

# El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

The human right to sustainable, safe and inclusive mobility. A review of the fundamental principles that frame its incorporation into the Political Constitution of the Mexican United States

Fecha de recepción: 15 de marzo de 2022

Fecha de aceptación: 08 de noviembre de 2022

*María de Lourdes Morales Reynoso<sup>1,\*</sup>*

*Gustavo Adolfo Garduño Oropeza<sup>1</sup>*

*Gabriela Fuentes Reyes<sup>1</sup>*

## RESUMEN

Este artículo analiza los fundamentos del derecho humano a la movilidad, que fue incorporado a nuestra Carta Magna el 18 de diciembre de 2020. Aunque falta armonizar el contenido de la ley general con las de las entidades federativas y los municipios para procurar su protección, es posible establecer un contenido mínimo para este derecho a partir de los principios plasmados en los documentos internacionales que México ha suscrito y/o ratificado y en los manuales, planes y estudios que el propio gobierno ha realizado. Esto con el fin de garantizar su ejercicio sostenible, seguro e inclusivo para todas las personas, incluso en el marco de contingencias como la pandemia de Covid-19.

**PALABRAS CLAVE:** Inclusión educativa; Derechos humanos, movilidad sustentable, seguridad, inclusión y vulnerabilidad.

## ABSTRACT

This article analyzes the foundations of the human right to mobility, which was incorporated into our Magna Carta on December 18, 2020. Despite the fact its content has not been harmonized with State and municipal laws, it is possible to establish a minimum content for this right based on the principles embodied in the international documents that México has signed and/or ratified and in the manuals, plans and studies that the government itself has carried out. This in order to guarantee its sustainable, safe and inclusive exercise for all people, even in the context of the Covid-19 pandemic.

**KEY WORDS:** Human rights, sustainable mobility, safety, inclusion and vulnerability.

<sup>1</sup>Universidad Autónoma del Estado de México, México. Correo-e de contacto: mlmr71@hotmail.com



## INTRODUCCIÓN

El 18 de diciembre de 2020 se adicionó un párrafo al artículo cuarto de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (CEUM), para incorporar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad mediante decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación*. Dichas condiciones y las obligaciones que suponen para autoridades federales, estatales y municipales, no fueron definidas en los términos que el decreto de incorporación de este derecho señalaba, conforme al cual debió emitirse la *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial* antes del 30 de abril de 2021,<sup>1</sup> con las dificultades que esta demora ha supuesto para garantizar plenamente el ejercicio de este derecho fundamental en todo el territorio nacional.

A pesar del retraso ocasionado por la emisión extemporánea de la ley correspondiente, existen documentos que permiten perfilar el alcance de este derecho y que han sido firmados y en la mayoría de los casos, ratificados por México, como la resolución 70/1 adoptada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) titulada *Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* o la *Nueva Agenda Urbana III 2016-2036* (NAU-III). A estos documentos se suman cartas y declaraciones que provienen de asociaciones civiles y académicas, que no siendo vinculantes, han sido retomadas como referentes por algunos gobiernos para incorporar a sus sistemas jurídicos derechos emergentes, el ejemplo por excelencia es la *Carta Mundial por*

*el Derecho a la Ciudad*, que fue la primera en consignar la prioridad de los peatones, ciclistas y transporte público en las vías urbanas, a través de la pirámide de movilidad, así como la incorporación de infraestructura específica para la protección de grupos especialmente vulnerables, como mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad.

Todo ello bajo un principio democratizador del espacio público y su concepción como bien común. Finalmente, el propio Gobierno de México, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), ha emitido documentos como el *Manual de Calles: diseño vial para ciudades mexicanas* o el que lleva por título *Movilidad 4S para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria. Plan de movilidad para una nueva normalidad* con las tres guías emitidas para su implementación, que permiten determinar tanto un contenido mínimo para el derecho a la movilidad, como las condiciones básicas para su ejercicio, que la ley en la materia necesariamente habrá de considerar. Estos incorporan estrategias para la pacificación de las vialidades mediante infraestructura que reduzca la velocidad en las vías; la reorganización del espacio asignado a los vehículos automotores particulares atendiendo a la pirámide de movilidad; el rediseño de las vialidades atendiendo al concepto de calle completa y la incorporación de infraestructura que promueva la inclusión de personas vulnerables, como mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad.

Todo ello bajo el principio de que la persona y no el tráfico, debe ser el criterio central de la

<sup>1</sup>En la sección de artículos transitorios del mismo documento, se consignó a la letra lo siguiente: “Segundo. - El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad vial.” (DOF: 18/12/20). La ley se emitió el 17 de mayo de 2022, lo que ha implicado un año de retraso no solo para los fines de la ley general, sino para la adecuación de las normas estatales y municipales conforme a los transitorios de dicho ordenamiento.

movilidad urbana. Especialmente interesante es el último documento que, al ser emitido en el marco de la pandemia de Covid-19, ha evidenciado la urgencia de que sean promovidas opciones para transportarse en la ciudad que sean saludables, sustentables, seguras y solidarias. Cabe señalar que el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, concebido en estos términos, es incompatible con el paradigma bajo el cual se ha organizado tradicionalmente el uso de las vialidades, que prioriza el tránsito de los vehículos automotores particulares, puesto que han sido relegados al último lugar de la pirámide de movilidad. Al convertirse la movilidad en un derecho humano fundamental, se impone un replanteamiento de los criterios conforme a los cuales se verifica la movilidad en el espacio público, que ahora ha de centrarse en las personas, sobre todo las más vulnerables y no en el tránsito de vehículos automotores. Si bien este supuesto se contempla ya en algunas normas en la materia (*Ley de Movilidad de la Ciudad de México*, *Ley de Movilidad del Estado de México*), hacerlo realidad se torna imperativo al convertirse en garantes del ejercicio de un derecho humano fundamental, lo que no sucede en la legislación actual.

