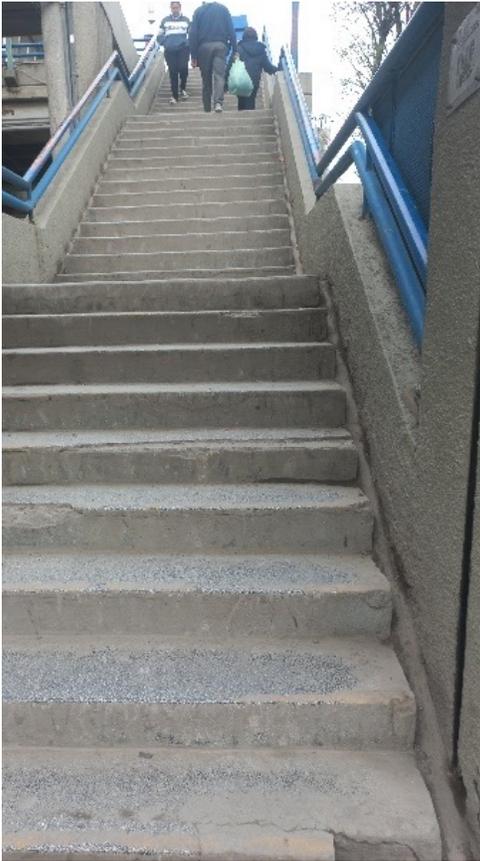


Estación Parque Fundidora



Estación Y Griega





Estación Eloy Cavazos

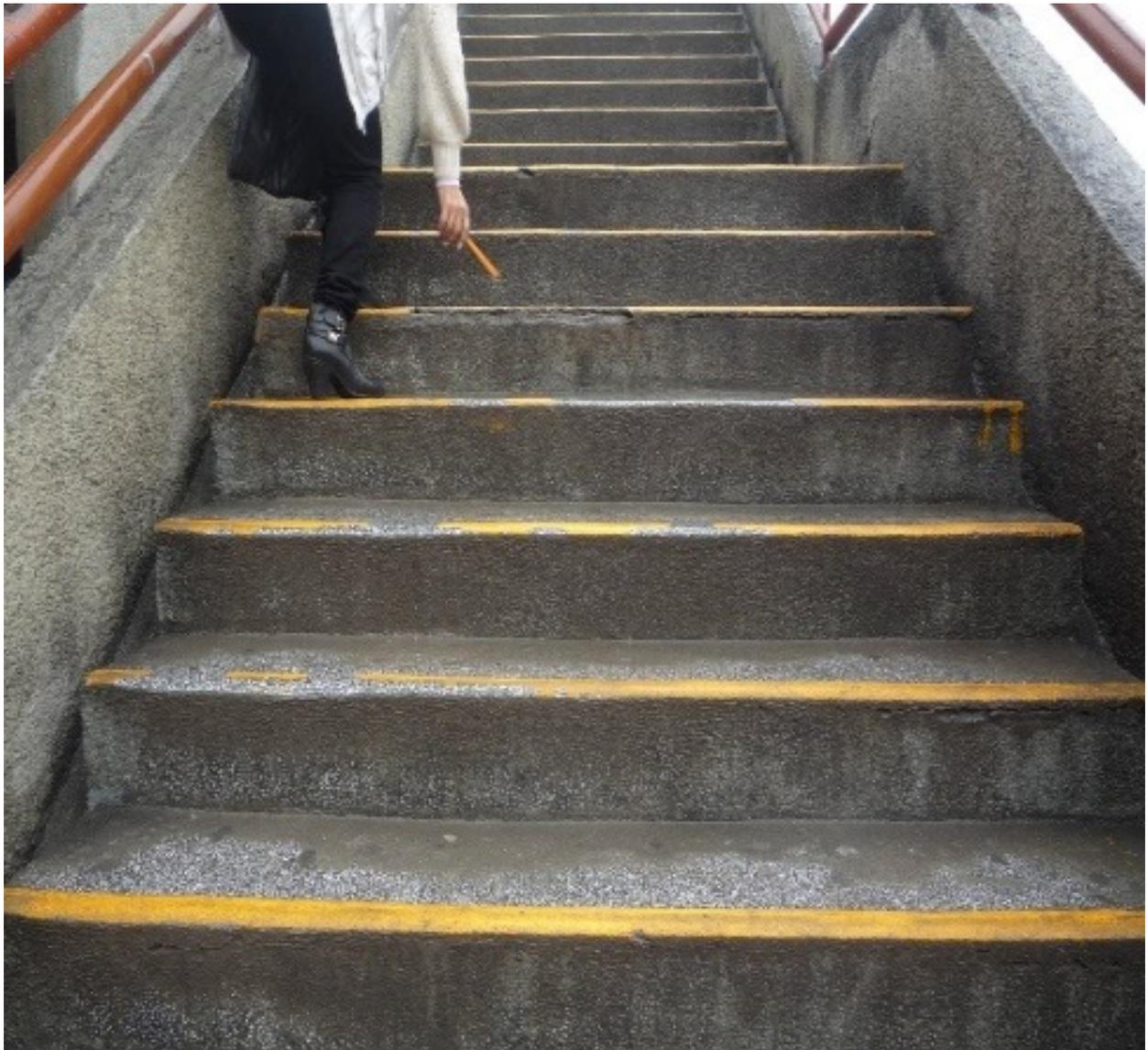




Estación Lerdo de Tejada



Estación Exposición



133. Asimismo, en la Línea 1 del Metro se observó que 4 estaciones presentan plafones en malas condiciones. Dichas estaciones son: Penitenciaría, Alfonso Reyes, Simón Bolívar e Y Griega.

Lo anterior se observa en las siguientes imágenes. -

Estación Penitenciaría



Estación Alfonso Reyes



Estación Simón Bolívar



Estación Y. Griega



134. En cuanto al rubro "E" elementos que pueden limitar, impedir o provocan tropiezos a las personas, se presenta evidencia de lo encontrado en cada estación de la Línea 1. -

Estación Talleres:

Los muebles de los Torniquetes limitan la circulación peatonal de personas, como enseña se muestra. -



Estación San Bernabé:

En acceso principal. - Teléfonos públicos

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia y puesto de venta.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.

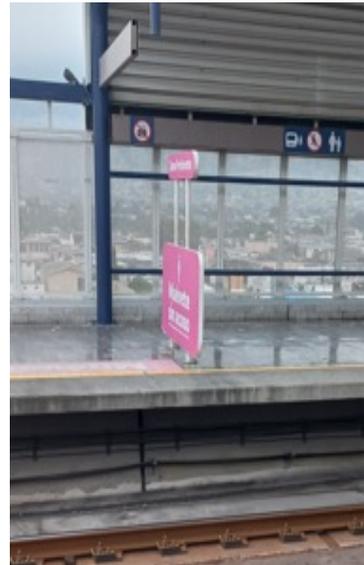


Estación Unidad Modelo:

En pasarela. - Bote de basura, máquina expendedora y cajero automático.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.

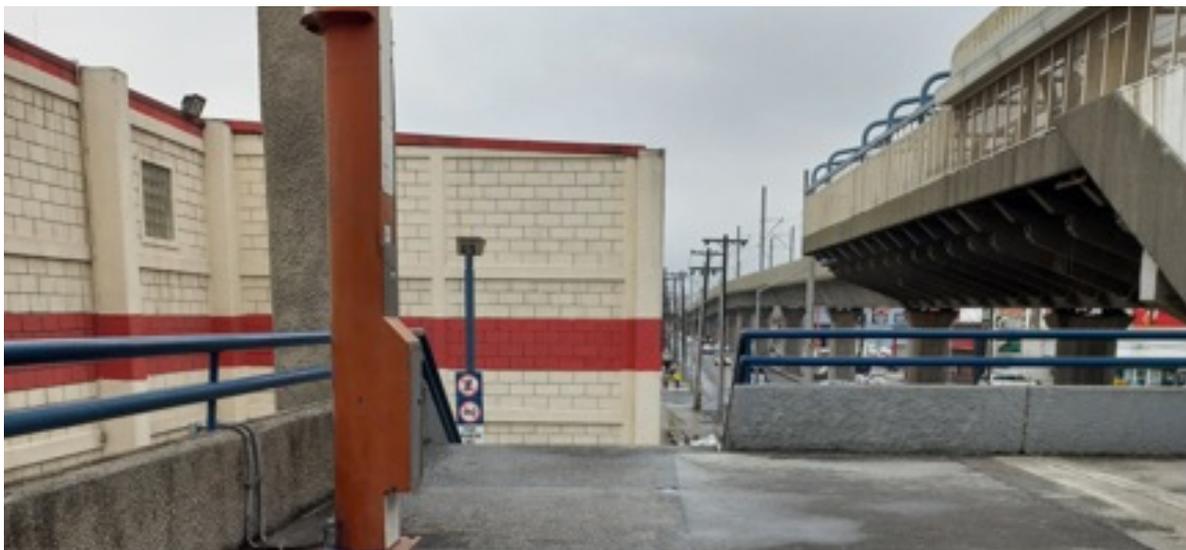


Estación Aztlán:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia, máquina expendedora y cajero automático.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Penitenciaria:

En pasarela. - Bote de basura y poste de vigilancia.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Alfonso Reyes. -

En acceso principal. - Tubos

En pasarela. - Bote de basura y poste de vigilancia.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Simón Bolívar:

En pasarela. - Bote de basura y poste de vigilancia.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.

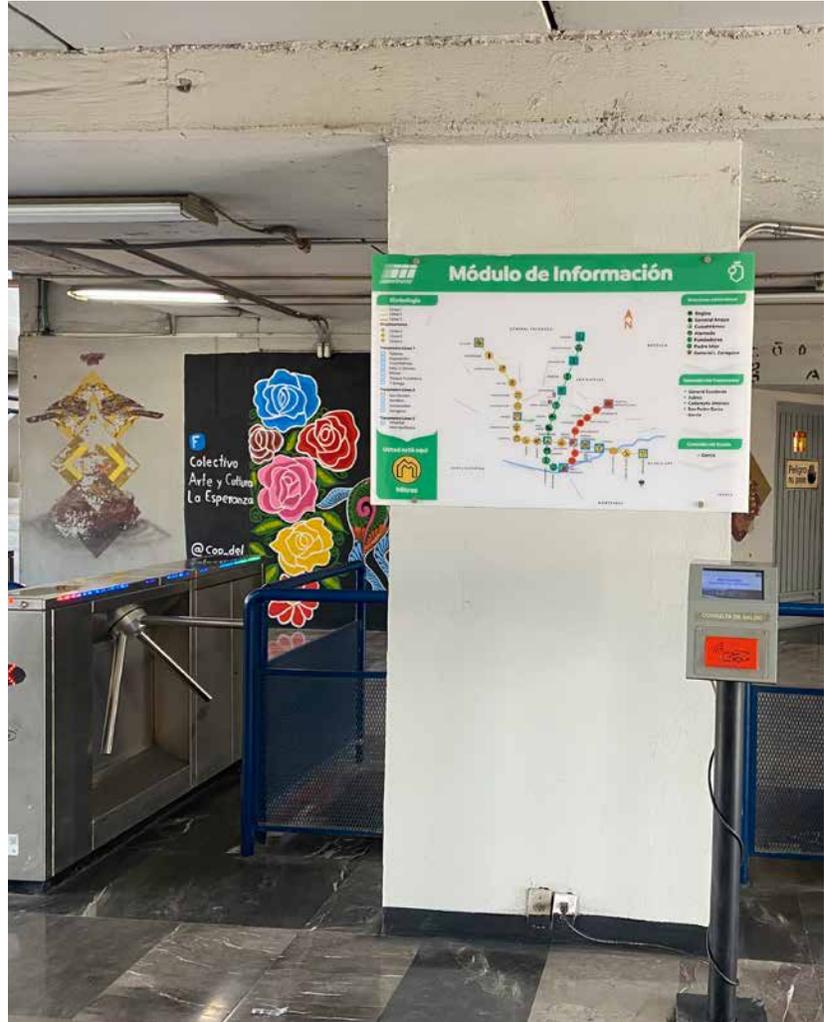
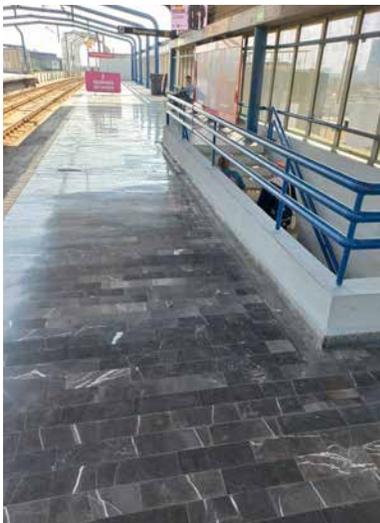


Estación Mitras:

En pasarela. - Bote de basura y poste de vigilancia.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Hospital:

En acceso principal. - Estructura de comerciantes y teléfonos públicos.

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia, máquina dispensadora y cajero automático.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



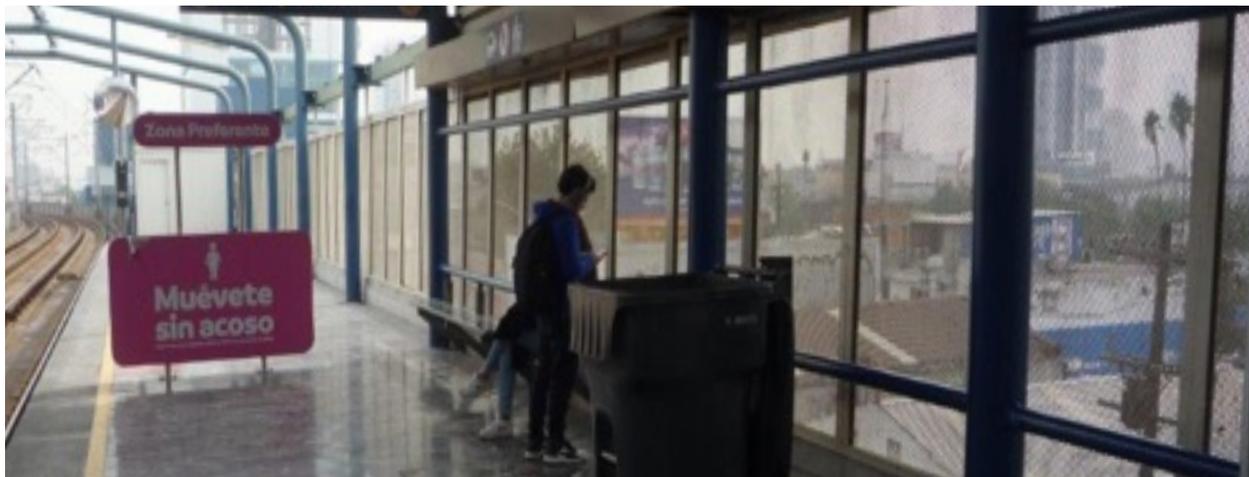
Estación Edison:

En acceso principal. - Tubos.

En pasarela. - Poste de vigilancia y máquina dispensadora.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Central:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia y máquina dispensadora.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Cuauhtémoc:

En acceso principal. – Mueble de telefonía.

En vestíbulo. - Botes de basura, poste de vigilancia, máquina dispensadora y aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura, anuncio metálico fijado al piso y columnas metálicas.





Estación Del Golfo:

En pasarela. - Botes de basura y poste de vigilancia.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.

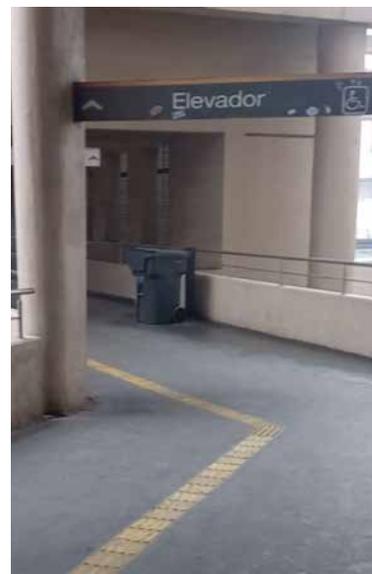


Estación Félix U. Gómez:

En vestíbulo. - Cajero automático, aparato verificador.

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia y máquina dispensadora.

En andenes. - Barandal, bote de basura y columna metálica.

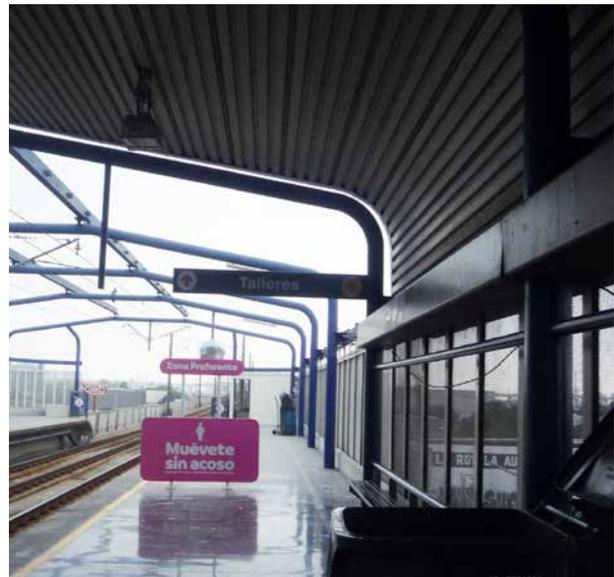




Estación Parque Fundidora:

En pasarela. - Poste de vigilancia y máquina dispensadora.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Y Griega:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia, máquina expendedora y cajero automático.

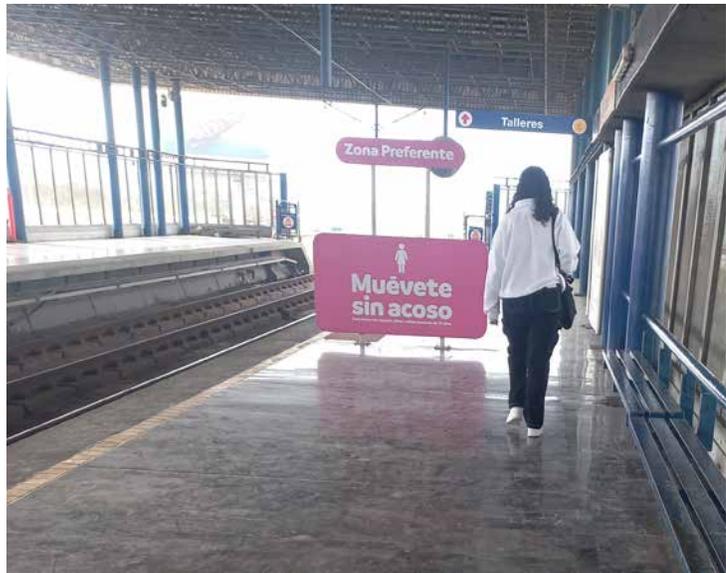
En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Eloy Cavazos:

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Lerdo de tejada:

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.

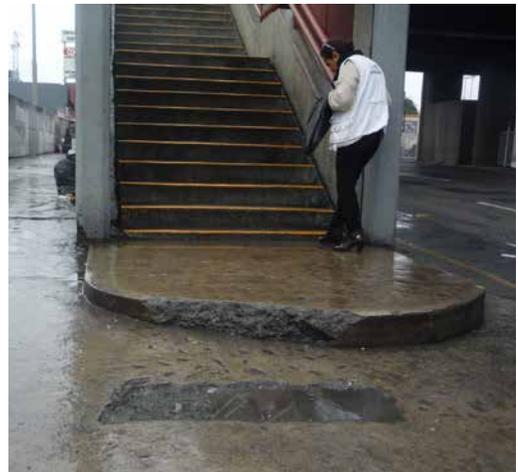


Exposición:

En pasarela. - Poste de vigilancia, máquina expendedora y cajero automático.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



B.II. Rampas.

135. Las Rampas las podemos encontrar en: área de banqueta, en el acceso principal de la estación y en el interior de las estaciones. Las rampas en guarnición y banquetas son utilizadas para salvar desniveles menores a 0,30m y estas no requieren de pasamanos. Las rampas utilizadas para salvar al menos 3 escalones requieren de pasamanos. Las que su longitud es mayor a 6,00m además de pasamanos en cada lado requieren también de un área de descanso.

136. En la visita de supervisión se encontró en la Línea 1 del Metro que las estaciones Unidad Modelo e Y Griega no cuentan con algún tipo de rampa. 15 estaciones cuentan con rampas en guarnición y banqueta, y 7 estaciones cuentan con rampas para salvar elevaciones de más de 0,30m.

137. El número de rampas encontradas en las estaciones de la L-1, es el siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con menos de 3 escalones.
- C. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes menores a 6,00m, para salvar más de 3 escalones.
- D. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes mayores 6,00m, para salvar más de 3 escalones.
- E. Número de rampas para subir o bajar un nivel de planta, con longitudes mayores a 6,00m.

138. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	Talleres	1	1	1		
2	San Bernabé	1				
3	Unidad Modelo					
4	Aztlán	2				
5	Penitenciaria	1				
6	Alfonso Reyes	1				
7	Mitras					2
8	Simón Bolívar	1				
9	Hospital	2		1		
10	Edison	2				
11	Central	3				
12	Cuauhtémoc	4		2*		
13	Del Golfo	2				

14	Félix U. Gómez	2	2			
15	Parque Fundidora	1				
16	Y griega					
17	Eloy Cavazos		1		1	
18	Lerdo de Tejada	1				
19	Exposición	1				1

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- *Tiene una rampa en área en remodelación.

139. Rampa en guarniciones y banquetas. En la Línea 1 son 15 estaciones que cuentan con rampa en guarniciones y banquetas, de la que, durante el recorrido se tomó nota si se cuenta con lo siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Área libre de paso con un ancho mínimo de 0,90m en su superficie central.
- C. Se ubican cercanas a las esquinas de la calle.
- D. Tienen su origen o desembocan en áreas libres de inundación.
- E. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- F. Superficie de piso uniforme e inamovible, continuo, libre de baches, grietas o material suelto.
- G. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

140. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G
1	Talleres	1						
2	San Bernabé	1						
3	Aztlán	2						
4	Penitenciaria	1						
5	Alfonso Reyes	1						
6	Simón Bolívar	1						
7	Hospital	2						
8	Edison	2						
9	Central	3						
10	Cuauhtémoc	4						
11	Del Golfo	2						
12	Félix U. Gómez	2						
13	Parque Fundidora	1						

14	Lerdo de Tejada	1											
15	Exposición	1											

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

141. Rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m. En esta Línea 7 estaciones cuentan con rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m; se tomó nota de las siguientes características:

- A. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m.
- B. Área libre de inundación, alcantarillas o cualquier otro tipo de registro en su origen o lugar en que desembocan.
- C. Al comenzar y finalizar las rampas cuentan con un área de aproximación, con una longitud mínima de 1,50m por el ancho de la rampa.
- D. El ancho libre de las rampas mínimo de 1,20m entre pasamanos.
- E. Dispone de descansos de mínimo 1.20m de longitud, por el ancho de la rampa, entre tramos de rampa con longitudes mayores a 6,00m.
- F. Los cambios de dirección se efectúan en superficies horizontales.
- G. La superficie del piso es uniforme e inamovible; con acabado texturizado/antideslizante; y libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- H. Antes del inicio y después del final, dispone de pavimentos de advertencia a 0,30m de distancia.
- I. Dispone de pasamanos continuos en ambos lados, con diseño anatómico, sin aristas, estable e inamovible, que permite el desplazamiento continuo de la mano.
- J. Antes de comenzar y después de finalizar la rampa, el pasamanos cuenta con una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m.
- K. Los pasamanos, al inicio o término están libres de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario, y tienen un remate en forma de curva hacia la pared o el piso.
- L. El color de los pasamanos de las rampas es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

142. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Talleres	2											
2	Mitras	2											
3	Hospital	1											
4	Cuauhtémoc	2											
5	Félix U. Gómez	2											
6	Eloy Cavazos	2											
7	Exposición	1											

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no le aplica.
- Indica que cuenta con descanso con longitud menor a 1,20m.

143. En las siguientes imágenes se muestran algunas rampas observadas durante el recorrido de supervisión:

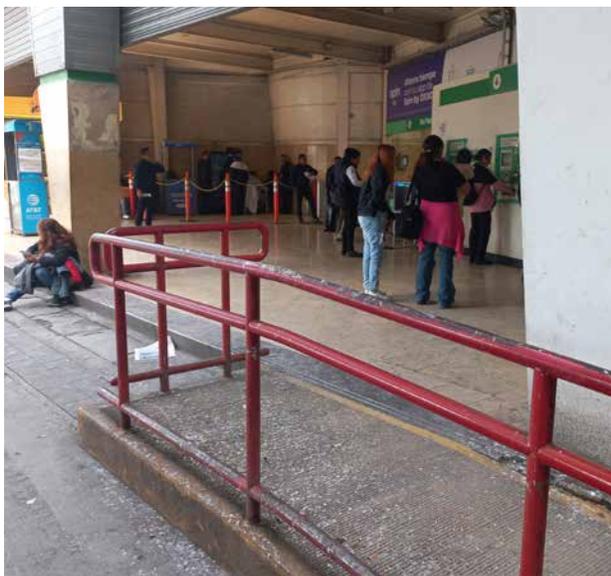
Estación Talleres



Estación Mitras



Estación Cuauhtémoc



Estación Eloy Cavazos



144. Rampa que representa riesgos para los usuarios. Merece especial mención la rampa que fue observada en la estación Hospital, la cual tiene evidentemente una pendiente mayor al 10%, que puede representar un riesgo para las personas usuarias. Además, no tiene una señal de advertencia que indique que se requiere de la asistencia de una persona, como enseguida se observa:



145. Rampa en área en remodelación. La estación Cuauhtémoc cuenta con áreas en remodelación, en la que se encuentra una rampa, a la cual no se tuvo acceso, como enseguida se aprecia. –



B.III. Escaleras.

146. En las estaciones de la Línea 1, se cuenta con escaleras externas e internas, además de escaleras eléctricas. Las escaleras externas las encontramos ubicadas en el área próxima inmediata al acceso principal, y conducen regularmente al área de pasarela. Las escaleras internas las encontramos después de pasar el área de torniquetes y a través de estas se accede al área de andenes.

147. Las estaciones de la Línea 1, cuentan con las siguientes escaleras:

- A. Escaleras externas con menos de 3 escalones.
- B. Escaleras externas con más de 3 y menos de 6 escalones.
- C. Escaleras externas con más de 6 escalones.
- D. Escaleras internas.
- E. Escaleras eléctricas.
- F. Escaleras eléctricas en funcionamiento.

148. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F
1	Talleres	1	0	0	1	0	0
2	San Bernabé	0	0	3	8	2	1
3	Unidad Modelo	0	0	3	4	0	0
4	Aztlán	0	0	4	4	0	0
5	Penitenciaria	0	0	3	4	0	0
6	Alfonso Reyes	0	0	4	4	0	0
7	Mitras	0	0	4	4	0	0
8	Simón Bolívar	0	0	3	4	0	0
9	Hospital	0	0	2	4	0	0
10	Edison	1	0	4	4	0	0
11	Central	0	0	3	4	0	0
12	Cuauhtémoc	1	0	2*	10	6**	1
13	Del Golfo	0	0	4	4	0	0
14	Félix U. Gómez	2	0	0	12	6	6
15	Parque Fundidora	0	0	4	4	0	0
16	Y griega	0	1	3	4	0	0
17	Eloy Cavazos	1	1	4	4	0	0
18	Lerdo de Tejada	0	0	2	4	0	0
19	Exposición	0	0	4	4	0	0

* Indica que 2 más están en un espacio en remodelación.

** Indica que 1 está en mantenimiento y 3 aún en construcción.

149. En las escaleras se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Área de aproximación de 1,50m de longitud como mínimo, por el ancho de la escalera, al comenzar y finalizar una escalera.
- B. Pavimentos de advertencia a 0,30m antes del inicio del desarrollo de la escalera y a 0,30m después del final de las mismas.
- C. Un ancho mínimo libre de 1,20m, y una altura libre de 2,10m.
- D. La superficie del piso tiene acabado texturizado/antiderrapante.
- E. La superficie del piso es uniforme e inamovible, libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- F. En la unión de tramos de escalera cuenta con descansos con una longitud de cuando menos 1,20m.
- G. Al final del cambio de nivel, con una placa se indica el número de piso en el que se encuentra el usuario (alto relieve y complementada con SEB).
- H. Cuenta con pasamanos.

150. Escaleras externas. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Talleres	■	■	■	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no le aplica.

151. Escaleras internas. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Talleres	■	■	■	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Penitenciaria	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no le aplica.

152. Escalones. En la visita de supervisión se tomó en consideración si los escalones cuentan con las siguientes características:

- A. El peralte de los escalones es de máximo 0,18m.
- B. La huella de cada escalón es mayor de 0,25m.
- C. La huella de cada escalón tiene una franja antiderrapante.
- D. Dicha franja es de color contrastante.
- E. La nariz del escalón esta identificada con algún elemento de aviso táctil y/o visual (cambio de textura y/o cambio de color).
- F. La nariz del escalón sobresale máximo a una distancia de 0,025m sobre el ancho de la huella.

153. Escalones en escaleras externas. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F
1	Talleres						
2	San Bernabé						
3	Unidad Modelo						
4	Aztlán						
5	Penitenciaría						
6	Alfonso Reyes						
7	Mitras						
8	Simón Bolívar						
9	Hospital						
10	Edison						
11	Central						
12	Cuauhtémoc						
13	Del Golfo						
14	Félix U. Gómez						
15	Parque Fundidora						
16	Y griega						
17	Eloy Cavazos						
18	Lerdo de Tejada						
19	Exposición						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que tiene la característica, pero con evidente deterioro.

154. Escalones en escaleras internas. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F
1	Talleres						
2	San Bernabé						
3	Unidad Modelo						
4	Aztlán						
5	Penitenciaría						
6	Alfonso Reyes						
7	Mitras						
8	Simón Bolívar						
9	Hospital						
10	Edison						
11	Central						

12	Cuauhtémoc						
13	Del Golfo						
14	Félix U. Gómez						
15	Parque Fundidora						
16	Y griega						
17	Eloy Cavazos						
18	Lerdo de Tejada						
19	Exposición						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que tiene la característica, pero con evidente deterioro.

155. Escaleras eléctricas. Se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Ancho mínimo libre de 0,90m.
- B. Área de aproximación de 1,50m de longitud por el ancho de la escalera.
- C. Al principio y al final de cada escalera eléctrica quedan nivelados al menos 2,5 escalones.
- D. El fondo mínimo de la huella de los escalones es de 0,30m.
- E. La huella del escalón se identifica con algún elemento de aviso visual.

156. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E
1	San Bernabé					
2	Cuauhtémoc					
3	Félix U. Gómez					

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que alguna escalera no se encontró en funcionamiento

157. Pasamanos en escaleras. En la visita de supervisión se tomó nota de las características de los pasamanos en las escaleras:

- A. El pasamanos es sencillo.
- B. El pasamanos es doble.
- C. Los pasamanos son mixtos (sencillos y dobles)
- D. Están instalados en forma uniforme e inamovible.
- E. Están colocados en forma continua.
- F. Su diseño es anatómico, libre de aristas, estable y su deslizamiento es continuo.
- G. Dispone de una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m, antes de comenzar y después de finalizar la escalera.

- H. Cuenta con un remate curvo hacia la pared o el piso al finalizar la prolongación horizontal.
- I. El inicio o término de los pasamanos se encuentra libre de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario.
- J. El color de los pasamanos es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

158. Pasamanos de escaleras externas. La información se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Talleres	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Penitenciaría	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no le aplica.

159. Pasamanos de escaleras internas. La información constatada conforme a los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Talleres	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	San Bernabé	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Unidad Modelo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Aztlán	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

5	Penitenciaría	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Alfonso Reyes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Mitras	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Simón Bolívar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Hospital	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Edison	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Central	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13	Del Golfo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
15	Parque Fundidora	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
16	Y griega	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
17	Eloy Cavazos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
18	Lerdo de Tejada	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
19	Exposición	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que no cuenta con el elemento o la característica.

B.IV. Plataformas y otros mecanismos

160. Durante el recorrido, se encontró que para salvar escaleras algunas estaciones cuentan con dispositivos llamados salvaescaleras Super-trac; no todos se encuentran en funcionamiento, por lo que se presenta la siguiente información. -

- A. Super-trac existentes.
- B. Super-trac funcionando.

161. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B
1	Talleres	0	0
2	San Bernabé	1	1
3	Unidad Modelo	2	1
4	Aztlán	1	1
5	Penitenciaría	2	1
6	Alfonso Reyes	1	1
7	Mitras	1	1
8	Simón Bolívar	1	1
9	Hospital	1	1
10	Edison	1	1
11	Central	0	0
12	Cuauhtémoc	3	3
13	Del Golfo	0	0

14	Félix U. Gómez	1	1
15	Parque Fundidora	1	1
16	Y griega	1	1
17	Eloy Cavazos	0	0
18	Lerdo de Tejada	1	1
19	Exposición	1	1

Enseguida se presentan imágenes de diversos dispositivos llamados salvaescaleras (Super-trac) en la L-1 del Metro. -



B.V. Elevadores.

162. En la visita de supervisión se encontró que únicamente 3 estaciones de la Línea 1 cuentan con elevadores. Se tomó nota del número de elevadores, si estos están en funcionamiento y de la disponibilidad de características de accesibilidad:

- A. Número de elevadores existentes en cada estación.
- B. Número de elevadores en funcionamiento.
- C. Área de aproximación de 1,50m de longitud por 1,50m de ancho, que permita la libre circulación de personas.
- D. Aviso táctil de advertencia en el área de aproximación, colocado a una longitud de 0,30m.
- E. Aviso táctil colocado a lo ancho de la puerta del elevador.
- F. Los botones de llamado del elevador, en el área de aproximación se ubican a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- G. Cabina con interiores libres mínimas de 1,40m de ancho por 1,40m de profundidad.
- H. Piso antiderrapante y paredes laterales lisas.
- I. Controles ubicados preferentemente del lado derecho de la puerta.
- J. Controles colocados a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- K. Botón de emergencia ubicado preferentemente en la parte inferior del tablero, con formato diferente a los demás botones.
- L. Diámetro mínimo de los controles de 0,025m.
- M. Identificación luminosa en el interior para indicar el número de piso.
- N. Identificación sonora en el interior para indicar el número de piso.
- O. Botones de accionamiento con números arábigos en alto relieve con contraste cromático y SEB ubicada al lado izquierdo del botón o debajo de él.
- P. Pasamanos con diseño anatómico, libre de aristas y estable, colocado entre 0,80 m y 0,90m del nivel del piso.
- Q. Espejo instalado en el muro del fondo.
- R. Espacio libre de paso en las puertas mínimo 0,90m.
- S. Sensor de movimiento para reabrir las puertas se ubica a 0,20m y 0,70m de altura.
- T. Detención de la cabina a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior.

163. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	
1	Cuauthémoc	1	0																			
2	Félix U. Gómez	5	4																			
3	Eloy Cavazos	2	1																			

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.
■ Indica que el elemento no dispone de la característica.
■ Indica que no está en funcionamiento por remodelación del área.
■ Indica que cumple parcialmente.

Las siguientes imágenes corresponden a los elevadores observados en cada una de las estaciones mencionadas. -

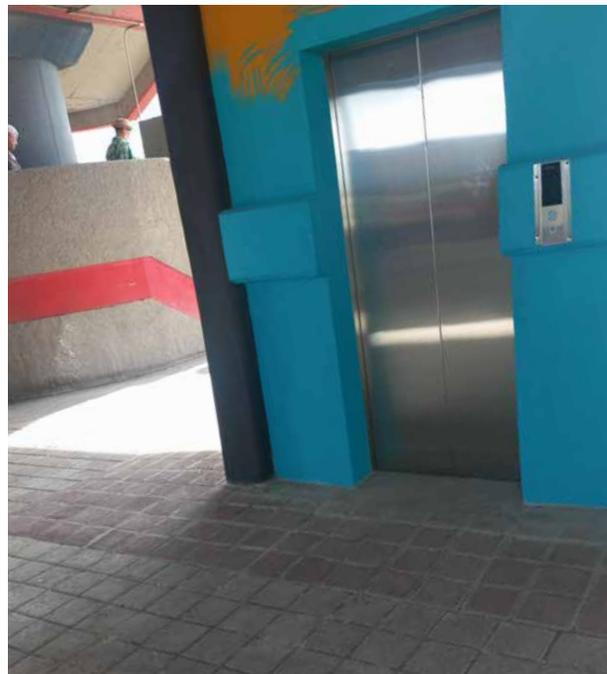
Estación Cuauhtémoc



Estación Félix U. Gómez



Estación Eloy Cavazos



B.VI. Señalización (áreas internas).

164. En el rubro de señalización se tomó en consideración la disponibilidad de elementos de señalización para indicar la ruta hacia el servicio, como enseguida se señala:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización audible.
- C. Señalización táctil o SEB.

165. La información recabada se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 1	Área Pasarela			Área Vestíbulo			Área Andenes		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	Talleres									
2	San Bernabé									
3	Unidad Modelo									
4	Aztlán									
5	Penitenciaría									
6	Alfonso Reyes									
7	Mitras									
8	Simón Bolívar									
9	Hospital									
10	Edison									
11	Central									
12	Cuauhtémoc									
13	Del Golfo									
14	Félix U. Gómez									
15	Parque Fundidora									
16	Y griega									
17	Eloy Cavazos									
18	Lerdo de Tejada									
19	Exposición									

- Indica que si dispone del elemento y/o característica.
- Indica que no dispone del elemento y/o característica.
- Indica que es poca la señalización en comparación con otras estaciones.

C. Sección 3. Elementos del servicio.

C.I. Estacionamientos.

166. En Línea 1 del Metro 18 estaciones no cuentan con área de estacionamiento. La estación Cuauhtémoc es la única que cuenta con espacios de estacionamientos en su parte externa, lado oriente (Ave. Cuauhtémoc). Sin embargo, el día de la visita no se encontró en uso por labores de remodelación del área. En esa área no se observó algún cajón destinado para PCD; tampoco una ruta accesible y continua desde dichos cajones de estacionamiento hacia la entrada al inmueble de la estación.

Las siguientes imagenes muestran espacios de estacionamiento en la estación Cuauhtémoc de la L-1. –



C.II. Mobiliario.

167. Durante el recorrido, se observó que la totalidad de las estaciones de la Línea 1 no disponen de un módulo para la atención de personas usuarias. Es el personal de estación que requiere trasladarse hacia el usuario para brindarle atención. Se observó que el personal asignado a las estaciones desarrolla sus actividades desde el interior de la oficina de estación, la cual cuenta con un muro de vidrio a través del cual tienen contacto visual con los usuarios. Asimismo, las oficinas cuentan con una puerta de vidrio que restringe el acceso del público, por la cual sólo puede ingresar el personal autorizado.

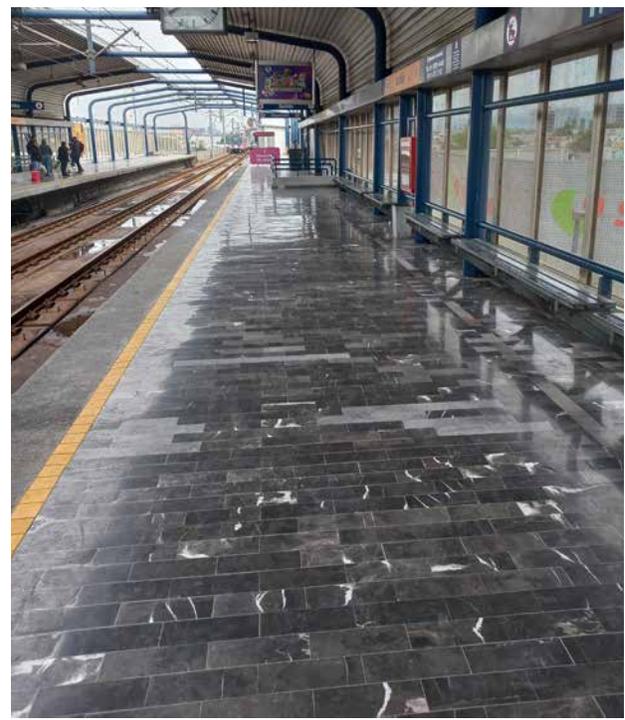
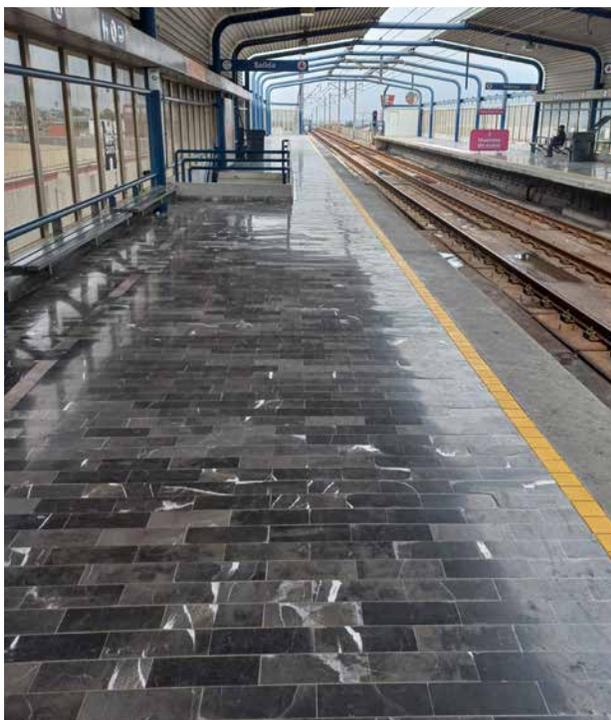
Las siguientes imágenes muestran la oficina de estación y su puerta de acceso. -



C.III. Área de descanso o espera.

168. Durante el recorrido, se pudo apreciar que el área de andenes constituye el área de espera en la que los usuarios abordan el vagón del Metro. Con excepción de la estación Talleres, las estaciones de la Línea 1 del Metro cuentan con bancas ubicadas en el área de andenes disponibles para el uso de los usuarios.

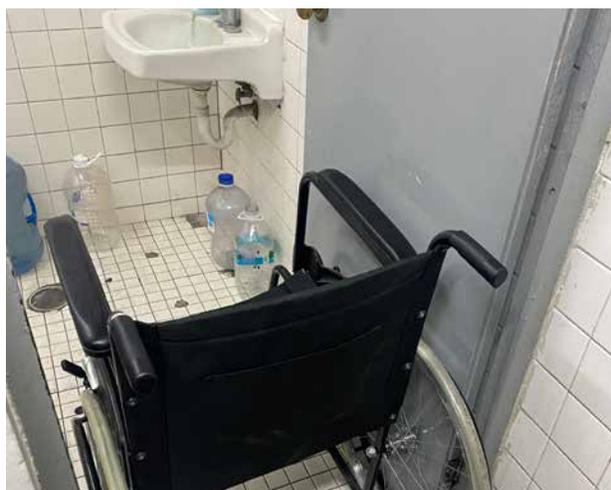
La siguiente imagen muestra las bancas en el andén de la estación Aztlán de la L-1. -



C.IV. Sanitarios.

169. La totalidad de las estaciones que conforman la Línea 1 y 2 del Metro, no cuentan con sanitarios destinados al uso del público en general. Tampoco cuentan con sanitarios accesibles para PCD. Solamente cuentan con sanitarios destinados al uso del personal de METRORREY. En la estación Cuauhtémoc se cuenta con baños públicos, sin embargo, no son de libre acceso, ya que el costo por su uso es de \$10.00 pesos, al tratarse de un local rentado por un particular.

Las siguientes imágenes muestran los sanitarios para uso del personal en las estaciones Alfonso Reyes y Mitras. –



D. Sección 4. Servicio accesible.

D.I. Vagones del metro.

170. En la visita se encontró que los trenes que brindan el servicio son los mismos vagones que hacen el recorrido en cada una de las 19 estaciones que conforman la Línea 1. En razón de ello, la información aplica para todas las estaciones.

171. Se tomó nota de si estos cuentan con las siguientes características de accesibilidad :

- A. Para acceder a los vagones del Metro cuenta con zona de aproximación de cuando menos 0,90m de longitud y altura mínimo de 2,10m.
- B. La detención de la cabina del vagón es a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior, con un máximo de 50mm en la brecha horizontal y 15mm en la brecha vertical.
- C. Las puertas de servicio del vagón cuentan con un ancho libre de mínimo 0,90m.
- D. Superficie del piso firme, nivelada, no reflejante y antiderrapante.
- E. La iluminación en las puertas de servicio del vagón es adecuada para las personas usuarias.