En cuanto derecho humano, la movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusiva e igualitaria es una condición para el ejercicio de otros derechos señalados en la Constitución, como el derecho a la salud o el derecho a un medio ambiente sano. Además, es una condición indispensable para el cumplimiento de las metas de varios de los objetivos de la Agenda 2030 (concretamente los números tres y 11) a las que se ha comprometido nuestro país. Aunque no se trata de un documento jurídicamente vinculante, constituye uno de los principales instrumentos para comparar los esfuerzos que los diversos países realizan para establecer, promover y

mantener políticas públicas que permitan, como el propio lema de la agenda señala: “no dejar a nadie atrás”. Ello no solo evidencia el carácter social de la Agenda 2030, sino que enfatiza la necesidad de que todos los países colaboren en el logro de sus metas.

La pandemia generada por el virus SARS-CoV-2 exige acciones locales con una visión global, en lo que se refiere a la protección de la salud, ya que en un mundo hiperconectado las decisiones administrativas y jurídicas trascienden las fronteras nacionales. La movilidad es uno de los principales factores para la transmisión de enfermedades y el caso de la presente pandemia no es la excepción.

El retraso en la expedición de la *Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial* ha implicado la ausencia de acciones conjuntas de los tres niveles de gobierno y, sobre todo, la implementación de políticas con una visión que parta de la concepción de la movilidad como un derecho humano fundamental, con las características que el artículo cuarto constitucional ha señalado. De ahí la elección de la metodología empleada en este trabajo, que se valió del método exegético-jurídico, a partir de las herramientas propias de la interpretación conforme y sistemática, para lograr una interpretación armónica desde la constitucionalidad y la convencionalidad, ya que la legislación local ha de adecuarse para responder a las directrices de un futuro Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Finalmente, se evidente la necesidad de contar con ordenamientos generales que compartan los mismos principios, como lo señala el decreto que ha incorporado este derecho a la Constitución en el párrafo dieciocho del artículo cuarto. Solo así podrán implementarse acciones destinadas a garantizar su ejercicio en igualdad de circunstancias para todas las personas, con independencia del lugar del territorio nacional en el que residan.

## EL DERECHO A LA MOVILIDAD: GÉNESIS DE UN DERECHO FUNDAMENTAL

El derecho a la movilidad, tal y como se consagra actualmente en el párrafo dieciocho del artículo cuarto constitucional, no se distinguía, hasta hace muy poco, del derecho al libre tránsito, regulado de manera expresa por nuestra Carta Magna en el artículo 11, de acuerdo con el cual “ 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”. Por ello conviene diferenciarlos a fin de establecer las condiciones mínimas de ejercicio del primero, cuya inclusión en la Constitución no supone cambio alguno en el segundo, lo que hace más evidente aún la diferencia entre los dos derechos. Aunque en ambos casos se trata del desplazamiento de personas, sus fundamentos y objetivos son muy distintos. El correspondiente al libre tránsito es más antiguo y hace referencia al derecho que las personas tienen para desplazarse libremente de un lugar a otro dentro de ciertos límites territoriales, generalmente los que delimitan un Estado concreto. Fue uno de los derechos reconocidos a los hombres libres<sup>2</sup> en la Carta Magna de 1215, que garantizaba la salida, regreso y libre tránsito de cualquier persona que deseara dejar el reino (Pacheco, 2000).

El surgimiento de este derecho se produjo en un contexto histórico en el que la mayoría de la población permanecía vinculada a un territorio determinado, generalmente a causa de leyes que les ataba a la tierra

para garantizar el funcionamiento de un modelo económico y social. No solo se debía a las dificultades y peligros inherentes a los desplazamientos, sino sobre todo a los lazos que, por ejemplo, tenían los siervos con los señores feudales, que les impedían abandonar la tierra de estos. De ahí que a menudo quienes viajaban de un lugar a otro eran vistos con recelo, incluso con temor, por la ausencia de lazos que los vinculan a una comunidad. Para salir de su región, las personas debían tener un buen motivo, ya que se arriesgaban a ser considerados bandidos o mendigos. Las cartas y salvoconductos que permitían a una persona transitar por un determinado territorio, tuvieron su origen en la necesidad de acreditar las razones por las cuales alguien debía trasladarse de un lugar a otro. El desarrollo comercial que se gestó durante la Baja Edad Media, evidenció la necesidad de eliminar obstáculos que pudiesen impedir la circulación libre de mercancías, al menos al interior de una misma entidad política. Se convirtió así en una de las principales características del derecho al libre tránsito: la posibilidad de desplazarse libremente dentro de un Estado una vez que se ha ingresado en su territorio, sin necesidad de salvoconductos. Es el caso del artículo 13 de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos*,<sup>3</sup> del artículo 22 de la *Convención Americana sobre Derechos Humanos*, conocida como *Pacto de San José*,<sup>4</sup> y de la legislación mexicana.

El derecho a la movilidad hace referencia a un fenómeno más reciente que surgió a mediados del siglo XIX con el crecimiento de los grandes centros urbanos. Al iniciar la revolución industrial, la mayoría

<sup>2</sup>A pesar de sus limitaciones, esta disposición es uno de los primeros antecedentes de este derecho que se extendió posteriormente a todos los hombres, al eliminarse la distinción entre siervos y hombres libres (Macaulay, 1984: 137).

<sup>3</sup>El derecho al libre tránsito consignado en el artículo 13, implica conforme a la Declaración que “1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado [y] 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.” “Se refiere al derecho de circulación y de residencia, que en nueve numerales puntualiza las condiciones en las que han de ejercerse estos derechos, que en el primer caso se equipara a nuestro derecho al libre tránsito.

<sup>4</sup>“Se refiere al derecho de circulación y de residencia, que en nueve numerales puntualiza las condiciones en las que han de ejercerse estos derechos, que en el primer caso se equipara a nuestro derecho al libre tránsito.”

de las ciudades europeas, incluso las más grandes, podían recorrerse a pie, que era la forma común en que las personas se trasladaban de un lugar a otro. Las vías públicas fueron concebidas para peatones y solo en segundo término, para individuos que se movían a caballo o en carros. Dos fenómenos contribuyeron a que esto cambiara: la introducción de un modelo de ciudad que trasladó las áreas residenciales a la periferia, haciendo a las personas cada vez más dependientes de mecanismos de transporte colectivo y, sobre todo, el surgimiento del automóvil como la solución a esta expansión de la ciudad, que contribuyó aún más a disociar los lugares de trabajo y esparcimiento de los de residencia. El modelo de desarrollo urbano centrado en los vehículos automotores, y no en las personas, se extendió principalmente en los Estados Unidos y en los países bajo su ámbito de influencia.

Este modelo impactó directamente en la conformación de las ciudades, la identidad de los barrios históricos y en general, de las condiciones de habitabilidad. La necesidad de abrir paso al automóvil implicó la reestructuración de las ciudades y la necesidad de ampliar las calles para que los automóviles pudiesen circular en mayor cantidad y a mayor velocidad. Algunas ciudades, sobre todo las que contaban con un patrimonio arquitectónico e histórico protegido, resistieron este modelo y conservaron en mayor o menor medida sus núcleos originales. Otras optaron por la demolición de barrios enteros y la consiguiente reubicación de las personas que los habitaban para abrir paso a las vías necesarias para aumentar la eficiencia del transporte automotor, entendida sobre todo como el traslado

del mayor número de automóviles en el menor tiempo posible.

Un ejemplo de este modelo fue la política desarrollada por Robert Moses a mediados del siglo XX en la ciudad de Nueva York, arrasando barrios enteros para crear vialidades que permitieran a las personas que habitaban en los suburbios trasladarse a trabajar al centro, en el entendido de que este último era un espacio que debía destinarse mayoritariamente para los servicios y el comercio.<sup>5</sup> Fue en este marco donde se produjo la épica lucha entre Jane Jacobs y Robert Moses en torno a la construcción de la *Lower Manhattan Express Way* (LOMEX), que debía cruzar a través de *Union Square* en el corazón de Manhattan.<sup>6</sup> Para Moses, debía privilegiarse el uso del automóvil particular sobre cualquier otra forma de transporte, debiendo la ciudad y sus habitantes adaptarse a este nuevo modelo de desarrollo. El movimiento del cual formaba parte Jacobs pretendía conservar los barrios tradicionales y su forma de vida, impidiendo que se eliminaran o redujeran espacios públicos y peatonales, reivindicando el derecho a una ciudad diversa y plural, donde la variedad de usos de suelo favorecía el acceso a los servicios, el comercio de proximidad y la seguridad misma de las personas que los habitaban<sup>7</sup>. Robert Moses afirmaba una y otra vez que “Las ciudades están creadas para y por el tráfico” (citado por Poeso y Pérez, 2011: s/p). Su visión de la forma en que debía organizarse una ciudad y el uso de la vía pública se encontraba en las antípodas de la idea de habitabilidad que promovía Jane Jacobs. Fue el inicio de una nueva

<sup>5</sup>Exactamente lo contrario a lo que actualmente se promueve en la Nueva Agenda Urbana-III 2016-2036 (NAU-III), que desaconseja “el levantamiento de núcleos de vivienda periféricos y aislados, desvinculados de los sistemas urbanos, con independencia del sector socioeconómico de la población para el que se construyan” (ONU, 2017: 33)

<sup>6</sup>Espacio actualmente catalogado en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

<sup>7</sup>Estas y otras reflexiones producto de la observación directa del uso que las personas hacen de la vía pública en las ciudades, fueron plasmadas por Jane Jacobs en 1961 en su obra más conocida: *Vida y muerte de las grandes ciudades americanas*, quien fue pionera en exigir que espacios públicos y vialidades sirvieran a los habitantes de la ciudad y no a planes urbanos realizados sobre el escritorio para satisfacer los intereses de las grandes corporaciones y del gobierno.

14 manera de entender la ciudad que tiene como centro a las personas y las formas en que estas interactúan en los espacios urbanos.

Es este el contexto en el cual, a finales de los años setenta, Henry Lefebvre acuñó la idea de un derecho a la ciudad en el marco de la lucha contra el capitalismo, que había privado a sus habitantes de la capacidad para construir, decidir y gestionar la vida urbana (Molano, 2016: 4). Sus ideas marcaron el surgimiento de diversas teorías sobre la ciudad como un entorno caracterizado por la desigualdad, en el cual se disfrutaban (o no) ciertos derechos y que con independencia de la ideología que les alimentaba, coincidían tanto en la idea de que la ciudad debería ser más inclusiva y democrática, como en el papel que el capitalismo había tenido en la creación o aumento de las brechas de desigualdad. Esto interesa especialmente al derecho a la movilidad, ya que es uno de los conceptos clave en el desarrollo de la desigualdad durante el siglo XX en las ciudades que se han centrado en el automóvil particular, símbolo por excelencia del capitalismo y su prosperidad a costa de otros modelos de vida y consumo. Es a partir del uso que se le da al automóvil particular y las expectativas de quienes poseen uno, que se han rediseñado vías y espacios públicos para atender las necesidades de la minoría con mayor poder adquisitivo y en detrimento de quienes no pueden o, peor aún, no quieren tenerlo.

Poco a poco la idea de que la ciudad debe adaptarse al coche se ha ido desdibujando, abriendo paso a otras formas de concebirla, sobre todo si se considera que la mayoría de las personas que habitan en la ciudad no se trasladan en automóvil, creando una enorme brecha entre los que pagan mediante sus impuestos las grandes obras viales pensadas en el automóvil particular y los beneficiarios de estas obras, que paradójicamente suele ser la minoría con mayor

poder adquisitivo (ONU, 2017). La idea de ciudad hecha para el tráfico de automóviles que soñó Robert Moses es simplemente insostenible, ya no digamos sustentable, de ahí que la reivindicación del derecho a la ciudad y otros como el derecho a la movilidad, sea también la de las personas frente a los sistemas que requieren de los dispositivos automotores para mantener sus flujos de trabajo y producción.

Concebir a la movilidad humana como derecho y además, darle la categoría de derecho fundamental, ha sido el primer paso para entender que estos sistemas han de centrarse en las personas, que son precisamente quienes ejercen los derechos. A esto se refiere el artículo 5 de la *Ley de Movilidad de la Ciudad de México* cuando señala que “En todo caso el objeto de la movilidad será la persona” (GCDMX, 2021). Esta afirmación excluye, a contrario sensu, a los medios en los que la gente se transporta como principal objeto de interés, precisamente lo contrario a las estructuras y planes urbanos que en las últimas décadas se generaron en el marco del modelo orientado al tráfico de automóviles particulares, que son los menos eficientes en lo que respecta a la movilidad urbana, como se evidencia en párrafos subsecuentes.