- F. Los vagones cuentan con espacio exclusivo para personas usuarias en silla de ruedas.
- G. Los vagones cuentan como mínimo con 2 asientos prioritarios por vagón, para personas con movilidad reducida.
- H. El asiento prioritario se ubica cerca a la puerta de servicio para disminuir los tiempos de ascenso y descenso.
- I. La persona sentada en el asiento prioritario, mira hacia adelante o hacia atrás con respecto al desplazamiento del vagón del Metro.
- J. Adyacente a los asientos prioritarios se cuenta con un lugar adecuado para los productos de apoyo o perro de asistencia.
- K. El vagón cuenta con un botón de llamado o emergencia en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- L. El vagón cuenta con un sistema de comunicación de dos vías en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- M. El vagón con espacio para personas en silla de ruedas, en el exterior a un costado cuenta con señal visual SIA.
- N. El vagón cuenta con mapa de ruta del servicio.
- O. Cuenta el vagón con botón de alarma.
- P. El vagón cuenta con información sobre instrucciones en caso emergencia.

172. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1-19	Aplica para la totalidad de las 19 estaciones de la L-1*	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

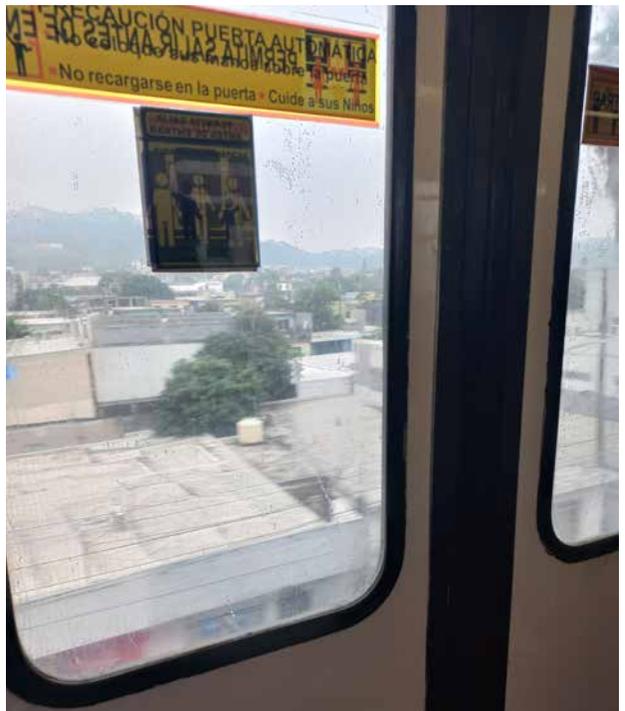
■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica

* La información aplica para todas las estaciones en razón de que los vagones que brindan el servicio en esta Línea son los mismos que hacen el recorrido en cada una de las 19 estaciones.

Las siguientes imágenes corresponden a los vagones que recorren las 19 estaciones de la Línea 1 del Metro. -







D.II. Personal en las estaciones.

173. En cuanto al personal asignado a cada estación, se obtuvo la siguiente información:

- A. Número total de personal asignado en cada estación.
- B. Total de hombres.
- C. Total de mujeres.
- D. Con cargo de supervisor.
- E. Con cargo de responsable de estación.
- F. Personal de seguridad.
- G. Personal de intendencia.
- H. Personal que desempeña otra actividad (Programa atención prioritaria).

174. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Talleres	8	5	3	1-H	2-H	2-H 3-M	0	0
2	San Bernabé	6	3	3	0	0	3-H	3-M	0
3	Unidad Modelo	2	1	1	0	0	1-M	0	1-H
4	Aztlán	3	2	1	0	2-H	0	0	1-M
5	Penitenciaría	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
6	Alfonso Reyes	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
7	Mitras	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
8	Simón Bolívar	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
9	Hospital	4	2	2	0	1-H	1-H	1-M	1-M
10	Edison	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
11	Central	2	2	0	0	1-H	1-H	0	0
12	Cuauhtémoc	7	5	2	0	2-H	3-H 2-M	0	0
13	Del Golfo	3	2	1	0	1-H	1-H	1-M	0
14	Félix U. Gómez	2	2	0	0	1-H	1-H	0	0
15	Parque Fundidora	2	1	1	0	1-H	0	1-M	0
16	Y griega	2	2	0	0	1-H	1-H	0	0
17	Eloy Cavazos	4	2	2	0	1-H	1-H	1-M	1-M
18	Lerdo de Tejada								
19	Exposición	3	2	2	0	1-H	1-H	1-M	0

 Indica que el personal no proporcionó la información.

175. El día de la visita de supervisión, en cada una de las estaciones de la Línea 1 no se observó la presencia de intérpretes en LSM, tampoco la presencia de intérpretes de lenguas indígenas.

176. De la misma forma no se observó durante la visita que en las estaciones de la Línea 1 fueran distribuidos folletos o trípticos en SEB y/o en lenguas indígenas.

D.III. Capacitación y sensibilización.

177. Durante la visita a cada estación de la Línea 1, el personal de la oficina de estación, reportó haber recibido capacitación y sensibilización sobre los siguientes temas:

- A. Trato digno y adecuado a las personas con discapacidad.
- B. Información sobre los diversos riesgos que pueden tener las personas con discapacidad durante su permanencia en las instalaciones.
- C. Información sobre la identificación de la señalización, rutas de evacuación, equipos de emergencia y de los dispositivos de alerta que se encuentren en las instalaciones.
- D. Información para el manejo específico del equipo para la evacuación de las personas con discapacidad.
- E. Capacitación en derechos humanos.
- F. Capacitación en LSM.
- G. Capacitación sobre el uso u operación de elevadores, plataformas o Super-trac.
- H. Conocimiento de los programas o acciones que se implementan para mejorar la seguridad de las personas usuarias, especialmente las mujeres y las niñas.

178. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Talleres								
2	San Bernabé								
3	Unidad Modelo								
4	Aztlán								
5	Penitenciaría								
6	Alfonso Reyes								
7	Mitras								
8	Simón Bolívar								
9	Hospital								
10	Edison								
11	Central								
12	Cuauhtémoc								
13	Del Golfo								
14	Félix U. Gómez								
15	Parque Fundidora								
16	Y griega								
17	Eloy Cavazos								
18	Lerdo de Tejada								
19	Exposición								

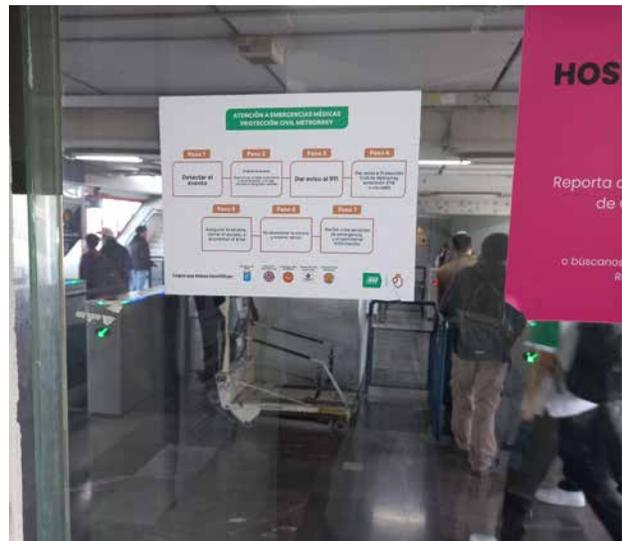
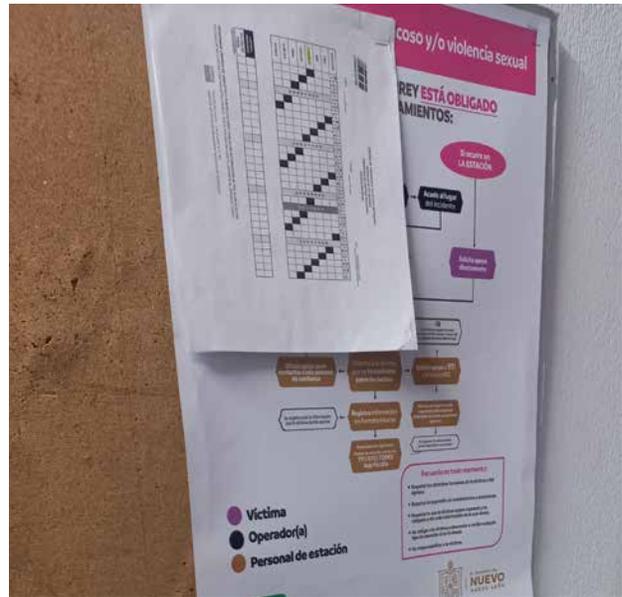
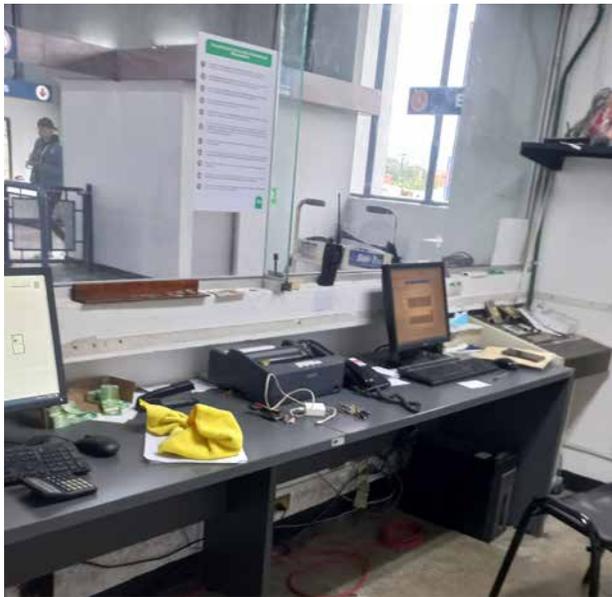
- Indica que la respuesta fue afirmativa.
- Indica que la respuesta fue negativa.
- Indica que no se obtuvo respuesta.

D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias.

179. Durante la visita, al permitirnos el acceso a la oficina del encargado de cada estación, se observó que cuentan con material informativo colocado visiblemente, dirigido al personal del STC, sobre los siguientes temas:

- Información respecto al hostigamiento.
- Procedimiento ante acosos y/o violencia sexual en trenes.
- Procedimiento ante acoso y/o violencia sexual en andenes.
- Atención a emergencias médicas.
- Procedimiento de atención a personas con discapacidad.

Lo anterior se muestra en las siguientes imágenes. -



180. Respecto al Procedimiento de atención a personas con discapacidad, durante la visita se observó que METRORREY, en las Líneas 1, 2 y 3, implementa un Programa para la atención de personas usuarias con discapacidad. Dicho programa, sustancialmente consiste en que, para atender la solicitud del servicio de las personas usuarias con discapacidad, se implementan acciones de coordinación entre el personal de la estación de origen, la persona conductora del tren, el centro de monitoreo de estaciones y el personal de estación de destino. Tratándose de personas en silla de ruedas, la atención se realiza con apoyo de salvaescaleras (super track), o acompañamiento al elevador. Se brinda acompañamiento desde el ingreso a la estación, el arribo al andén y el ascenso al tren (primer vagón área preferente). Nos fue comentado que se tienen asignadas 62 personas para el desarrollo del programa.

D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias.

181. En la parte exterior de las oficinas de las estaciones de la Línea 1, se pudo observar que tiene colocada la siguiente información. -

- Teléfonos de atención a personas usuarias; y
- 911 emergencia.

Lo anterior se muestra como ejemplo en las siguientes imágenes. -



D.VI. Protección civil.

182. Durante la visita se tomó en consideración la disponibilidad de los siguientes elementos y características:

- A. Ruta de evacuación accesible, trazada, sin obstáculos y debidamente señalizada.
- B. Zonas de seguridad y sitios de repliegue con espacios para personas con discapacidad.
- C. Dispositivos de alarma (sonoros y luminosos) que permitan alertar a las personas con discapacidad dentro de las instalaciones en caso de emergencia o desastre.
- D. Productos de apoyo para la evacuación (incluidas PCD), en caso de emergencia o desastre.
- E. Plano de evacuación colocado en forma visible.
- F. Extintores.

183. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 1	A	B	C	D	E	F
1	Talleres						
2	San Bernabé						
3	Unidad Modelo						
4	Aztlán						
5	Penitenciaría						
6	Alfonso Reyes						
7	Mitras						
8	Simón Bolívar						
9	Hospital						
10	Edison						
11	Central						
12	Cuauhtémoc						
13	Del Golfo						
14	Félix U. Gómez						
15	Parque Fundidora						
16	Y griega						
17	Eloy Cavazos						
18	Lerdo de Tejada						
19	Exposición						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Cumple parcialmente.

VIII. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 2 DEL METRO.

A. Sección 1. Accesos.

184. En los accesos se tomó en consideración las siguientes condiciones:

- A. Accesos libres de elementos que representen una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.
- B. Accesos en buenas condiciones estructurales y libres de daños visibles.
- C. Accesos libres de labores de mantenimiento y/o de reparación, y cuando exista, se cuente con señalización.

185. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C
1	Sendero	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■
5	Universidad	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■
7	Regina	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■
10	Alameda	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■

- Indica que el elemento cuenta con esa característica.
- Indica que el elemento no cuenta con la característica.

186. Del contenido de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- De las 13 estaciones de la Línea 2 del Metro, en sus áreas aledañas 4 de ellas presentan condiciones que pueden constituir una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.
- La estación Padre Mier presenta 1 acceso con daños visibles en sus puertas.
- En 1 acceso de la estación Sendero se realizaban labores de remodelación y/o construcción.

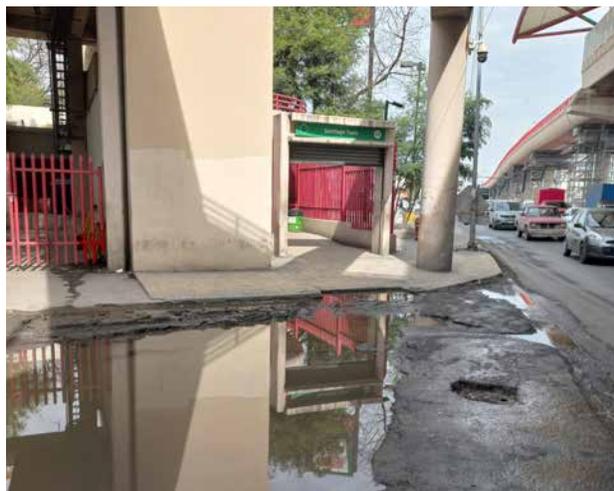
A.I. Áreas aledañas a los accesos principales.

187. En 4 estaciones las áreas aledañas a los accesos principales, presentaron circunstancias que pueden representar un riesgo a la integridad física de las personas usuarias o constituir una barrera de acceso para estas. Dichas estaciones son las siguientes:

- Santiago Tapia.
- Alameda.
- Fundadores.
- General I. Zaragoza.

Enseguida se describe lo encontrado en cada una de ellas.

188. **Santiago Tapia.** Se encontró al momento de la visita un encharcamiento de aguas cercano al acceso principal, que obstruyen el fácil acceso de las personas a la edificación, como enseguida lo podemos observar.



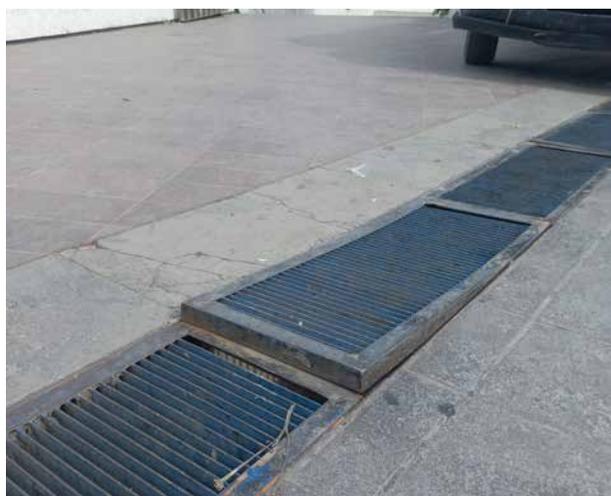
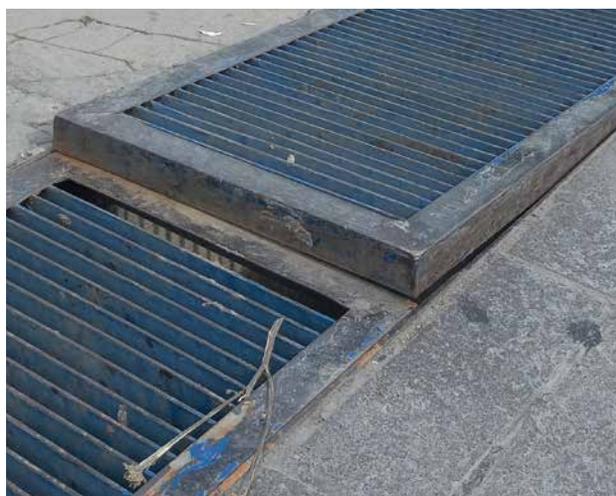
189. **Estación Alameda.** Se encontró al momento de la visita un registro de servicio abierto y otro dañado muy cercana al acceso principal, como enseguida lo podemos observar:



190. **Estación Fundadores.** Se encontró al momento de la visita pavimento con grietas, tubos metálicos y teléfono público, como enseguida lo podemos observar:



191. **Estación General I. Zaragoza.** Se encontró al momento de la visita una rejilla levantada, como enseguida se observa. -



A.II. Condiciones físicas de los accesos principales.

192. En relación a las condiciones estructurales de los accesos (daños visibles), en 12 estaciones sus accesos principales presentan buenas condiciones. La estación Padre Mier presentó daños en puertas ya que no tenían el vidrio y en su lugar tenían sobrepuesta madera, como enseguida se observa.



193. En 1 acceso de la estación Sendero se realizaban labores de remodelación/construcción. No se observó señalización de seguridad. –



A.III. Señalización y sistemas de comunicación.

194. Para el rubro de señalización y sistemas de comunicación en los accesos principales, se tomó en consideración la disponibilidad de:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización táctil o SEB.
- C. Señalización con SIA, colocado en lugar visible cuando menos en 1 de sus accesos.
- D. SIA en buenas condiciones y libre de vandalismo.
- E. Comunicación de 2 vías.
- F. Botones de llamado existentes.
- G. Botones de llamado funcionando adecuadamente.
- H. Botón de llamado libre de vandalismo.

195. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Sendero	Green	Red	Blue	Green	Red	1	0	Green
2	Santiago Tapia	Green	Red	Blue	Green	Red	1	1	Red
3	San Nicolás	Green	Red	Blue	Green	Red	1	1	Red
4	Anáhuac	Green	Red	Blue	Green	Red	1	1	Green
5	Universidad	Green	Red	Blue	Green	Red	1	1	Green
6	Niños Héroes	Green	Red	Blue	Green	Red	1	1	Red

7	Regina	■	■	■	■	■	2	1	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	1	1	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	1	0	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	2	1	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	2	0	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	1	1	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	2	0	■

- Indica que si dispone del elemento o de la característica
- Indica que no dispone del elemento o de la característica.
- Indica que el SIA está colocado en el elevador.

196. En relación con el contenido de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- La totalidad de las estaciones tienen señalización visual en su acceso principal (Nomenclatura).
- Ninguno de los accesos principales tiene señalización táctil o SEB.
- Las estaciones Cuauhtémoc, Alameda, Fundadores y Padre Mier no cuentan con SIA en sus accesos.
- En la estación Sendero el SIA se ubica en el área de elevador, sin embargo, el elevador no está en funcionamiento y no se tiene acceso a dicha área, como enseguida se muestra:



- La estación General I. Zaragoza presenta el SIA con vandalismo.



- Ninguna estación de la Línea 2 cuenta con sistemas de comunicación de 2 vías en sus accesos.
- Las 13 estaciones cuentan por lo menos con 1 botón de llamado para asistencia, de las cuales, en 6 estaciones no estaban en funcionamiento (Sendero, Regina, Cuauhtémoc, Alameda, Fundadores y General I. Zaragoza).
- En 6 estaciones los botones de llamado para asistencia presentaron vandalismo.

197. Enseguida se muestran imágenes de los botones de llamado que presentaron vandalismo:

Estación Santiago Tapia



Estación San Nicolás



Estación Niños Héroes



Estación Regina



Estación Alameda



Estación General I. Zaragoza



198. De las 13 estaciones, en 9 de ellas sus accesos principales son espacios amplios y abiertos. En 4 estaciones sus accesos principales cuentan con puertas, siendo las siguientes:

1. Estación Regina;
2. Estación Alameda;
3. Estación Fundadores; y
4. Estación Padre Mier.

199. En relación a las características de accesibilidad de las puertas, se tomó en consideración lo siguiente:

- A. Puertas con ancho mínimo efectivo de 0,90m.
- B. Abatimiento hacia afuera.
- C. Abatimiento con un ángulo de apertura de 90°.
- D. Indicadores de advertencia de proximidad podotáctil.
- E. En puertas de vidrio, cuentan con protecciones o con distintivos sobre su superficie para facilitar la identificación de las transparencias.
- F. Manijas anatómicas, con mecanismo de apertura de palanca y situadas a una altura de 0,95m respecto al nivel de piso.

200. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F
1	Regina*	■	■	■	■	■	
2	Alameda	■	■	■	■	■	
3	Fundadores	■	■	■	■	■	
4	Padre Mier	■	■	■	■	■	

■ Indica que si dispone con la característica.

■ Indica que no dispone de la característica.

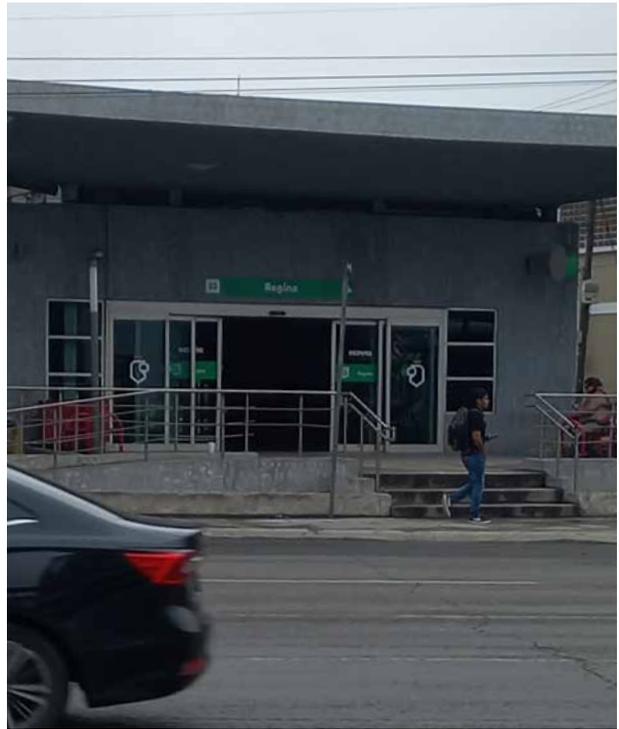
■ Indica que no todas sus puertas tienen esa característica.

El espacio en blanco indica que no cuenta con mecanismo de apertura.

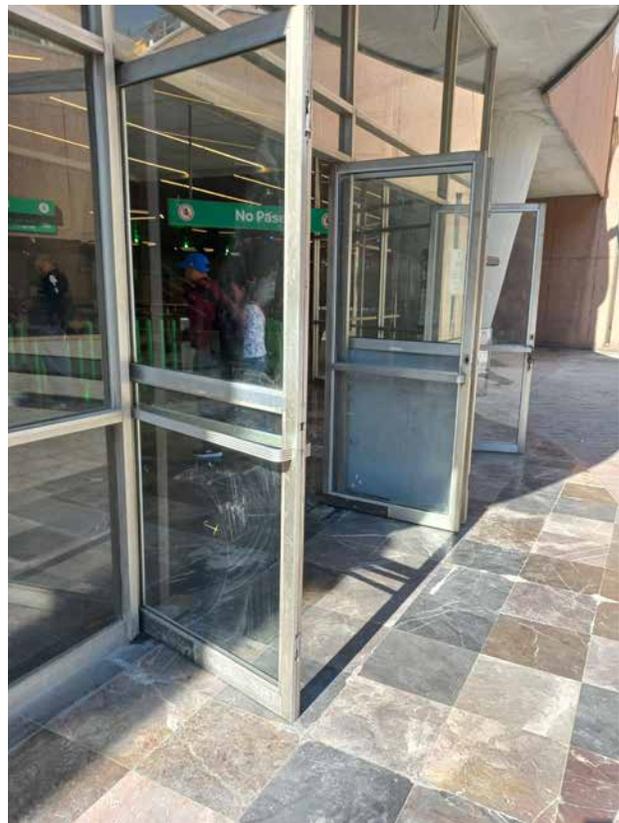
*Una de sus puertas es corrediza.

Enseguida se muestran imágenes de las estaciones con puertas en sus accesos principales. -

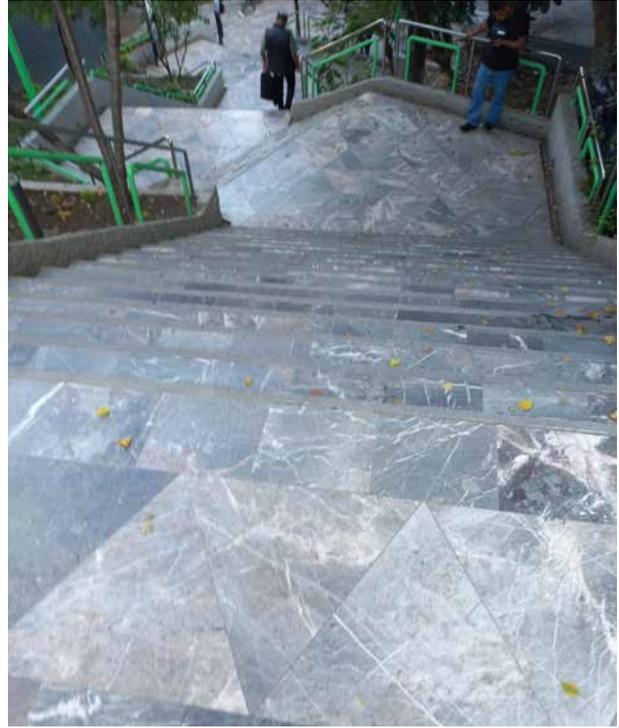
Estación Regina. -



Estación Alameda. -



Estación Fundadores. –

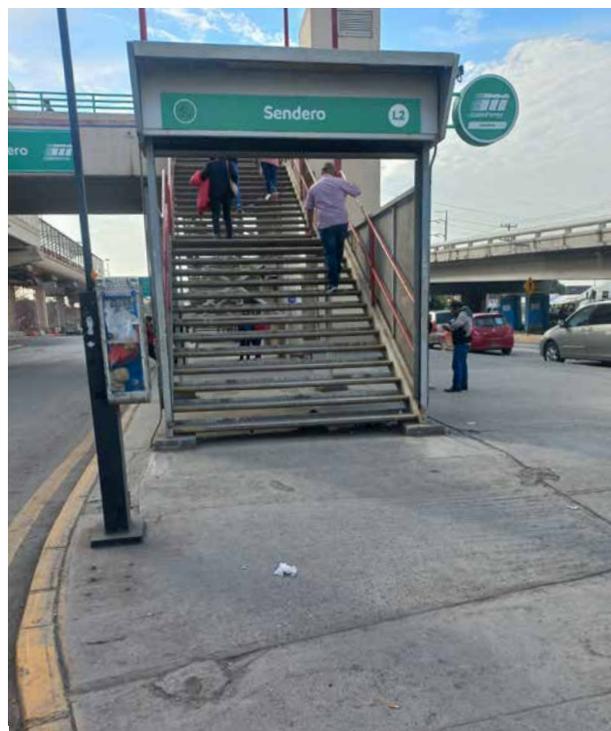


Estación Padre Mier.-



Enseguida se muestran imágenes de las estaciones en las que sus accesos principales son espacios amplios y abiertos. -

Estación Sendero.-



Estación Santiago Tapia.-



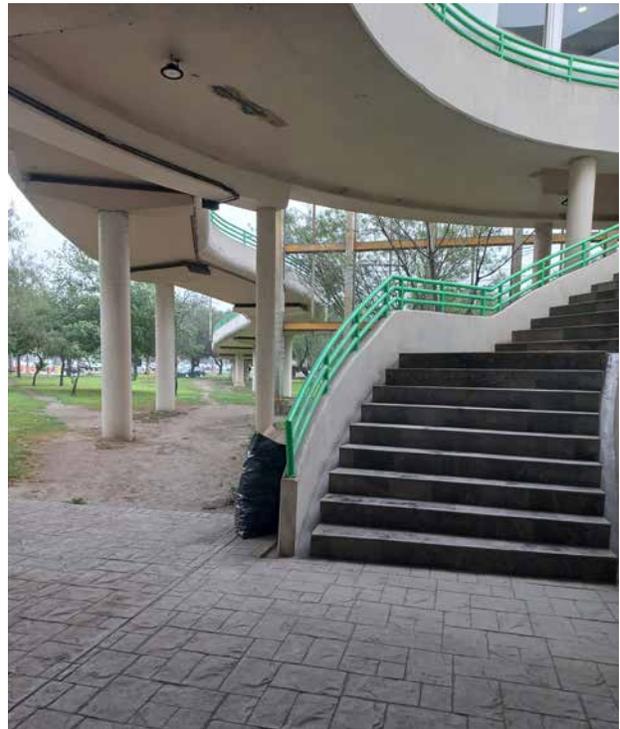
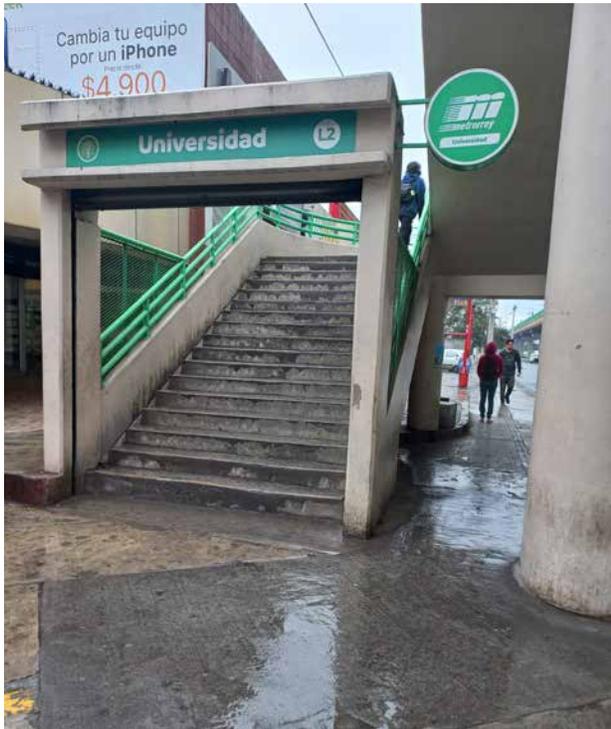
Estación San Nicolás.-



Estación Anáhuac.-



Estación Universidad.-



Estación Niños Héroes.-



A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral).

201. La totalidad de las estaciones de la Línea 2 del Metro cuentan con accesos secundarios llamados Torniquetes. Durante la visita se tomó nota de la disponibilidad de:

- A. Los torniquetes cuentan con una puerta abatible lateral, que tenga un área libre de paso mínimo de 0,90m de ancho.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia para indicar proximidad.
- C. Señalización visual.
- D. Señalización audible.
- E. Señalización táctil o SEB.
- F. SIA en puertas abatibles laterales.
- G. Botón de llamado para asistencia.

202. Lo observado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G
1	Sendero	■	■	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que no dispone del elemento o de la característica.
- Indica que solo 1 acceso cuenta con la característica.

203. En relación con lo información de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- Los torniquetes en todas las estaciones de la Línea 2 se encuentra complementados con una puerta abatible lateral con área libre de cuando menos 0,90m de ancho.
- La totalidad de las estaciones no cuentan con señalización audible, señalización táctil o SEB, SIA en sus puertas abatibles laterales, ni con botón de llamado para asistencia.

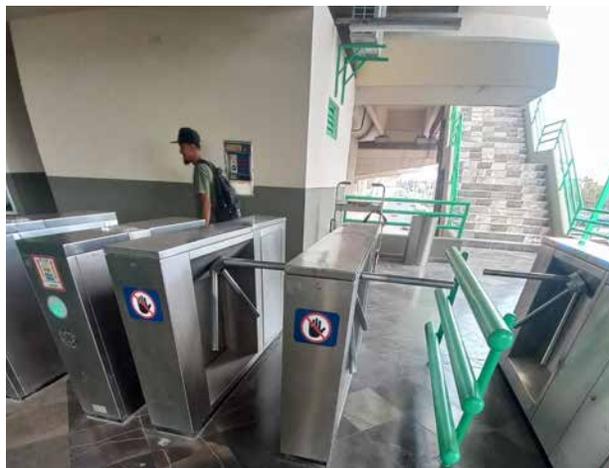
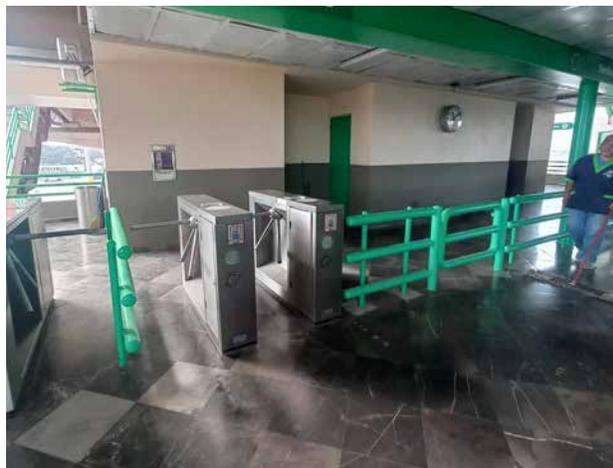
- Del total de las estaciones de L-2, únicamente la estación Regina, en el acceso oriente cuenta con pavimento táctil de guía y de advertencia en el área de torniquetes, como se observa en la siguiente imagen:



- En ninguna de las estaciones de la Líneas 2 el área de torniquetes y su puerta lateral abatible cuenta con señalización audible y táctil o SEB, SIA. Además, no cuentan con botón de llamado para asistencia.

204. Las siguientes imágenes muestran algunos torniquetes y puertas laterales abatibles en las estaciones de la Línea 2. -

Estación Sendero. -



Estación Anáhuac. -



Estación Cuauhtémoc. -



Estación Fundadores.-



Estación Padre Mier. –



B. Sección 2. Circulaciones.

B.I. Pasillos.

205. Durante la visita de supervisión, en los pasillos de las 4 áreas principales se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características de accesibilidad:

- A. Área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m por 2,10m de altura.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia (para indicar proximidad, cambio de dirección o fin del recorrido).
- C. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- D. Pavimentos continuos, superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto.
- E. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

206. Lo encontrado en las circulaciones del acceso principal, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D*	E
1	Sendero	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
 - Indica que el elemento no dispone de la característica.
 - Indica que sólo un acceso tiene esa característica.
- *Incluye las escaleras del acceso principal

207. Lo encontrado en las circulaciones del área de pasarela, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E
1	Sendero	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■
8	General Anaya					
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■
12	Padre Mier					
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
 - Indica que el elemento no dispone de la característica.
- El espacio en blanco indica que no cuenta con área de pasarela.

208. Lo encontrado en circulaciones del área vestíbulo, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E
1	Sendero	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

209. Lo encontrado en circulaciones del área de andenes, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E
1	Sendero	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

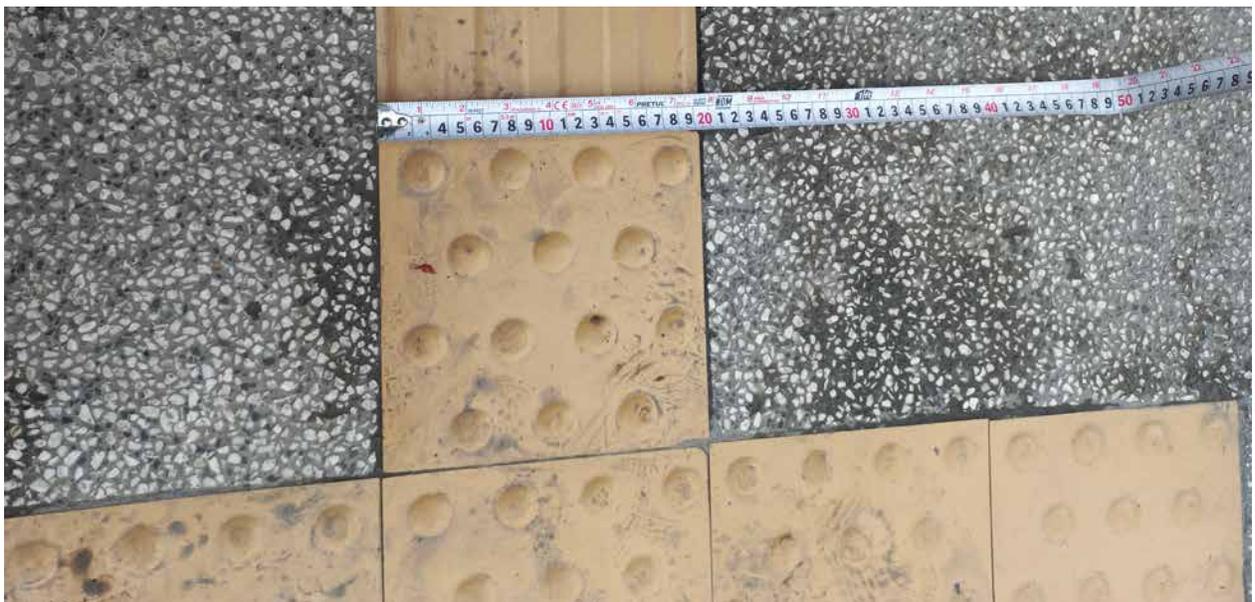
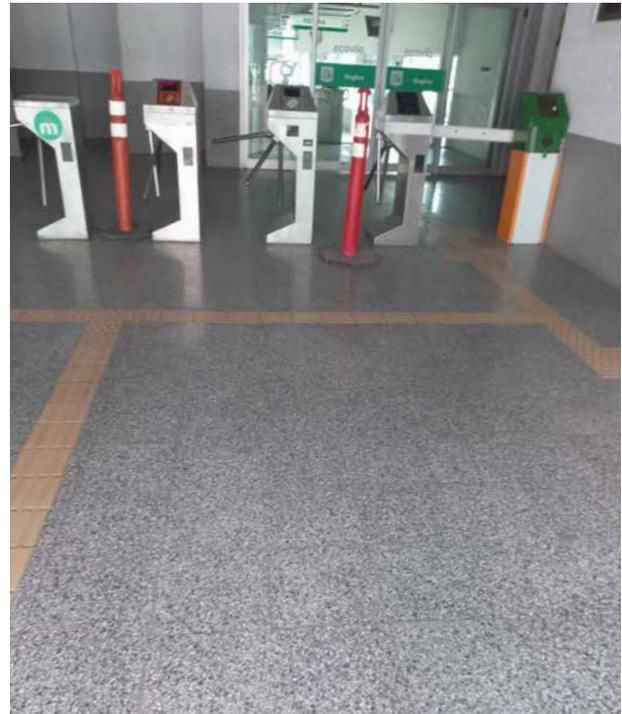
■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

210. En relación al rubro "A" se observó que, en las 13 estaciones de la L-2 sus pasillos de circulación presentan área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m por 2,10m de altura.

211. Respecto al rubro "B" se observó que solo 1 estación de esa Línea 2 (Regina) cuenta con pavimento podotáctil de guía y de advertencia, únicamente en el área del acceso principal.

212. Cabe mencionar que los módulos del piso podotáctil con que cuenta la estación Regina, sus dimensiones son de 0,20m por 0,20m; lo recomendable es tener módulos como mínimo de 0,30m por 0,30m y máximo 0,40m por 0,40m.

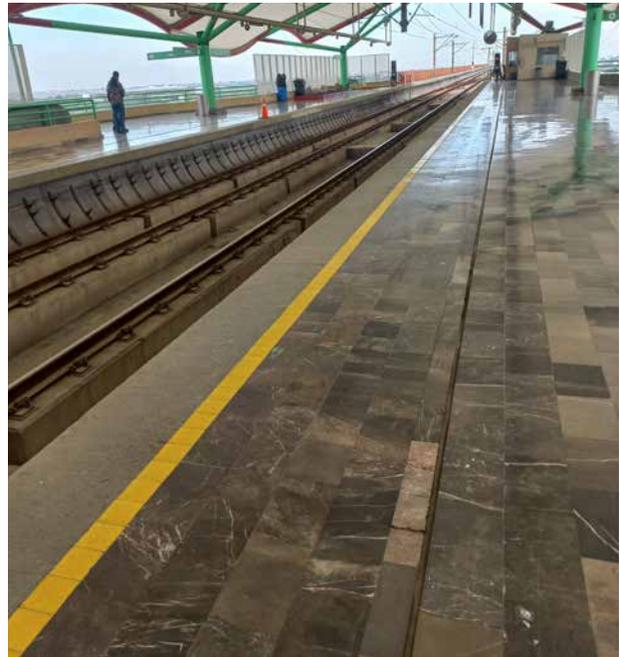
Las siguientes imágenes corresponden a la estación Regina. -



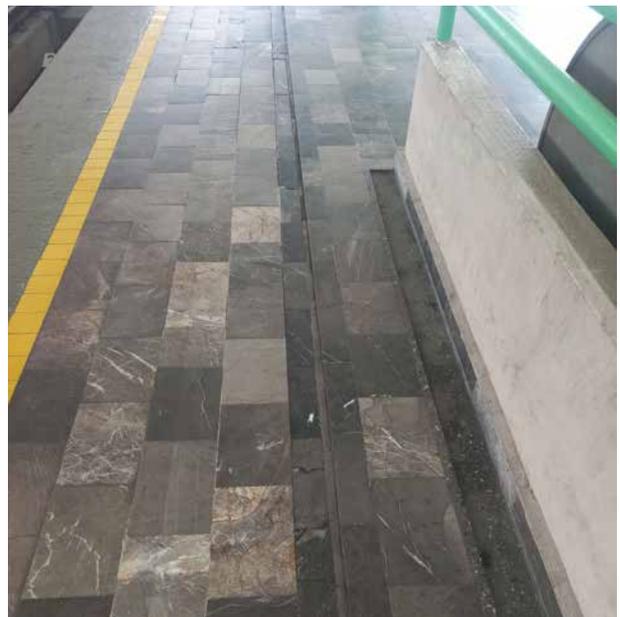
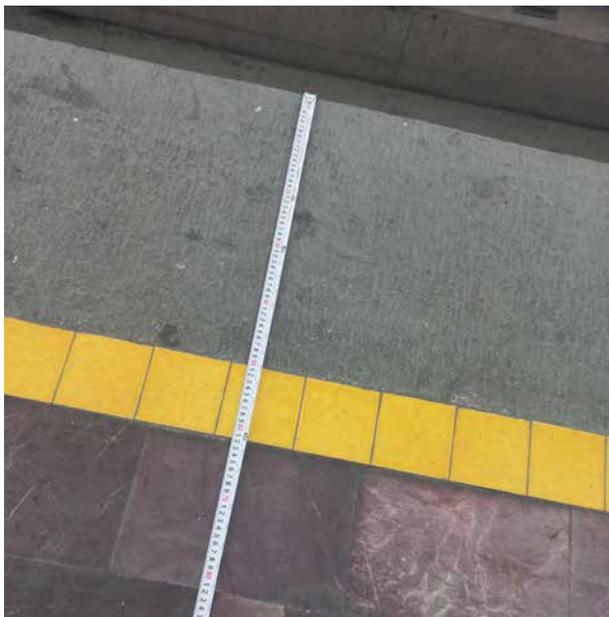
213. Las 13 estaciones de la Línea 2 cuentan en los andenes con una franja de pavimento (aviso táctil) colocada a una distancia de 0,50m del borde del andén, sin embargo, no en todas las estaciones cuenta con cambio de textura y el ancho de la citada franja es de 0,11m. Lo recomendable en la actualidad son las siguientes medidas: Para desniveles menores a 60 cm franja de 30 o 40 cm y para desniveles mayores a 60 cm franja de 40 o 60 cm.