#### EL DERECHO A LA MOVILIDAD EN DOCUMENTOS NACIONALES E INTERNACIONALES

La movilidad como un derecho diverso al de libre tránsito, ha estado presente de forma implícita en varios documentos internacionales vinculados a derechos humanos. Uno de los primeros fue el *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales* (PIDESC) de 1966 (ONU, 1966). El pacto establece en su artículo 11, por ejemplo, que toda persona tiene derecho a una vivienda adecuada. La necesidad de establecer mínimos para poder aplicar este calificativo a una vivienda, así como el alcance de otros

términos que se utilizan en dicho documento, motivó que el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales emitiera en 1991 una serie de observaciones, entre las cuales se encuentra la observación general número cuatro, relativa al párrafo primero del Artículo 11 del PIDESC, precisando que para considerar adecuada una vivienda, esta debe:

encontrarse en un lugar que permita el acceso a las opciones de empleo, los servicios de atención de la salud, centros de atención para niños, escuelas y otros servicios sociales. Esto es particularmente cierto en ciudades grandes y zonas rurales donde los costos temporales y financieros para llegar a los lugares de trabajo y volver de ellos puede imponer exigencias excesivas en los presupuestos de las familias pobres. (Castañeda, 2015: 34)

Del párrafo anterior se evidencia la transversalidad de la movilidad como condición para el ejercicio efectivo de otros derechos humanos, la cual juega un papel determinante en la creación o reducción de las brechas de desigualdad y en la calidad de vida de las personas. Son los más vulnerables, como señala el comité citado, quienes pagan el precio de una planeación urbana que le apuesta al automóvil particular y no a otros medios que permiten una movilidad más eficiente y sostenible.

Otro documento que subraya la importancia de la movilidad para el ejercicio de los derechos humanos y salvaguarda de la dignidad de las personas, es la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, que en su artículo 20 relativo a la movilidad personal, dispone que los estados han de asegurarles a quienes viven con una discapacidad la mayor independencia posible (ONU, 2006). Esto implica no solo la adecuación y diversificación de la forma en que se transportan las personas en la ciudad, sino del rediseño de las

vías y espacios tanto públicos como privados. Estos ajustes deben ser, como la propia convención señala en su artículo segundo “razonables”, lo que desafortunadamente ha introducido un amplio margen de discrecionalidad para justificar su ausencia. Una forma que ejemplifica la manera en que podrían materializarse estos principios lo encontramos en el desarrollo del concepto “calle completa” (que considera en orden de importancia espacios para peatones, ciclistas, transporte público, mobiliario y arbolado urbanos y carriles para vehículos automotores particulares) implementado por la SEDATU en el *Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas*, que toma en cuenta lo dispuesto por dicha convención, si bien su impacto real ha sido reducido al no constituir un mandato vinculante para las autoridades que tienen la competencia para diseñar y readecuar las vialidades (SEDATU, 2019: 58).

Por otra parte, en la mayoría de los instrumentos protectores de derechos humanos que velan por la protección de grupos específicos, la movilidad ha tomado cada vez más relevancia, porque el crecimiento de las ciudades que la ha convertido en una condición para el disfrute de otros derechos, multiplica su impacto en el caso de la población más vulnerable de acuerdo con la NAU-III (ONU, 2017). Entre estos, encontramos la *Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores*, que en su artículo 26 titulado “Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal” enfatiza la importancia que esta última tiene para el autocuidado e independencia de adultos mayores y la necesidad de que el Estado garantice su movilidad<sup>8</sup> (OEA, 2015) y la *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer*<sup>9</sup> (ONU, 1979) por citar solo dos casos paradigmáticos de grupos que, de acuerdo con la NAU-III, sufren especialmente la ausencia de opciones para ejercer el derecho a la movilidad (ONU, 2017). La ausencia de



condiciones para una movilidad segura e inclusiva que afecta a peatones, ciclistas y motociclistas, tiene generalmente consecuencias más graves para mujeres, niñas, niños, adolescentes y personas de la tercera edad, entre otros colectivos que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad en el espacio público (ONU, 2017).

Todo esto ha contribuido durante las últimas tres décadas para promover la movilidad no solo como condición indispensable para el pleno ejercicio de los derechos humanos, sino como un derecho en sí mismo. Entre los documentos que sentaron las condiciones para concebir a la movilidad como derecho humano destacan tres: la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, la *Nueva Agenda Urbana III* y la *Agenda 2030*, aunque estos documentos no son jurídicamente vinculantes, han determinado el contenido de los que sí lo son, siendo uno de los mejores ejemplos la influencia que la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad* tuvo en la creación de la *Carta de la Ciudad de México*, la cual fue esencial en la introducción del derecho a la ciudad en la *Constitución Política de la Ciudad de México* y en las leyes de movilidad que son ejemplo para el resto del país. La *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad* ha sido utilizada, además, en tesis del Poder Judicial Federal como referente para establecer el alcance del derecho a la movilidad, como es el caso de la tesis XXVII.3o.63 A (10a) en materia administrativa del 22 de junio de 2018.

La *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad* es fruto del trabajo desarrollado por diversas organizaciones sociales a través de cuatro foros que a nivel mundial se celebraron a partir del año 2000. La versión final fue presentada en el Foro Mundial Urbano Barcelona-Quito en octubre de 2004. La Carta ha sido una de las principales referencias al momento de introducir el derecho a la ciudad en general y los derechos específicos que de este se derivan. En el numeral 2 del artículo primero, define aquél en los siguientes términos: “2. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social.” (FMU, 2012: 185) Para el tema de este texto, destaca la idea de que la ciudad no es propiedad de nadie, de ahí la elección del término usufructo, ya que lo que protege es el uso y disfrute (y no la propiedad, si bien no la excluye) de manera equitativa (y no igual).<sup>10</sup> En suma, tratando de considerar las circunstancias de las personas y no solo su calidad de tales. No se trata de dar carta blanca a las personas para que utilicen la ciudad de cualquier manera, perfilando los principios un marco para el ejercicio de estos derechos al señalar que ha de ser sustentable, democrático, equitativo y socialmente justo. En suma, que atienda no solo a la libertad e igualdad de las personas, sino también al sentimiento de fraternidad y solidaridad entre éstas. El derecho a la ciudad en este documento se compone de

<sup>10</sup>Esta convención no ha sido firmada por México a pesar de varios exhortos que se han realizado al ejecutivo federal para que informe sobre el estado que guarda el proceso y las consultas correspondientes, corriendo el último a cargo de la Comisión de Relaciones Exteriores de la LXIV Legislatura, el 26 de noviembre de 2020.