Las siguientes imágenes muestran la franja de pavimento (aviso táctil) en los andenes de las estaciones Sendero, Niños Héroes y Alameda de la Línea 2 del Metro. –

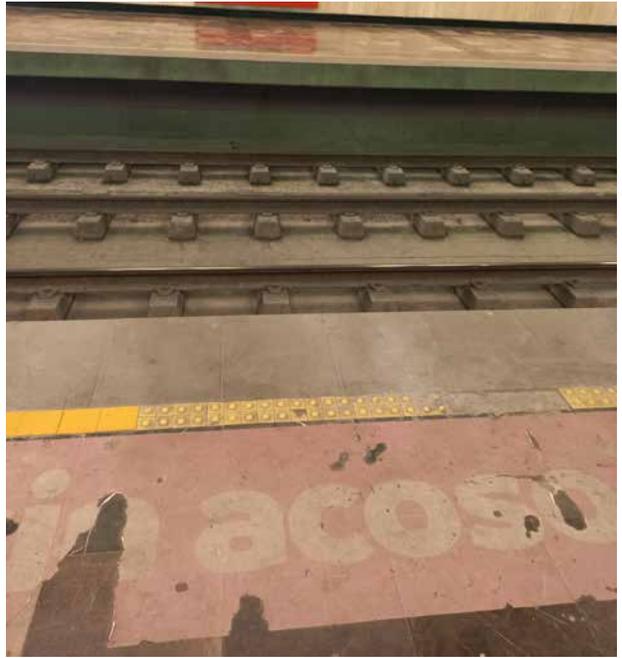
Estación Sendero.-



Estación Niños Héroes.-



Estación Alameda.-



Estación General Anaya.-

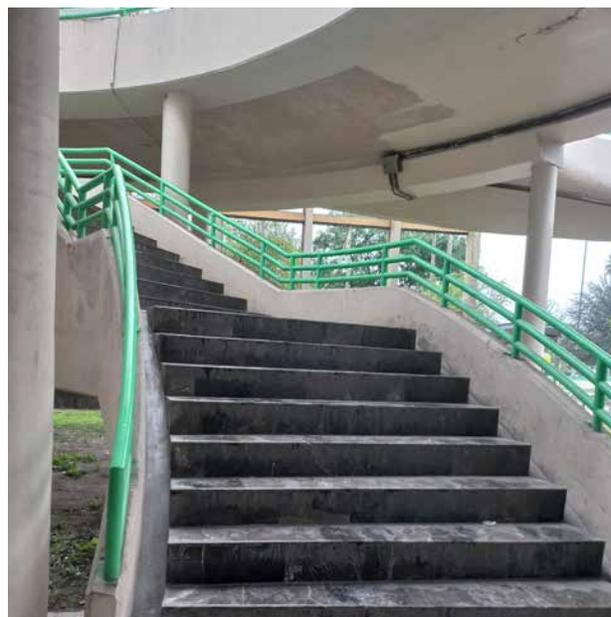


214. En cuanto al rubro "C" superficie con acabado texturizado/antiderrapante, se observó:

- En las áreas de vestíbulo y andenes ninguna de las 13 estaciones de la Línea 2 cuenta con ese acabado en la superficie de circulación.
- En los accesos principales 10 estaciones si cuentan con ese acabado antiderrapante y 3 no, siendo estas las estaciones Universidad, Regina y Fundadores.
- En las áreas de pasarela 2 estaciones no cuentan con superficie con acabado texturizado/antiderrapante, siendo las estaciones Cuauhtémoc y Fundadores.

En las siguientes imágenes se puede observar las superficies del piso que no presentan acabado texturizado/antiderrapante. –

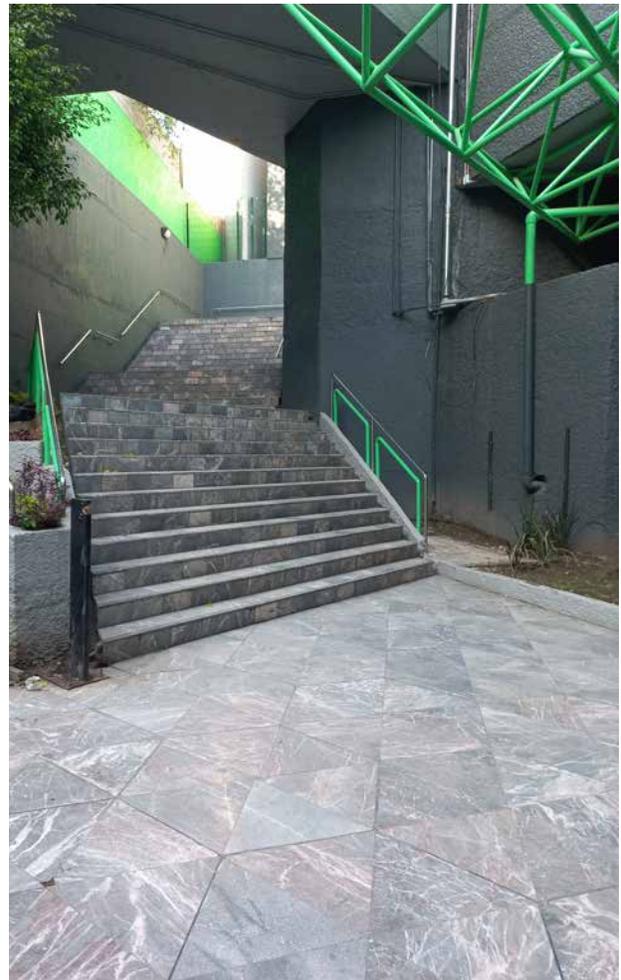
Estación Universidad.-



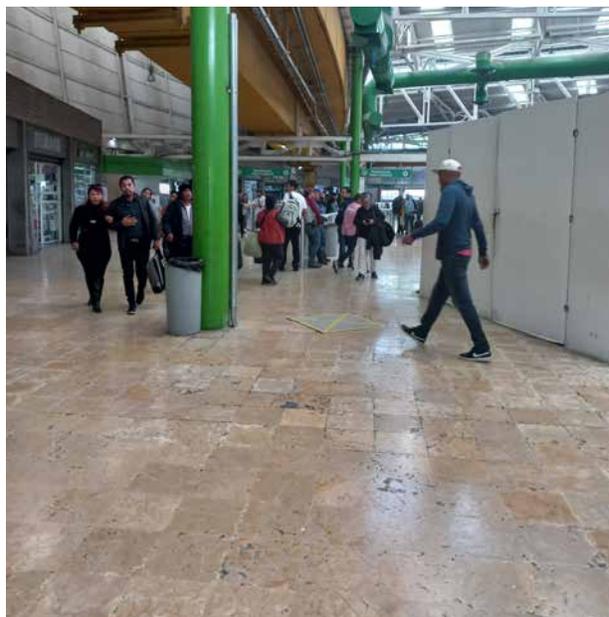
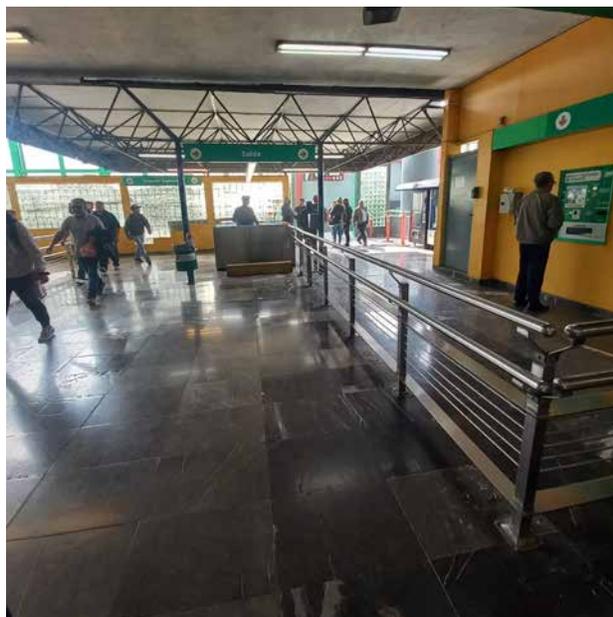
Estación Regina.-



Estación Fundadores.-



Estación Cuauhtémoc.-



215. Respecto al rubro “D” pavimentos continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto, se observó que ninguna de las 13 estaciones de la Línea 2 cuenta con pisos o superficies con esa característica. Las áreas de las estaciones en las que sus pisos no presentan esa característica, se distingue de la manera siguiente:

- En accesos principales 11 estaciones.
- En área de pasarela 8 estaciones.
- En área de vestíbulo 4 estaciones.
- En área de andenes 6 estaciones.

216. En relación al rubro citado, en la siguiente tabla se presenta la información de las estaciones y sus áreas.

Núm.	Línea 2	Acceso principal*	Pasarela**	Vestíbulo	Andenes
1	Sendero	Red	Red	Green	Red
2	Santiago Tapia	Red	Red	Green	Red
3	San Nicolás	Red	Red	Green	Red
4	Anáhuac	Green	Red	Green	Red
5	Universidad	Red	Red	Red	Red
6	Niños Héroes	Green	Red	Red	Red
7	Regina	Red	Green	Green	Green
8	General Anaya	Red	White	Red	Green
9	Cuauhtémoc	Red	Red	Red	Green
10	Alameda	Red	Green	Green	Green
11	Fundadores	Red	Green	Green	Green

12	Padre Mier				
13	General I. Zaragoza				

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

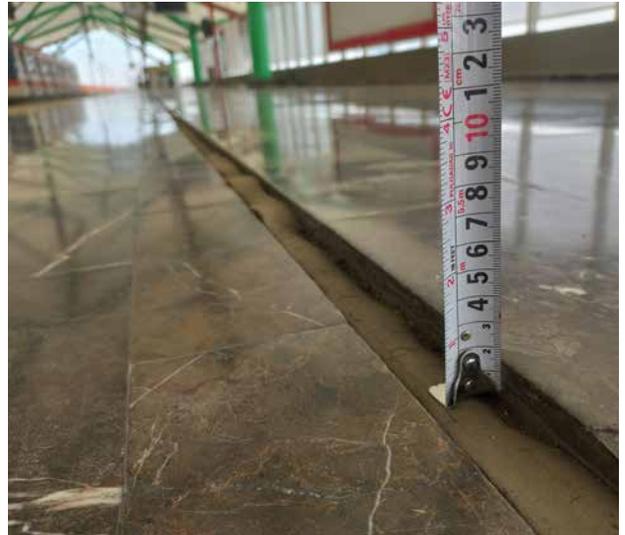
* Incluye escaleras del acceso principal.

**Dos estaciones no cuentan con área de pasarela.

217. En las siguientes imágenes se observan las superficies de los pavimentos que no presentan la característica de pisos continuos, superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto. -

Estación Sendero



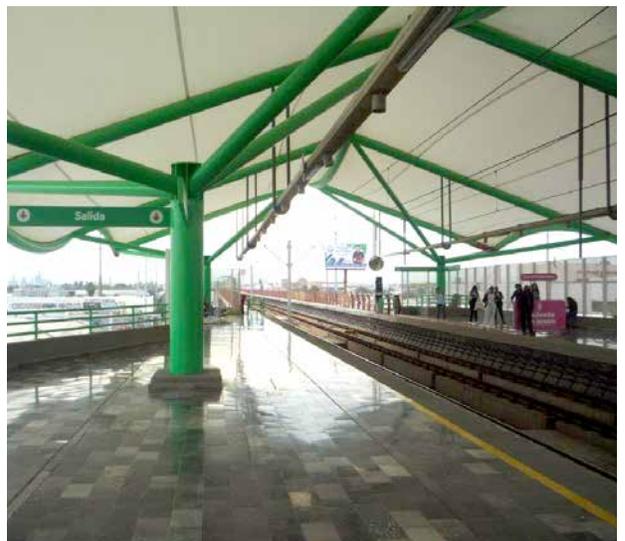


Estación Santiago Tapia





Estación San Nicolás

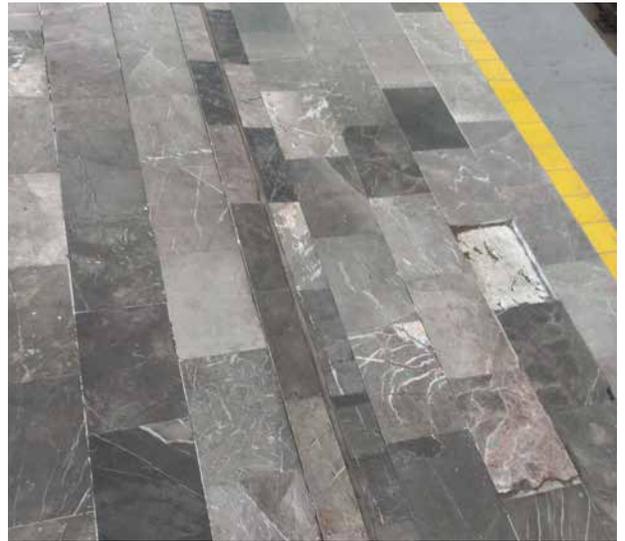


Estación Anáhuac



Estación Universidad





Estación Niños Héroes



Estación Regina



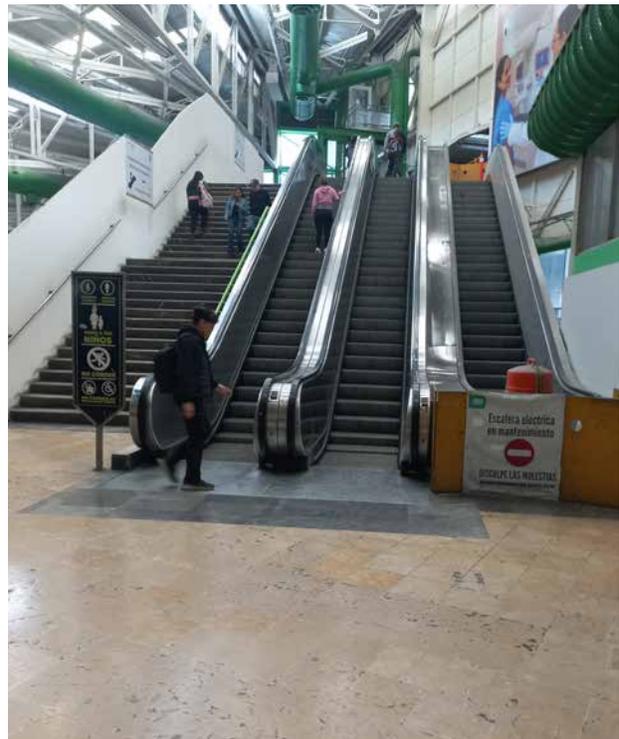
Estación General Anaya



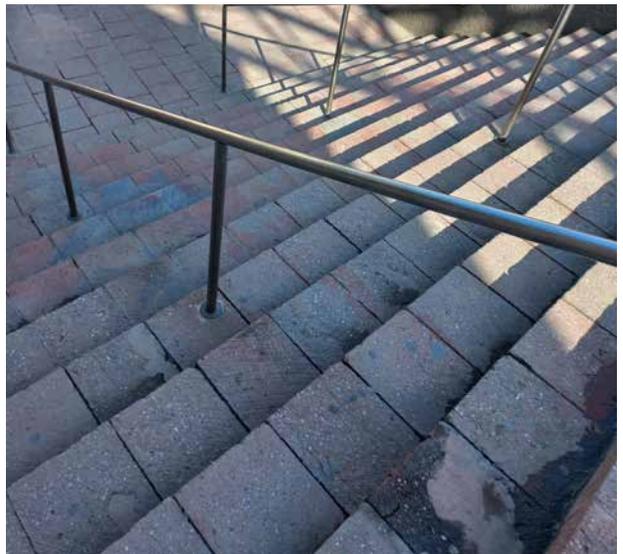
Estación Cuauhtémoc



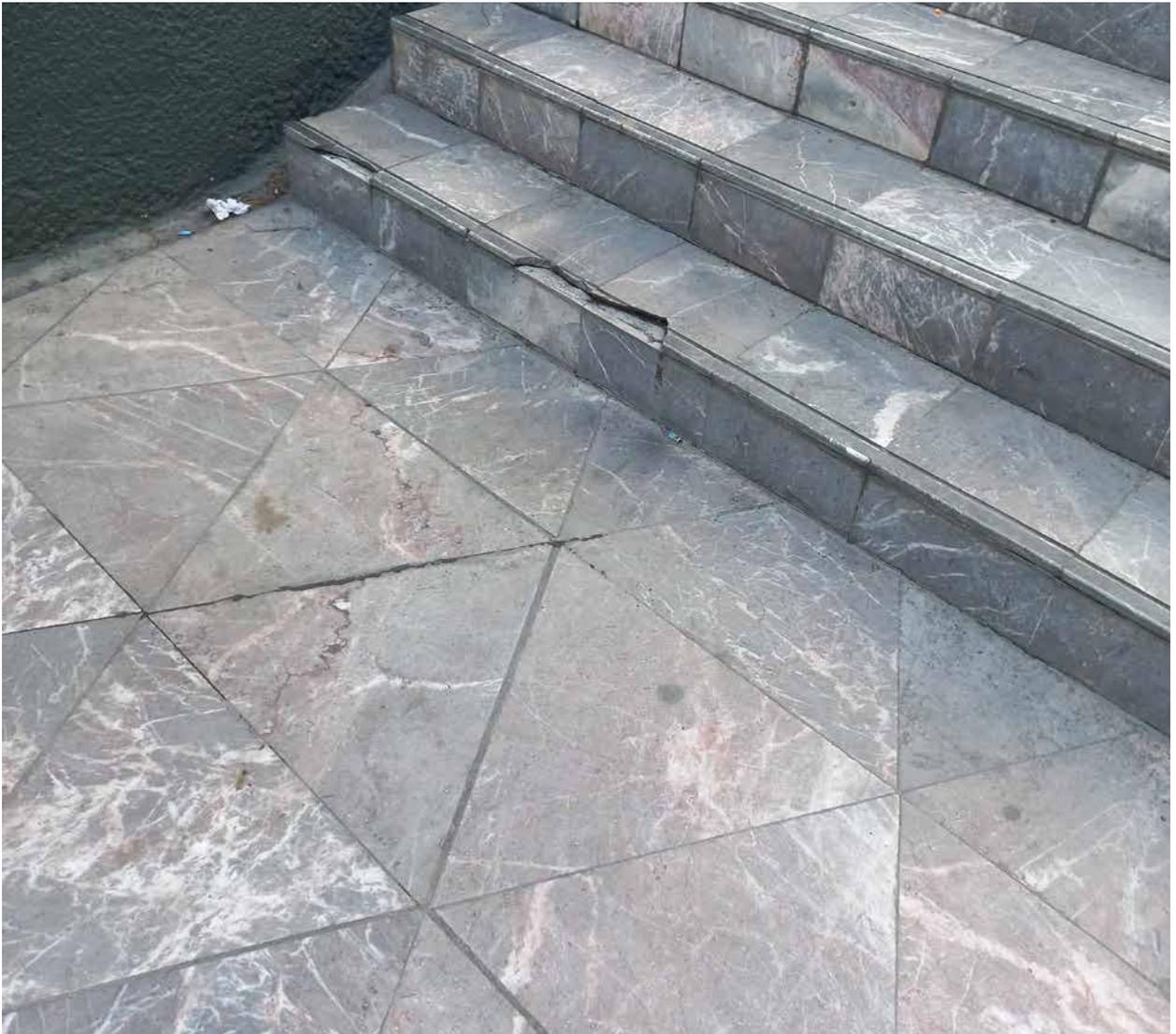
Asimismo, en la estación Cuauhtémoc no todas las circulaciones pueden ser usadas debido a labores de remodelación y/o mantenimiento que se realizan en el interior, como enseguida se observa. -



Estación Alameda



Estación Fundadores



Estación Padre Mier



Estación General I. Zaragoza





218. Respecto al rubro "E" elementos que pueden limitar, impedir o provocar tropiezos, se observó que ninguna de las 13 estaciones de la Línea 2 se encuentra libre de los elementos mencionados. El número de estaciones que se observaron libres de tales elementos, se distingue de la siguiente manera:

- En accesos principales 7 estaciones.
- En área de pasarela 2 estaciones (2 estaciones no cuentan con esa área).
- En área de vestíbulo 5 estaciones.
- En área de andenes 0 estaciones.

219. En las siguientes imágenes se observan los elementos que pueden limitar, impedir o provocar tropiezos, en cada una de las 13 estaciones de la Línea 2. -

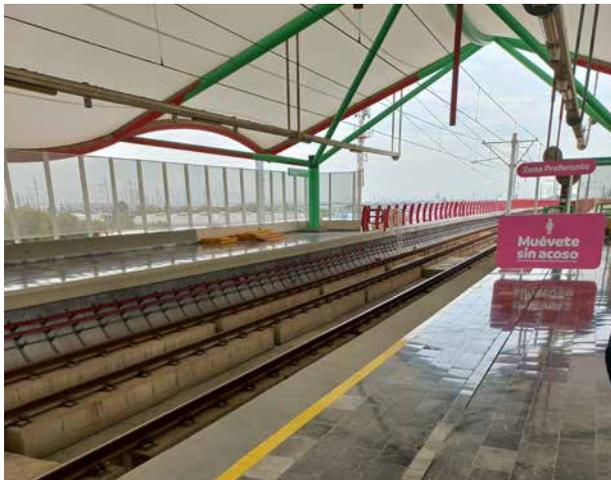
Estación Santiago Tapia:

En acceso principal. - Bote de basura.

En área de pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia.

En área de vestíbulo. - Área en mantenimiento, bote de basura.

En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.

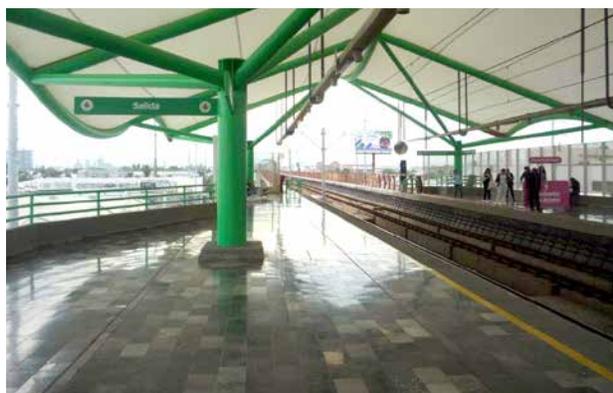
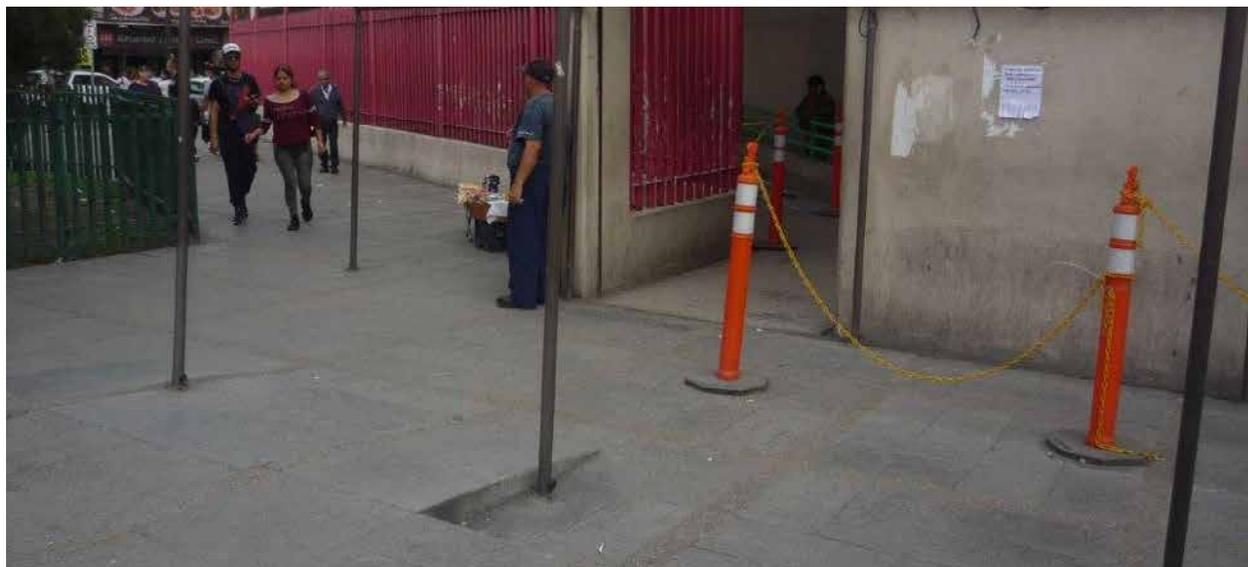


Estación San Nicolás:

En acceso principal. - Estructura metálica.

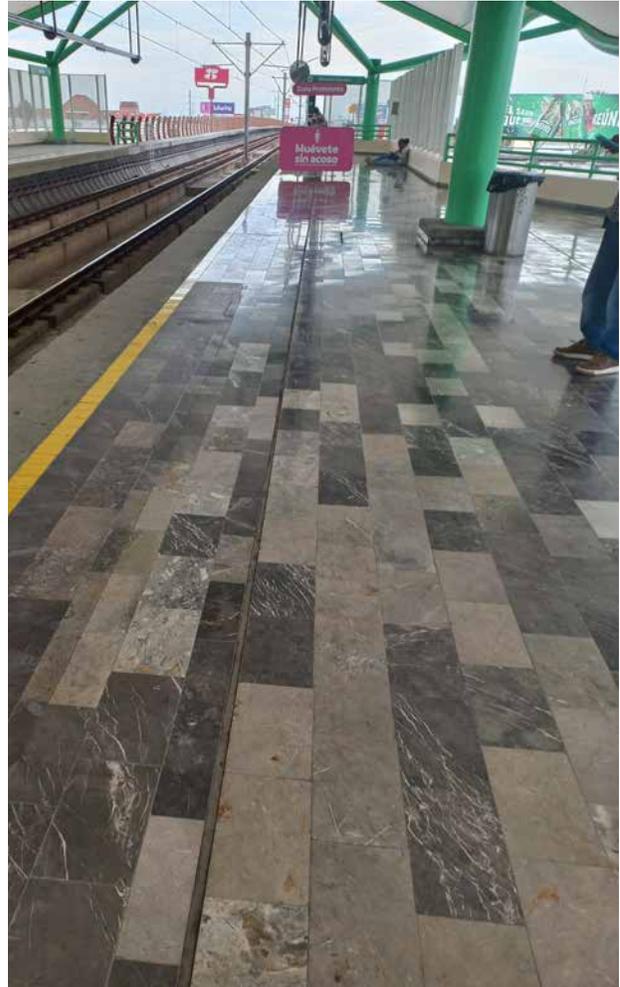
En pasarela. - Poste de vigilancia.

En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Anáhuac:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia, cajero automático y puestos de venta.
En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Universidad:

En área de pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia y puesto de venta ambulante.

En área de vestíbulo. - Máquina de verificación, cubeta de agua, máquina expendedora, cajero automático y puesto de venta fijo

En área de andenes. - Columnas metálicas y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Niños Héroes:

En acceso principal. – Bote de basura.

En pasarela. - Bote de basura, Máquina expendedora y poste de vigilancia.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Regina:

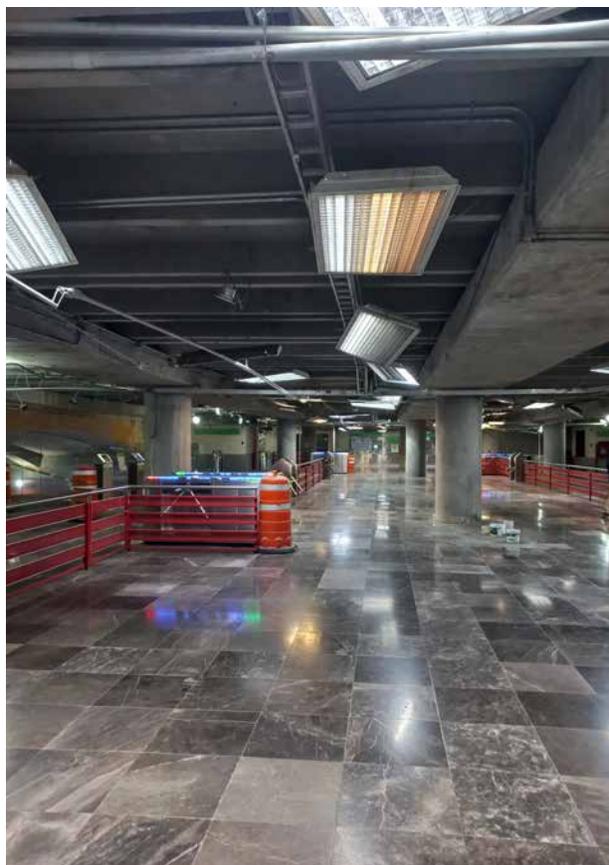
En acceso principal. – Máquinas expendedoras de refrescos.

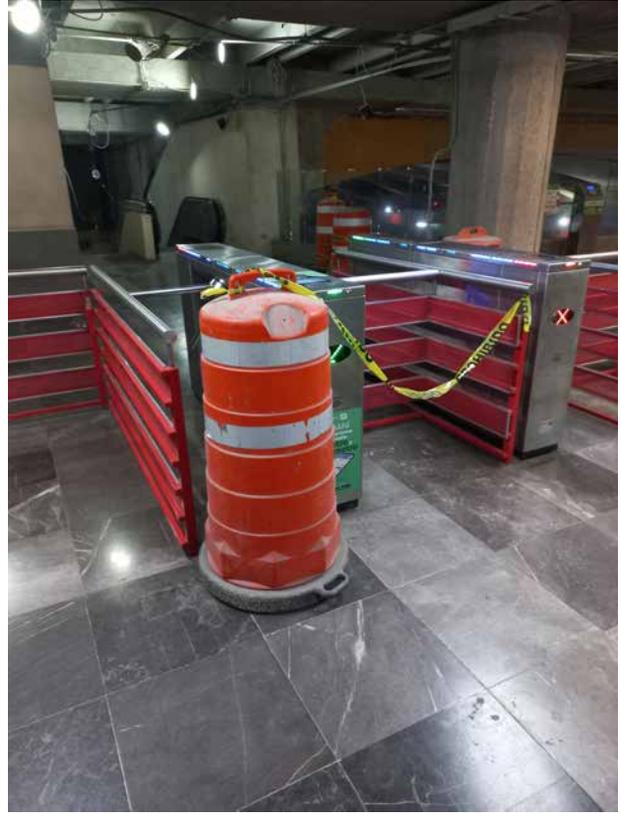
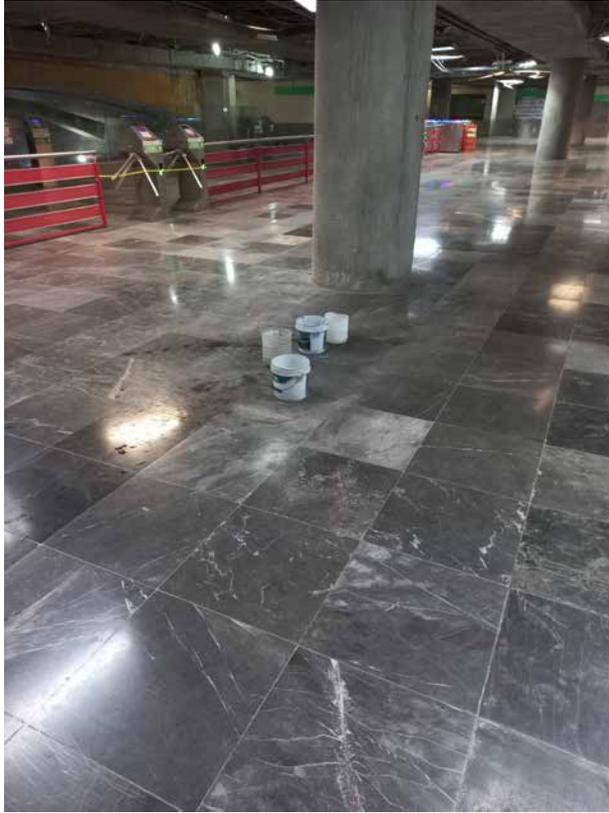
En vestíbulo. - Labores de mantenimiento

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



No todas las circulaciones pueden ser usadas en esta estación debido a labores de remodelación y/o mantenimiento que se realiza en el interior (área de vestíbulo), como enseguida se observa. –

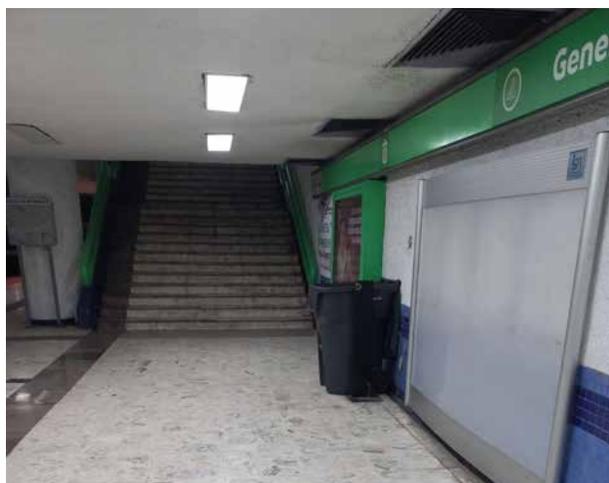
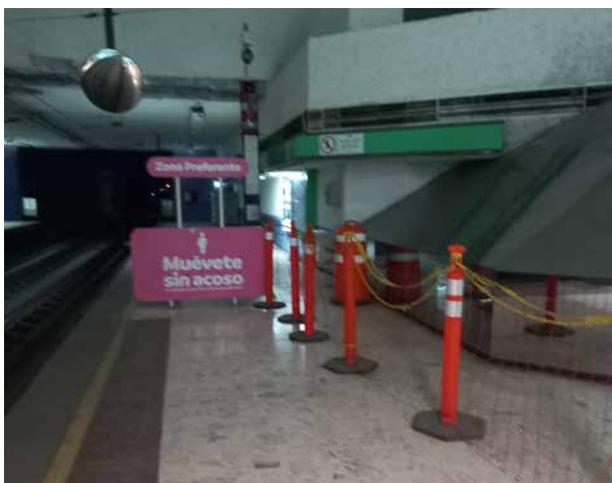




Estación General Anaya:

En vestíbulo. - Cubetas, aparato verificador y super trac.

En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



Se observaron en esta estación labores de mantenimiento en el interior (área de vestíbulo), como enseguida se observa. -

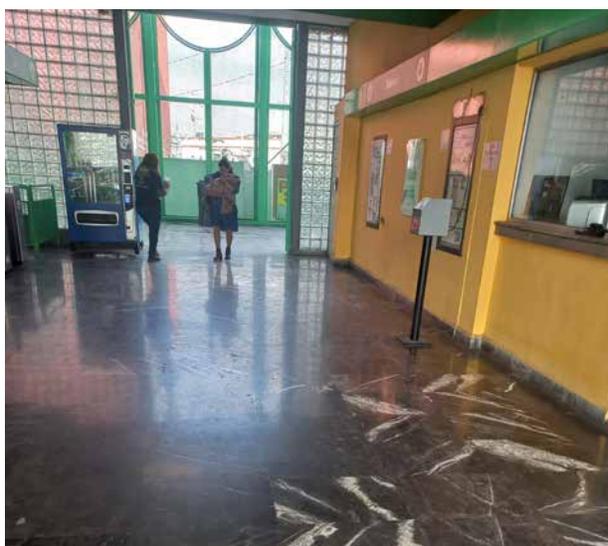
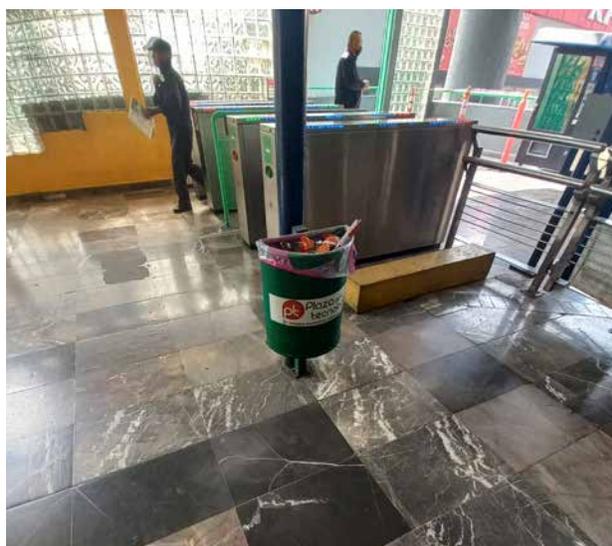
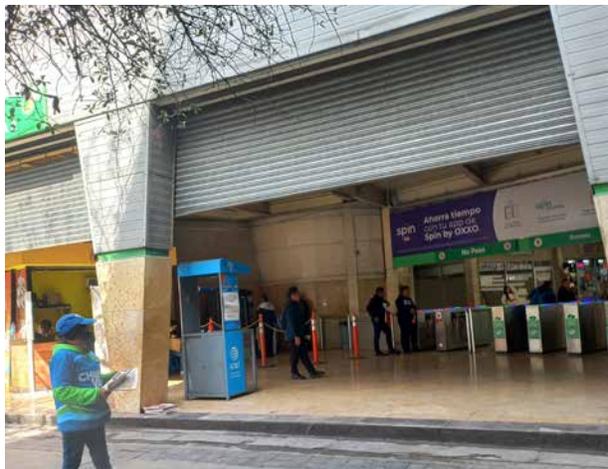


Estación Cuauhtémoc:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia, cajero automático y puestos de venta.

En vestíbulo. - Aparato verificador, bote de basura, puestos de venta y mobiliario.

En andenes. - Bote de basura, columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.

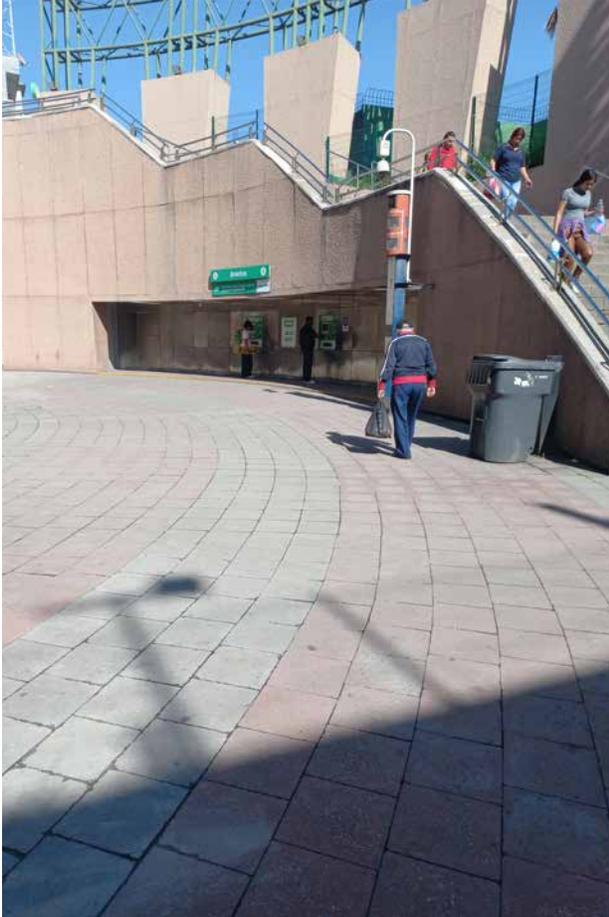




Estación Alameda:

En pasarela. - Bote de basura, poste de vigilancia.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



Estación Fundadores:

En acceso principal. - Tubos, teléfono público, bote de basura, poste de seguridad y estructura metálica.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



Estación Padre Mier:

En vestíbulo. - Aparato verificador y bote de basura.

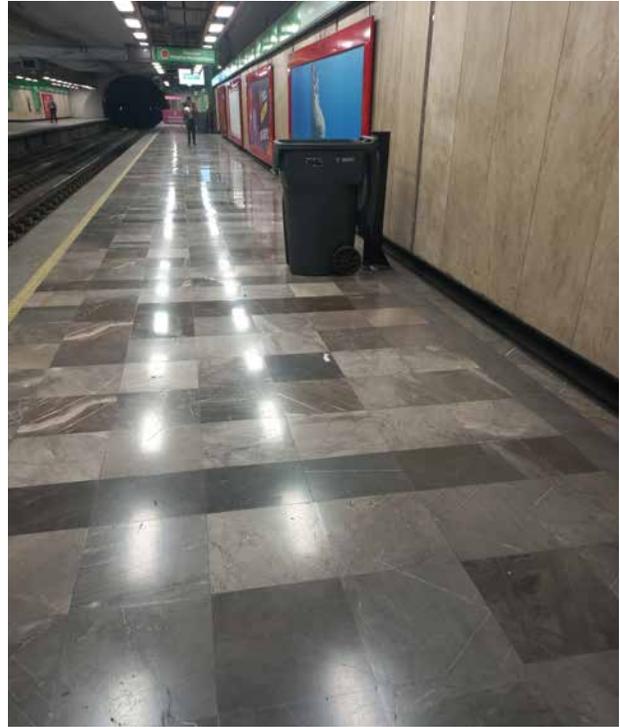
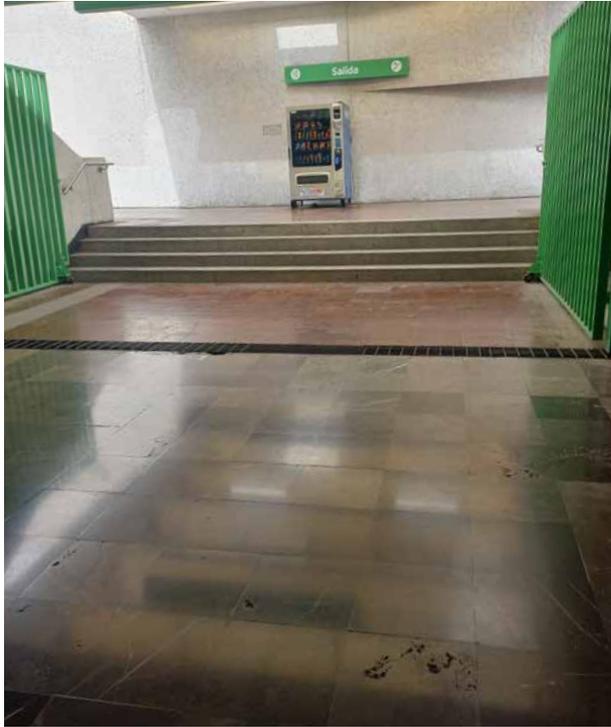
En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



Estación General I. Zaragoza:

En pasarela. - Máquina expendedora y bote de basura.

En andenes. - Bote de basura y anuncio metálico fijado al piso.



B.II. Rampas.

220. En la visita de supervisión se encontró que 2 estaciones no cuentan con alguna rampa, 10 estaciones cuentan con rampas en guarnición y banqueteta, y 8 estaciones cuentan con rampas para salvar elevaciones de más de 0,30m.

221. El número de rampas encontradas en las estaciones de la L-2, es el siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con menos de 3 escalones.
- C. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes menores a 6,00m, para salvar más de 3 escalones.
- D. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes mayores 6,00m, para salvar más de 3 escalones.

222. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D
1	Sendero	2			
2	Santiago Tapia	2			1
3	San Nicolás	2			1
4	Anáhuac	1			1
5	Universidad	1			3
6	Niños Héroes	1			1
7	Regina	2	2		2
8	General Anaya	2			
9	Cuauhtémoc	4		2*	
10	Alameda				
11	Fundadores		1**		
12	Padre Mier	1			
13	General I. Zaragoza				

*Tiene una rampa en área en remodelación.

**Área de paso no habilitada.

223. Rampa en guarniciones y banquetas. En la Línea 2 son 10 estaciones que cuentan con rampas para salvar desniveles menores a 0,30m, de las que durante el recorrido se tomó nota de lo siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Área libre de paso con un ancho mínimo de 0,90m en su superficie central.
- C. Se ubican cercanas a las esquinas de la calle.
- D. Tienen su origen o desembocan en áreas libres de inundación.
- E. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- F. Superficie de piso uniforme e inamovible, continuo, libre de baches, grietas o material suelto.
- G. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

224. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G
1	Sendero	2						
2	Santiago Tapia	2						
3	San Nicolás	2						
4	Anáhuac	1						
5	Universidad	1						
6	Niños Héroes	1						
7	Regina	2*						
8	General Anaya	2						
9	Cuauhtémoc	4						
10	Padre Mier	1						

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

 Indica que no todas las rampas cuentan con la característica.

*Se ubican en el interior

225. Rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m. Se observó que 8 estaciones de la Línea 2 del Metro cuentan con rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m. Se tomó nota de las siguientes características:

- A. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m.
- B. Área libre de inundación, alcantarillas o cualquier otro tipo de registro en su origen o lugar en que desembocan.
- C. Al comenzar y finalizar las rampas cuentan con un área de aproximación, con una longitud mínima de 1,50m por el ancho de la rampa.
- D. El ancho libre de las rampas mínimo es de 1,20m entre pasamanos.
- E. Dispone de descansos de mínimo 1.20m de longitud, por el ancho de la rampa,

- entre tramos de rampa con longitudes mayores a 6,00m.
- F. Los cambios de dirección se efectúan en superficies horizontales.
- G. La superficie del piso es uniforme e inamovible; con acabado texturizado/antideslizante; y libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- H. Antes del inicio y después del final, dispone de pavimentos de advertencia a 0,30m de distancia.
- I. Dispone de pasamanos continuos, con diseño anatómico, sin aristas, estable e inamovible, que permite el desplazamiento continuo de la mano.
- J. Antes de comenzar y después de finalizar la rampa, el pasamanos cuenta con una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m.
- K. Los pasamanos, al inicio o término están libres de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario, y tienen un remate en forma de curva hacia la pared o el piso.
- L. El color de los pasamanos de las rampas es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

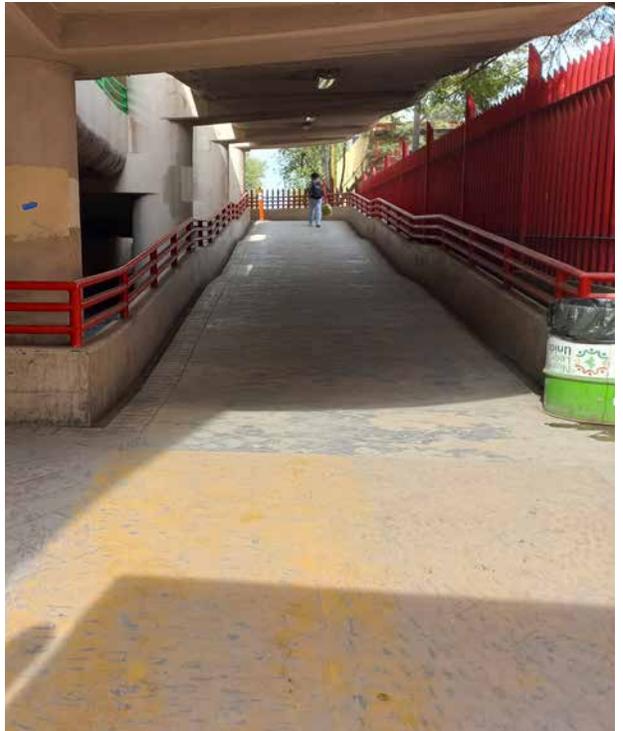
226. La información de lo constatado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Santiago Tapia	1											
2	San Nicolás	1											
3	Anáhuac	1											
4	Universidad	3											
5	Niños Héroe	1											
6	Regina	4											
7	Cuauhtémoc	2*											
8	Fundadores	1											

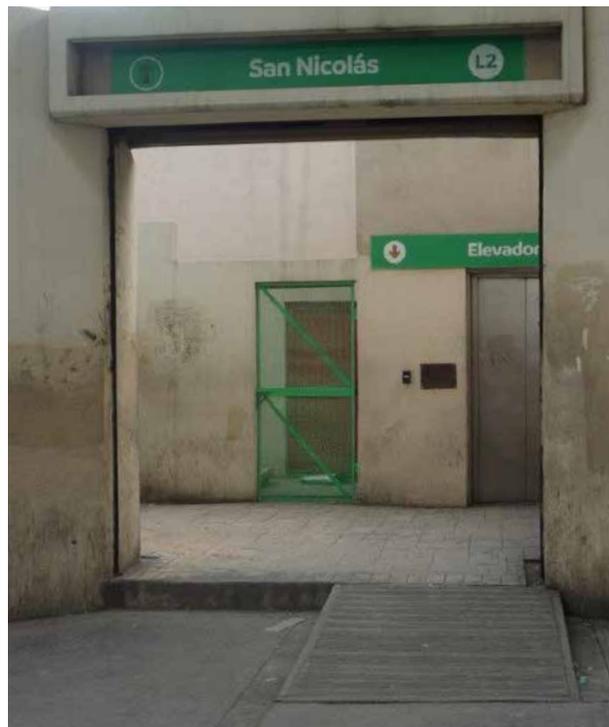
- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que cumple de forma parcial.
- El espacio en blanco indica que no le aplica.
- *Tiene una rampa en área en remodelación.

227. En las siguientes imágenes se muestran algunas rampas encontradas durante la visita de supervisión:

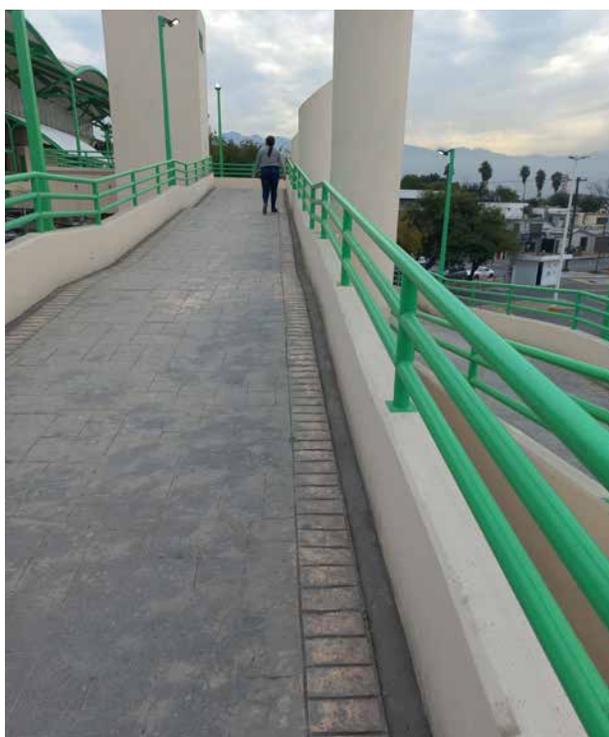
Estación Santiago Tapia



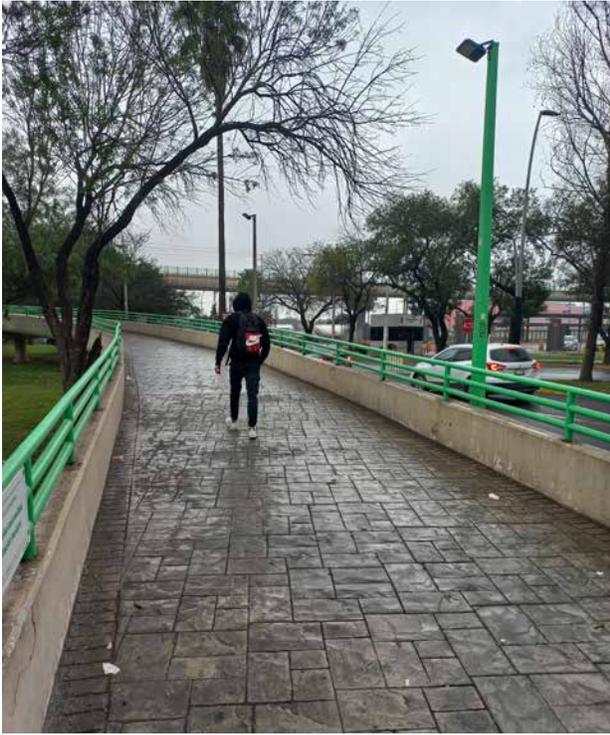
Estación San Nicolás



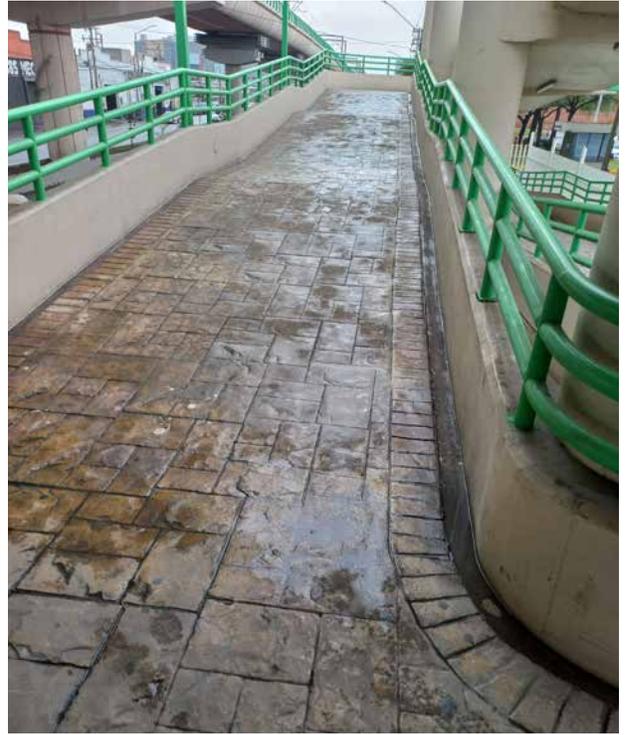
Estación Anáhuac



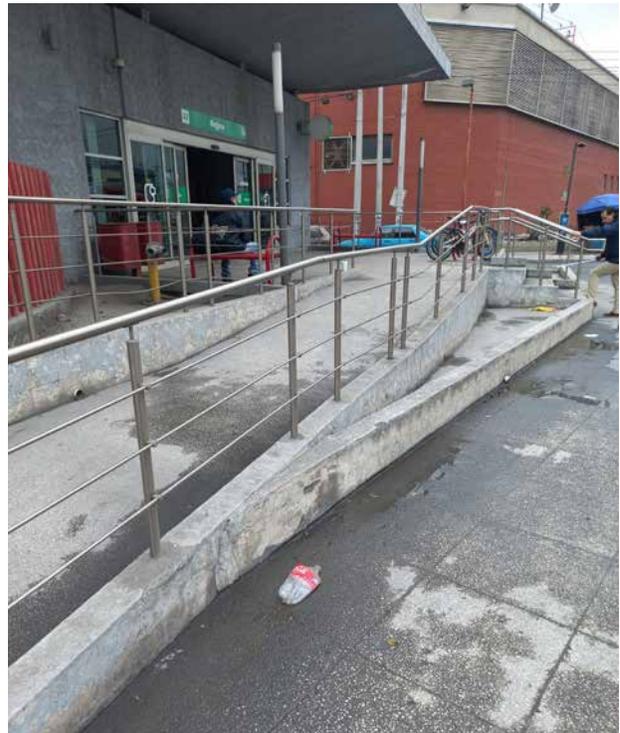
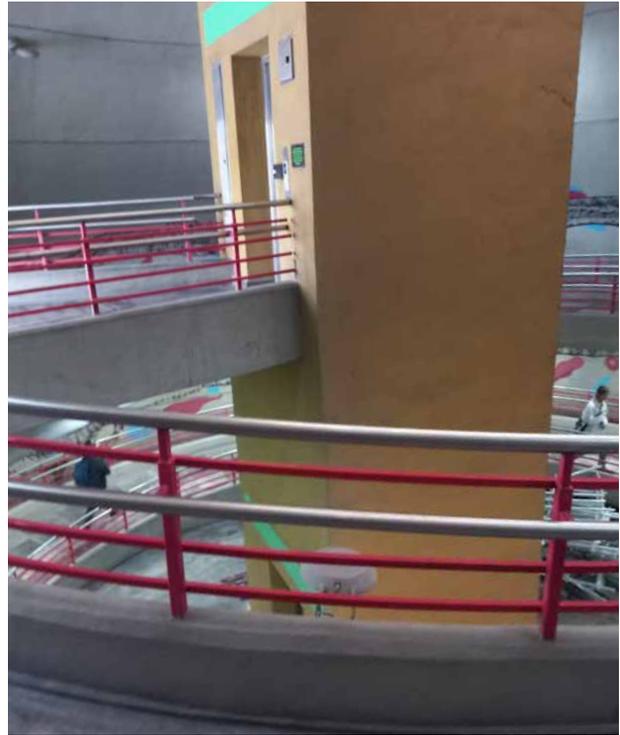
Estación Universidad



Estación Niños Héroes

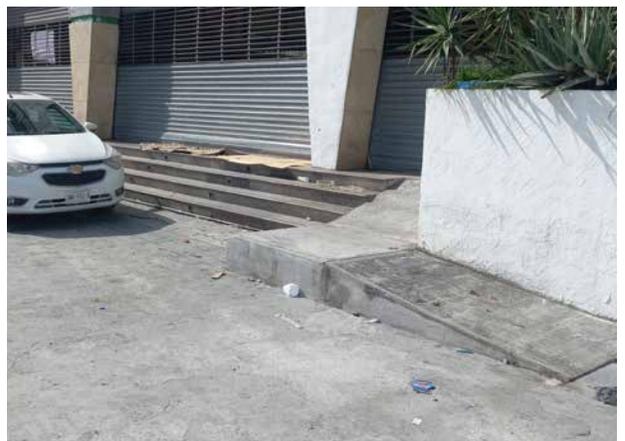


Estación Regina





Estación Cuauhtémoc



Estación Fundadores



B.III. Escaleras.

228. En las estaciones de la Línea 2 del Metro se encontraron las siguientes escaleras:

- A. Escaleras externas con menos de 3 escalones.
- B. Escaleras externas con más de 3 y menos de 6 escalones.
- C. Escaleras externas con más de 6 escalones.
- D. Escaleras internas.
- E. Escaleras eléctricas.
- F. Escaleras eléctricas en funcionamiento.

229. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F
1	Sendero			3	4	2	2
2	Santiago Tapia			1	4	1	1
3	San Nicolás			3	4	1	1
4	Anáhuac			1	4	1	1
5	Universidad			4	4	2	1
6	Niños Héroes			2	4	2	2

7	Regina	2			4	4	2
8	General Anaya			4	4		
9	Cuauhtémoc	1	2*		10	6**	1
10	Alameda			2	4		
11	Fundadores			3	4	4	1
12	Padre Mier				7	4	2
13	General I. Zaragoza	1	1	6	4	4	2

* Indica que 2 más están en un espacio en remodelación.

** Indica que 1 está en mantenimiento y 3 aún en construcción.

El espacio en blanco indica que la estación no cuenta con ese tipo de escaleras.

230. En las escaleras se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Área de aproximación de 1,50m de longitud como mínimo, por el ancho de la escalera, al comenzar y finalizar una escalera.
- B. Pavimentos de advertencia a 0,30m antes del inicio del desarrollo de la escalera y a 0,30m después del final de las mismas.
- C. Un ancho mínimo libre de 1,20m, y una altura libre de 2,10m.
- D. La superficie del piso tiene acabado texturizado/antiderrapante.
- E. La superficie del piso es uniforme e inamovible, libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- F. En la unión de tramos de escalera cuenta con descansos con una longitud de cuando menos 1,20m.
- G. Al final del cambio de nivel, con una placa se indica el número de piso en el que se encuentra el usuario alto relieve y complementada con SEB.
- H. Cuenta con pasamanos.

231. **Escaleras externas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H*
1	Sendero								
2	Santiago Tapia								
3	San Nicolás								
4	Anáhuac								
5	Universidad								
6	Niños Héroes								
7	Regina								
8	General Anaya								
9	Cuauhtémoc								
10	Alameda								

11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza*	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
 - Indica que el elemento no dispone de la característica.
 - Indica que no le aplica.
 - Indica que parcialmente cumple con la característica.
- *Cuando aplique.

232. **Escaleras internas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H*
1	Sendero	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Niños Héroe	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
 - Indica que el elemento no dispone de la característica.
 - Indica que parcialmente cumple con la característica.
- *Cuando aplique.

233. **Escalones.** En la visita de supervisión se tomó en consideración si los escalones cuentan con las siguientes características:

- A. El peralte de los escalones es de máximo 0,18m.
- B. La huella de cada escalón es mayor de 0,25m.
- C. La huella de cada escalón tiene una franja antiderrapante.
- D. Dicha franja es de color contrastante.
- E. La nariz del escalón esta identificada con algún elemento de aviso táctil y/o visual (cambio de textura y/o cambio de color).
- F. La nariz del escalón sobresale máximo a una distancia de 0,025m sobre el ancho de la huella.

234. **Escalones en escaleras externas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F
1	Sendero						
2	Santiago Tapia						
3	San Nicolás						
4	Anáhuac						
5	Universidad						
6	Niños Héroe						
7	Regina						
8	General Anaya						
9	Cuauhtémoc						
10	Alameda						
11	Fundadores						
12	Padre Mier						
13	General I. Zaragoza						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que tiene la característica, pero con evidente deterioro.

235. **Escalones en escaleras internas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F
1	Sendero						
2	Santiago Tapia						
3	San Nicolás						
4	Anáhuac						
5	Universidad						
6	Niños Héroe						
7	Regina						
8	General Anaya						
9	Cuauhtémoc						
10	Alameda						
11	Fundadores						
12	Padre Mier						
13	General I. Zaragoza						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que tiene la característica, pero con evidente deterioro.

236. **Escaleras eléctricas.** Se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Ancho mínimo libre de 0,90m.
- B. Área de aproximación de 1,50m de longitud por el ancho de la escalera.
- C. Al principio y al final de cada escalera eléctrica quedan nivelados al menos 2,5 escalones.
- D. El fondo mínimo de la huella de los escalones es de 0,30m.
- E. La huella del escalón se identifica con algún elemento de aviso visual.

237. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E
1	Sendero					
2	Santiago Tapia					
3	San Nicolás					
4	Anáhuac					
5	Universidad					
6	Niños Héroe					
7	Regina					
8	Cuauhtémoc					
9	Fundadores					
10	Padre Mier					
11	General I. Zaragoza					

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

 Indica que no todas las escaleras eléctricas en la estación cumplen con la característica.

238. **Pasamanos en escaleras.** En la visita se tomó nota de las siguientes características:

- A. El pasamanos es sencillo.
- B. El pasamanos es doble.
- C. Los pasamanos son triples.
- D. Están instalados en forma uniforme e inamovible.
- E. Están colocados en forma continua.
- F. Su diseño es anatómico, libre de aristas, estable y su deslizamiento es continuo.
- G. Dispone de una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m, antes de comenzar y después de finalizar la escalera.
- H. Cuenta con un remate curvo hacia la pared o el piso al finalizar la prolongación horizontal.
- I. El inicio o término de los pasamanos se encuentra libre de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario.
- J. El color de los pasamanos es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

239. **Pasamanos de escaleras externas.** La información se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Sendero	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier*										
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

* El espacio en blanco indica que esa estación no cuenta con escaleras externas.

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

■ Indica parcialmente.

240. **Pasamanos de escaleras internas.** La información constatada conforme a los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Sendero	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

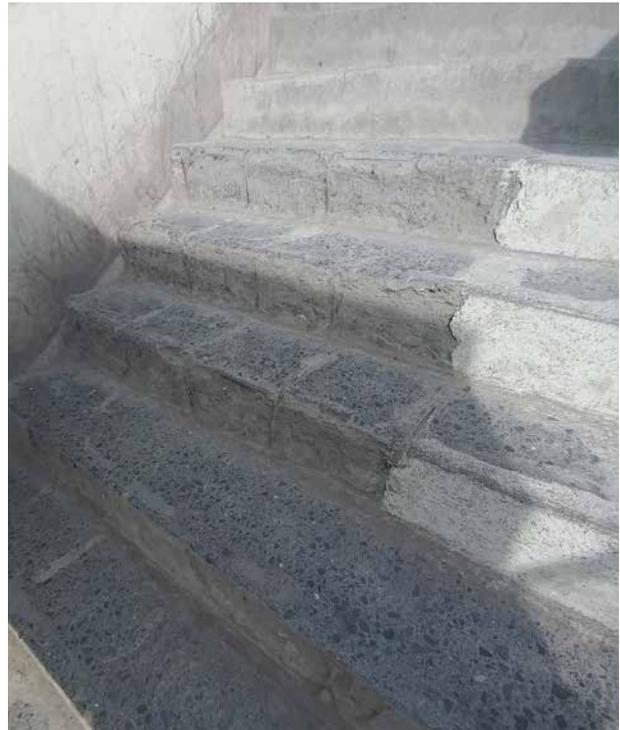
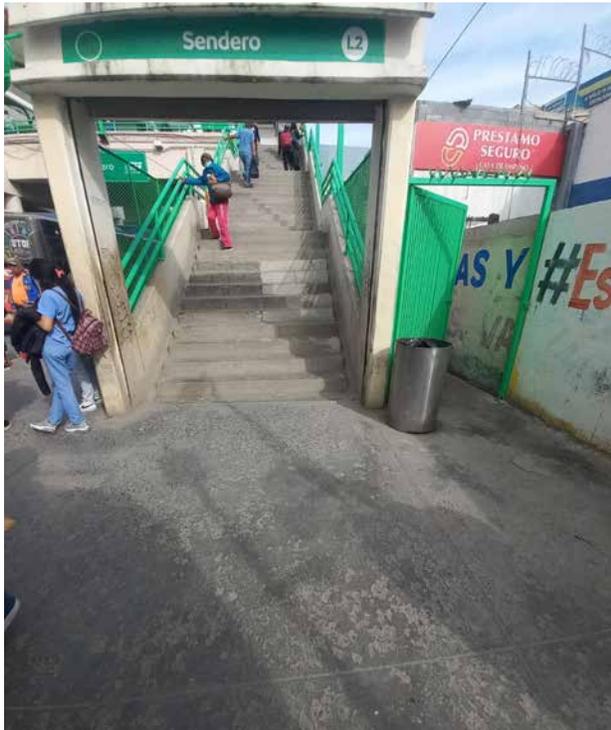
■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

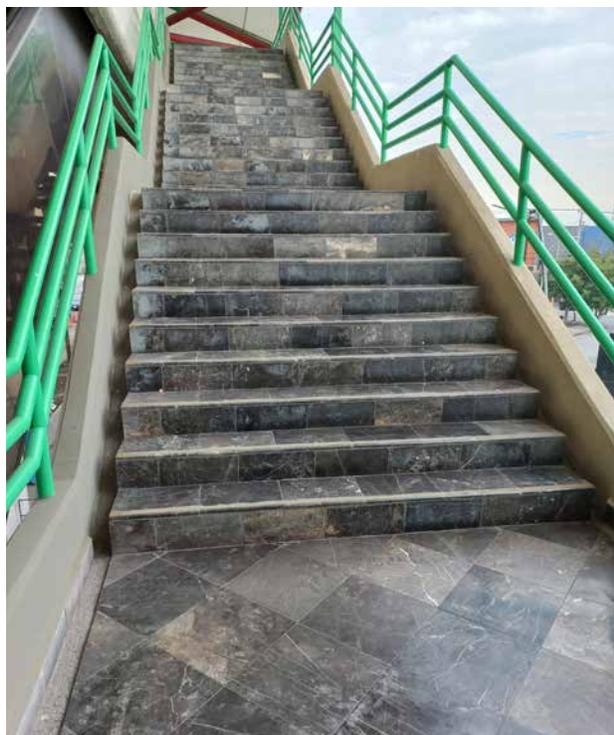
■ Indica parcialmente.

241. En las siguientes imágenes se muestran algunas escaleras encontradas durante la visita de supervisión:

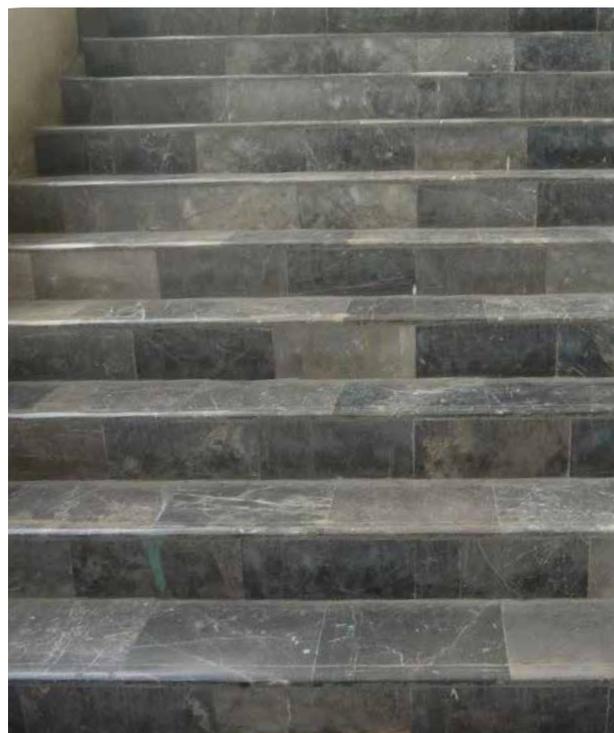
Estación Sendero



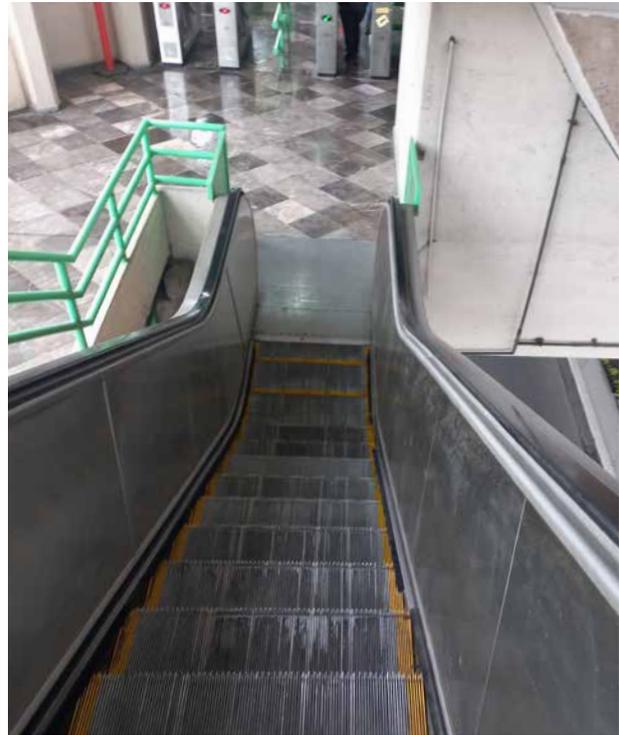
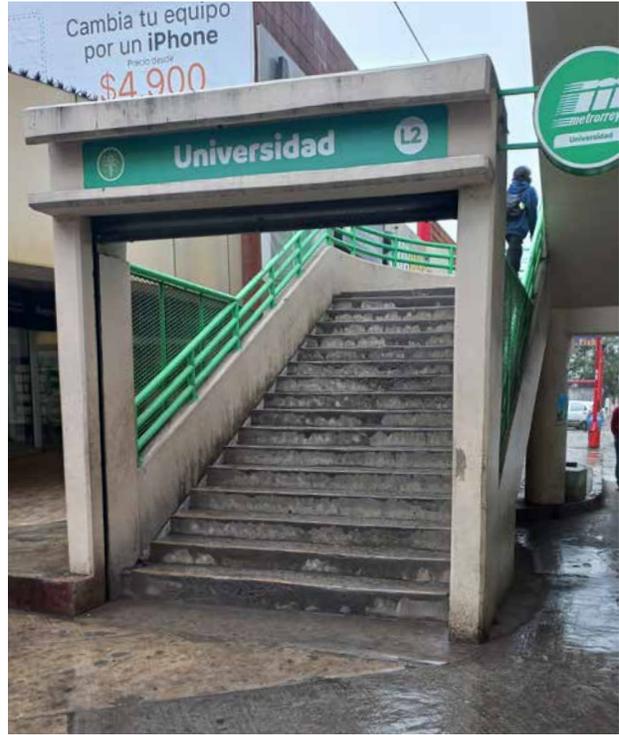
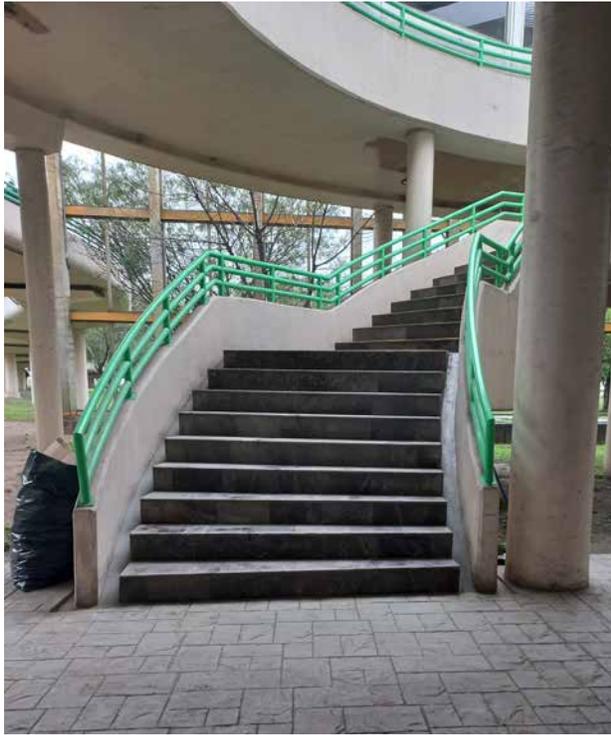
Estación Santiago Tapia



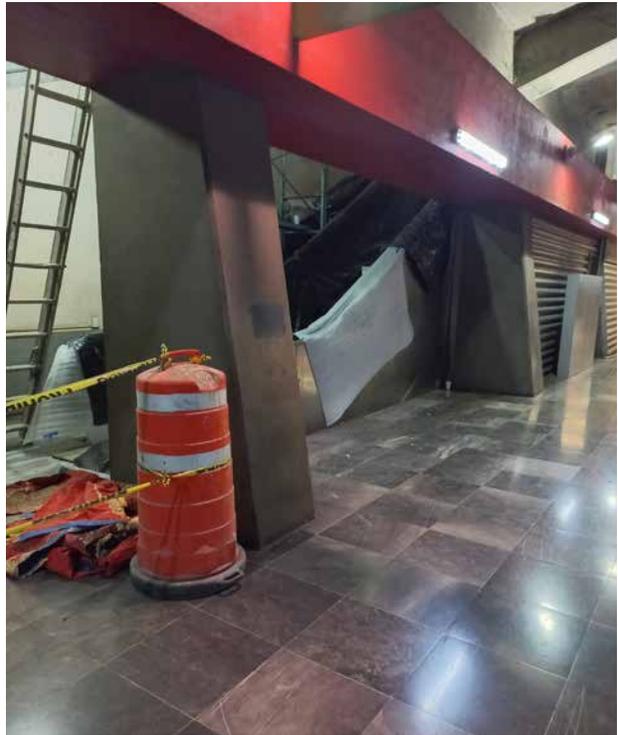
Estación San Nicolás



Estación Universidad



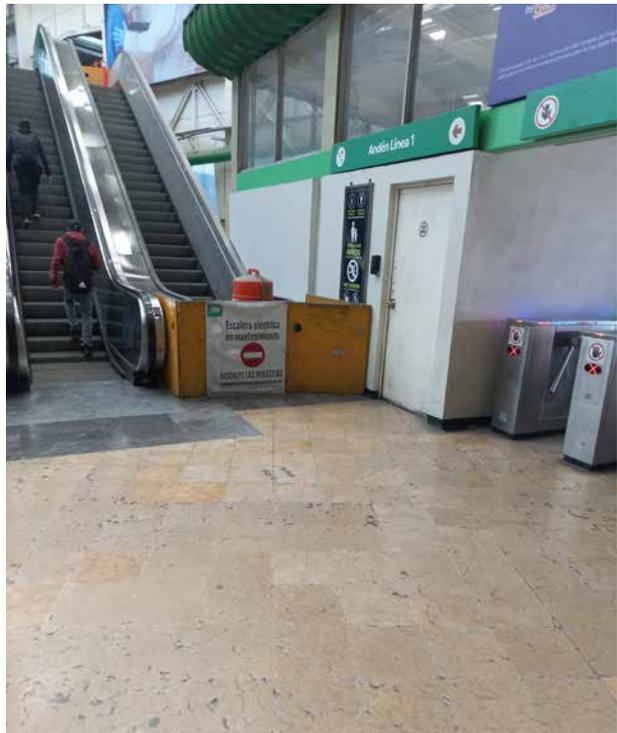
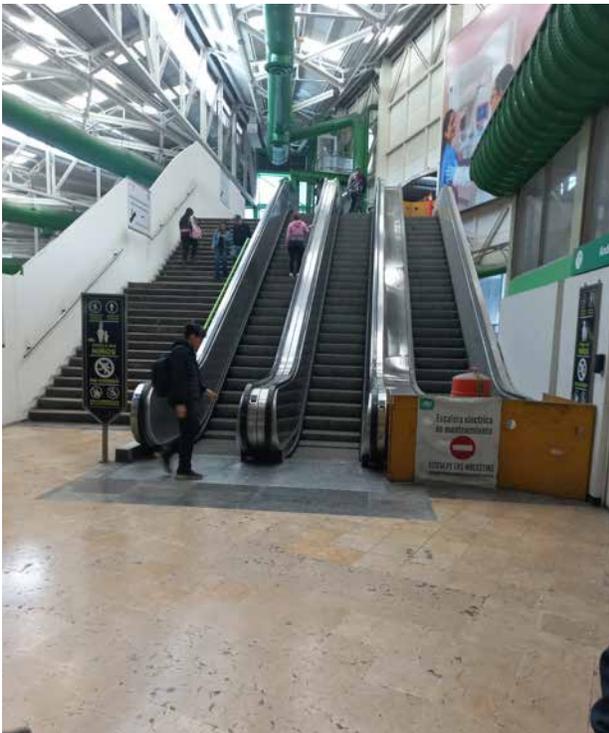
Estación Regina

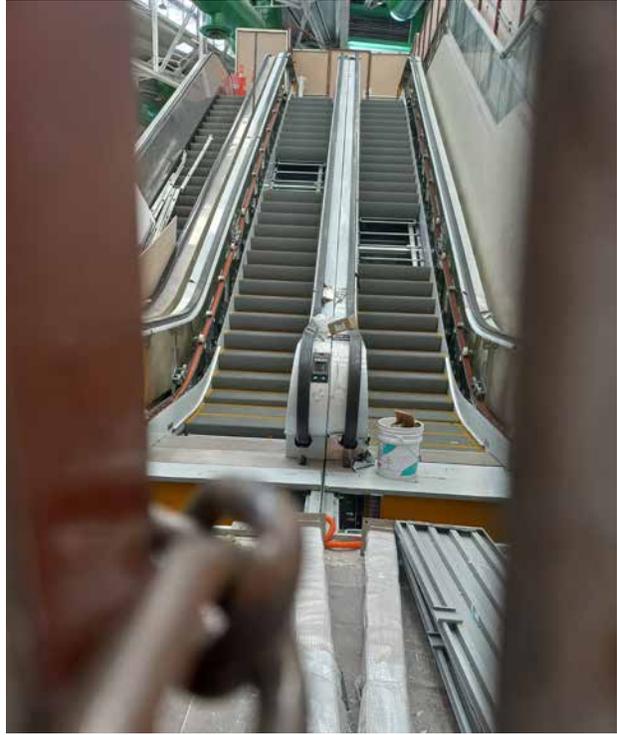


Estación General Anaya



Estación Cuauhtémoc

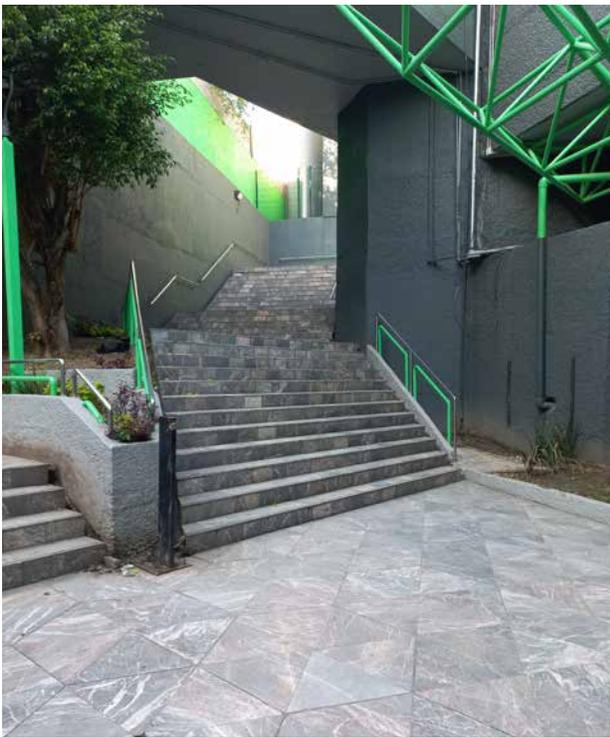




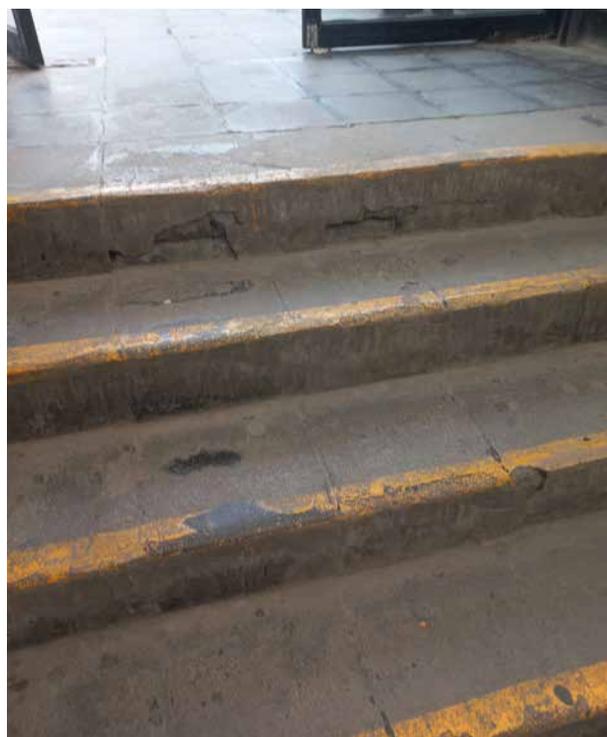
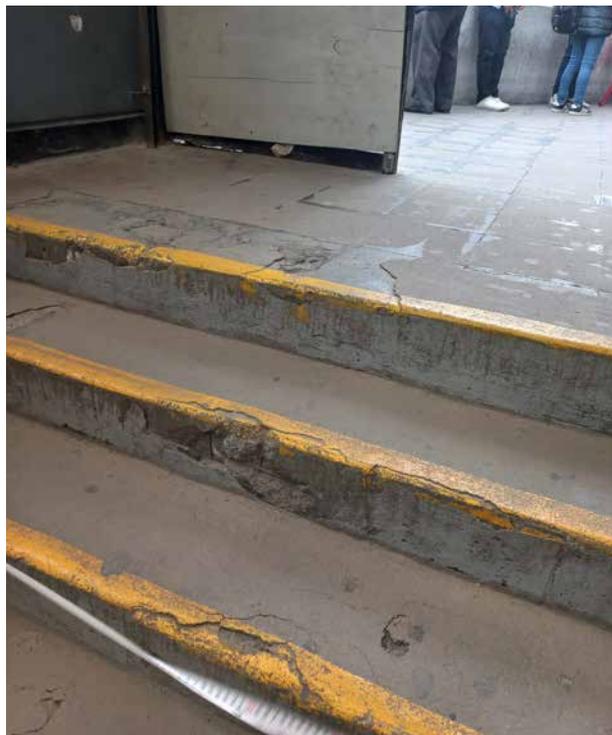
Estación Alameda



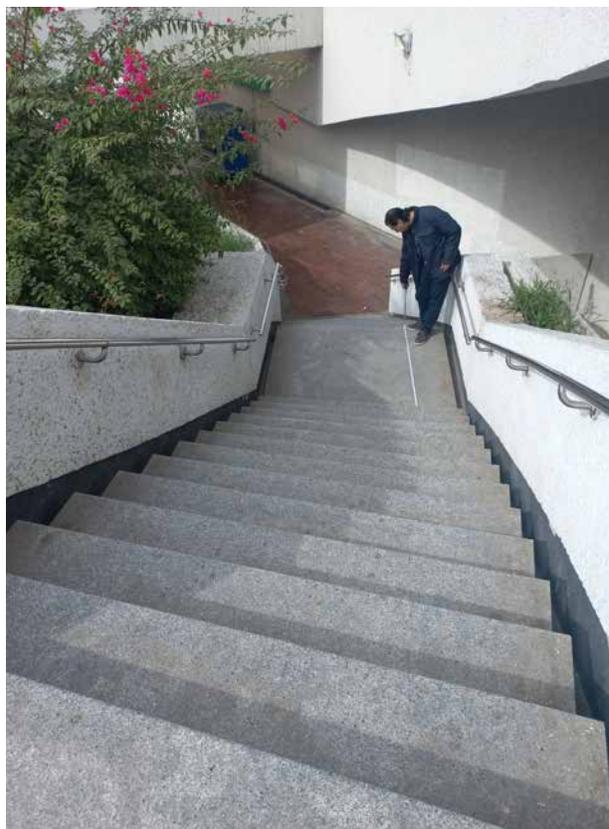
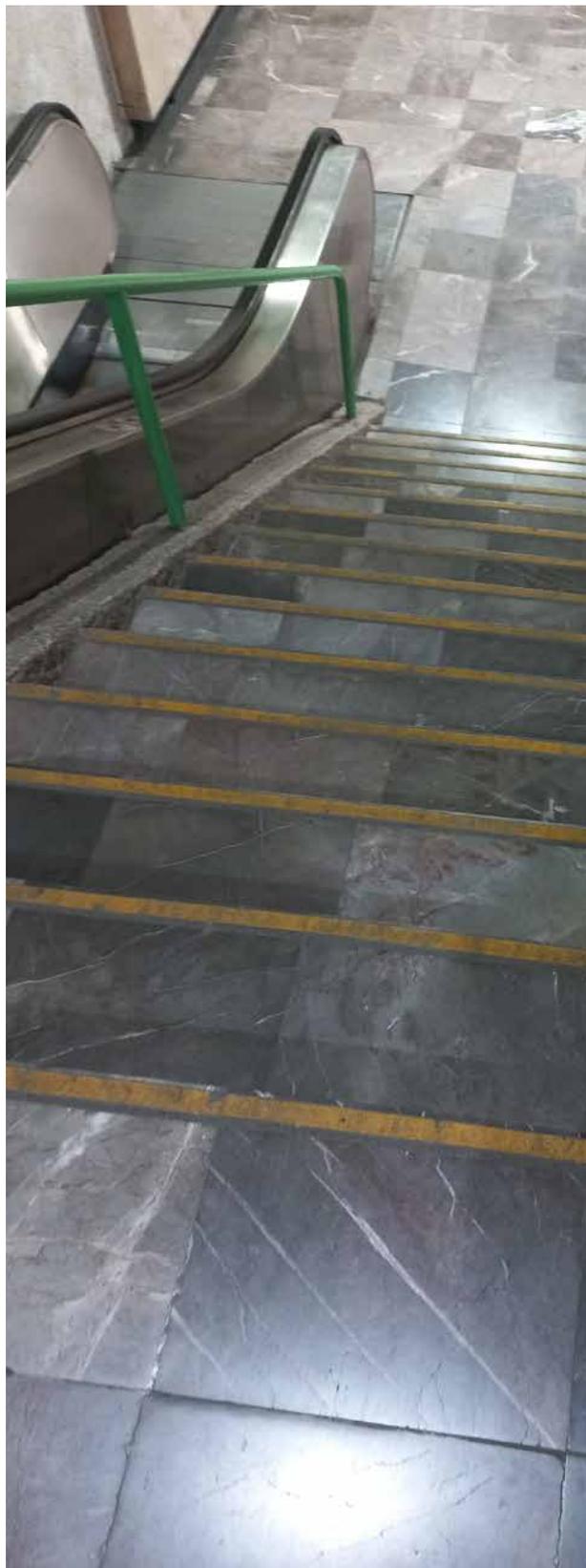
Estación Fundadores



Estación Padre Mier



Estación General I. Zaragoza



B.IV. Plataformas y otros mecanismos

242. Durante el recorrido, se encontró que para salvar escaleras la estación Regina cuenta con 2 plataformas y algunas estaciones cuentan con dispositivos llamados salvaescaleras Super-trac. No todos los dispositivos se encuentran en funcionamiento, por lo que se presenta la siguiente información. -

- A. Super-trac existentes.
- B. Super-trac funcionando.
- C. Plataforma salvaescaleras (fija) existentes.
- D. Plataforma salvaescaleras (fija) en funcionamiento

243. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D
1	Sendero	1	1		
2	Santiago Tapia				
3	San Nicolás	1	1		
4	Anáhuac	2	2		
5	Universidad	2	1		
6	Niños Héroes	1	1		
7	Regina	1	1	2	0
8	General Anaya	1	1		
9	Cuauhtémoc	3	3		
10	Alameda	1	1		
11	Fundadores	1	1		
12	Padre Mier	1	1		
13	General I. Zaragoza	1	1		

■ Indica que si se dispone del elemento / si dispone de la característica.

■ Indica que no se dispone del elemento / no dispone de la característica.

En la estación Regina, el personal encargado de la estación comentó que las plataformas fijas no están en funcionamiento. Enseguida se observa una plataforma fija:



Las siguientes imágenes corresponden a los Super-trac ubicados en las estaciones Anáhuac y Alameda. -



B.V. Elevadores.