<sup>11</sup>El artículo 14 en su numeral 2, inciso h), señala que el Estado deberá asegurar a las mujeres de zonas rurales: “Gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.” Aunque la convención es anterior al surgimiento del derecho a la movilidad, ya entonces era evidente la importancia que la posibilidad de transportarse de manera segura de un lugar a otro tiene para la independencia de las mujeres, especialmente si se encuentran en situaciones de marginación.

<sup>12</sup>Abordar los conceptos de igualdad y equidad y su diferencia rebasa con mucho su inclusión en este texto, si bien resulta interesante señalar que la igualdad trata a todos de la misma forma con independencia de su mérito y condición, mientras que la equidad sí distingue y considera las diferencias entre las personas, ya que lo que pretende es que todas puedan tener las mismas condiciones para desarrollarse. Esto implica que aquellos más vulnerables tengan una protección especial que les equipare (que les “iguale”) a quienes no sufren de esta condición. En la filosofía jurídica clásica, la equidad es la justicia que iguala a quienes no lo son. En la actualidad se habla, más bien, de discriminación positiva, aunque en esencia ambos conceptos pretenden lo mismo: crear un piso más o menos parejo para todas las personas.



otros derechos, entre ellos el derecho a la movilidad, que se encuentra en el artículo XIII, que a la letra dice:

Artículo XIII. Derecho al transporte público y la movilidad urbana.

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad. (FMU, 2012: 191)

Si bien la carta no es, como se ha señalado, un documento jurídicamente vinculante, ha inspirado el contenido de diversos textos internacionales y es un referente ineludible para la justificación del derecho a la ciudad y de otros derechos emergentes que se vinculan o desprenden de este. Fue uno de los primeros documentos que enfatizaron la importancia de que en la pirámide de movilidad, los peatones y los usuarios de vehículos no contaminantes (típicamente, ciclistas) han de ocupar un lugar privilegiado, seguido del transporte público, dejando el último sitio a los vehículos automotores particulares. Esta jerarquía no solo se refiere al traslado de las personas en la vía pública, sino a otros usos como paraderos para el transporte público o estacionamientos. Otro

aspecto que destacar es el papel central que le otorga a la inclusión y a la accesibilidad, pues no solo aplica a personas que viven con una discapacidad, sino a quienes no responden a medidas y tiempos promedios, como sería el caso de niñas, niños y personas de la tercera edad, quienes pueden necesitar más tiempo o espacio que adolescentes y jóvenes para abordar, por ejemplo, el transporte público o cruzar un paso peatonal.

Otro documento clave para el surgimiento del derecho a la movilidad es la *Nueva Agenda Urbana-III 2016-2036* (NAU-III), que desde 1976 analiza cada veinte años los problemas que implica la creciente urbanización de los asentamientos humanos y el impacto que el crecimiento acelerado de las ciudades ha tenido en la calidad de vida de sus habitantes. La NAU-III parte de la idea de que las ciudades pueden ser generadoras de soluciones y no solo de problemas, si se implementan políticas urbanas sostenibles e inclusivas, en consonancia con las metas de la *Agenda 2030*. En 175 numerales, la *Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para Todos* y el *Plan de Quito para la Nueva Agenda Urbana*, desarrollan una propuesta que en lo que se refiere a la movilidad, pone énfasis en la seguridad, la asequibilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad y, coincidiendo con el espíritu de la *Agenda 2030*, la inclusión. La NAU-III destaca en el numeral 113 la necesidad de privilegiar la seguridad vial, especialmente la de aquellos que son más vulnerables en la vía pública por vincularse a sectores de la población tradicionalmente considerados como tales o por la forma en la que han elegido ejercer su derecho a la movilidad:

113. Adoptaremos medidas para mejorar la seguridad vial y la integraremos en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte. Junto con las iniciativas de sensibilización, promoveremos el enfoque de sistemas seguros que se solicita en el Decenio de Acción para la Seguridad

Vial, prestando especial atención a las necesidades de todas las mujeres y las niñas, así como de los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, y quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad. Trabajaremos para adoptar, aplicar y ejecutar políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con miras a obtener resultados generales en materia de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles, y trabajaremos para elaborar y aplicar leyes y políticas integrales sobre la seguridad de los motociclistas, habida cuenta de las cifras crecientes y desproporcionadamente elevadas de muertes y lesiones que sufren en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo. Promoveremos con carácter prioritario un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños.<sup>11</sup> (ONU, 2017: 39)

La NAU-III coincide con la meta 3.6 del “ODS 3. Salud y bienestar” de la *Agenda 2030* en lo que se refiere a la necesidad de prevenir lesiones y muertes relacionadas a hechos viales, que como se puede apreciar en subsecuentes párrafos, no se alcanzó en México en el tiempo previsto. Esto implica de acuerdo a lo señalado en el numeral 114 de la NAU-III, que la planificación urbana y de los sistemas de transporte público y privado, se oriente a la promoción de la movilidad peatonal y ciclista frente a la motorizada, al desarrollo de opciones de transporte público “accesibles, seguras, eficientes, asequibles y sostenibles” (2017: 34), limitar al mínimo los desplazamientos, especialmente

en el caso de las personas de menos ingresos, reduciendo las necesidades de viajar y transportarse diversificando el uso del suelo y los servicios entre otras acciones que privilegian la proximidad entre vivienda, escuela, trabajo y servicios.