244. En la visita se encontró que de las 13 estaciones de la Línea 2, solo 8 cuentan con elevadores. Durante el recorrido se tomó nota de lo siguiente:

- A. Número de elevadores existentes en cada estación.
- B. Número de elevadores en funcionamiento.
- C. Área de aproximación de 1,50m de longitud por 1,50m de ancho, que permita la libre circulación de personas.
- D. Aviso táctil de advertencia en el área de aproximación, colocado a una longitud de 0,30m.
- E. Aviso táctil colocado a lo ancho de la puerta del elevador.
- F. Los botones de llamado del elevador, en el área de aproximación se ubican a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- G. Cabina con interiores libres mínimas de 1,40m de ancho por 1,40m de profundidad.
- H. Piso antiderrapante y paredes laterales lisas.
- I. Controles ubicados preferentemente del lado derecho de la puerta.
- J. Controles colocados a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- K. Botón de emergencia ubicado preferentemente en la parte inferior del tablero, con formato diferente a los demás botones.
- L. Diámetro mínimo de los controles de 0,025m.
- M. Identificación luminosa en el interior para indicar el número de piso.
- N. Identificación sonora en el interior para indicar el número de piso.
- O. Botones de accionamiento con números arábigos en alto relieve con contraste cromático y SEB ubicada al lado izquierdo del botón o debajo de él.
- P. Pasamanos con diseño anatómico, libre de aristas y estable, colocado entre 0,80 m y 0,90m del nivel del piso.
- Q. Espejo instalado en el muro del fondo.
- R. Espacio libre de paso en las puertas mínimo 0,90m.
- S. Sensor de movimiento para reabrir las puertas se ubica a 0,20m y 0,70m de altura.
- T. Detención de la cabina a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior.

245. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	
1	Sendero	1	0																			
2	Santiago Tapia	1	0																			
3	San Nicolás	2	2																			
4	Anáhuac	1	1																			
5	Universidad	1	1																			
6	Niños Héroe	1	0																			
7	Regina	2	2																			
8	Cuauhtémoc	1	0																			

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no está en funcionamiento / se encontró cerrado.

Las siguientes imágenes corresponden a los elevadores observados en las estaciones mencionadas. -

Estación Sendero



Estación Santiago Tapia

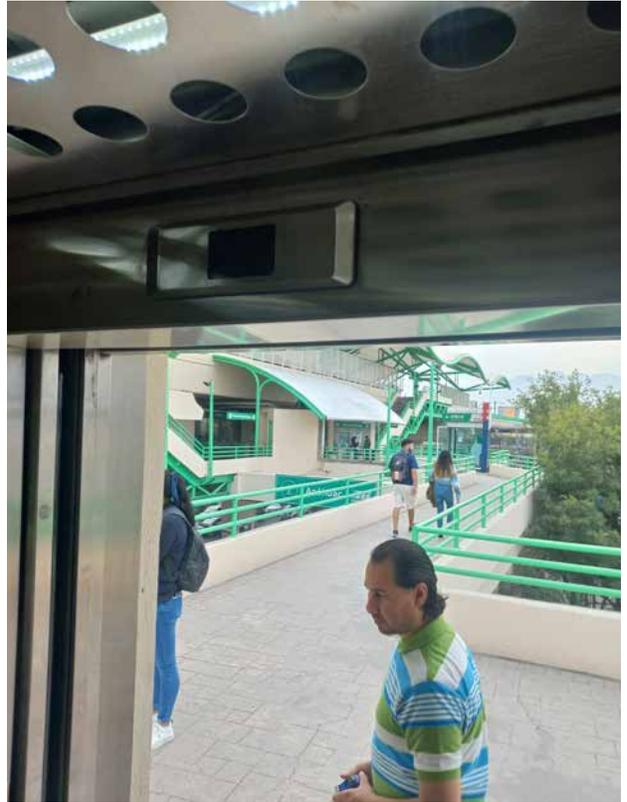


Estación San Nicolás



Estación Anáhuac





Estación Universidad

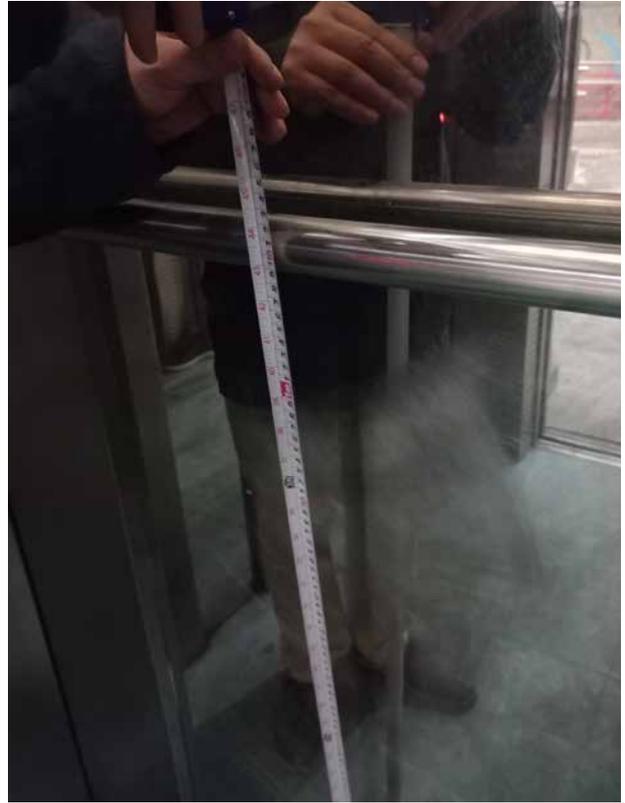


Estación Niños Héroes



Estación Regina





Estación Cuauhtémoc



B.VI. Señalización (áreas internas).

246. En el rubro de señalización se tomó en consideración la disponibilidad de elementos de señalización para indicar la ruta hacia el servicio, como enseguida se señala:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización audible.
- C. Señalización táctil o SEB.

247. La información recabada se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 2	Área Pasarela			Área Vestíbulo			Área Andenes		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	Sendero									
2	Santiago Tapia									
3	San Nicolás									
4	Anáhuac									
5	Universidad									
6	Niños Héroes									
7	Regina									
8	General Anaya									
9	Cuauhtémoc									
10	Alameda									
11	Fundadores									
12	Padre Mier									
13	General I. Zaragoza									

- Indica que si dispone del elemento y/o característica.
- Indica que no dispone del elemento y/o característica.
- El espacio en blanco indica que no cuenta con pasarela.

C. Sección 3. Elementos del servicio.

C.I. Estacionamientos.

248. En la Línea 2 del Metro 12 estaciones no cuentan con área de estacionamiento. La estación Cuauhtémoc (estación de transferencia con la Línea 1) es la única que cuenta con espacios de estacionamientos en su parte externa, lado oriente (Ave. Cuauhtémoc). Sin embargo, el día de la visita no se encontró en uso por labores de remodelación del área. En esa área no se observó algún cajón destinado para PCD, tampoco una ruta accesible y continua desde dichos cajones de estacionamiento hacia la entrada al inmueble de la estación.

La siguiente imagen muestra espacios de estacionamiento en la estación Cuauhtémoc. –



C.II. Mobiliario.

249. La totalidad de las estaciones de la Línea 2 no disponen de un módulo para la atención de personas usuarias. El personal de la estación desarrolla sus actividades desde el interior de la oficina de estación, la cual cuenta con un muro de vidrio a través del cual tienen contacto visual con los usuarios, por lo que requiere trasladarse hacia el usuario para brindarle la atención.

Las siguientes imágenes muestra una oficina de estación. –



C.III. Área de descanso o espera.

250. Durante el recorrido, se pudo apreciar que el área de andenes constituye el área de espera en la que los usuarios abordan el vagón del Metro. La totalidad de las estaciones de la Línea 2 del Metro cuentan con bancas ubicadas en el área de andenes disponibles para los usuarios.

La siguiente imagen muestra las bancas en el andén de la estación Cuauhtémoc de la L-2.

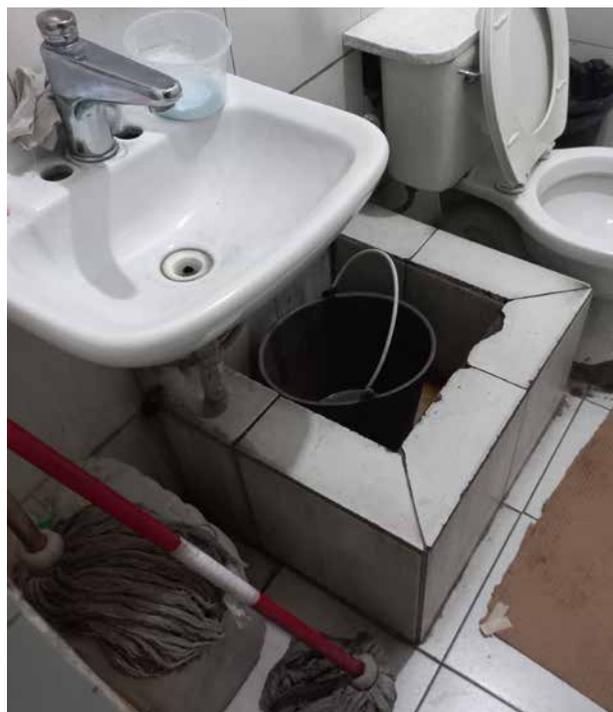


C.IV. Sanitarios.

251. La totalidad de las estaciones que conforman la Línea 2 del Metro, no cuentan con sanitarios destinados al uso del público en general. Tampoco cuentan con sanitarios accesibles para PCD. Solamente cuentan con sanitarios destinados al uso del personal de METRORREY. En la estación Cuauhtémoc se cuenta con baños públicos, sin embargo, no son de libre acceso, ya que el costo por su uso es de \$10.00 pesos, al tratarse de un local rentado por un particular.



Las siguientes imágenes muestran los sanitarios para uso del personal en las estaciones Anáhuac y Universidad. –



D. Sección 4. Servicio accesible.

D.I. Vagones del metro.

252. En la visita se encontró que los trenes que brindan el servicio son los mismos vagones que hacen el recorrido en cada una de las 13 estaciones que conforman la Línea 2. En razón de ello, la información aplica para todas las estaciones.

253. Se tomó nota de si estos cuentan con las siguientes características de accesibilidad :

- A. Para acceder a los vagones del Metro cuenta con zona de aproximación de cuando menos 0,90m de longitud y altura mínimo de 2,10m.
- B. La detención de la cabina del vagón es a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior, con un máximo de 50mm en la brecha horizontal y 15mm en la brecha vertical.
- C. Las puertas de servicio del vagón cuentan con un ancho libre de mínimo 0,90m.
- D. Superficie del piso firme, nivelada, no reflejante y antiderrapante.
- E. La iluminación en las puertas de servicio del vagón es adecuada para las personas usuarias.
- F. Los vagones cuentan con espacio exclusivo para personas usuarias en silla de ruedas.
- G. Los vagones cuentan como mínimo con 2 asientos prioritarios por vagón, para personas con movilidad reducida.

- H. El asiento prioritario se ubica cerca a la puerta de servicio para disminuir los tiempos de ascenso y descenso.
- I. La persona sentada en el asiento prioritario, mira hacia adelante o hacia atrás con respecto al desplazamiento del vagón del Metro.
- J. Adyacente a los asientos prioritarios se cuenta con un lugar adecuado para los productos de apoyo o perro de asistencia.
- K. El vagón cuenta con un botón de llamado o emergencia en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- L. El vagón cuenta con un sistema de comunicación de dos vías en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- M. El vagón con espacio para personas en silla de ruedas, en el exterior a un costado cuenta con señal visual SIA.
- N. El vagón cuenta con mapa de ruta del servicio.
- O. Cuenta el vagón con botón de alarma.
- P. El vagón cuenta con información sobre instrucciones en caso emergencia.

254. La información se presenta en la siguiente Tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1-13	Aplica para la totalidad de las 13 estaciones de la L-2*																

Indica que el elemento si dispone de la característica.

Indica que el elemento no dispone de la característica

* La información aplica para todas las estaciones en razón de que los vagones que brindan el servicio en esta Línea son los mismos que hacen el recorrido en cada una de las 13 estaciones.

Las siguientes imágenes corresponden a los vagones que recorren las 13 estaciones de la Línea 2 del Metro. -







D.II. Personal en las estaciones.

255. En cuanto al personal asignado a cada estación, se obtuvo la siguiente información:

- A. Número total de personal asignado en cada estación.
- B. Total de hombres.
- C. Total de mujeres.
- D. Con cargo de supervisor.
- E. Con cargo de responsable de estación.
- F. Personal de seguridad.
- G. Personal de intendencia.
- H. Personal que desempeña otra actividad (Programa atención prioritaria).

256. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente Tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Sendero								
2	Santiago Tapia	4	2	2	0	1-H	1-H	2-M	0
3	San Nicolás	3	2	1	0	1-H	1-H 1-M	0	0
4	Anáhuac								
5	Universidad	4	0	0	0	1-H	1-H 1-M	1-M	0
6	Niños Héroe	3	0	0	0	1-H	1-H	1-M	0
7	Regina								
8	General Anaya	2	0	0	0	1-H	0	1-M	0
9	Cuauhtémoc	7	5	2	0	2-H	3-H 2-M	0	0
10	Alameda	2	0	0	0	1-H	0	1-M	0
11	Fundadores	1	0	0	0	1-H	0	0	0
12	Padre Mier	5	0	0	0	1-H	2-H	2-M	0
13	General I. Zaragoza	4	0	0	0	1-H	2-H	1-M	0

Indica que no se obtuvo la información.

257. Dentro del **Programa de Atención Prioritaria**, nos fue informado que se tienen asignadas a 62 personas, las cuales se distribuyen en turnos para cubrir el total de las estaciones de las líneas 1, 2 y 3 del Metro del STC. El día de la visita de supervisión no se observó la presencia de intérpretes en LSM o de intérpretes de Lenguas indígenas, ni la distribución de folletos o trípticos en SEB y/o en lenguas indígenas.

D.III. Capacitación y sensibilización.

258. Durante la visita a cada estación de la Línea 2, el personal de la oficina de estación, reportó haber recibido capacitación y sensibilización sobre los siguientes temas:

- A. Trato digno y adecuado a las personas con discapacidad.
- B. Información sobre los diversos riesgos que pueden tener las personas con discapacidad durante su permanencia en las instalaciones.
- C. Información sobre la identificación de la señalización, rutas de evacuación, equipos de emergencia y de los dispositivos de alerta que se encuentren en las instalaciones.
- D. Información para el manejo específico del equipo para la evacuación de las personas con discapacidad.
- E. Capacitación en derechos humanos.
- F. Capacitación en LSM.
- G. Capacitación sobre el uso u operación de elevadores, plataformas o Super-trac.
- H. Conocimiento de los programas o acciones que se implementan para mejorar la seguridad de las personas usuarias, especialmente las mujeres y las niñas.

259. La información se presenta en la siguiente Tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Sendero	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Santiago Tapia	■	■	■	■	■	■	■	■
3	San Nicolás	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Anáhuac	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Universidad	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Niños Héroes	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Regina	■	■	■	■	■	■	■	■
8	General Anaya	■	■	■	■	■	■	■	■
9	Cuauhtémoc	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Alameda	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Fundadores	■	■	■	■	■	■	■	■
12	Padre Mier	■	■	■	■	■	■	■	■
13	General I. Zaragoza	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Indica que la respuesta fue afirmativa.

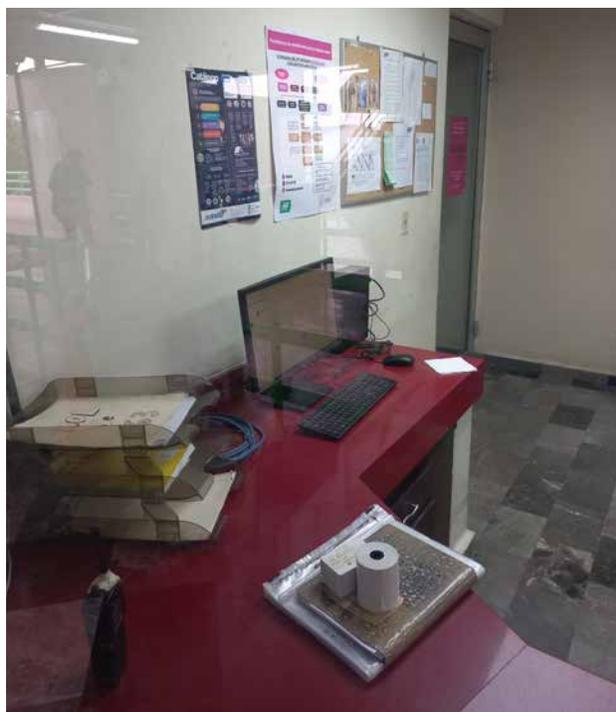
■ Indica que la respuesta fue negativa.

D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias.

260. Durante la visita, al permitirnos el acceso a la oficina del encargado de cada estación, se observó que cuentan con material informativo colocado visiblemente, dirigido al personal de Metrorrey, sobre los siguientes temas:

- Información respecto al hostigamiento.
- Procedimiento ante acosos y/o violencia sexual en trenes.
- Procedimiento ante acoso y/o violencia sexual en andenes.
- Atención a emergencias médicas.
- Procedimiento de atención a personas con discapacidad.

Lo anterior se puede observar en las siguientes imágenes. –



261. Respecto al Procedimiento de atención a personas con discapacidad, durante la visita se observó que en las Líneas 1, 2 y 3, se cuenta con un programa dirigido para la atención de personas usuarias con discapacidad. El programa, sustancialmente consiste en que, para atender la solicitud del servicio de las personas usuarias con discapacidad, se implementan acciones de coordinación entre el personal de la estación de origen, la persona conductora del tren, el centro de monitoreo de estaciones y el personal de estación de destino. Tratándose de personas en silla de ruedas, la atención se realiza con apoyo de salvaescaleras (super trac), o acompañamiento al elevador. Se brinda acompañamiento desde el ingreso a la estación, el arribo al andén y el ascenso al tren (primer vagón área preferente). Nos fue comentado que se tienen asignadas 62 personas para el desarrollo del programa.

D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias.

262. En la parte exterior de las oficinas de las estaciones de la Línea 2, se pudo observar que se tiene colocada la siguiente información. -

- Teléfonos de atención a personas usuarias; y
- 911 emergencia.

Lo anterior se muestra como ejemplo en las siguientes imágenes. -



D.VI. Protección civil.

263. Durante la visita se tomó en consideración la disponibilidad de los siguientes elementos y características:

- A. Ruta de evacuación accesible, trazada, sin obstáculos y debidamente señalizada.
- B. Zonas de seguridad y sitios de repliegue con espacios para personas con discapacidad.
- C. Dispositivos de alarma (sonoros y luminosos) que permitan alertar a las personas con discapacidad dentro de las instalaciones en caso de emergencia o desastre.
- D. Productos de apoyo para la evacuación (incluidas PCD), en caso de emergencia o desastre.
- E. Plano de evacuación colocado en forma visible.
- F. Extintores.

264. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 2	A	B	C	D	E	F
1	Sendero						
2	Santiago Tapia						
3	San Nicolás						
4	Anáhuac						
5	Universidad						
6	Niños Héroe						
7	Regina						
8	General Anaya						
9	Cuauhtémoc						
10	Alameda						
11	Fundadores						
12	Padre Mier						
13	General I. Zaragoza						

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que cumple parcialmente.

IX. ACCESIBILIDAD EN LÍNEA 3 DEL METRO.

A. Sección 1. Accesos.

265. En la Línea 3 del Metro, los accesos principales de sus 8 estaciones son espacios amplios y abiertos; ninguna estación cuenta con puertas en el acceso principal. En las estaciones Ruíz Cortines, Metalúrgicos y Félix U. Gómez, se accede al área de vestíbulo. Y en las estaciones Hospital Metropolitano, Los Ángeles, Moderna, Colonia Obrera y Santa Lucía, se accede a un área de escaleras.

266. Durante la visita se tomó en consideración las siguientes condiciones:

- A. Accesos libres de elementos que representen una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.
- B. Accesos en buenas condiciones estructurales y libres de daños visibles.
- C. Accesos libres de labores de mantenimiento y/o de reparación, y cuando exista, se cuente con señalización.

267. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C
1	Hospital Metropolitano	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■
3	Ruiz Cortines	■	■	■
4	Moderna	■	■	■
5	Metalúrgicos	■	■	■
6	Félix U. Gómez	■	■	■
7	Colonia Obrera	■	■	■
8	Santa Lucía	■	■	■

■ Indica que el elemento cuenta con esa característica.

■ Indica que el elemento no cuenta con la característica.

268. Del contenido de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

- De las 8 estaciones de la Línea 3 del Metro, en sus áreas aledañas 3 de ellas presentan condiciones que pueden constituir una barrera o peligro para la seguridad e integridad física de las personas usuarias.

Lo anterior se describe en el apartado siguiente.

A.I. Áreas aledañas a los accesos principales.

269. En 3 estaciones las áreas aledañas a los accesos principales, presentaron circunstancias que pueden representar un riesgo a la integridad física de las personas usuarias o constituir una barrera de acceso para estas. Dichas estaciones son las siguientes:

- Hospital Metropolitano.
- Moderna.
- Santa Lucía.

Enseguida se describe lo encontrado en cada una de ellas.

270. **Estación Hospital Metropolitano.** - Se encontró al momento de la visita un área en la que se realizaban trabajos de construcción o reparación, como enseguida se observa:



271. **Estación Moderna.** - Se encontró al momento de la visita un área de trabajos de construcción en la que no se observó señalización de seguridad. Asimismo, se observó un registro de servicios abierto, como enseguida se aprecia:



272. **Estación Santa Lucía.** - Se encontró al momento de la visita 2 registros de servicios abiertos, como enseguida lo podemos observar:

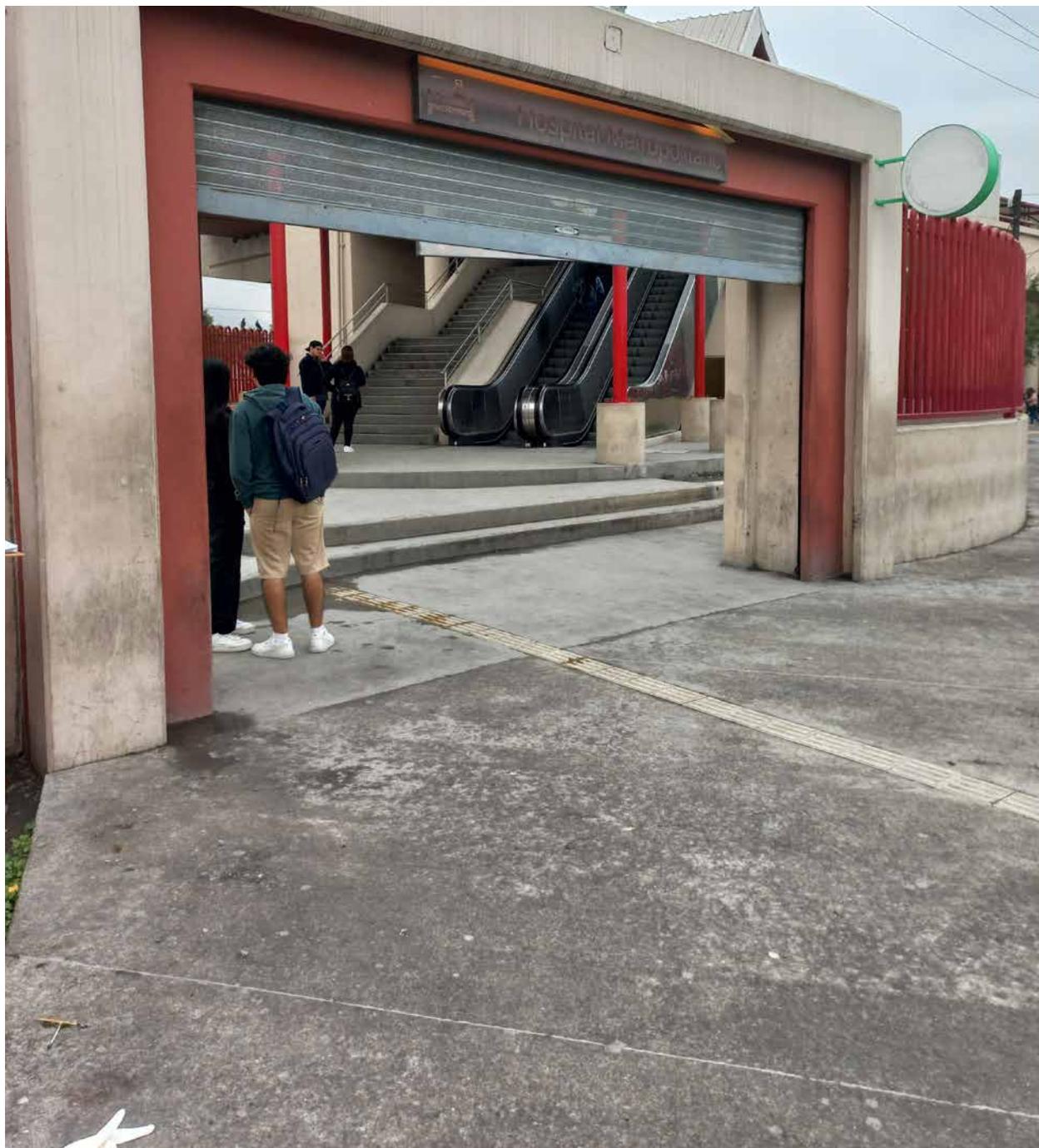


A.II. Condiciones físicas de los accesos principales.

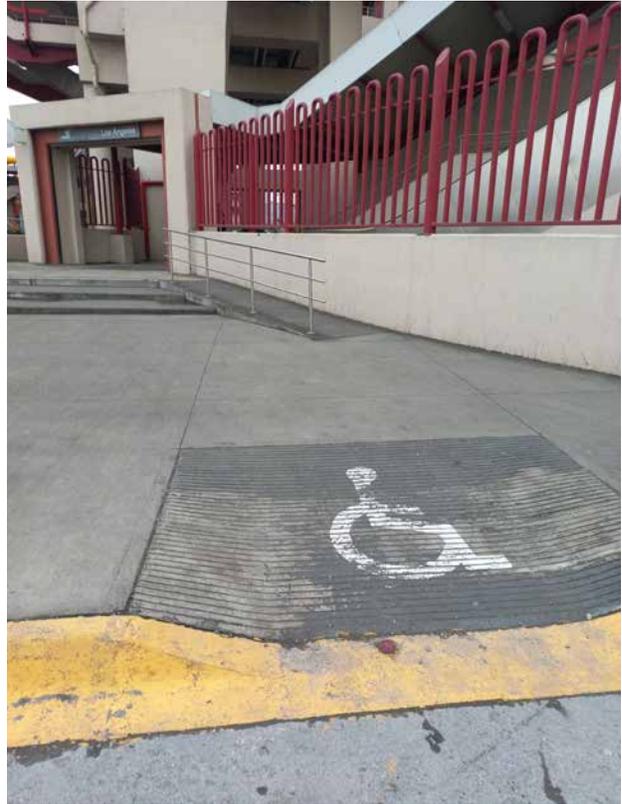
273. En relación a las condiciones físicas de los accesos, en las 8 estaciones de la Línea 3 del Metro presentaron a simple vista buenas condiciones.

Enseguida se muestran imágenes de los accesos principales de las estaciones de la Línea 3 del Metro. -

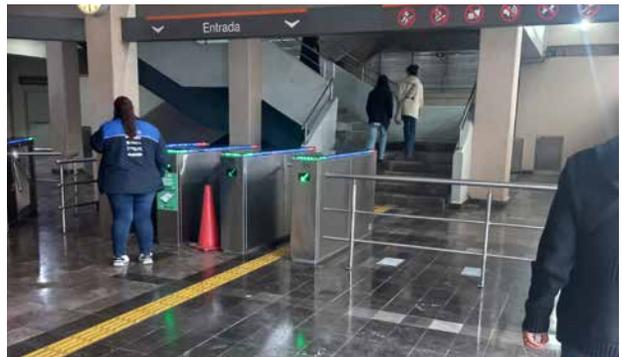
Estación Hospital Metropolitano



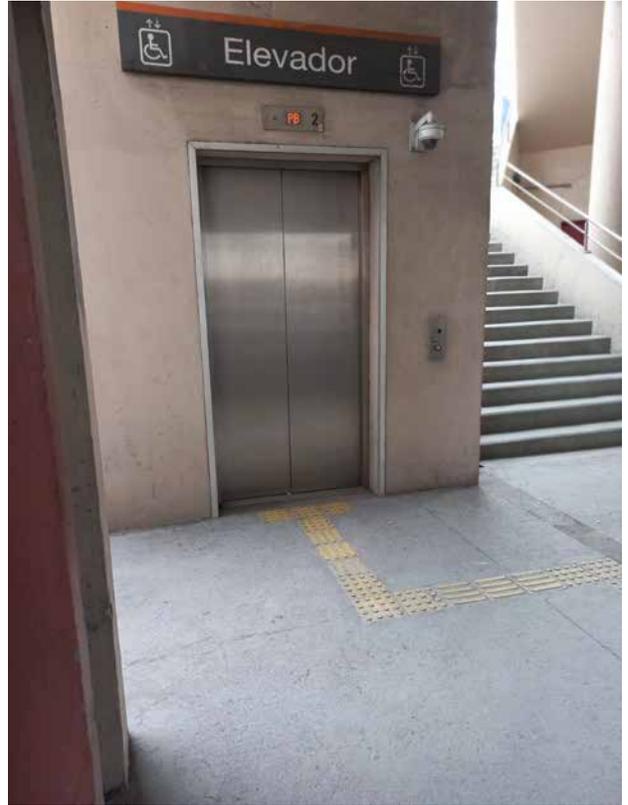
Estación Los Ángeles



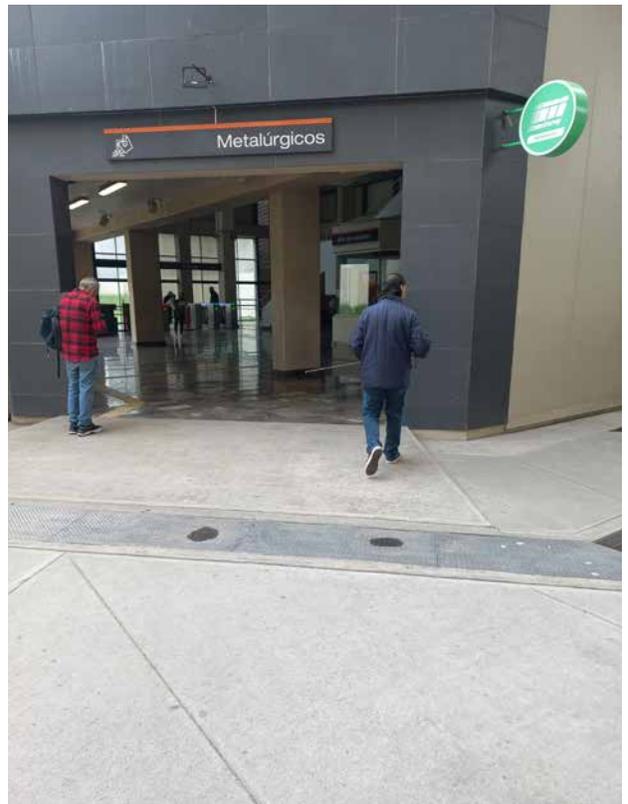
Estación Ruiz Cortines



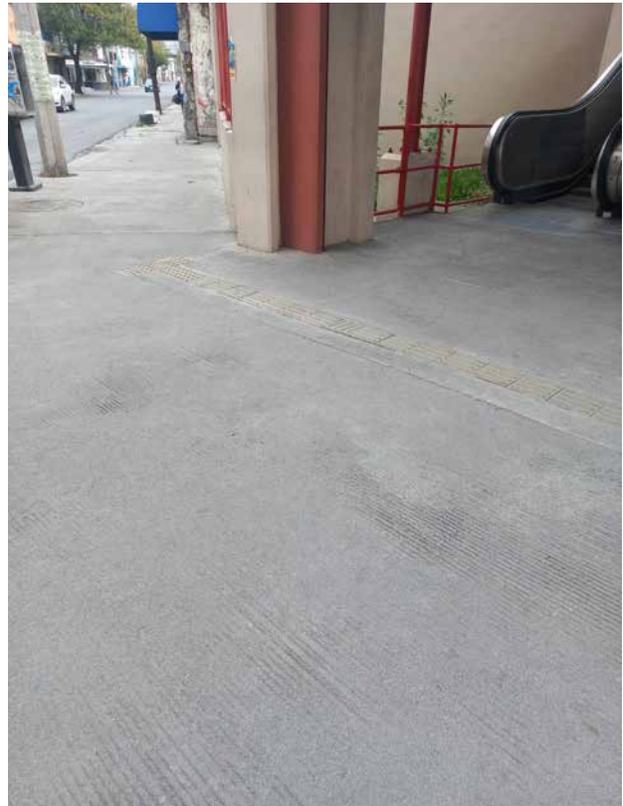
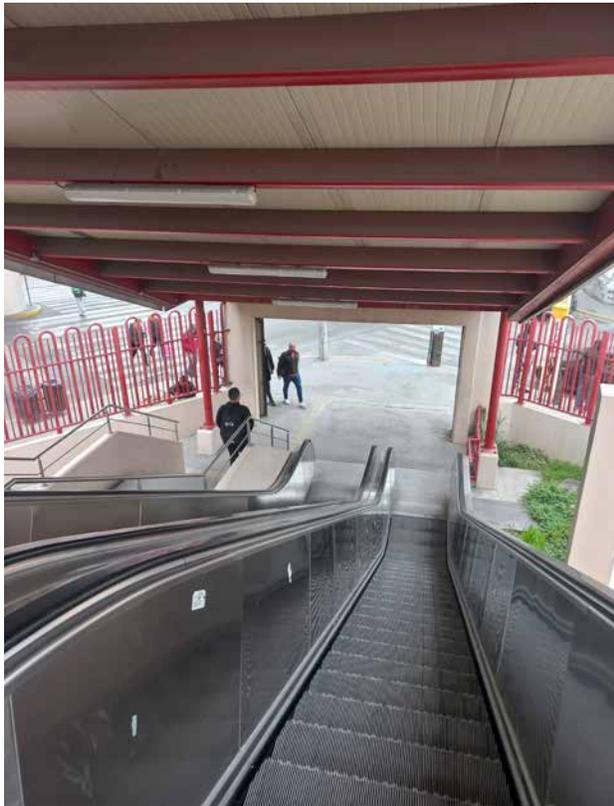
Estación Moderna



Estación Metalúrgicos



Estación Colonia Obrera



Estación Santa Lucía



A.III. Señalización y sistemas de comunicación.

274. En cuanto a la señalización y sistemas de comunicación en los accesos principales, se tomó en consideración la disponibilidad de:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización táctil o SEB.
- C. Señalización con SIA, colocado en lugar visible cuando menos en 1 de sus accesos.
- D. SIA en buenas condiciones y libre de vandalismo.
- E. Comunicación de 2 vías.
- F. Botones de llamado existentes.
- G. Botones de llamado funcionando adecuadamente.
- H. Botón de llamado libre de vandalismo.

275. La información de lo encontrado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Hospital Metropolitano								
2	Los Ángeles								
3	Ruiz Cortines								
4	Moderna								
5	Metalúrgicos								
6	Félix U. Gómez								
7	Colonia Obrera								
8	Santa Lucía								

- Indica que si dispone del elemento o de la característica.
- Indica que no dispone del elemento o de la característica.
- Indica que cumple parcialmente.
- Indica que el SIA está colocado en el elevador.

276. En relación a la tabla anterior, destaca:

- La totalidad de las estaciones tienen señalización visual en su acceso principal (Nomenclatura).
- Ninguno de los accesos principales tiene señalización táctil o SEB.
- En todas las estaciones los elevadores cuentan con SIA.
- Ninguna estación cuenta con sistemas de comunicación de 2 vías en sus accesos principales.
- Únicamente la estación Félix U. Gómez cuenta con botón de llamado para asistencia.

A.IV. Accesos secundarios (torniquetes y puerta abatible lateral).

277. La totalidad de las estaciones de esta Línea del Metro cuentan con accesos secundarios llamados Torniquetes. Se tomó nota de la disponibilidad de:

- A. Los torniquetes cuentan con una puerta abatible lateral, que tenga un área libre de paso mínimo de 0,90m de ancho.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia para indicar proximidad.
- C. Señalización visual.
- D. Señalización audible.
- E. Señalización táctil o SEB.
- F. SIA en puertas abatibles laterales.
- G. Botón de llamado para asistencia.

278. Lo observado se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G
1	Hospital Metropolitano							
2	Los Ángeles							
3	Ruiz Cortines							
4	Moderna							
5	Metalúrgicos							
6	Félix U. Gómez							
7	Colonia Obrera							
8	Santa Lucía							

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que no dispone del elemento o de la característica.

279. En relación con la información de la tabla anterior, destaca lo siguiente:

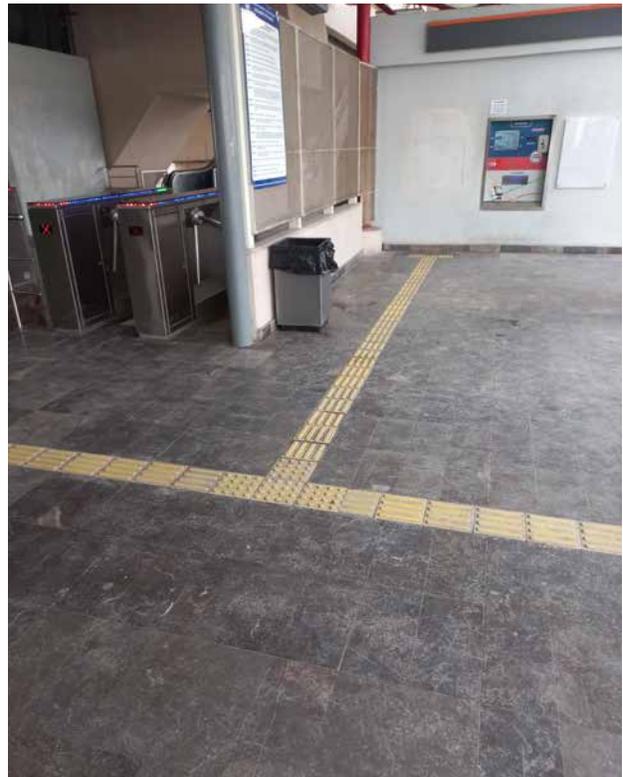
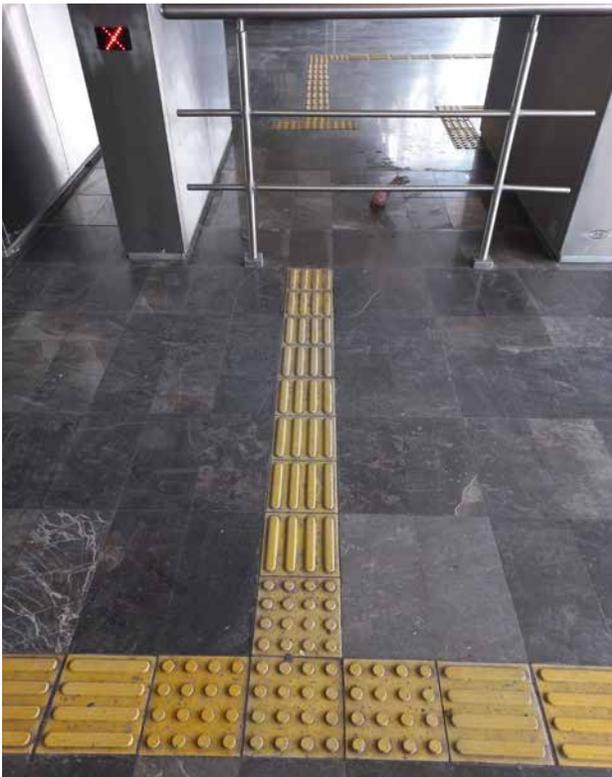
- En todas las estaciones de esta Línea del Metro los torniquetes se encuentran complementados con una puerta abatible lateral con área libre de cuando menos 0,90m de ancho.
- En la totalidad de las estaciones los torniquetes cuentan con pavimento podotáctil de guía y/o de advertencia.
- La totalidad de las estaciones no cuentan con señalización audible, señalización táctil o SEB, SIA en sus puertas abatibles laterales, ni con botón de llamado para asistencia.

280. Las siguientes imágenes muestran algunos torniquetes y puertas laterales abatibles en las estaciones de la Línea 3. –

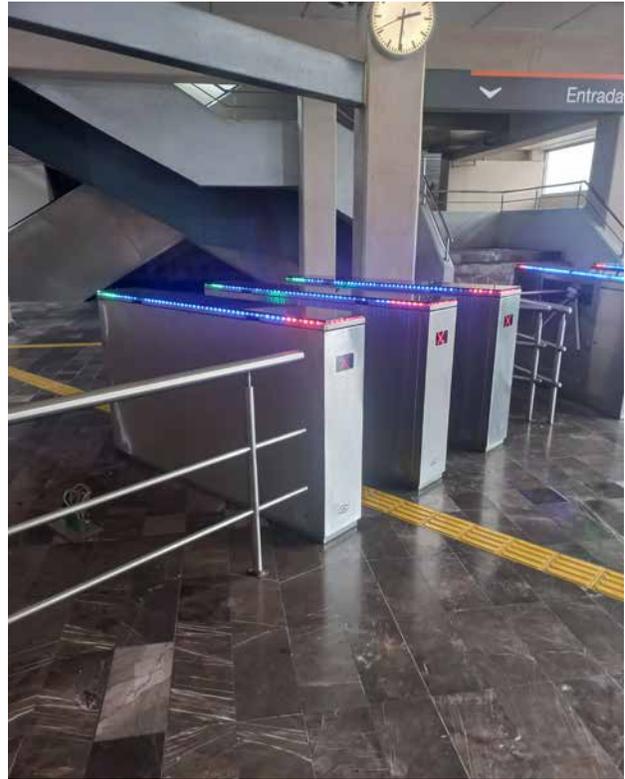
Estación Hospital Metropolitano. -



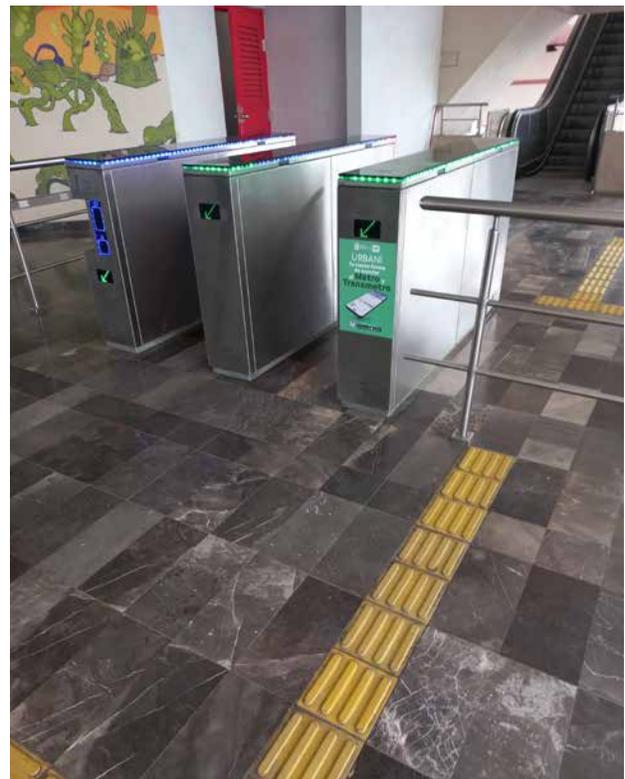
Estación Los Ángeles. -



Estación Ruiz Cortines. -



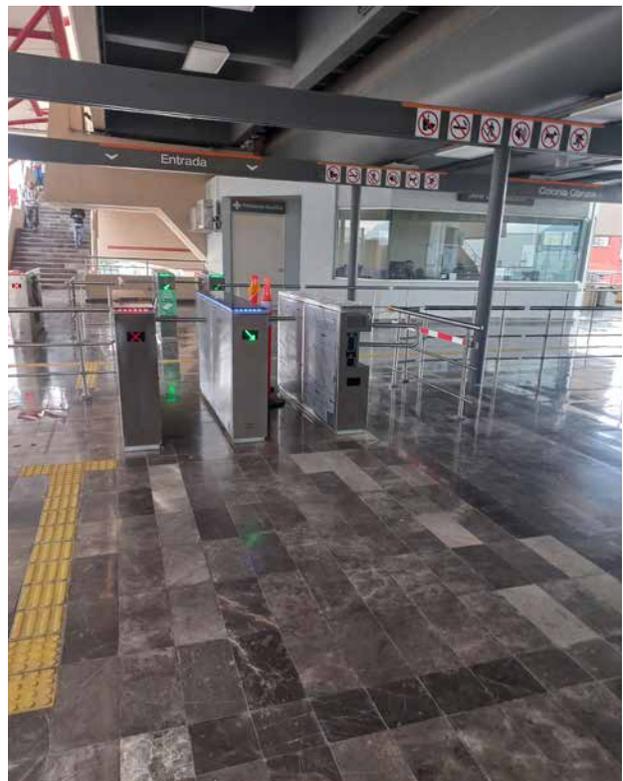
Estación Moderna. -



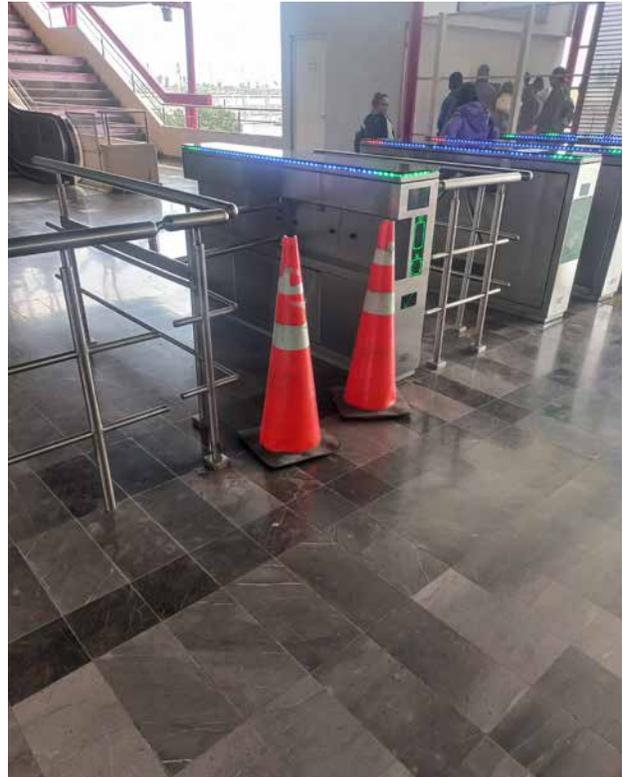
Estación Metalúrgicos. -



Estación Colonia Obrera. -



Estación Santa Lucía. –



B. Sección 2. Circulaciones.

B.I. Pasillos.

281. Respecto a las circulaciones peatonales de las 4 áreas principales, se tomó en consideración la disponibilidad de:

- A. Área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m por 2,10m de altura.
- B. Pavimento táctil de guía y de advertencia (para indicar proximidad, cambio de dirección o fin del recorrido).
- C. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- D. Pavimentos continuos, superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto.
- E. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

282. Lo encontrado en las **circulaciones del acceso principal**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E
1	Hospital Metropolitano					
2	Los Ángeles					
3	Ruiz Cortines					
4	Moderna					
5	Metalúrgicos					
6	Félix U. Gómez					
7	Colonia Obrera					
8	Santa Lucía					

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

283. Lo encontrado en las **circulaciones del área de pasarela**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E
1	Hospital Metropolitano					
2	Los Ángeles					
3	Ruiz Cortines					
4	Moderna					
5	Metalúrgicos					
6	Félix U. Gómez					
7	Colonia Obrera					
8	Santa Lucía					

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

284. Lo encontrado en **circulaciones del área de vestíbulo**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E
1	Hospital Metropolitano					
2	Los Ángeles					
3	Ruiz Cortines					
4	Moderna					
5	Metalúrgicos					
6	Félix U. Gómez					
7	Colonia Obrera					
8	Santa Lucía					

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

285. Lo encontrado en **circulaciones del área de andenes**, se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■	■	■
3	Ruiz Cortines	■	■	■	■	■
4	Moderna	■	■	■	■	■
5	Metalúrgicos	■	■	■	■	■
6	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■
7	Colonia Obrera	■	■	■	■	■
8	Santa Lucía	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

286. En relación al rubro "A" se observó que, 7 estaciones si presentan área libre de paso con un ancho mínimo de 1,20m por 2,10m de altura en sus circulaciones. La estación Hospital Metropolitano no cumple parcialmente con la característica, ya que cuenta con un pasillo que no tiene una altura mínima de 2,10m libre de circulación en razón de que pasa por debajo de una escalera eléctrica. El pasillo de circulación dirige a los elevadores y se ubica en un área de rampa en el lado poniente de la estación.



287. Respecto al rubro "B" se observó que, si bien es cierto que las 8 estaciones de la Línea 3 del Metro cuentan con piso podotáctil de guía, también se observó que pueden no ser efectivamente útiles, ya que algunos tramos no están adecuadamente colocados en la dirección hacia el espacio o lugar al que pretenden guiar. Se observó que particularmente es en la guía hacia las máquinas de boletos y los torniquetes. Asimismo, en el área de los andenes se observaron diversos elementos que causan obstrucción para el uso de la guía podotáctil.

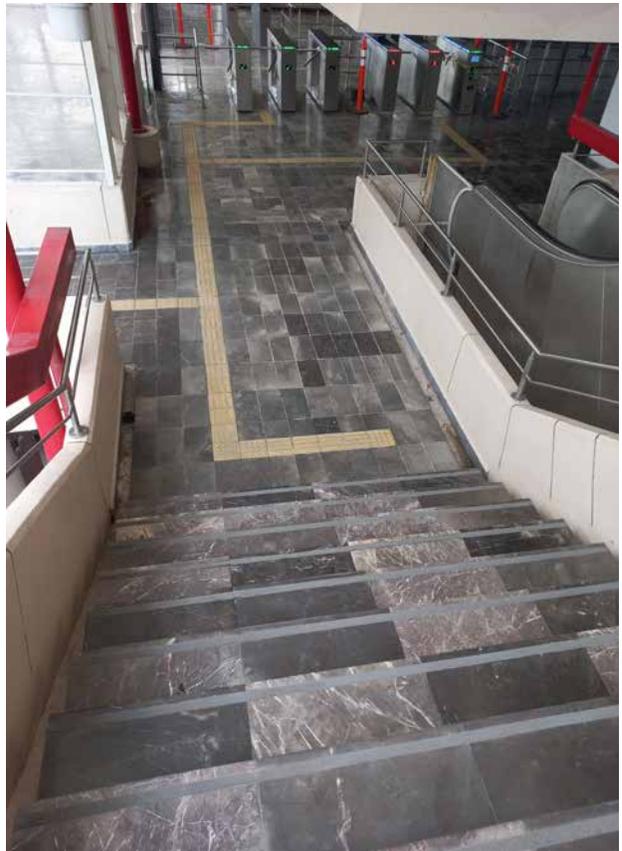
288. Cabe mencionar que, los módulos del piso podotáctil con que cuentan las 8 estaciones de la Línea 3, sus dimensiones son de 0,20m por 0,20m; lo recomendable es tener módulos como mínimo de 0,30m por 0,30m y máximo 0,40m por 0,40m.

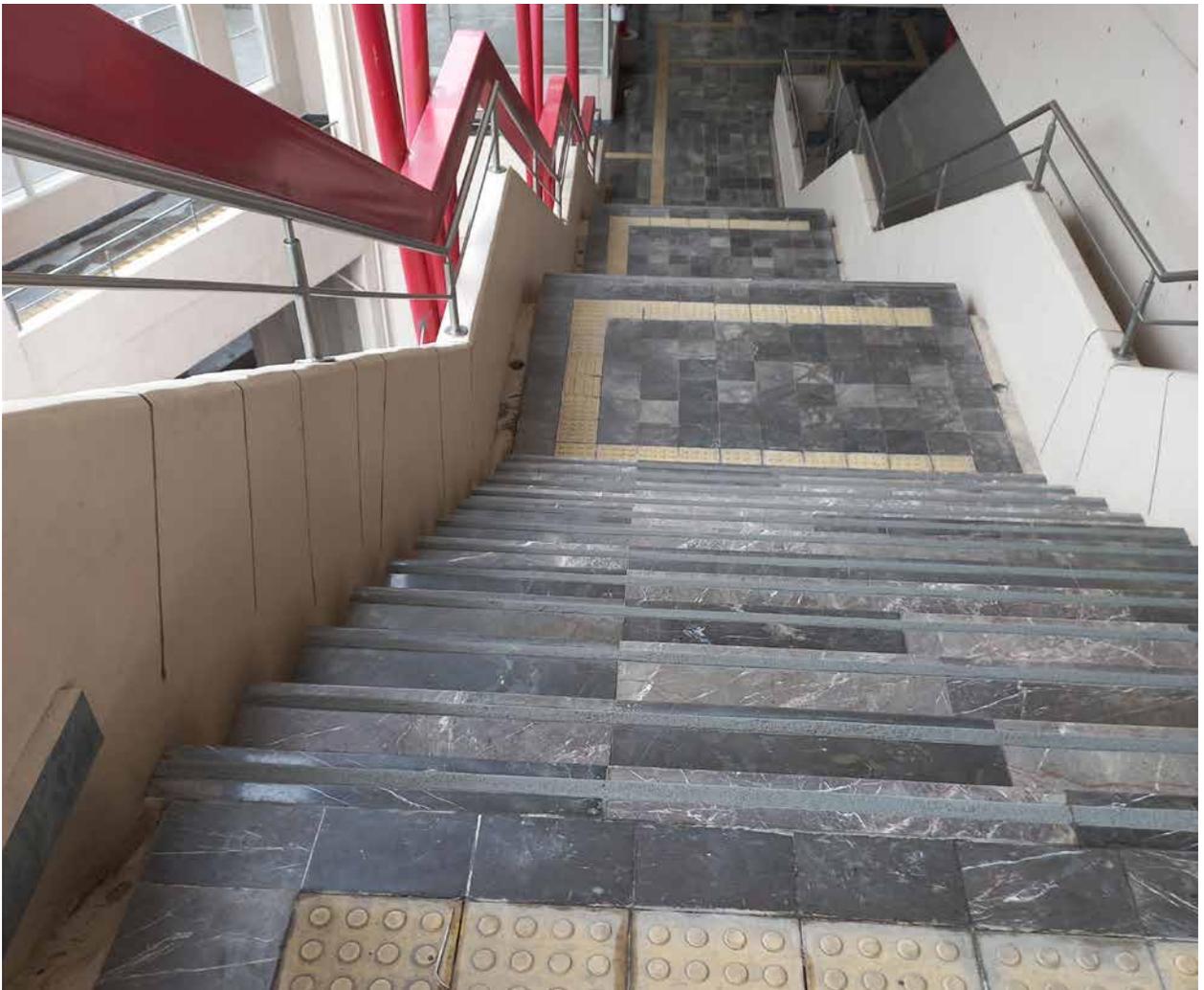


En las siguientes imágenes se observan algunos pisos podotáctil con que cuentan las estaciones de la Línea 3 del Metro. -

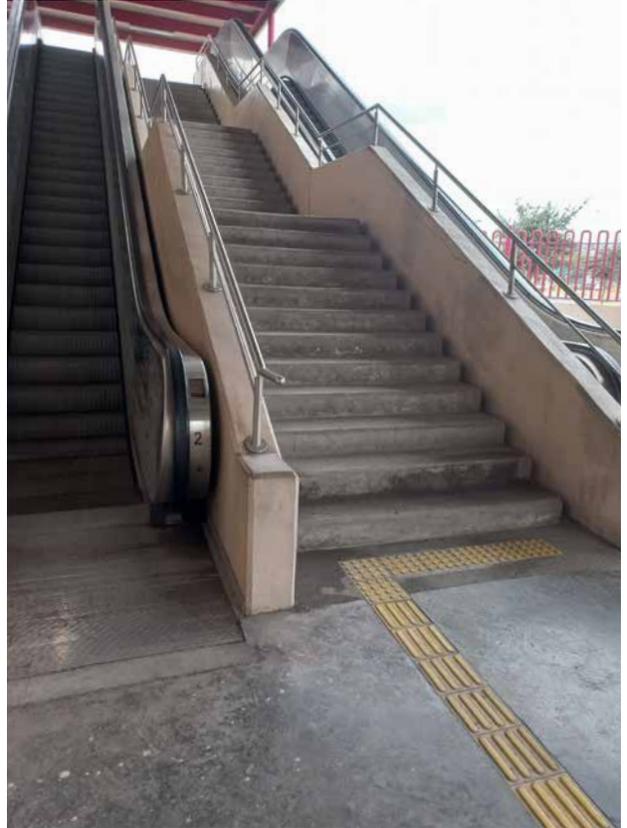
Estación Hospital Metropolitano

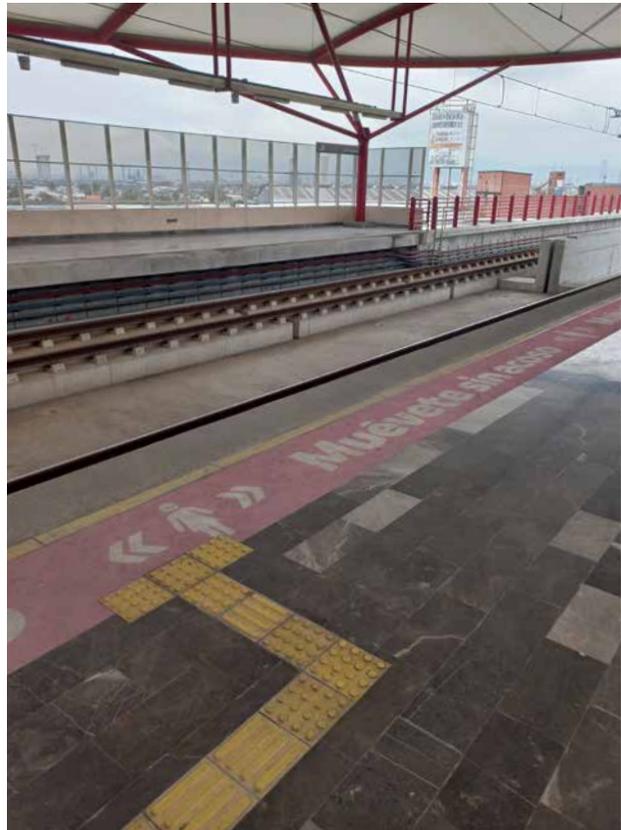






Estación Los Ángeles

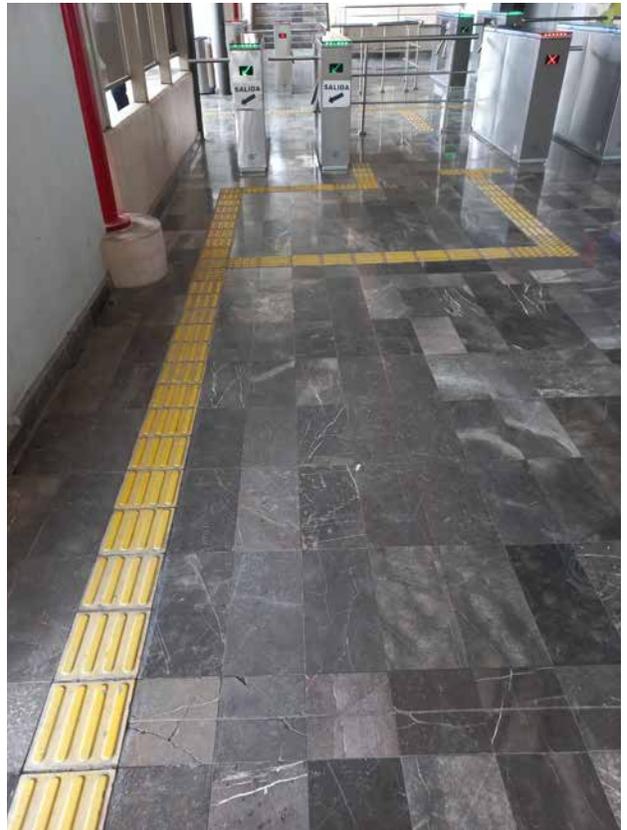
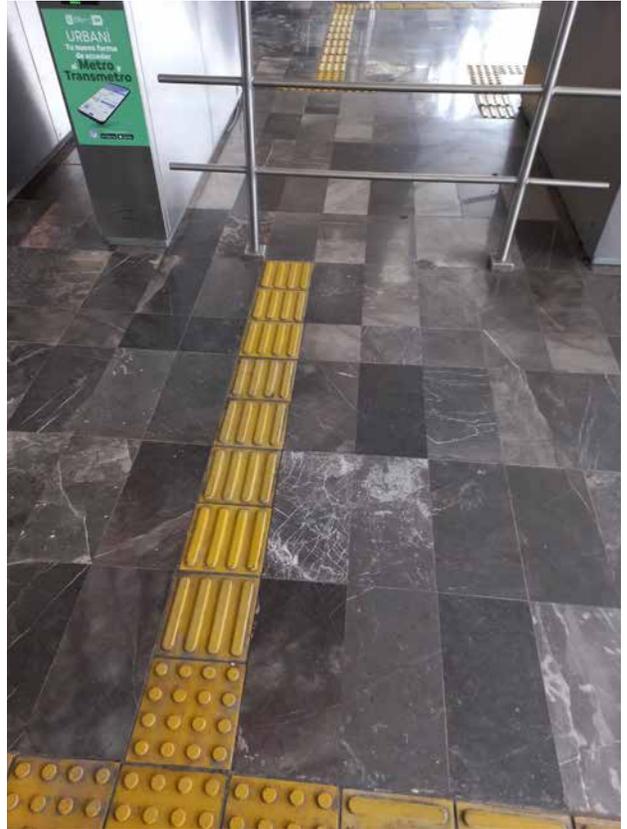


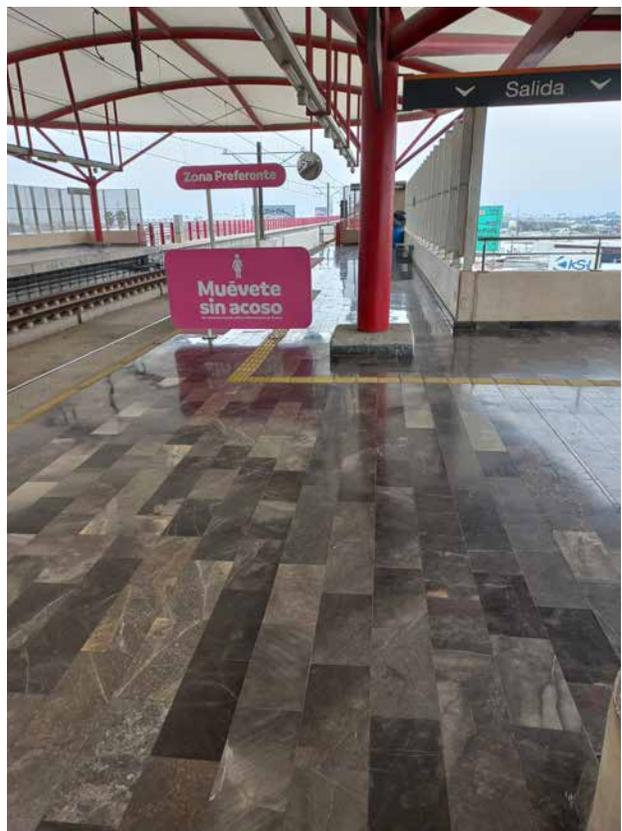
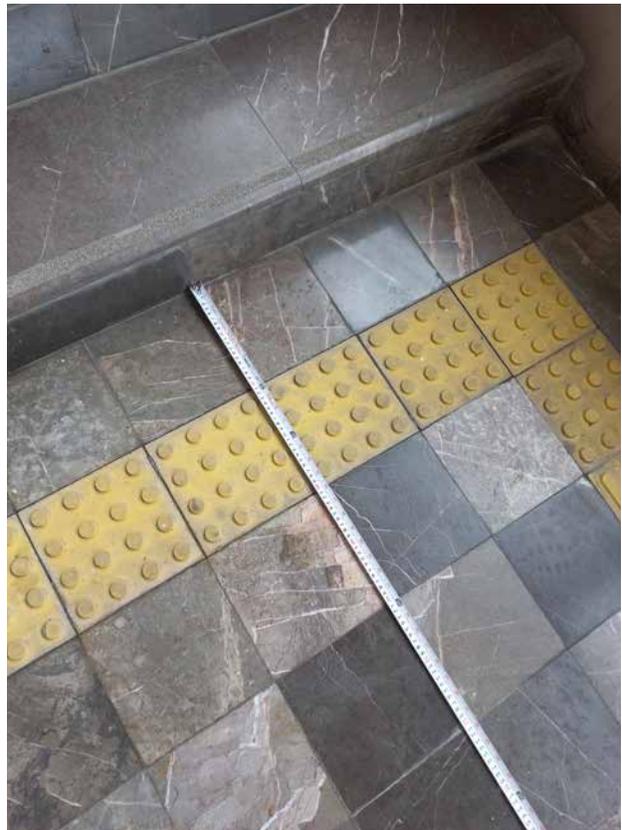


Estación Ruiz Cortines

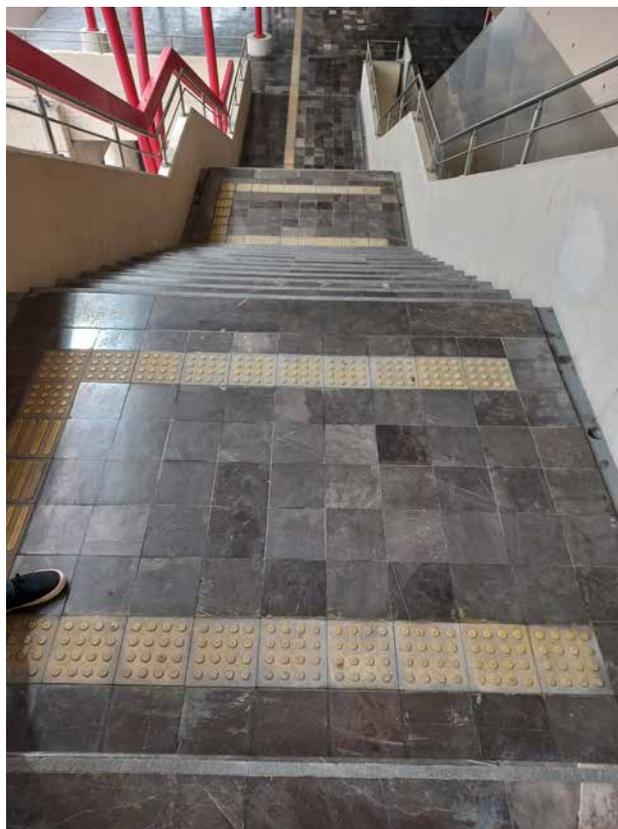
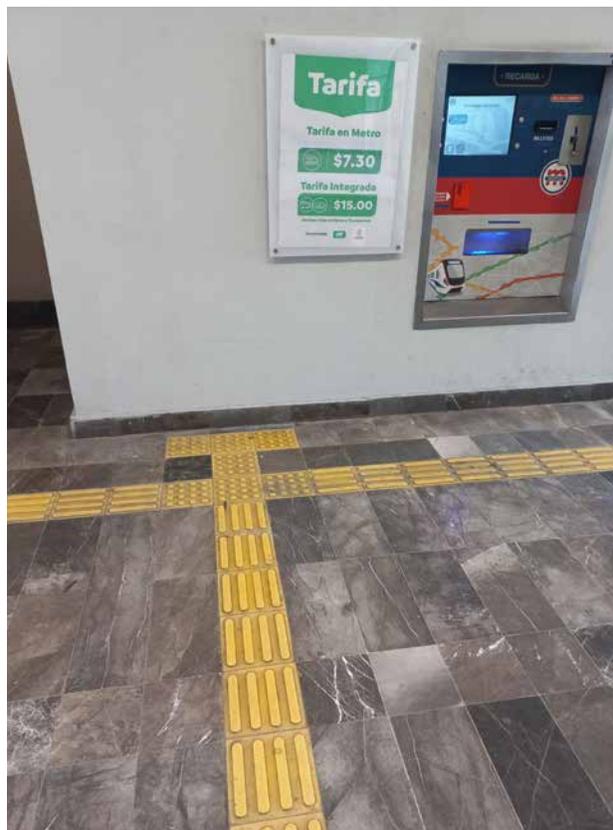
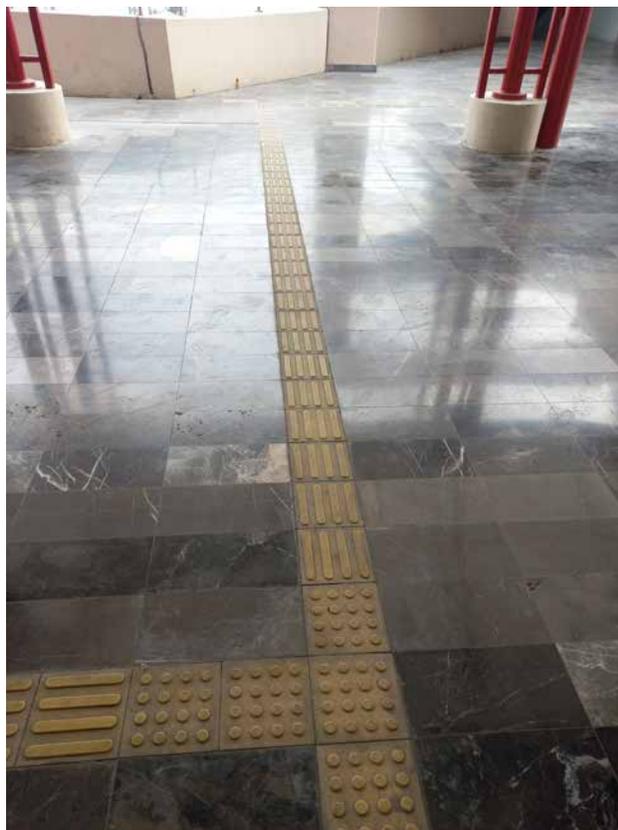


Estación Moderna

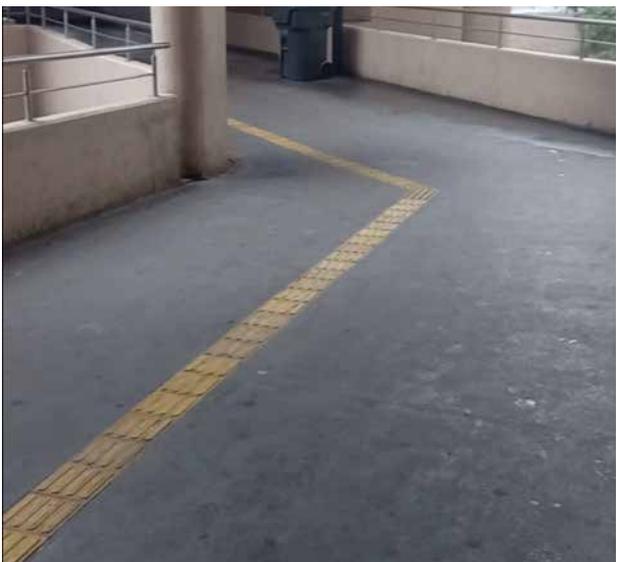




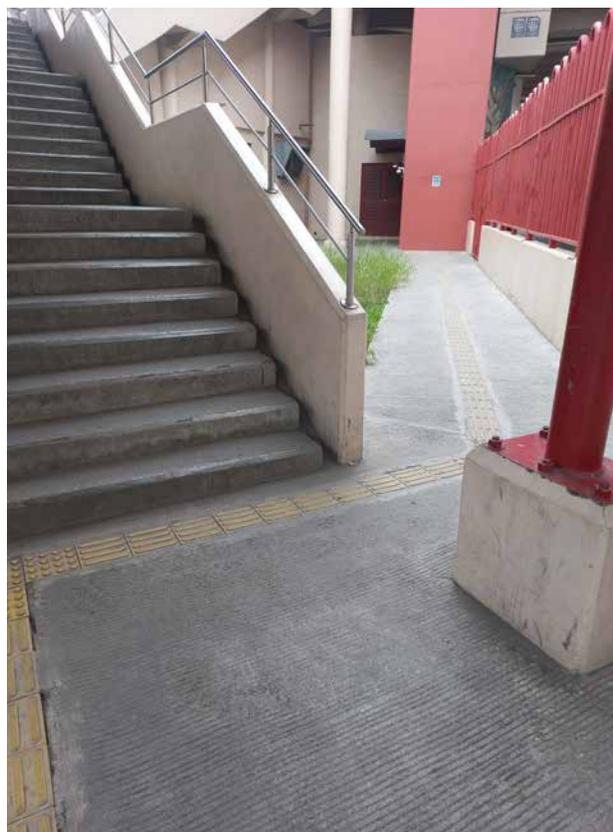
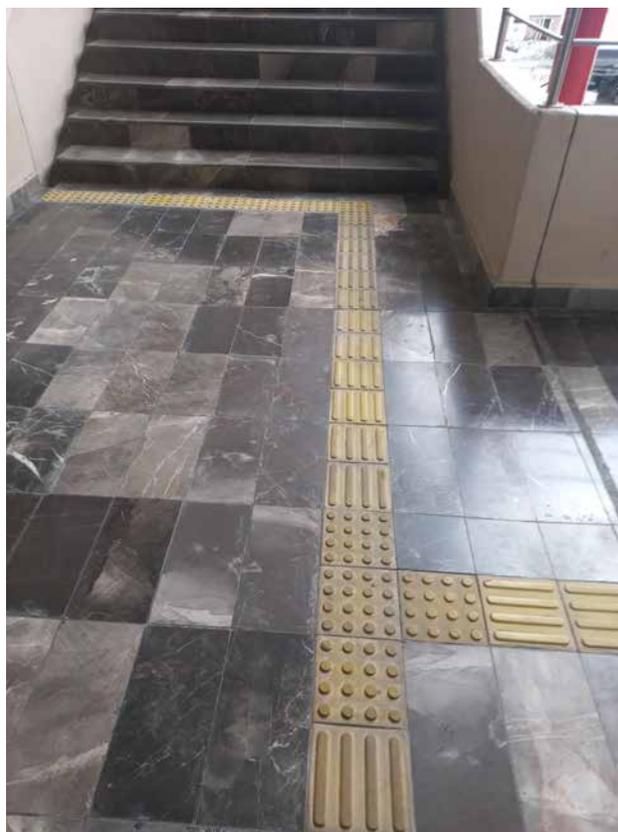
Estación Metalúrgicos

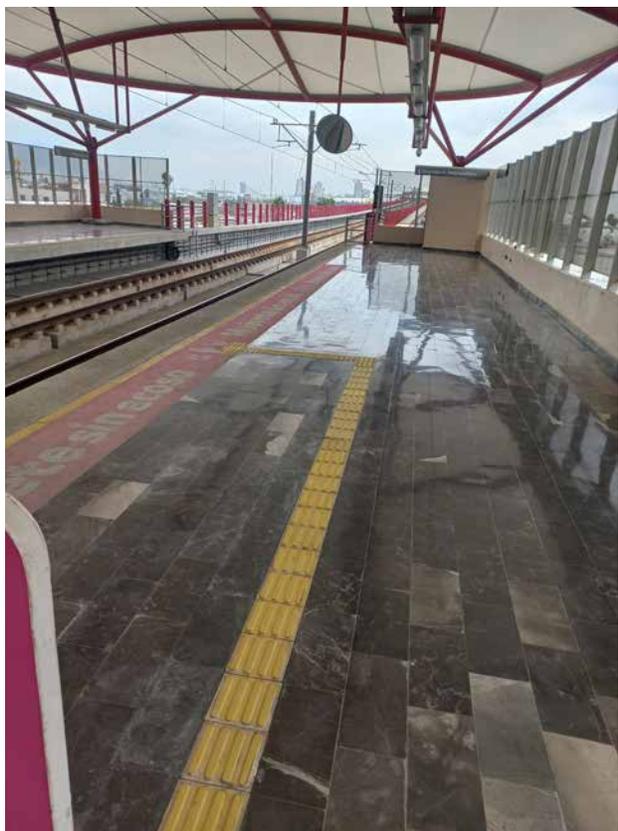
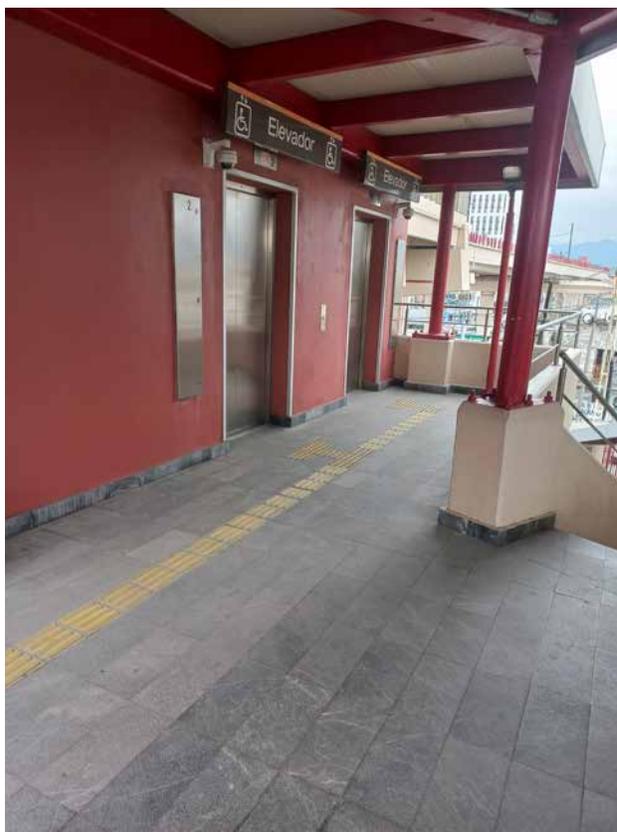


Estación Félix U. Gómez

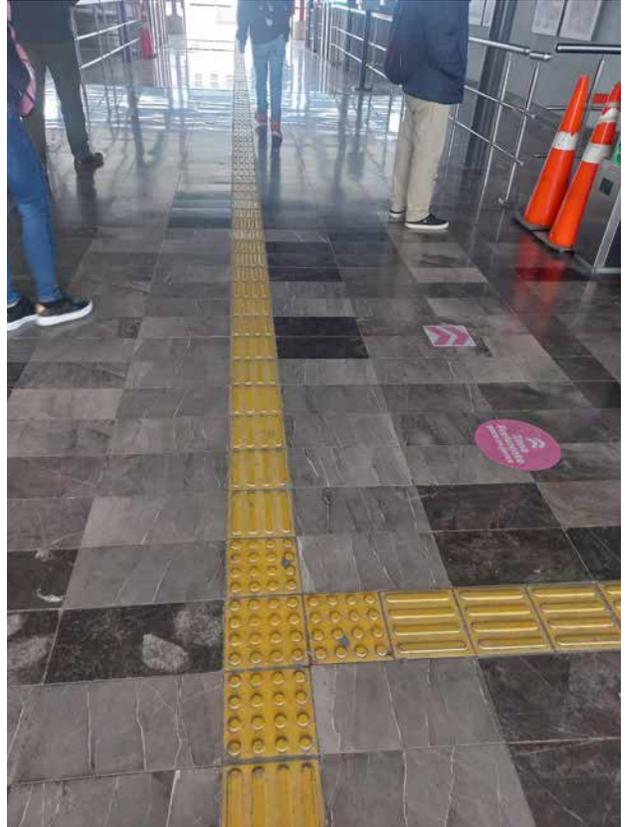


Estación Col. Obrera



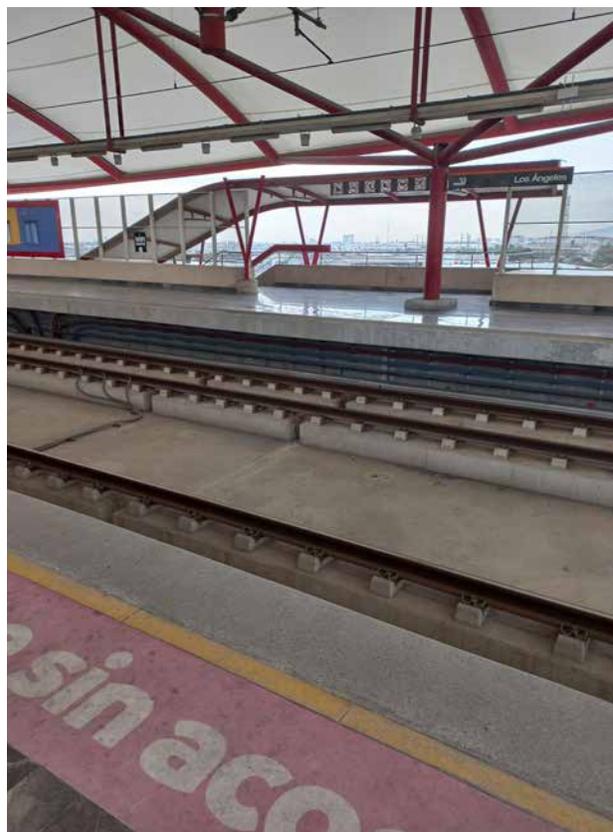


Estación Santa Lucía



289. Las 8 estaciones de la Línea 3 **en los andenes** cuentan con una **franja de pavimento (aviso táctil)** colocada a una distancia de 0,50m del borde del andén, sin embargo, no en todas las estaciones cuenta con cambio de textura y el ancho de la citada franja es de 0,11m. Lo recomendable en la actualidad son las siguientes medidas: Para desniveles menores a 60 cm franja de 30 o 40 cm y para desniveles mayores a 60 cm franja de 40 o 60 cm.

Las siguientes imágenes corresponden a los andenes de las estaciones Hospital Metropolitano y Los Ángeles. -



290. En cuanto al rubro "C" superficie con acabado texturizado/antiderrapante, se observó lo siguiente:

- En los accesos principales si cuentan con ese acabado texturizado/antiderrapante las 8 estaciones de la Línea 3 del Metro.
- En las áreas de vestíbulo y andenes ninguna de las 8 estaciones de la Línea 3 cuenta con acabado texturizado/antiderrapante en la superficie de circulación.
- En las áreas de pasarela 2 estaciones no cuentan con superficie con acabado texturizado/antiderrapante, siendo las estaciones Ruiz Cortines y Metalúrgicos.

Las siguientes imágenes corresponden al área de pasarela de las estaciones Ruiz Cortines y Metalúrgicos. -



291. Respecto al rubro "D" pavimentos continuos, con superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto, se observó que 3 estaciones de esta Línea del Metro cuentan con pisos o superficies con esa característica. Las estaciones en las que sus pisos no presentan esa característica son 5. Se distinguen de la manera siguiente:

- En accesos principales 3 estaciones.
- En área de pasarela 2 estaciones.
- En área de vestíbulo 2 estaciones.
- En área de andenes 1 estaciones.

292. En relación al rubro citado, en la siguiente tabla se presenta la información de las estaciones y sus áreas. -

Núm.	Línea 3	Acceso principal*	Pasarela	Vestíbulo	Andenes
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■
2	Ruiz Cortines	■	■	■	■
3	Moderna	■	■	■	■
4	Metalúrgicos	■	■	■	■
5	Santa Lucía	■	■	■	■

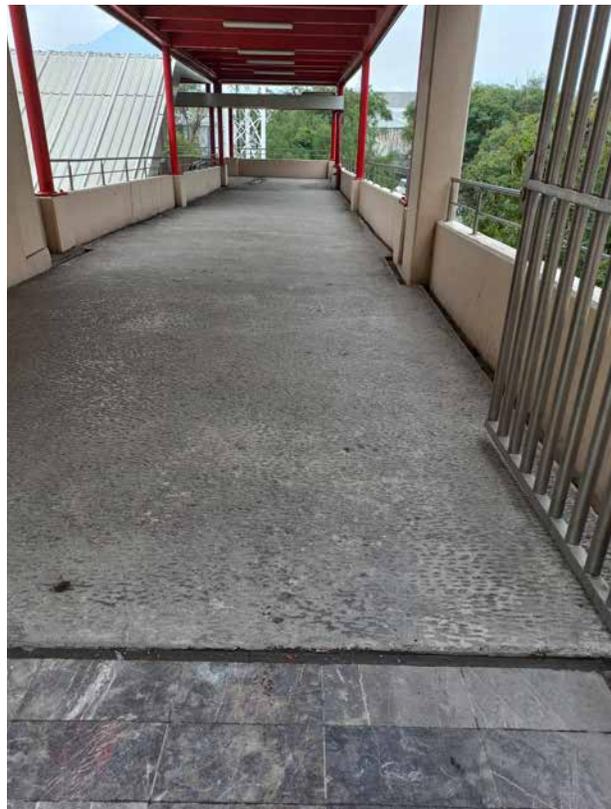
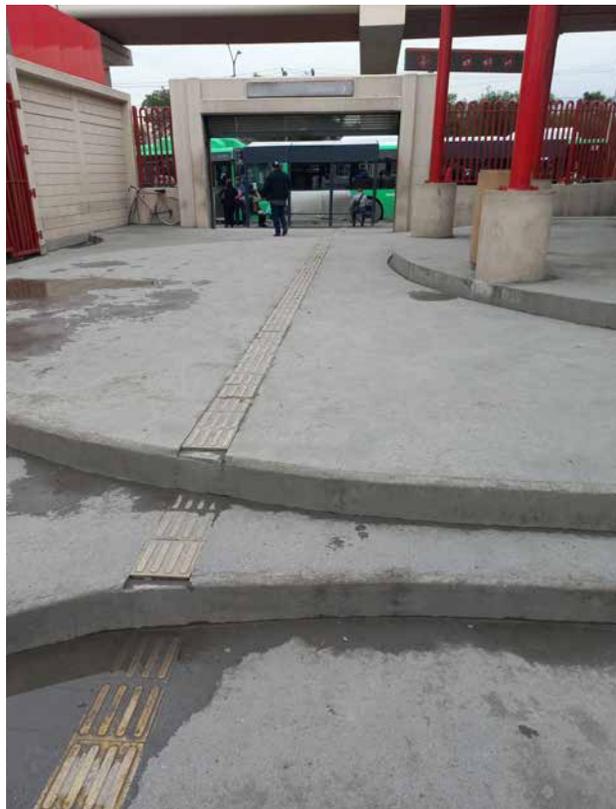
■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

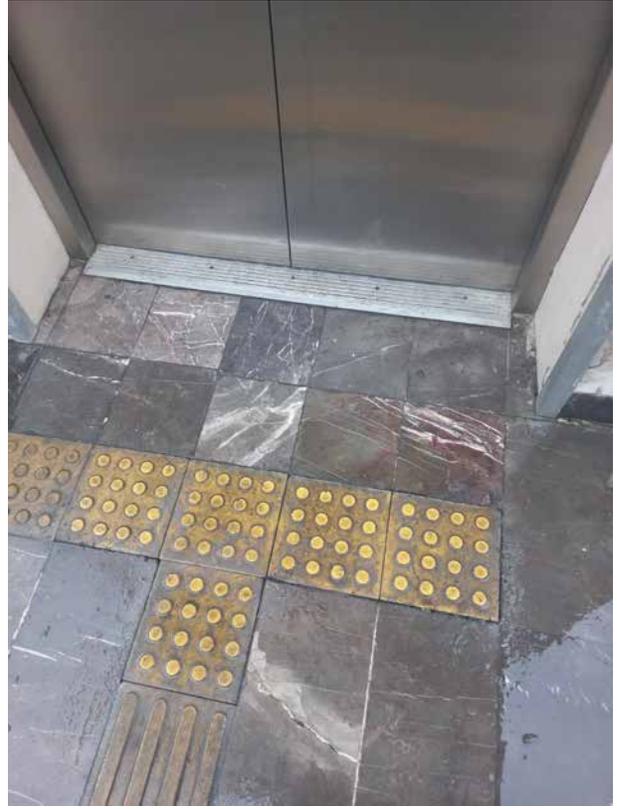
*Incluye área de escaleras en el acceso principal.

293. En las siguientes imágenes se observan las superficies de los pavimentos que no presentan la característica de pisos continuos, superficie uniforme e inamovible y libres de baches, grietas o material suelto. -

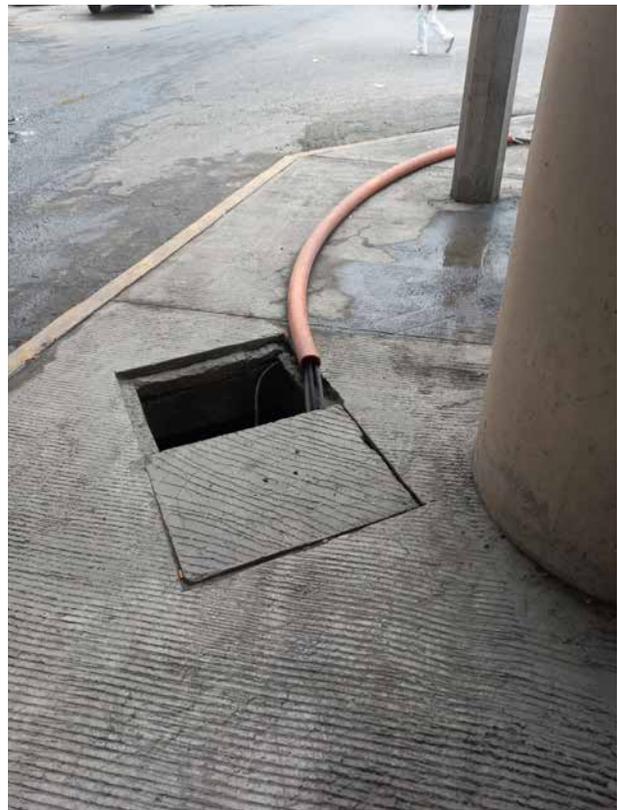
Estación Hospital Metropolitano



Estación Ruiz Cortines



Estación Moderna



Estación Metalúrgicos



Estación Santa Lucía



294. Respecto al rubro "E" elementos que pueden limitar, impedir o provocar tropiezos, se observó que ninguna de las 8 estaciones de la Línea 3 se encuentra libre de los elementos referidos. El número de estaciones que fueron encontrados libres de tales elementos, se distingue de la siguiente manera:

- En accesos principales 6 estaciones.
- En área de pasarela 2 estaciones.
- En área de vestíbulo 2 estaciones.
- En área de andenes 0 estaciones.