Finalmente, la NAU-III señala la importancia de considerar el impacto que la movilidad tiene en el medio ambiente, la calidad de vida, la seguridad vial, la salud pública y la cohesión social. En suma, en las condiciones de habitabilidad que los núcleos urbanos presentan para las personas. Otro de los documentos esenciales para el derecho a la movilidad es la *Agenda 2030* derivada de la resolución 70/1 titulada *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, aprobada por la ONU en la cuarta sesión plenaria del 25 de diciembre de 2015. Esta resolución retoma la Agenda del milenio y establece diecisiete objetivos prioritarios que permitirán sentar las bases de un desarrollo sostenible para el año 2030. Si bien no contempla un objetivo específico para la movilidad, sí la vincula al logro de algunas de las metas del objetivo número tres: “Salud y bienestar” y número once: “Ciudades y comunidades sostenibles”. Cabe señalar que los objetivos de desarrollo sostenible atañen a todos los países en diversas medidas, dependiendo de las áreas de que se trate, a diferencia de los objetivos del milenio que se enfocaban preponderantemente a las circunstancias propias de las naciones en desarrollo.

En la *Agenda 2030* se ha dado especial importancia al carácter social de los objetivos que se sustenta en tres principios, siendo el segundo “No dejar a nadie atrás”. De ahí que en la materia

<sup>11</sup>Por ejemplo, la posibilidad de que niños, niñas y adolescentes puedan trasladarse con seguridad haciendo uso de medios no motorizados de su vivienda a la escuela y viceversa, es considerado cada vez más un indicador determinante en la calidad de vida en los núcleos urbanos, que supone la existencia de infraestructura urbana peatonal y ciclista y la reducción de la velocidad media del tráfico automotor, entre otros beneficios para la salud pública y personal. Instaurar este tipo de políticas conlleva, en lo que respecta al gobierno, el trabajo conjunto de administraciones municipales, estatales y del gobierno federal. Su ausencia evidencia la necesidad de que existan directrices mínimas enfocadas al ejercicio del derecho a la movilidad segura y sostenible a través de una ley de carácter federal, como la prevista en el segundo transitorio del Decreto publicado en el DOF de fecha 18 de diciembre de 2020, que incluyó a la movilidad como derecho en la parte orgánica de nuestra Carta Magna y que estipuló las condiciones mínimas para su protección, entre ellas la emisión de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial materia de este texto.

sea doblemente útil, ya que constituye un punto de referencia adoptado por la mayoría de los países haciendo posible una comparación entre las estrategias y logros de estos relacionados a metas e indicadores comunes en lo que respecta a las acciones vinculadas con la sostenibilidad. Por otra parte, permite evidenciar la importancia de que estas acciones no se logren a costa de otros, reafirmando el derecho que todas las personas tienen a gozar de los mismos derechos en atención a su dignidad. Esto enfatiza la necesidad de fortalecer no solo su reconocimiento en un sistema jurídico dado, sino asegurar su ejercicio mediante la legislación correspondiente y los recursos de toda índole que sean necesarios para que los ordenamientos no se conviertan en una serie de buenas intenciones que no impacten significativamente (incluso que no impacten en absoluto) en la vida de las personas cuyos derechos se supone que están destinadas a garantizar.

México es uno de los 193 estados originalmente comprometidos con los 17 objetivos que plantea la *Agenda 2030*. Para dar seguimiento a las metas vinculadas a estos objetivos, se han diseñado indicadores internacionales que permiten valorar el avance de cada país, con independencia de los indicadores nacionales que cada uno de ellos generen. El organismo encargado de dar seguimiento a estos compromisos en nuestro país es el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, instituido por el decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 26 de abril de 2017.

Este organismo no solo es el encargado de operar la *Agenda 2030* a nivel federal, ya que además ha de coordinar acciones con los consejos estatales, organismos de la sociedad civil y en general los agentes que operan para el logro de los objetivos. Con diversas denominaciones, el consejo nacional se ha replicado en las entidades federativas. En el Estado de México corresponde al Consejo Estatal de la Agenda 2030

para el desarrollo sostenible, de acuerdo con la *Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de México* del 29 de noviembre de 2017, coordinar las acciones referidas en el territorio de la entidad (GEM, 2017).

La movilidad se relaciona con el “ODS 3. Salud y bienestar”, que tiene como objetivo “Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades”, específicamente en las metas 3.6. y 3.9. La meta 3.6. pretende “De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” (ONU, 2016). Una de las principales condiciones para el ejercicio pleno del derecho a la movilidad es la seguridad vial, cuyo indicador más significativo es el número de personas que mueren o sufren lesiones en incidentes de tráfico. La vida y la salud son derechos que posibilitan el ejercicio de casi todos los demás, por lo que las acciones vinculadas a su salvaguarda deberían ser prioritarias para todos los poderes y niveles de gobierno, por lo que se incluyó en el *Marco global de indicadores para los objetivos de desarrollo sustentable* aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas el 6 de julio de 2017, que es la lista de indicadores oficiales contenidos en la resolución A/RES/71/313. Los indicadores se actualizan anualmente y son el referente para el cumplimiento de las metas de la *Agenda 2030*, con independencia de los indicadores que localmente desarrolle cada país para lograr su cumplimiento.

En cuanto al desempeño que ha tenido nuestro país en el avance del cumplimiento de esta meta, México se ha quedado muy lejos de las cifras deseadas ya que al 2019 apenas se redujo la mortalidad con respecto a 2015, pasando de 4,636 personas fallecidas en accidentes de tránsito a 4,125 personas que perdieron la vida de acuerdo con el concentrado de información estadística del INEGI correspondiente a los “Accidentes de tránsito terrestre 2015-2019” (INEGI, 2019). Es justo señalar que, incluso en el marco del Decenio

de Acción para la Seguridad Vial y el plan mundial que se ha desarrollado para reducir el número de lesionados y muertos en accidente viales, la mayoría de los países no alcanzó el indicador correspondiente a esta meta (ONU, 2021).

En lo que respecta a la meta 3.9 que pretende “De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo”, cabe señalar que México se encuentra ubicado entre los primeros quince países emisores de gases de efecto invernadero (GEI) que no solo impactan en el calentamiento global a largo plazo, sino en la calidad del aire que se respira en las ciudades (Carmona, 2016). De acuerdo con datos del *Inventario nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de efecto invernadero* correspondiente a 2018 del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), de las emisiones de bióxido de carbono correspondientes al transporte (173,193.769), es el autotransporte el principal responsable de dichas emisiones (161,620.155) evidenciando el papel que la movilidad no sustentable tiene en la salud de todas las personas, hagan uso o no de vehículos automotores (INECC, 2018).