295. En relación al rubro citado, en la siguiente tabla se presenta la información de las estaciones y sus áreas. -

Núm.	Línea 3	Acceso principal	Pasarela	Vestíbulo	Andenes
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■	■
3	Ruiz Cortines	■	■	■	■
4	Moderna	■	■	■	■
5	Metalúrgicos	■	■	■	■
6	Félix U. Gómez	■	■	■	■
7	Colonia Obrera	■	■	■	■
8	Santa Lucía	■	■	■	■

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

296. Como obstáculos recurrentes que pueden impedir, limitar o provocar tropiezos a los usuarios, ante la falta de avisos de advertencia de proximidad, encontramos los anuncios metálicos fijados al piso con la leyenda "ZONA PREFERENTE, MUÉVETE SIN ACOSO", así como diversas columnas.

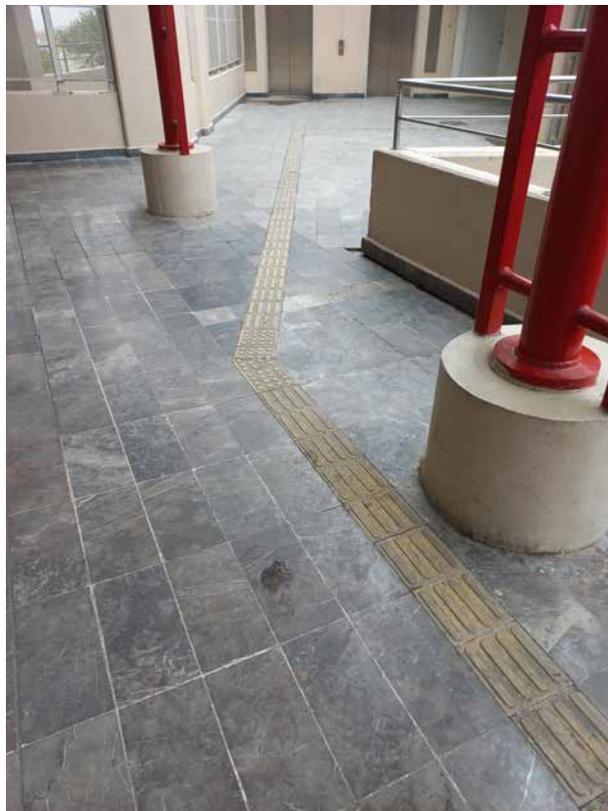
En las siguientes imágenes se observan los elementos que pueden limitar, impedir o provocar tropiezos, en cada una de las 8 estaciones de la Línea 3. -

Estación Hospital Metropolitano

En pasarela. - Bote de basura.

En vestíbulo. - Columna metálica.

En andenes. - Anuncio metálico fijado al piso.



Estación Los Ángeles

En pasarela. - Columna metálica.

En vestíbulo. - Aparato verificador.

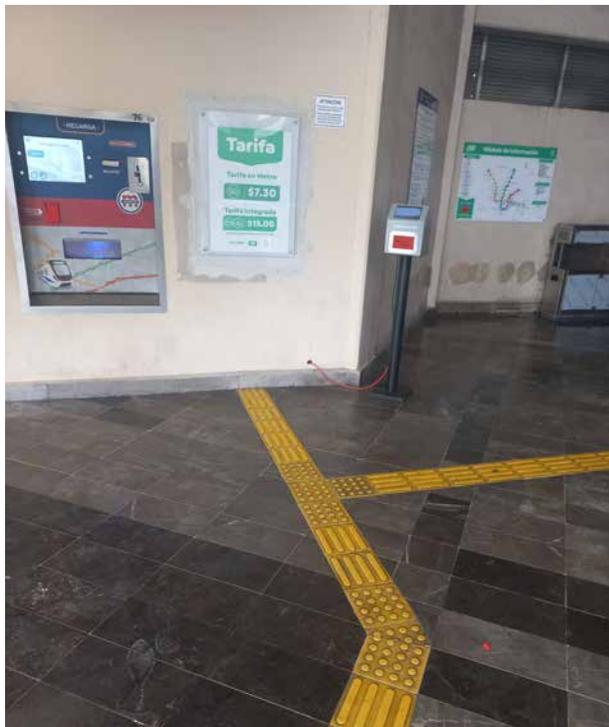
En andenes. - Columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



Estación Ruiz Cortines

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



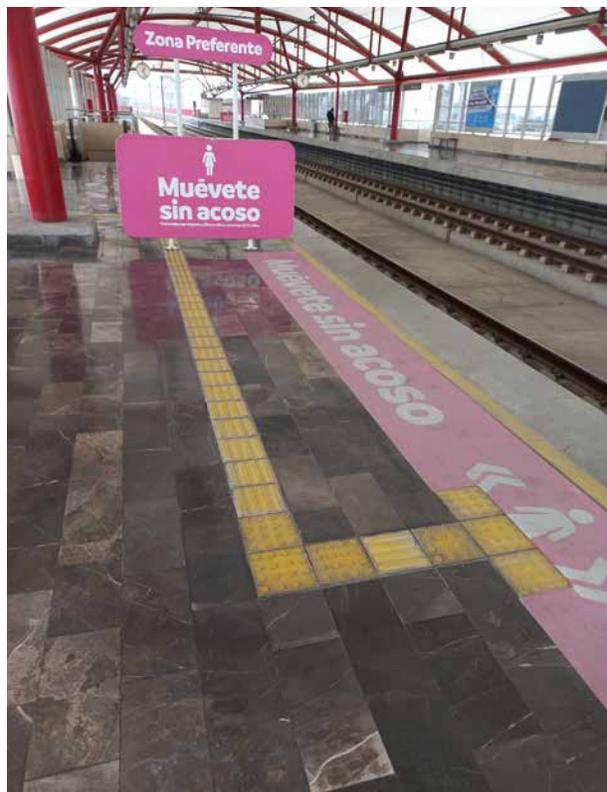
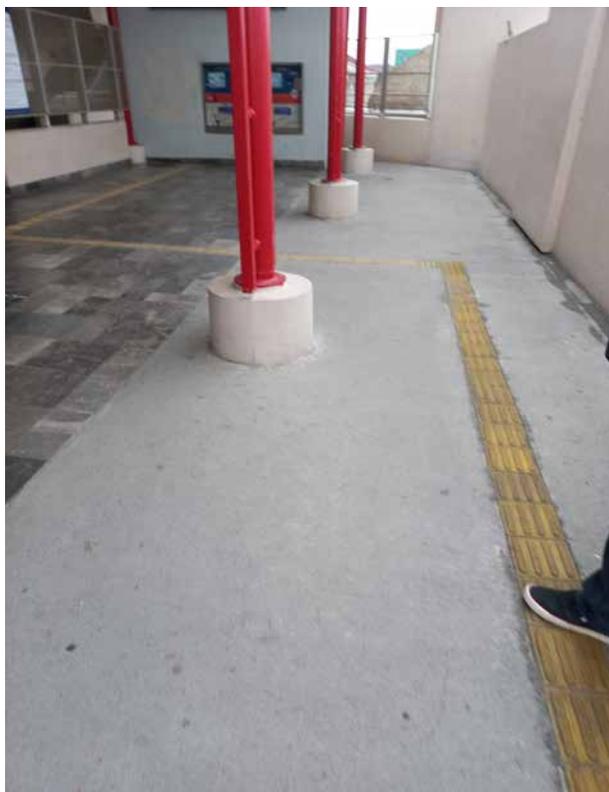
Estación Moderna

En acceso principal. - Escombro.

En pasarela. - Columnas metálicas.

En andenes. - Columnas metálicas y anuncio metálico fijado al piso.





Estación Metalúrgicos

En pasarela. - Columnas metálicas.

En andenes. - Columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.

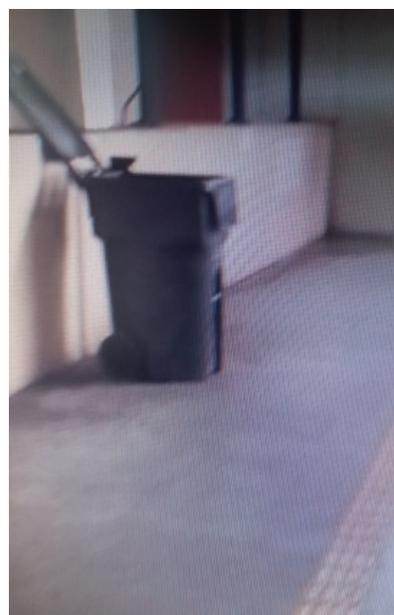
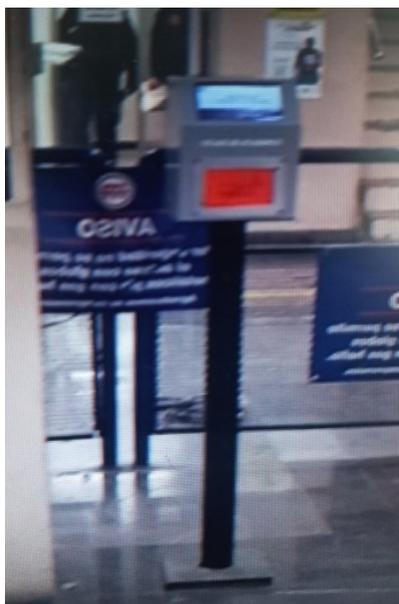


Estación Félix U. Gómez

En vestíbulo. - Cajero automático y aparato verificador.

En pasarela. - Bote de basura y poste de vigilancia.

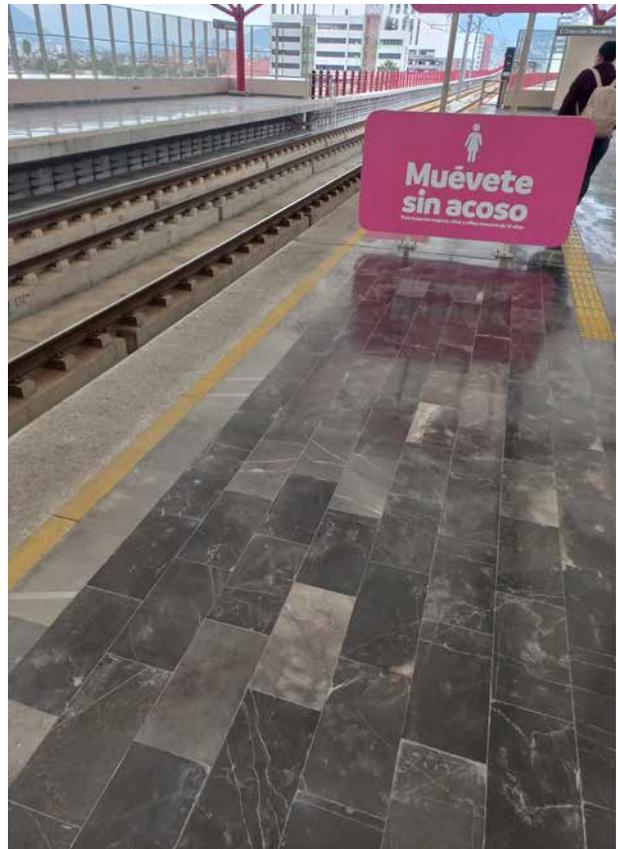
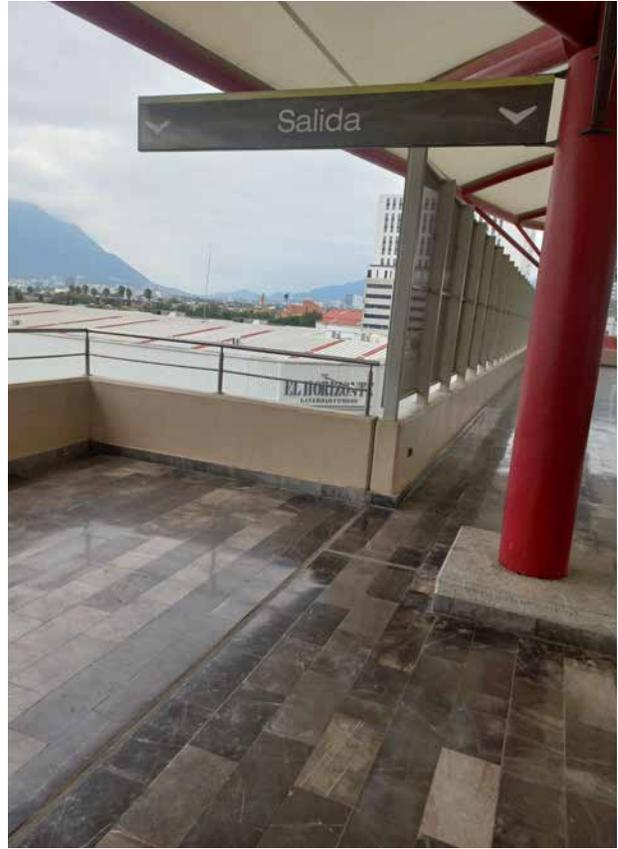
En andenes. - Barandal, bote de basura y columna metálica.



Estación Colonia Obrera

En vestíbulo. - Aparato verificador y columna metálica.

En andenes. - Columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



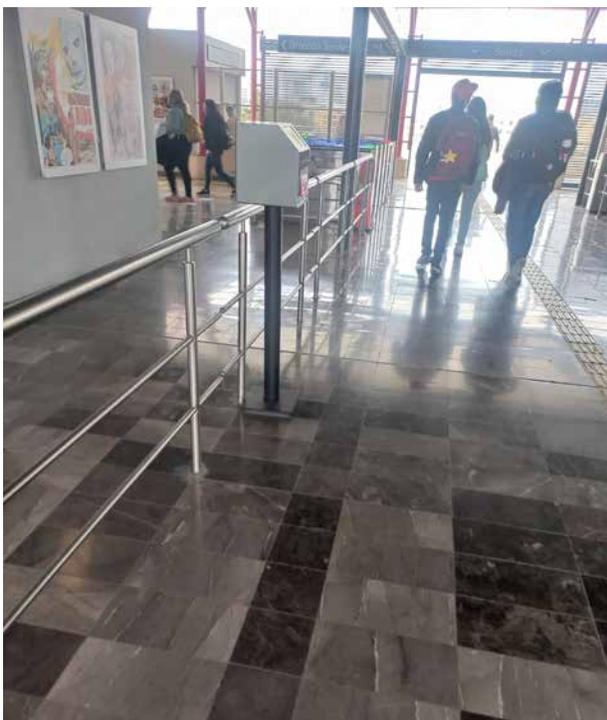
Estación Santa Lucía

En acceso principal. - Bote de plástico.

En pasarela. - Poste metálico (luminaria).

En vestíbulo. - Aparato verificador.

En andenes. - Columna metálica y anuncio metálico fijado al piso.



B.II. Rampas.

297. En la Línea 3 del Metro son 8 estaciones que cuentan con algún tipo de rampa. El número de rampas encontradas en estas estaciones es el siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con menos de 3 escalones.
- C. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes menores a 6,00m, para salvar más de 3 escalones.
- D. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m, con longitudes mayores a 6,00m, para salvar más de 3 escalones.

298. La información de lo encontrado se presenta en la tabla siguiente. -

Núm.	Línea 3	A	B	C	D
1	Hospital Metropolitano	3			2
2	Los Ángeles	3			
3	Ruiz Cortines	3			
4	Metalúrgicos	2			
5	Moderna	1			
6	Félix U. Gómez	2	2		
7	Colonia Obrera	2			
7	Santa Lucía	2			

El espacio en blanco indica que no cuenta con rampas de ese tipo.

299. Rampa en guarniciones y banquetas. En esta Línea del Metro se observó que 8 estaciones cuentan con rampas para salvar desniveles menores a 0,30m. Durante el recorrido se tomó en consideración lo siguiente:

- A. Número de rampas en guarniciones y banquetas para salvar desniveles menores a 0,30m.
- B. Área libre de paso con un ancho mínimo de 0,90m en su superficie central.
- C. Se ubican cercanas a las esquinas de la calle.
- D. Tienen su origen o desembocan en áreas libres de inundación.
- E. Superficie con acabado texturizado/antiderrapante.
- F. Superficie de piso uniforme e inamovible, continuo, libre de baches, grietas o material suelto.
- G. Circulación libre de elementos que limiten, impidan o provoquen tropiezos.

300. La información de lo observado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G
1	Hospital Metropolitano	3						
2	Los Ángeles	3						
3	Ruiz Cortines	3						
4	Moderna	1						
5	Metalúrgicos	2						
6	Félix U. Gómez	2						
7	Colonia Obrera	2						
8	Santa Lucía	2						

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que cumple parcialmente.

301. Rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m. Se observó que 2 estaciones de la Línea 3 del Metro cuentan con rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m. Se tomó nota de las siguientes características:

- A. Número de rampas para salvar desniveles mayores a 0,30m.
- B. Área libre de inundación, alcantarillas o cualquier otro tipo de registro en su origen o lugar en que desembocan.
- C. Al comenzar y finalizar las rampas cuentan con un área de aproximación, con una longitud mínima de 1,50m por el ancho de la rampa.
- D. El ancho libre de las rampas mínimo es de 1,20m entre pasamanos.
- E. Dispone de descansos de mínimo 1.20m de longitud, por el ancho de la rampa, entre tramos de rampa con longitudes mayores a 6,00m.
- F. Los cambios de dirección se efectúan en superficies horizontales.
- G. La superficie del piso es uniforme e inamovible; con acabado texturizado/antideslizante; y libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- H. Antes del inicio y después del final, dispone de pavimentos de advertencia a 0,30m de distancia.
- I. Dispone de pasamanos continuos, con diseño anatómico, sin aristas, estable e inamovible, que permite el desplazamiento continuo de la mano.
- J. Antes de comenzar y después de finalizar la rampa, el pasamanos cuenta con una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m.
- K. Los pasamanos, al inicio o término están libres de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario, y tienen un remate en forma de curva hacia la pared o el piso.
- L. El color de los pasamanos de las rampas es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

302. La información de lo encontrado se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Hospital Metropolitano	2											
2	Félix U. Gómez	2											

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.
El espacio en blanco indica que no le aplica.

303. En las siguientes imágenes se muestran algunas rampas encontradas durante la visita de supervisión:

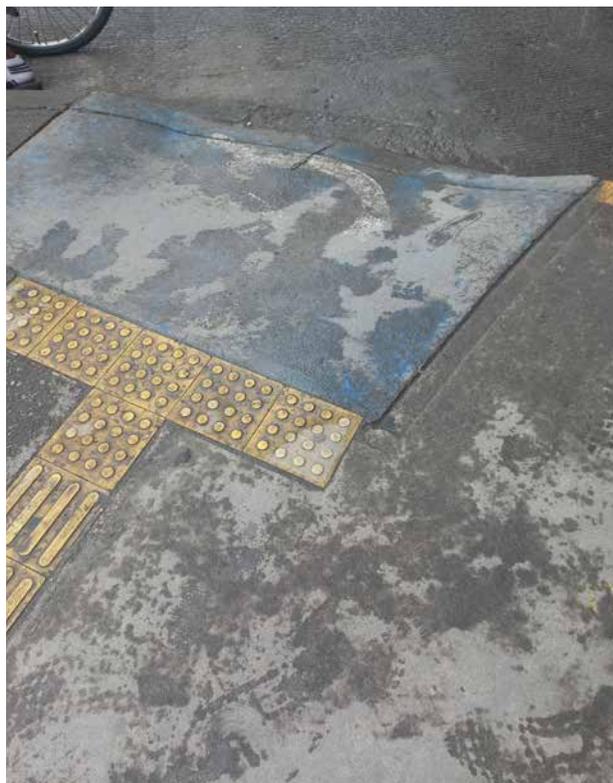
Estación Hospital Metropolitano



Estación Los Ángeles. -



Estación Ruiz Cortines. -



Estación Metalúrgicos. -



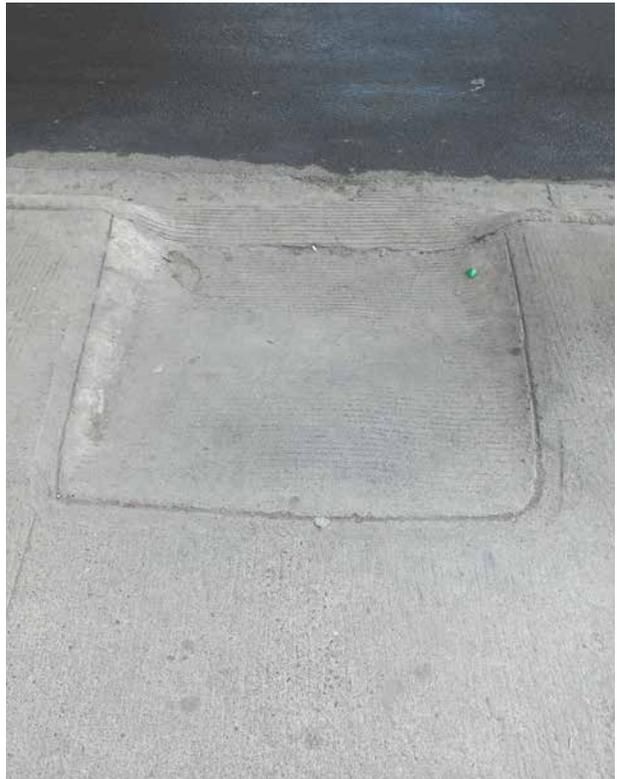
Estación Félix U. Gómez. -



Estación Colonia Obrera. -



Estación Santa Lucía. -



B.III. Escaleras.

304. En las estaciones de la Línea 3 del Metro se encontraron las siguientes escaleras:

- A. Escaleras externas con menos de 3 escalones.
- B. Escaleras externas con más de 3 y menos de 6 escalones.
- C. Escaleras externas con más de 6 escalones.
- D. Escaleras internas.
- E. Escaleras eléctricas.
- F. Escaleras eléctricas en funcionamiento.

305. La información se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F
1	Hospital Metropolitano	3*	0	0	4	6	5
2	Los Ángeles	0	0	4	4	10	9
3	Ruiz Cortines	0	0	0	7	9	5
4	Moderna	0	0	2	4	2	2
5	Metalúrgicos	0	0	0	4	9	7
6	Félix U. Gómez	2	0	0	12	6	6
7	Colonia Obrera	0	0	1	4	6	6
8	Santa Lucía	0	2	2	4	10	8

*Dos escaleras están en parte interna del acceso principal.

306. En las escaleras se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Área de aproximación de 1,50m de longitud como mínimo, por el ancho de la escalera, al comenzar y finalizar una escalera.
- B. Pavimentos de advertencia antes del inicio del desarrollo de la escalera y después del final de las mismas.
- C. Un ancho mínimo libre de 1,20m, y una altura libre de 2,10m.
- D. La superficie del piso tiene acabado texturizado/antiderrapante.
- E. La superficie del piso es uniforme e inamovible, libre de desniveles, bordes, baches, grietas o material suelto.
- F. En la unión de tramos de escalera cuenta con descansos con una longitud de cuando menos 1,20m.
- G. Al final del cambio de nivel, con una placa se indica el número de piso en el que se encuentra el usuario (alto relieve y complementada con SEB).
- H. Cuenta con pasamanos.

307. **Escaleras externas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Moderna	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Colonia Obrera	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Santa Lucía	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica que no le aplica.

308. **Escaleras internas.** La información se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Ruiz Cortines	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Moderna	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Metalúrgicos	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Colonia Obrera	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Santa Lucía	■	■	■	■	■	■	■	■

- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.

309. **Escalones.** En la visita de supervisión se tomó en consideración si los escalones en las escaleras cuentan con las siguientes características:

- A. El peralte de los escalones es de máximo 0,18m.
- B. La huella de cada escalón es mayor de 0,25m.
- C. La huella de cada escalón tiene una franja antiderrapante.
- D. Dicha franja es de color contrastante.
- E. La nariz del escalón esta identificada con algún elemento de aviso táctil y/o visual (cambio de textura y/o cambio de color).
- F. La nariz del escalón sobresale máximo a una distancia de 0,025m sobre el ancho de la huella.

310. **Escalones en escaleras externas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F
1	Hospital Metropolitano						
2	Los Ángeles						
3	Ruiz Cortines						
4	Moderna						
5	Metalúrgicos						
6	Félix U. Gómez						
7	Colonia Obrera						
8	Santa Lucía						

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

El espacio en blanco indica que no cuenta con escaleras externas.

311. **Escalones en escaleras internas.** La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F
1	Hospital Metropolitano						
2	Los Angeles						
3	Ruiz Cortines						
4	Moderna						
5	Metalúrgicos						
6	Félix U. Gómez						
7	Colonia Obrera						
8	Santa Lucía						

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

312. **Escaleras eléctricas.** Se tomó en consideración la disponibilidad de las siguientes características:

- A. Ancho mínimo libre de 0,90m.
- B. Área de aproximación de 1,50m de longitud por el ancho de la escalera.
- C. Al principio y al final de cada escalera eléctrica quedan nivelados al menos 2,5 escalones.
- D. El fondo mínimo de la huella de los escalones es de 0,30m.
- E. La huella del escalón se identifica con algún elemento de aviso visual.

313. La información constatada de los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E
1	Hospital Metropolitano					
2	Los Ángeles					
3	Ruiz Cortines					
4	Moderna					
5	Metalúrgicos					
6	Félix U. Gómez					
7	Colonia Obrera					
8	Santa Lucía					

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

314. **Pasamanos en escaleras.** En la visita se tomó nota de las siguientes características:

- A. El pasamanos es sencillo.
- B. El pasamanos es doble.
- C. Los pasamanos son triples.
- D. Están instalados en forma uniforme e inamovible.
- E. Están colocados en forma continua.
- F. Su diseño es anatómico, libre de aristas, estable y su deslizamiento es continuo.
- G. Dispone de una prolongación horizontal de longitud mínima de 0,30m, antes de comenzar y después de finalizar la escalera.
- H. Cuenta con un remate curvo hacia la pared o el piso al finalizar la prolongación horizontal.
- I. El inicio o término de los pasamanos se encuentra libre de filos, aristas o bordes que representen un peligro para el usuario.
- J. El color de los pasamanos es contrastante respecto al elemento vertical delimitante.

315. **Pasamanos de escaleras externas.** La información se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Hospital Metropolitano										
2	Los Ángeles										
3	Moderna										
4	Colonia Obrera										
5	Santa Lucía										

* No se incluyen 3 estaciones a las que no le aplica.

 Indica que el elemento si dispone de la característica.

 Indica que el elemento no dispone de la característica.

316. **Pasamanos de escaleras internas.** La información constatada conforme a los incisos anteriores se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Hospital Metropolitano	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Orange	Green	Red
2	Los Ángeles	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Orange	Red	Green	Red
3	Ruiz Cortines	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Red	Red	Green	Red
4	Moderna	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Orange	Green	Red
5	Metalúrgicos	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Orange	Orange	Red	Red
6	Félix U. Gómez	Green	Red	Red	Green	Red	Green	Red	Red	Green	Red
7	Colonia Obrera	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Orange	Green	Red
8	Santa Lucía	Red	Green	Red	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Red

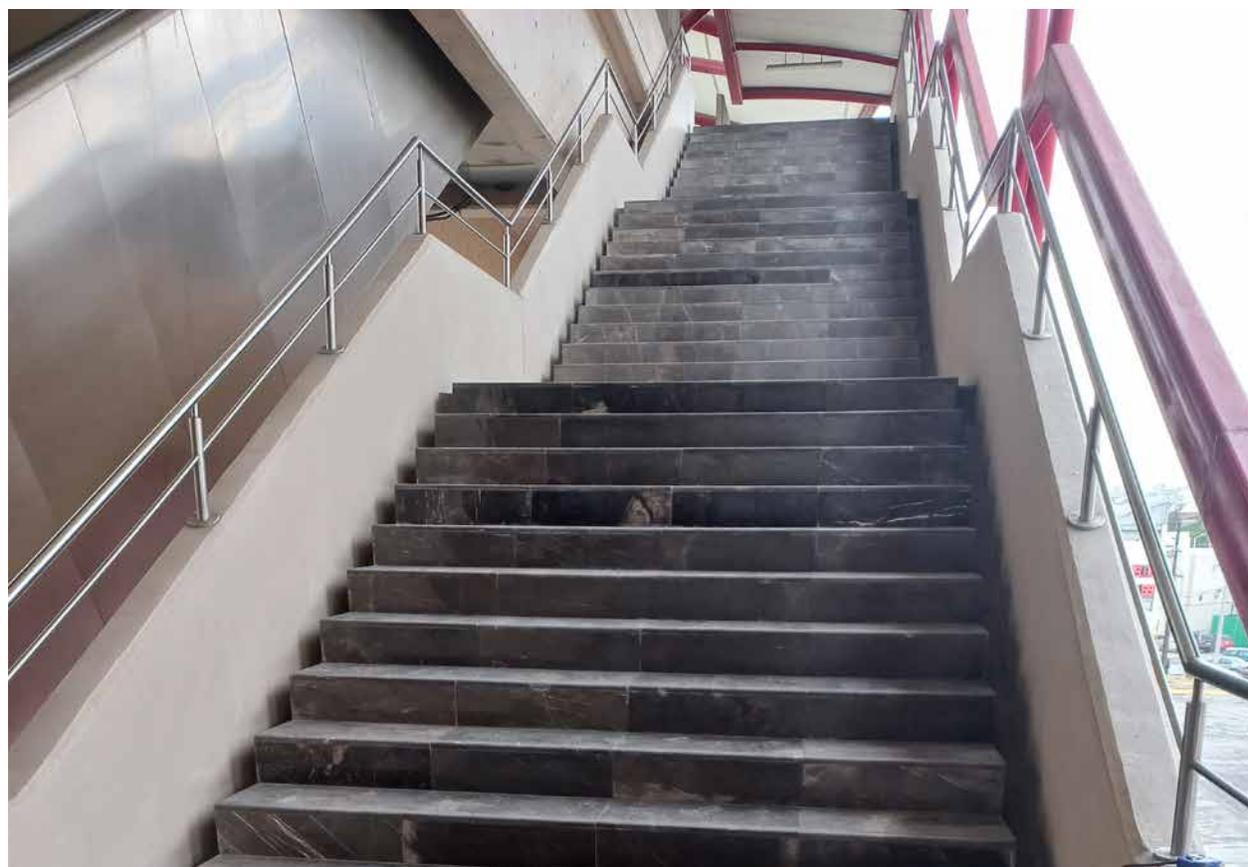
- Indica que el elemento si dispone de la característica.
- Indica que el elemento no dispone de la característica.
- Indica parcialmente.

317. En las siguientes imágenes se muestran algunas escaleras encontradas durante la visita de supervisión:

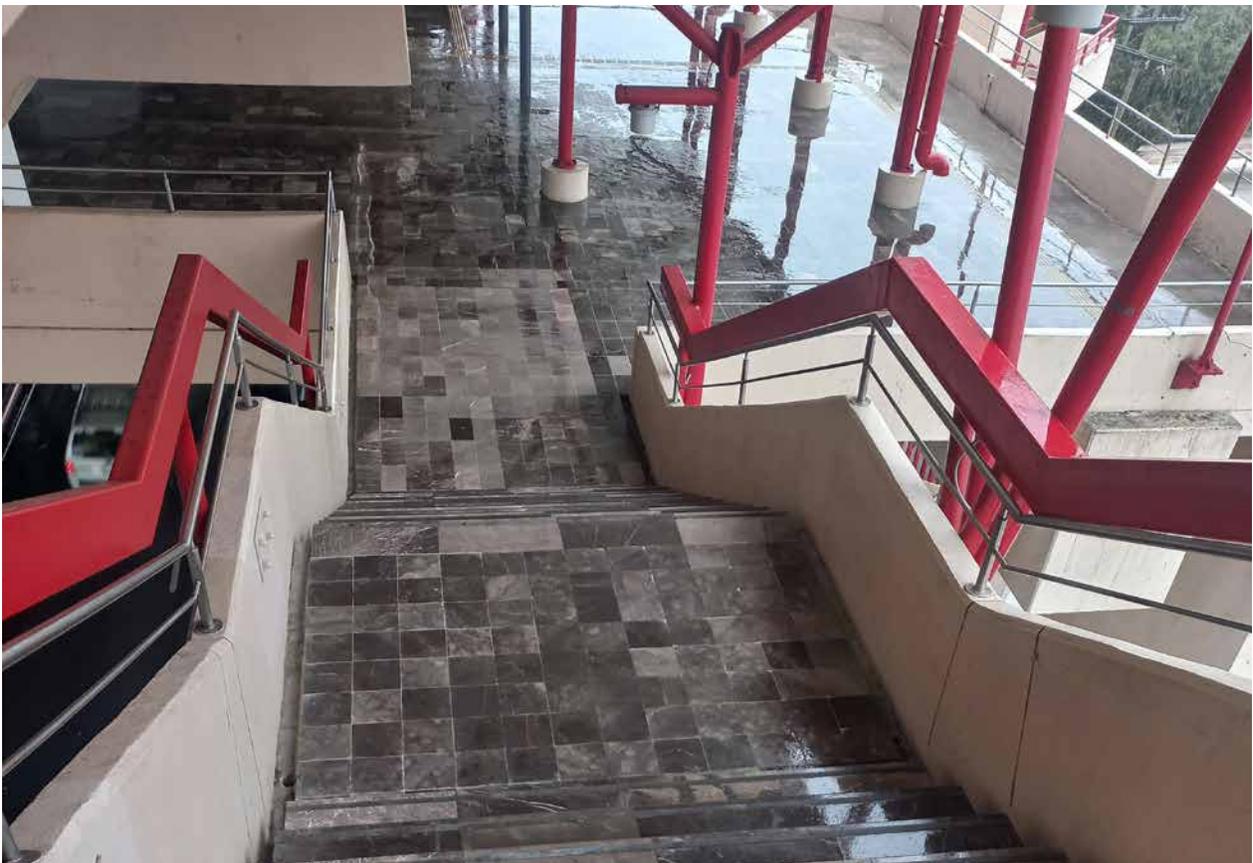
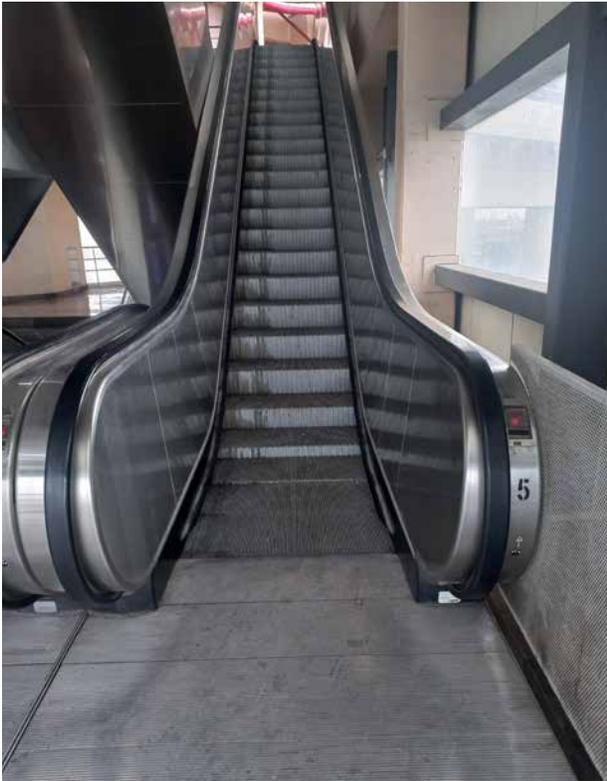
Estación Hospital Metropolitano



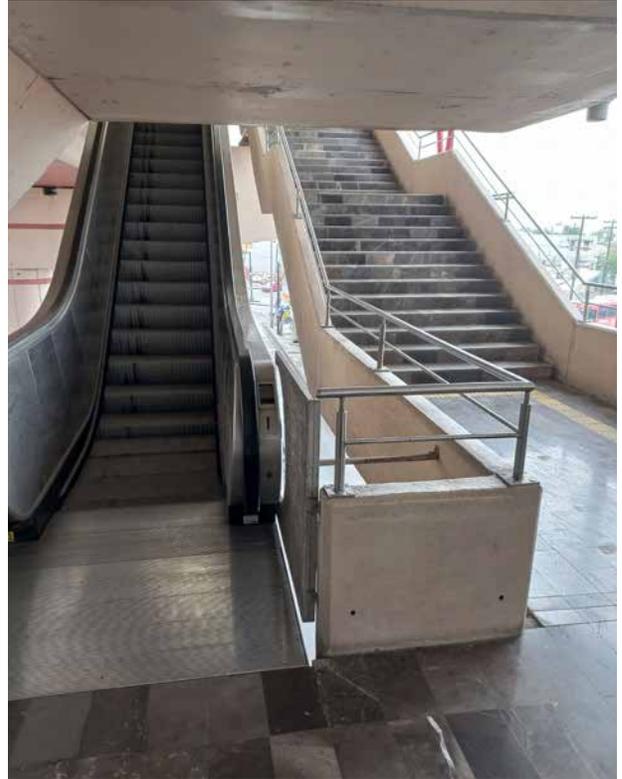
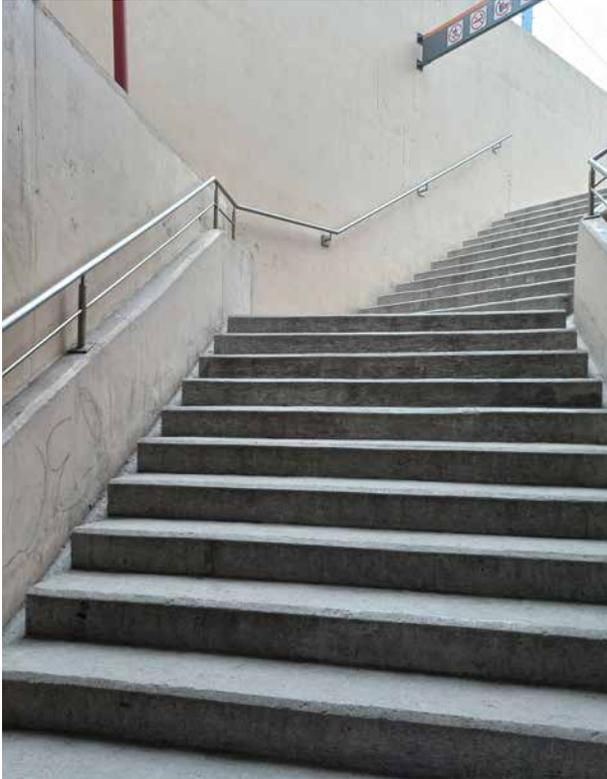
Estación Los Ángeles



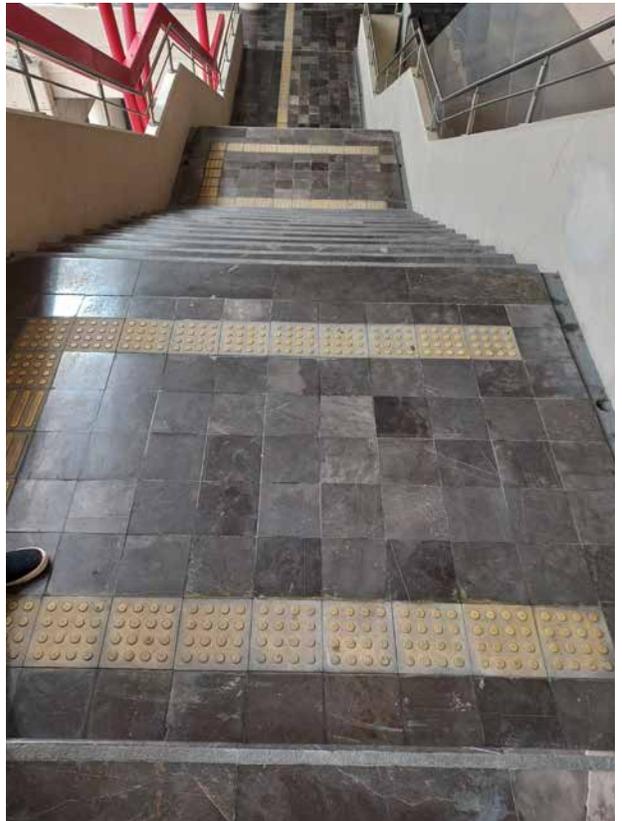
Estación Ruiz Cortines

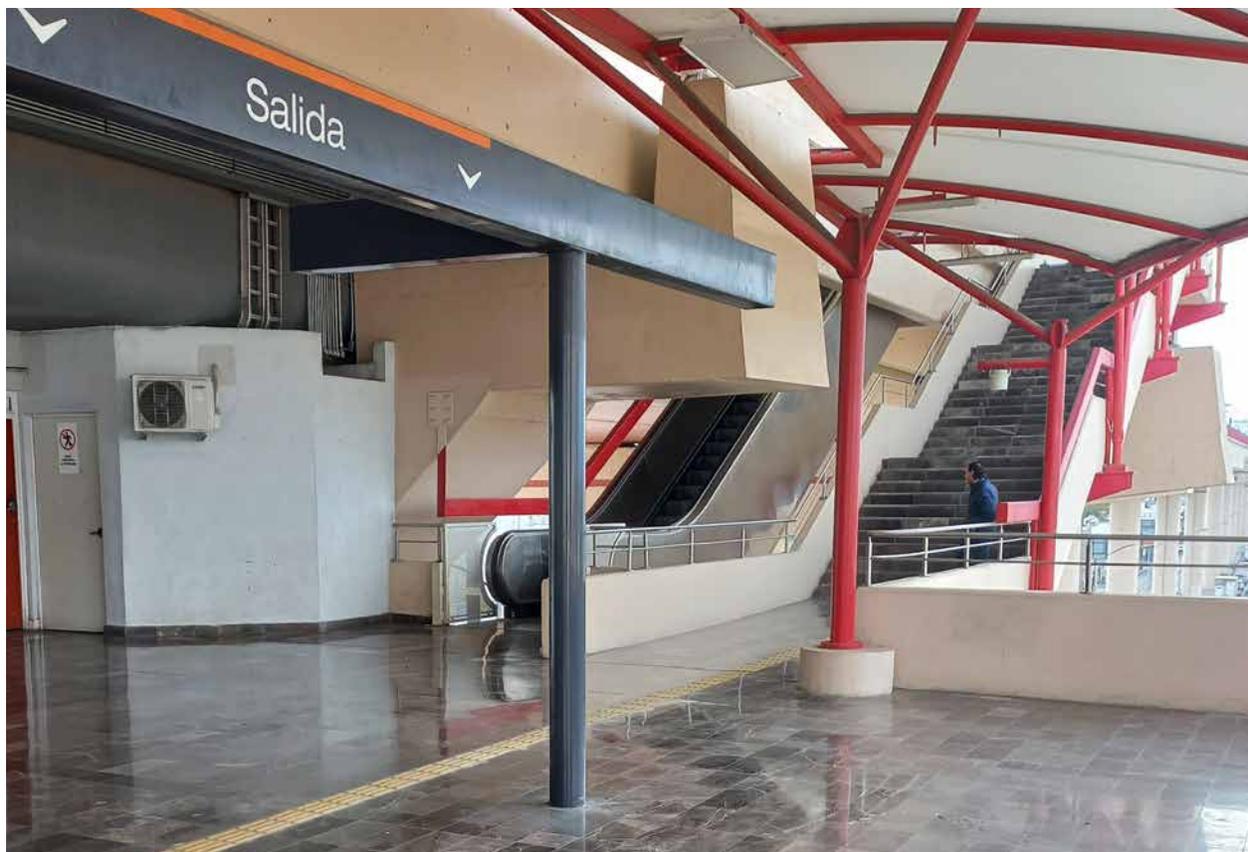
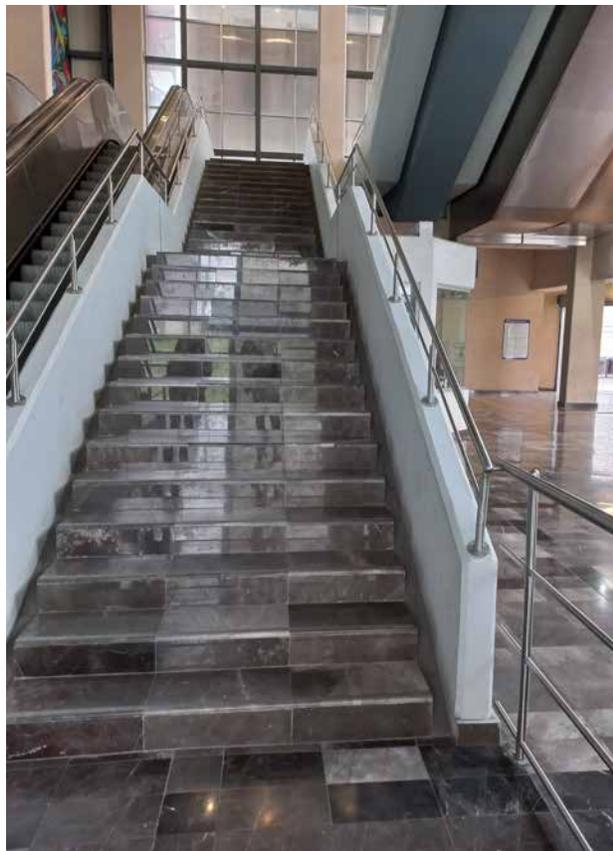