En cuanto al “ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles”, cuyo objetivo es “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, hay al menos tres metas que se relacionan directamente con el derecho a la movilidad, destacando la 11.2. de acuerdo con la cual se pretende: “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 (sic), las personas con discapacidad y las personas de edad.” (ONU, 2016) Algunas entidades federativas

han impulsado no solo cambios legislativos, sino realizado acciones concretas destinadas a impulsar la movilidad sustentable, como la interconectividad de las redes de transporte público, el incremento de ciclovías y la ampliación de vías peatonales. Estos esfuerzos se encuentran focalizados y a menudo desarticulados por la ausencia de un marco normativo general que garantice el derecho a la movilidad, en el marco de un sistema que abarque los tres niveles de gobierno. Continúa siendo prerrogativa de unos cuantos ciudadanos de algunas entidades federativas que sí han desarrollado marcos jurídicos centrados en estos principios y no de todas las personas como correspondería a un derecho humano fundamental (ONU, 2015).

Pese a la ausencia de un marco legislativo general que garantice este derecho de forma igual para todas las personas en México, los principios contenidos en los pactos, tratados y documentos señalados en párrafos anteriores han cristalizado en textos operativos oficiales. Existen actualmente dos documentos básicos de referencia emitidos por el gobierno mexicano en lo que respecta a la movilidad, desarrollados por la SEDATU en colaboración con asociaciones civiles nacionales e internacionales, colectivos peatonales, ciclistas, feministas y otros que representan a grupos vulnerables en el espacio público. Se trata del *Manual de calles* y del *Plan Movilidad 4S*, pensado en el marco de la pandemia de COVID-19 para la Ciudad de México, si bien de forma directa e indirecta impacta en las ciudades cercanas a esta. Al tratarse de un documento que recupera los principios generales en materia de movilidad para enfrentar una situación concreta, en este caso la pandemia, se trata de forma separada en el siguiente apartado. En todo caso, ambos documentos, sin ser ordenamientos jurídicos de observancia general, si constituyen instrumentos del orden administrativo que se utilizan como referentes oficiales de la administración pública federal, como

se indica en la página del Gobierno de México correspondiente a esta estrategia (SEDATU, 2019).

El *Manual de calles* considera cuatro principios para el diseño vial en la ciudad: inclusión, seguridad, sustentabilidad y resiliencia, que incorporan a su vez criterios para lograr su realización, teniendo como fin último lograr calles más humanas que se centren en las necesidades de las personas en sus múltiples facetas y realidades.

El primero de estos principios, la inclusión, implica que “las calles deben ser diseñadas para que cualquier persona pueda hacer uso de la misma en igualdad de condiciones. Esto se logra a través del reparto equitativo del espacio, en especial de los usuarios más vulnerables, es decir de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público” (SEDATU, 2019: 58). Para ello, el manual considera que deben incorporarse en la planeación de cualquier vía pública tres criterios básicos: Perspectiva de género, diseño universal y prioridad a usuarios vulnerables de la vía (SEDATU, 2019: 60). El segundo principio es la seguridad, la cual tiene dos vertientes cuando se habla de movilidad: la seguridad vial y la seguridad pública. Aquella implica la posibilidad de trasladarse de un lugar a otro de forma segura con independencia del medio que se ha elegido para ello, lo que necesariamente significa que el uso de las vialidades no se destine de forma preferente a una sola forma de movilidad, que suele ser el automóvil particular.

El rediseño del espacio en las calles bajo el concepto de “Calle completa”, implica que debe considerarse tanto a peatones, como a ciclistas y a usuarios del transporte público antes que a los vehículos automotores. Si bien ha de atender a la vocación de la vía, una calle completa no solo debe tomar en cuenta la pirámide de movilidad, sino el uso de las vías que a menudo se relaciona con la actividad de los inmuebles que se hallan en ella. Por ello, en una calle completa la banqueta debe

tener una franja que permita el desarrollo de estas actividades, un espacio suficientemente amplio para los transeúntes y un tercer espacio para áreas verdes y mobiliario urbano (banacas, paraderos de transporte público y otros similares). Este espacio generalmente se crea a partir de espacio ganado a los automóviles, revirtiendo la política que a partir de los años cincuenta se generó en los Estados Unidos y se extendió pronto a México: reducir el tamaño de las aceras o incluso eliminarlas para destinarlas al tráfico vehicular automotor. Los tres criterios que el *Manual de calles* considera para la seguridad contenidos en el concepto de calle completa son: Diversidad de usos, legibilidad y participación social (SEDATU, 2019: 60).

La necesidad de contar con calles más plurales fue planteada desde los años sesenta por Jane Jacobs, quien en su obra “Vida y muerte de las grandes ciudades americanas”, advierte al hablar sobre los usos de las banquetas:

Las calles en las ciudades sirven a muchos propósitos además de posibilitar el tránsito de vehículos, así como las banquetas de la ciudad – la parte peatonal de las calles– sirven a muchos propósitos además del tránsito de peatones. Estos usos están ligados a la circulación y, si bien no tienen el mismo propósito, tienen por derecho propio una función tan necesaria al menos como la circulación para el funcionamiento adecuado de las ciudades. (Jacobs, 1992: 29)

Estos usos, sean comerciales, escolares, habitacionales o recreativos, suponen actividades cuyos horarios se distribuyen a lo largo del día y de la noche, lo que determina la presencia constante de personas y, en consonancia, más seguridad para quienes transitan en ella. Esto no solo aplica para cuestiones de seguridad pública, sino para la seguridad vial, ya que la diversidad de usos es consustancial a la reducción de la velocidad en las avenidas, al diversificar el

22 tránsito, contar con más peatones e incluso áreas de ascenso y descenso de personas y mercancías.