Estación Moderna

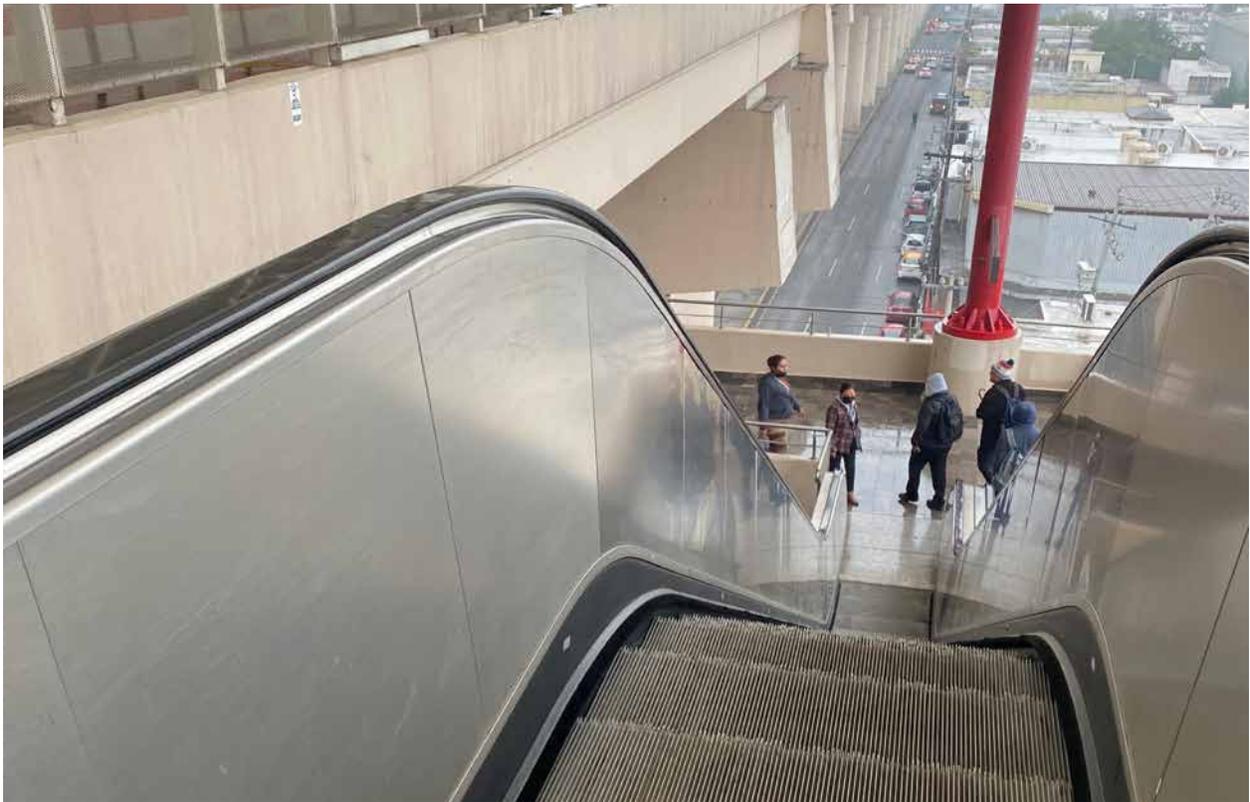


Estación Metalúrgicos

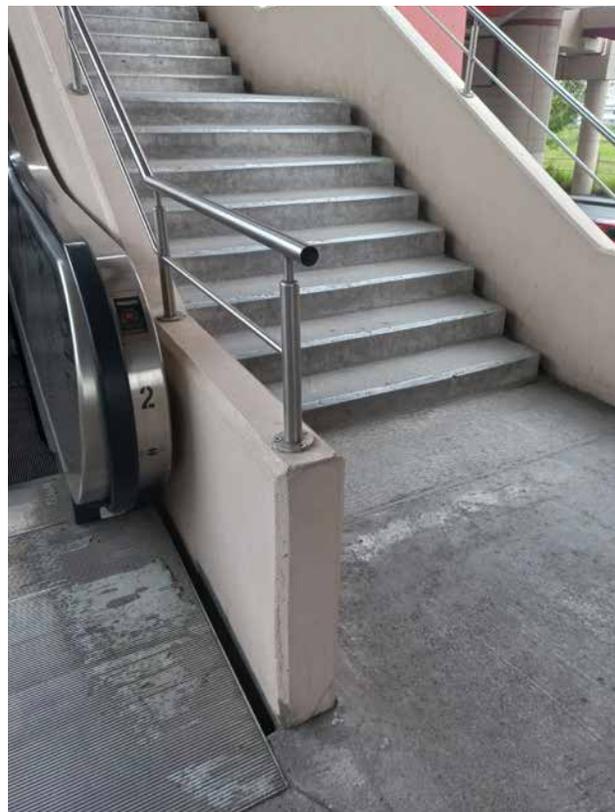
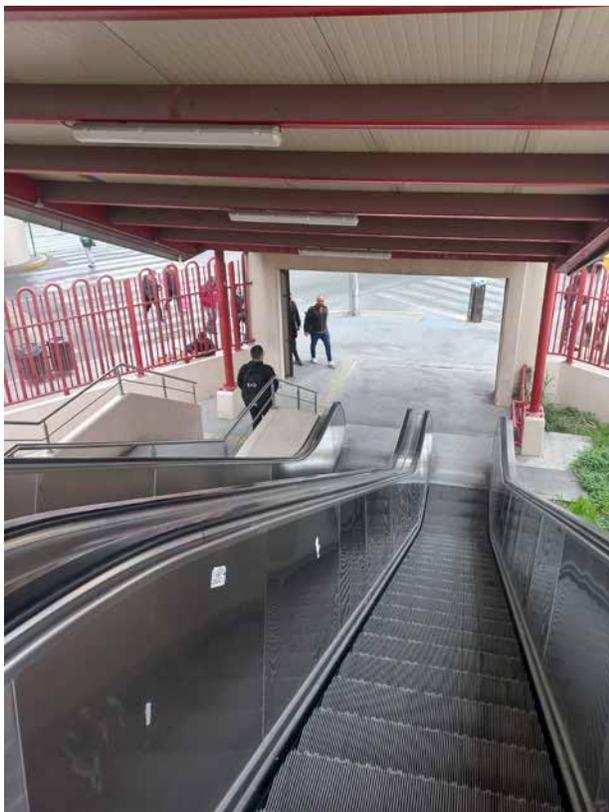




Estación Félix U. Gómez

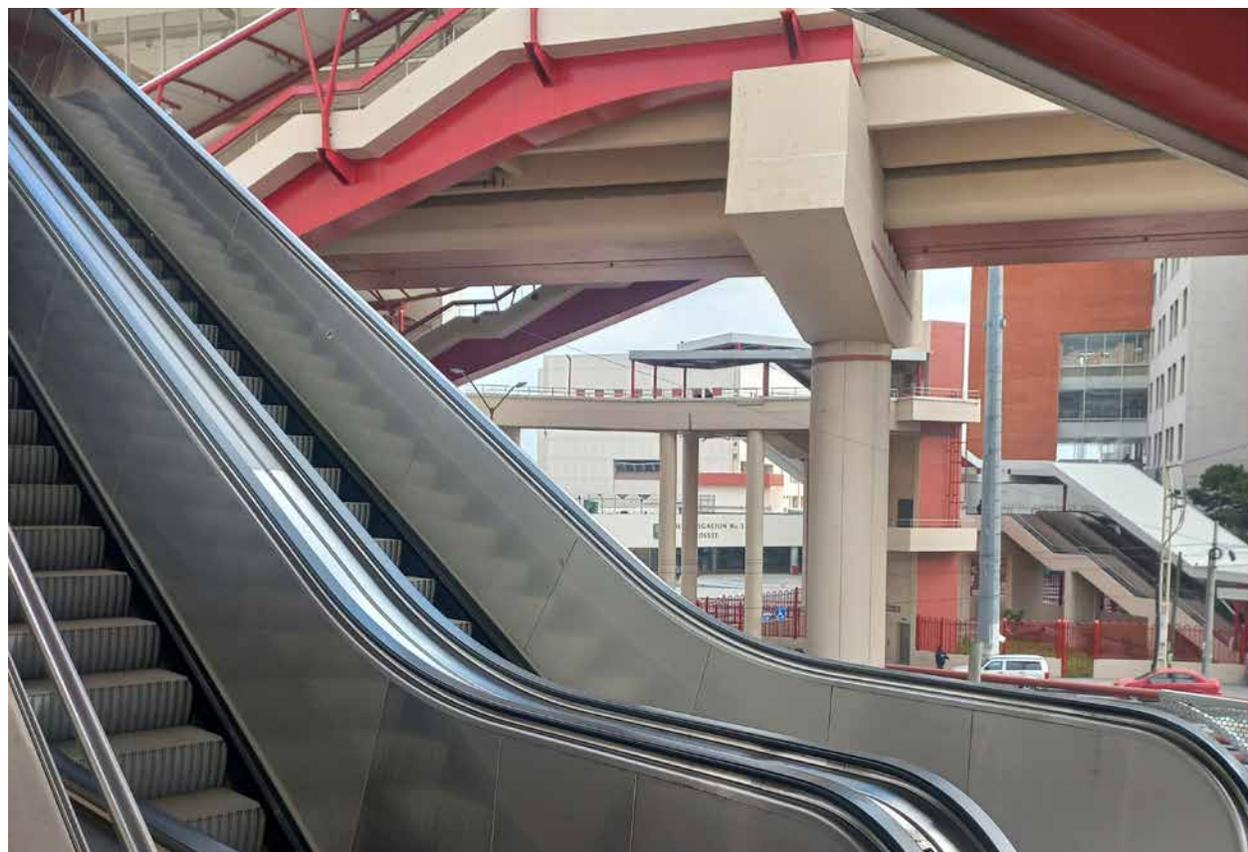
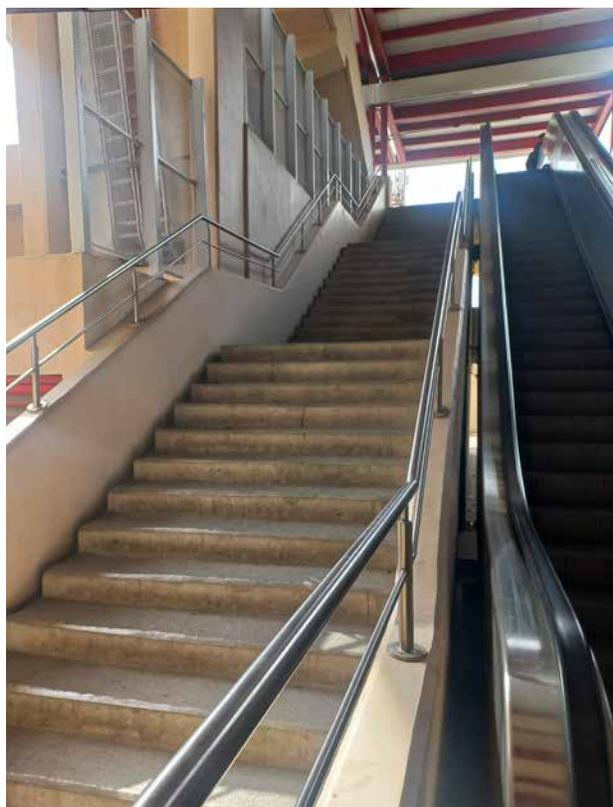


Estación Colonia Obrera





Estación Santa Lucía



B.IV. Plataformas y otros mecanismos

318. Durante el recorrido, se encontró que para salvar escaleras en la Línea 3 del Metro, de las 8 estaciones existentes, solamente las estaciones Félix U. Gómez y Santa Lucía, cada una de ellas cuentan con 1 dispositivo llamados salvaescaleras Super-trac, en funcionamiento. Ninguna cuenta con plataforma salvaescaleras fija. Se presenta la siguiente información. –

- A. Super-trac existentes.
- B. Super-trac funcionando.
- C. Plataforma salvaescaleras (fija) existentes.
- D. Plataforma salvaescaleras (fija) en funcionamiento

319. La información se presenta en la siguiente Tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D
1	Félix U. Gómez	1	1	0	0
2	Santa Lucía	1	1	0	0

Las siguientes imágenes corresponden a los Super-trac ubicados en la estación Santa Lucía. –



B.V. Elevadores.

320. En la visita se encontró que las 8 estaciones que conforman la Línea 3 del Metro cuentan con elevadores. Se tomó nota de lo siguiente:

- A. Número de elevadores existentes en cada estación.
- B. Número de elevadores en funcionamiento.
- C. Área de aproximación de 1,50m de longitud por 1,50m de ancho, que permita la libre circulación de personas.
- D. Aviso táctil de advertencia en el área de aproximación, colocado a una longitud de 0,30m.
- E. Aviso táctil colocado a lo ancho de la puerta del elevador.
- F. Los botones de llamado del elevador, en el área de aproximación se ubican a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- G. Cabina con interiores libres mínimas de 1,40m de ancho por 1,40m de profundidad.
- H. Piso antiderrapante y paredes laterales lisas.
- I. Controles ubicados preferentemente del lado derecho de la puerta.
- J. Controles colocados a una altura de entre 0,80m y 1,10m.
- K. Botón de emergencia ubicado preferentemente en la parte inferior del tablero, con formato diferente a los demás botones.
- L. Diámetro mínimo de los controles de 0,025m.
- M. Identificación luminosa en el interior para indicar el número de piso.
- N. Identificación sonora en el interior para indicar el número de piso.
- O. Botones de accionamiento con números arábigos en alto relieve con contraste cromático y SEB ubicada al lado izquierdo del botón o debajo de él.
- P. Pasamanos con diseño anatómico, libre de aristas y estable, colocado entre 0,80 m y 0,90m del nivel del piso.
- Q. Espejo instalado en el muro del fondo.
- R. Espacio libre de paso en las puertas mínimo 0,90m.
- S. Sensor de movimiento para reabrir las puertas se ubica a 0,20m y 0,70m de altura.
- T. Detención de la cabina a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior.

321. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	
1	Hospital Metropolitano	6	5																			
2	Los Ángeles	6	5																			
3	Ruiz Cortines	3	3																			
4	Moderna	3	3																			
5	Metalúrgicos	3	2																			
6	Félix U. Gómez	5	4																			
7	Colonia Obrera	3	2																			
8	Santa Lucía	6	6																			

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica.

■ Indica que cumple parcialmente.

Las siguientes imágenes corresponden a los elevadores observados en las estaciones mencionadas. -

Estación Hospital Metropolitano



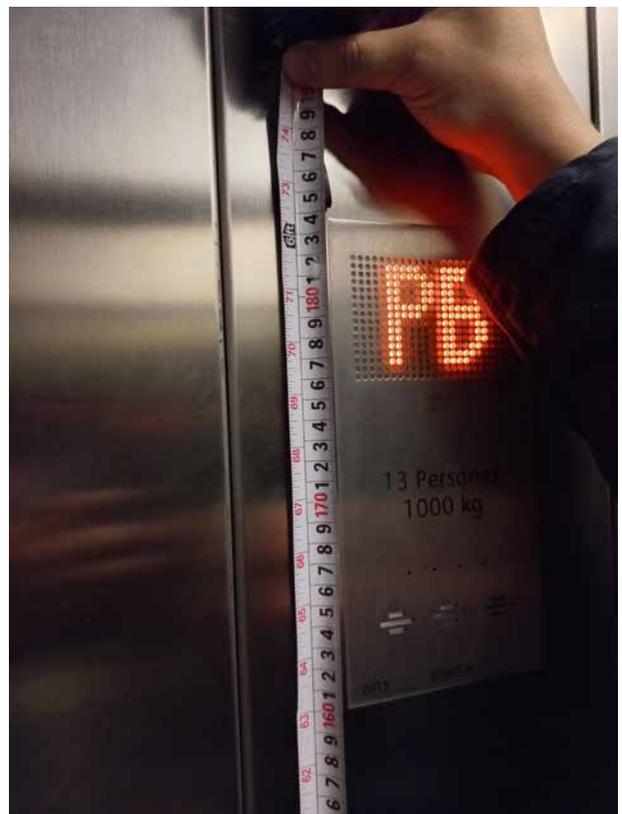
Estación Los Ángeles



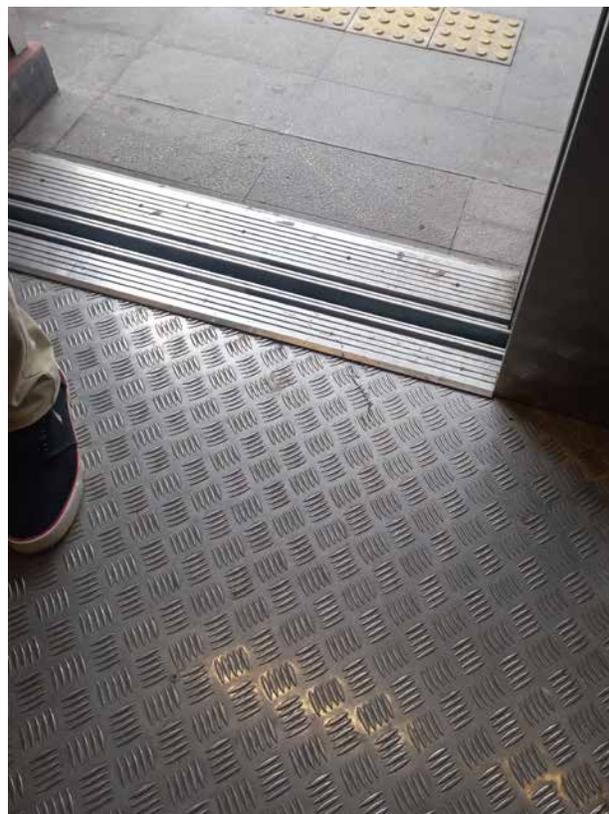
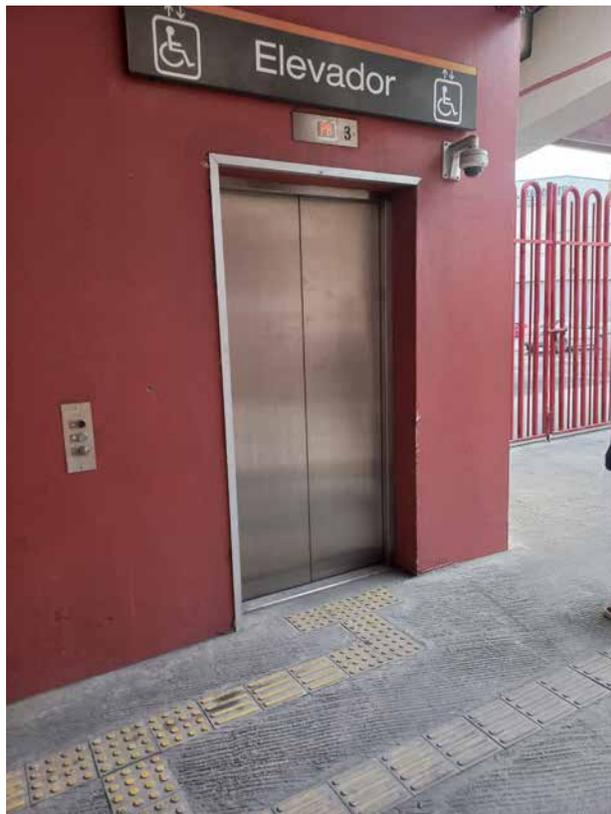
Estación Ruiz Cortines



Estación Moderna



Estación Colonia Obrera



B.VI. Señalización (Áreas internas).

322. En el rubro de señalización se tomó en consideración la disponibilidad de elementos de señalización para indicar la ruta hacia el servicio, como enseguida se señala:

- A. Señalización visual.
- B. Señalización audible.
- C. Señalización táctil o SEB.

323. La información recabada se presenta en la tabla siguiente:

Núm.	Línea 3	Área Pasarela			Área Vestíbulo			Área Andenes		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	Hospital Metropolitano	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	Los Ángeles	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Ruiz Cortines	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Moderna	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Metalúrgicos	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Félix U. Gómez	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Colonia Obrera	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Santa Lucía	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Indica que si dispone del elemento y/o característica.

■ Indica que no dispone del elemento y/o característica.

■ Indica que es poca o insuficiente la señalización.

C. Sección 3. Elementos del servicio.

C.I. Estacionamientos.

324. En la Línea 3 del Metro las 8 estaciones que la conforman no cuentan con área de estacionamiento. Por lo que no se cuenta con algún cajón destinado para PCD y tampoco con una ruta accesible y continua hacia la entrada al inmueble de la estación. Cabe señalar que en la estación Los Ángeles su acceso poniente comunica con un estacionamiento de una plaza comercial.

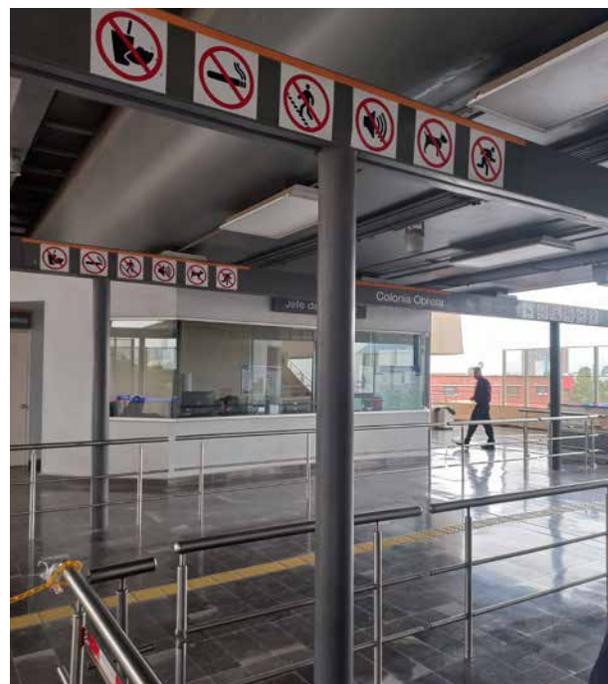
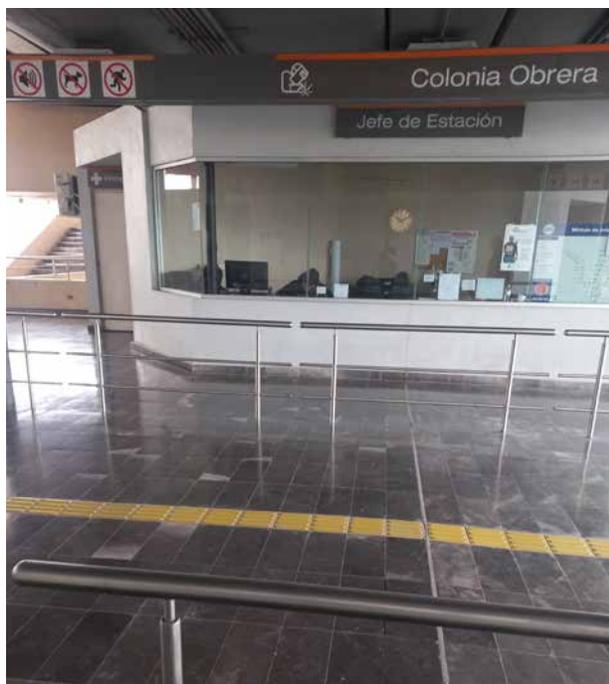
Las siguientes imágenes corresponden al estacionamiento de una plaza comercial contigua a la estación del Metro Los Ángeles. -



C.II. Mobiliario.

325. La totalidad de las estaciones de la Línea 3 no disponen de un módulo para la atención de usuarios. El personal de la estación desarrolla sus actividades desde el interior de la oficina de estación, la cual cuenta con un muro de vidrio a través del cual tienen contacto visual con los usuarios, por lo que requiere trasladarse hacia el usuario para brindarle la atención.

Las siguientes imágenes muestra una oficina de estación Colonia Obrera. –



C.III. Área de descanso o espera.

326. Durante el recorrido, se pudo apreciar que el área de andenes constituye el área de espera en la que los usuarios abordan el vagón del Metro. La totalidad de las estaciones de la Línea 3 del Metro cuentan con bancas ubicadas en el área de andenes disponibles para los usuarios.

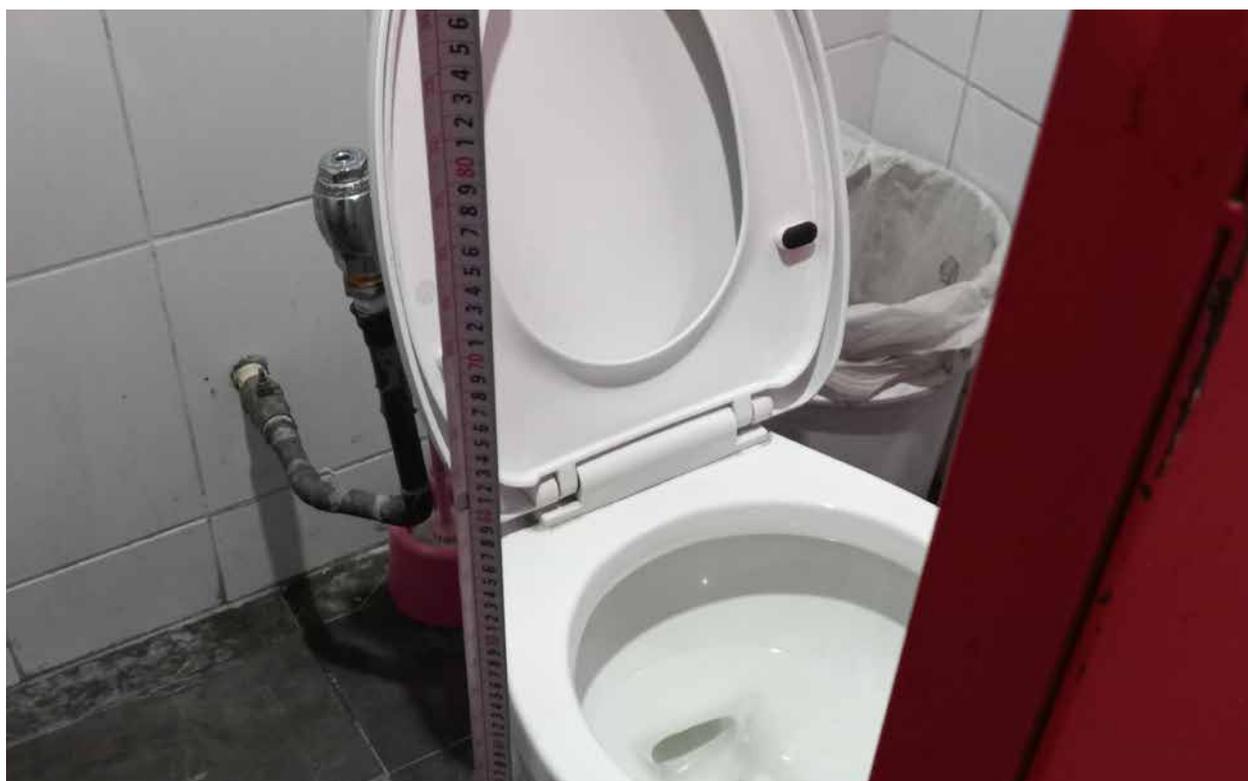
La siguiente imagen muestra las bancas en el andén de la estación Ruiz Cortines de la L-3.-



C.IV. Sanitarios.

327. La totalidad de las estaciones que conforman la Línea 3 del Metro, no cuentan con sanitarios destinados al uso del público en general. Tampoco cuentan con sanitarios accesibles para PCD. Solamente cuentan con sanitarios destinados al uso del personal de METRORREY.

Las siguientes imágenes muestran los sanitarios para uso del personal en la estación Moderna. –



Estación Colonia Obrera



Estación Santa Lucía



D. Sección 4. Servicio accesible.

D.I. Vagones del metro.

328. En la visita se encontró que los trenes que brindan el servicio en la Línea 3, son los mismos vagones que hacen el recorrido en cada una de las estaciones de dicha Línea del Metro. En razón de ello, la información que aquí se presenta aplica para todas las estaciones de la Línea citada.

329. Se tomó nota de si estos cuentan con las siguientes características de accesibilidad¹:

- A. Para acceder a los vagones del Metro cuenta con zona de aproximación de cuando menos 0,90m de longitud y altura mínimo de 2,10m.
- B. La detención de la cabina del vagón es a nivel del piso terminado y su nivel del piso coincide con el piso del exterior, con un máximo de 50mm en la brecha horizontal y 15mm en la brecha vertical.
- C. Las puertas de servicio del vagón cuentan con un ancho libre de mínimo 0,90m.
- D. Superficie del piso firme, nivelada, no reflejante y antiderrapante.
- E. La iluminación en las puertas de servicio del vagón es adecuada para las personas usuarias.
- F. Los vagones cuentan con espacio exclusivo para personas usuarias en silla de ruedas.
- G. Los vagones cuentan como mínimo con 2 asientos prioritarios por vagón, para personas con movilidad reducida.
- H. El asiento prioritario se ubica cerca a la puerta de servicio para disminuir los tiempos de ascenso y descenso.
- I. La persona sentada en el asiento prioritario, mira hacia adelante o hacia atrás con respecto al desplazamiento del vagón del Metro.
- J. Adyacente a los asientos prioritarios se cuenta con un lugar adecuado para los productos de apoyo o perro de asistencia.
- K. El vagón cuenta con un botón de llamado o emergencia en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- L. El vagón cuenta con un sistema de comunicación de dos vías en el espacio para personas usuarias en silla de ruedas.
- M. El vagón con espacio para personas en silla de ruedas, en el exterior a un costado cuenta con señal visual SIA.
- N. El vagón cuenta con mapa de ruta del servicio.
- O. Cuenta el vagón con botón de alarma.
- P. El vagón cuenta con información sobre instrucciones en caso emergencia.

330. La información se presenta en la siguiente tabla:

¹ SECTUR, (2018), "Guía de Recomendaciones para el Transporte Accesible en el Sector Turístico", 4. T:R_2, páginas 96-102. Disponible en: <https://www.sectur.gob.mx/gobmx/wp-content/uploads/2019/05/2019.04.04-7-MB.pdf>

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1-8	Aplica para la totalidad de las 8 estaciones de la L-3*																

■ Indica que el elemento si dispone de la característica.

■ Indica que el elemento no dispone de la característica

* La información aplica para todas las estaciones en razón de que los vagones que brindan el servicio en esta Línea son los mismos que hacen el recorrido en cada una de las 8 estaciones.

Las siguientes imágenes corresponden a los vagones del Metro que dan servicio a las estaciones de la Línea 3 del Metro. –







D.II. Personal en las estaciones.

331. En cuanto al personal asignado a cada estación, se obtuvo la siguiente información:

- A. Número de personal asignado en cada estación.
- B. Personal hombres.
- C. Personal mujeres.
- D. Con cargo de supervisor.
- E. Con cargo de responsable de estación.
- F. Personal de seguridad.
- G. Personal de intendencia.
- H. Personal que desempeña otra actividad (Programa atención prioritaria).

332. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Hospital Metropolitano	5	5			1-H	2-H	2-H	
2	Los Ángeles	2	2				1-H		1-H
3	Ruiz Cortines	10	6	4		1-M 1-H	2-M 4-H	1-M 1-H	
4	Moderna	3	2	1		1-H	1-H	1-M	
5	Metalúrgicos	2	1	1		1-H		1-H	
6	Félix U. Gómez	2	2			1-H	1-H		
7	Colonia Obrera								
8	Santa Lucía	3	1	2		1-H	1-M	1-M	

Indica que no se obtuvo la información.

El espacio en blanco indica que no se tenía personal con esa cago.

H-Hombres

M-Mujeres

333. Dentro del Programa de Atención Prioritaria, nos fue informado que se tienen asignadas a 62 personas, las cuales se distribuyen en turnos para cubrir el total de las estaciones de las líneas 1, 2 y 3 del Metro del STC. El día de la visita de supervisión no se observó la presencia de intérpretes en LSM o de intérpretes de Lenguas indígenas, ni la distribución de folletos o trípticos en SEB y/o en lenguas indígenas.

D.III. Capacitación y sensibilización.

334. Durante la visita a cada estación de la Línea 3, el personal de la oficina de estación, reportó haber recibido capacitación y sensibilización sobre los siguientes temas:

- A. Trato digno y adecuado a las personas con discapacidad.
- B. Información sobre los diversos riesgos que pueden tener las personas con discapacidad durante su permanencia en las instalaciones.
- C. Información sobre la identificación de la señalización, rutas de evacuación, equipos de emergencia y de los dispositivos de alerta que se encuentren en las instalaciones.
- D. Información para el manejo específico del equipo para la evacuación de las personas con discapacidad.
- E. Capacitación en derechos humanos.
- F. Capacitación en LSM.
- G. Capacitación sobre el uso u operación de elevadores, plataformas o Super-trac.
- H. Conocimiento de los programas o acciones que se implementan para mejorar la seguridad de las personas usuarias, especialmente las mujeres y las niñas.

335. La información se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Hospital Metropolitano	Red	Red	Verde	Verde	Red	Red	Verde	Verde
2	Los Ángeles	Verde							
3	Ruiz Cortines	Verde	Verde	Verde	Red	Verde	Verde	Verde	Verde
4	Moderna	Verde	Verde	Verde	Red	Red	Red	Verde	Verde
5	Metalúrgicos	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Verde	Verde
6	Félix U. Gómez	Verde	Red	Red	Red	Red	Verde	Verde	Verde
7	Colonia Obrera	Naranja							
8	Santa Lucía	Verde	Red	Verde	Verde	Verde	Verde	Red	Verde

- Indica que la respuesta fue afirmativa.
- Indica que la respuesta fue negativa.
- Indica que no se cuenta con la información.

D.IV. Protocolos de intervención y atención a emergencias.

336. Durante la visita, al permitirnos el acceso a la oficina del encargado de cada estación, se observó que cuentan con material informativo colocado visiblemente, dirigido al personal de Metrorrey, sobre los siguientes temas:

337. Respecto al Procedimiento de atención a personas con discapacidad, durante la visita se observó que en las Líneas 1, 2 y 3, se cuenta con un programa dirigido para la atención de personas usuarias con discapacidad. El programa, sustancialmente consiste en que, para atender la solicitud del servicio de las personas usuarias con discapacidad, se implementan acciones de coordinación entre el personal de la estación de origen, la persona conductora del tren, el centro de monitoreo de estaciones y el personal de estación de destino. Tratándose de personas en silla de ruedas, la atención se realiza con apoyo de salvaescaleras (super trac), o acompañamiento al elevador. Se brinda acompañamiento desde el ingreso a la estación, el arribo al andén y el ascenso al tren (primer vagón área preferente). Nos fue comentado que se tienen asignadas 62 personas para el desarrollo del programa.

D.V. Mecanismos de quejas/sugerencias.

338. En las estaciones de la Línea 3, se pudo observar que en la oficina de estación no se tiene colocada de forma visible algún un número de teléfonos de atención a Usuarios. Si lo tienen los vagones del Metro. No se observó que se contara con algún buzón de quejas y/o sugerencias, o que se lleven a cabo encuestas sobre la calidad del servicio.

Lo anteriormente señalado, se muestra en las siguientes imágenes. -



D.VI. Protección civil.

339. Durante la visita se tomó en consideración la disponibilidad de los siguientes elementos y características:

- A. Ruta de evacuación accesible, trazada, sin obstáculos y debidamente señalizada.
- B. Zonas de seguridad y sitios de repliegue con espacios para personas con discapacidad.
- C. Dispositivos de alarma (sonoros y luminosos) que permitan alertar a las personas con discapacidad dentro de las instalaciones en caso de emergencia o desastre.
- D. Productos de apoyo para la evacuación (incluidas PCD), en caso de emergencia o desastre.
- E. Plano de evacuación colocado en forma visible.
- F. Extintores.

340. La información de los rubros anteriores se presenta en la siguiente tabla:

Núm.	Línea 3	A	B	C	D	E	F
1	Hospital Metropolitano						
2	Los Ángeles						
3	Ruiz Cortines						
4	Moderna						
5	Metalúrgicos						
6	Félix U. Gómez						
7	Colonia Obrera						
8	Santa Lucía						

-  Indica que el elemento si dispone de la característica.
-  Indica que el elemento no dispone de la característica.
-  Indica que cumple parcialmente.

X. EXHORTO

Considerando los elementos observados en las visitas de supervisión de las cuales se informa en el presente documento, y con fundamento en el artículo 6, fracción VI de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León, este Organismo Público Autónomo realiza un atenta y respetuosa solicitud al Sistema de Transporte Colectivo METRORREY, a fin de:

- 1.** Diseñar un programa integral para garantizar que la accesibilidad y la movilidad en el Metro del STC Metrorrey estén al alcance de todas las personas, con un enfoque equitativo y diferenciado por género, discapacidad o movilidad reducida de la población, abarcando todos los ámbitos de la accesibilidad, a saber: el entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público.
- 2.** Desarrollar estrategias para asegurar que, en todos los nuevos bienes, productos, instalaciones, tecnologías y servicios, se verifique el cumplimiento de las normas técnicas actualizadas en los diversos ámbitos de la accesibilidad, así como los estándares de diseño universal.
- 3.** Determinar estrategias con la finalidad de adecuar lo que no es accesible y eliminar todos los obstáculos para la accesibilidad, a partir de:
 - A. Identificar las barreras físicas, normativas, materiales, tecnológicas y comunicacionales que dificulten el ejercicio pleno de los derechos a la accesibilidad y movilidad, a partir de un diagnóstico de accesibilidad que desarrolle el propio STC Metrorrey, tomando en cuenta los datos obtenidos por este Organismo en el presente ejercicio de supervisión y los aportes que obtenga de las personas con discapacidad, sus organizaciones representativas y otras personas expertas.
 - B. Definir prioridades de adecuación, construcción o adquisiciones, necesarias para la cadena de accesibilidad.
 - C. Contar con un plan para la eliminación progresiva de las barreras físicas, normativas, materiales, tecnológicas y comunicacionales que dificultan el ejercicio pleno de tales derechos, tomando en consideración las normas técnicas actualizadas que sean aplicables en los diversos ámbitos de la accesibilidad, así como los estándares de diseño universal.
 - D. Fijar plazos para la eliminación de las barreras.

E. Asignar recursos para eliminar las barreras existentes.

4. Definir estrategias con el fin de conservar lo que ya es accesible, con énfasis en el mantenimiento periódico de rampas, escaleras, elevadores, plataformas, superficies de piso, productos de apoyo y señalización, así como los sistemas de comunicación, etc.
5. Establecer lineamientos que sirvan para garantizar la no reproducción de barreras en los elementos de accesibilidad en los que se realice adecuación, modificación o sean de nueva creación.
6. Definir un programa de formación para el personal en materia de derecho a la igualdad y no discriminación, accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad reducida de la población, dirigido al personal del STC Metrorrey, con énfasis en quienes brindan atención al público, que incluya, de manera enunciativa mas no limitativa, los temas sobre: derechos de personas con discapacidad, igualdad y no discriminación, accesibilidad, trato adecuado y sobre el procedimiento de atención a personas de este grupo específico, integrando una perspectiva de género y edad.
7. Determinar estrategias adecuadas y accesibles dirigidas tanto al personal del metro como a las personas usuarias en general, para fomentar la toma de conciencia, el respeto y la no discriminación en el medio de transporte público, con énfasis hacia las personas con discapacidad.
8. Diseñar protocolos que contemplen acciones específicas para prevenir actos de discriminación en todas sus formas, incluida la discriminación interseccional, con base en la discapacidad interseccional, basadas en la discapacidad, la edad, el género, la pertenencia a pueblos indígenas y la ruralidad, entre otros motivos prohibidos.
9. Elaborar lineamientos para asegurar que toda la información y comunicación relativa a la presentación de servicios del STC Metrorrey esté disponible en formatos accesibles, considerando, entre otros, Lengua de Señas Mexicana, Braille y lectura fácil.
10. Crear y difundir en formatos accesibles información sobre los mecanismos de asistencia y apoyo para facilitar el servicio del metro.
11. Promover que el STC Metrorrey disponga de intérpretes de Lengua de Señas Mexicana para asistir a las personas que lo requieran, especialmente en la prestación de servicios públicos y atención de primer contacto.

12. Establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua de las políticas y programas implementados para la accesibilidad y atención a personas con discapacidad.

13. Desarrollar encuestas y consultas dirigidas a personas con discapacidad para evaluar si sus necesidades están siendo satisfechas y permitirles expresar sus puntos de vista sobre cuestiones que les conciernen. Esta encuesta debe realizarse periódicamente y los resultados deben ser utilizados para mejorar los servicios y políticas del metro.

14. Promover alianzas con instituciones educativas y de investigación para realizar estudios y recopilación de datos sobre la accesibilidad que sirvan para informar y ajustar sus políticas y prácticas en el medio de transporte.

15. Implementar un mecanismo institucional para la presentación y atención de quejas y solicitudes de ajustes razonables por parte de personas usuarias con discapacidad. El mecanismo y su difusión deben ser accesibles.

16. Promover alianzas con organizaciones locales de la sociedad civil para impulsar la participación de las personas con discapacidad y las organizaciones que las representen, en los procesos de planeación, elaboración y seguimiento del plan de accesibilidad y otras acciones que les afecten de manera directa o indirecta.

17. Convocar a personas con discapacidad y a organizaciones de la sociedad civil que las representen para diseñar e implementar campañas permanentes de sensibilización y capacitación para el personal del metro. Estas campañas deben enfocarse en la correcta atención y respeto hacia las personas con discapacidad, así como promover y garantizar su derecho a vivir de forma independiente y a ser incluidas en la comunidad, en el contexto del transporte público y la movilidad.

18. Promover el funcionamiento de un comité consultivo integrado por personas con discapacidad, representantes de organizaciones de la sociedad civil y personas expertas en accesibilidad para asesorar, proponer acciones e impulsar las políticas para la accesibilidad en los diversos ámbitos.

19. Diseñar un programa específico para la atención de personas con discapacidad en situaciones de emergencia dentro del metro. Este programa debe incluir la capacitación del personal en técnicas de evacuación y traslado seguro de personas con diversas discapacidades, y la difusión de información accesible sobre los procedimientos de emergencia.

20. Coordinar con Protección Civil del Estado acciones para asegurar condiciones adecuadas en las instalaciones y transporte del STC Metrorrey, así como para la capacitación periódica del personal sobre la protección y seguridad de personas con discapacidad en casos de desastres naturales y emergencias.

21. Difundir ampliamente los mecanismos de alerta en caso de emergencias, incluyendo información accesible sobre rutas de evacuación y puntos de reunión seguros para personas con discapacidad.





Exposición



Zona Preferente



**Muévete
sin acoso**

Para todas las mujeres, niñas y niños menores de 12 años







Oficinas

Oficina Central:
Cauhtémoc 335N
Centro, Monterrey, NL
8183.45.8645

Oficina
Pabellón Ciudadano:
Washington 2000
Col. Obrera, Monterrey, NL

Espacio Gonzalitos:
José Eleuterio González
(Gonzalitos) **No 1900**
Col. Urdiales, Monterrey, NL

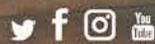
Módulo Guadalupe:
Ave. Plutarco Elías
Calles 2839
Col. Ignacio Zaragoza, Guadalupe, NL

Módulo Apodaca:
Parque Industrial Milimex
Av. Miguel Alemán 120
Apodaca, NL

Oficina Regional Zona Sur:
Juárez 517
Centro, Linares, NL
82.111.00.372

www.cedhnl.org.mx

¡Síguenos!

 @cedhnl

**Contra el abuso de autoridad
defendemos tu dignidad**



Pegarla web