En cuanto a la sustentabilidad, el *Manual de Calles* considera tres criterios: “Conectividad, flexibilidad y prioridad a la movilidad urbana sustentable” (SEDATU, 2019: 61). Los tres se vinculan a la idea de que los usuarios han de pagar el coste de las opciones que toman para transportarse en la ciudad, los que deben incluir aspectos ambientales y sociales, sin comprometer la posibilidad de disfrutar los derechos de futuras generaciones (SEDATU, 2019). La conectividad y flexibilidad se vinculan a la existencia de opciones de movilidad multimodales que permitan combinar opciones de movilidad sustentable, por ejemplo, caminata, bicicleta y transporte público, lo que supone una nueva concepción de la forma en que las personas pueden moverse, sobre todo en las grandes ciudades y megalópolis. La ausencia de un sistema coherente basado en datos duros (como encuestas origen-destino, estudios de tiempo de traslado, registros sobre el uso de opciones no motorizadas de movilidad, uso del espacio público y un amplio etcétera) que trascienda la competencia de autoridades locales, invita a la compartimentalización de las opciones para efectuar viajes, que se planean en torno a los intereses de los concesionarios y no a las necesidades de los usuarios, con la consiguiente pérdida de tiempo, dinero, seguridad y calidad en el transporte para estos.

Finalmente, la resiliencia como principio toma cada vez más importancia en el contexto del cambio climático, que ha dejado de ser un problema a mediano plazo, ya que sus consecuencias se han comenzado a sentir mucho antes de lo pronosticado. El 2050 ha dejado de ser el año de referencia para el logro de las metas y objetivos vinculados a la descarbonización, recorriéndose veinte años el momento en que esta ha de efectuarse en aras de la

sostenibilidad. De ahí la importancia de la *Agenda 2030*, que no solo retoma aspectos del *Acuerdo de París*, sino que está alineada con el *Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030*, adoptado el 18 de marzo de 2015 en Sendai (Japón), en el marco de la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas, cuyos principios están basados en primer término en la prevención y solo posteriormente en la mitigación.

El diseño de las calles es determinante para prevenir desastres (sean naturales o provocados por el ser humano) ya que la resiliencia de una ciudad implica, como señala el Marco de Sendai, conocer, gestionar y prevenir los riesgos para una adecuada mitigación y recuperación de espacios públicos y servicios en caso de que estos ocurran (ONU, 2015: 14). Calidad, permeabilidad y tratamiento de condiciones climáticas son los criterios que el *Manual de calles* considera que han de tomarse en cuenta para diseñar las vialidades en México (SEDATU, 2019: 62).

El *Manual de calles* es un documento excepcional que recoge no solo la experiencia de planificadores urbanos y especialistas en estructuras resilientes y de calidad. Es un documento que pretende poner las estructuras al servicio de las personas, tratando de adaptarse a sus necesidades, al contrario de lo que ha venido sucediendo de la primera mitad del siglo XX a la fecha, donde las personas son las que se han tenido que adaptar a cambios que lo último que pretenden es proteger el ejercicio de sus derechos humanos.

Finalmente, el documento titulado *Movilidad 4 S para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria*, hace referencia como su nombre lo indica, a cuatro ejes rectores que pretenden garantizar su ejercicio en el marco de la pandemia de COVID-19. Los cuatro ejes se relacionan directa o indirectamente con los principios de los documentos anteriormente referidos a través de doce estrategias, donde la



salud en el marco de la pandemia se promueve mediante ciclovías emergentes, banquetas ampliadas y el control del nivel de ocupación del transporte público, a fin de conservar una sana distancia entre las personas (SEDATU, 2020: 19). La seguridad implica desalentar el tráfico de paso en las calles, la gestión de la velocidad de los vehículos y la creación de entornos estratégicos seguros, especialmente en áreas donde la demanda peatonal de espacio público sea alta (escuelas, por ejemplo), como estrategias en el marco de la pandemia para aumentar la seguridad vial de las personas (SEDATU, 2020: 22). La sustentabilidad pretende lograrse mediante tres estrategias: teletrabajo, escalonamiento de horarios y el control del uso de los vehículos automotores particulares (autos y motocicletas) a fin de reducir los desplazamientos y congestiones al mínimo posible (SEDATU, 2020: 15). Finalmente, la solidaridad implica tres estrategias que son: el aumento de la frecuencia y oferta de transporte público, el uso de la calle y los espacios de estacionamiento para consumo local y reducir la carga de la logística del último kilómetro, que es el que mayores problemas general en el contexto de la ciudad (SEDATU, 2020: 25).

Si bien al señalar que la movilidad ha de ser saludable, lo cierto es que la relación entre la movilidad y la salud va más allá de esta, tanto en los aspectos negativos (inseguridad vial y contaminación) como en los positivos. Uno de los beneficios del incremento de las formas de movilidad no motorizada en los espacios públicos, se encuentra en el fomento de hábitos saludables entre la población: “Políticos y urbanistas deliberan sobre cómo lograr que la gente se mueva más diariamente, a partir de un cambio en el diseño de las ciudades, porque caminar o moverse en bicicleta en el espacio urbano es más que una forma de transporte amigable con el medio ambiente, que por añadidura ayuda a promover la seguridad. Promueve, asimismo, la

salud” (Gel, 2010: 204). No solo en el marco de la pandemia de COVID-19 la movilidad es importante para conservar la salud, ya que impacta en esta de manera directa o indirecta, tanto en los hábitos de las personas como en la contaminación que producen algunas formas de transporte; sin embargo, ha evidenciado nuestra fragilidad ante una enfermedad que ataca principalmente a las personas cuya salud se encuentra resentida por enfermedades preexistentes.

La pandemia de COVID-19 ha puesto a prueba la infraestructura destinada a la movilidad, evidenciando una inversión cada vez menor en el transporte público y marginal en las formas sustentables de movilidad. Ha desnudado la inequidad en el uso del espacio público, que sirve desproporcionadamente a los vehículos automotores particulares. Si bien parece ser que la fase crítica de la pandemia ha pasado, la COVID-19 se convertirá en una enfermedad endémica que requerirá medidas de prevención por mucho tiempo y que obligará a realizar de forma permanente cambios en la infraestructura tanto pública como privada.

Los ejes y estrategias de *Movilidad 4S* constituyen una oportunidad para prevenir nuevas pandemias y para tener una población más sana para enfrentarlas, especialmente mediante el uso de transporte sustentable no contaminante, que promueva además hábitos saludables como ejercitarse al ejercer el derecho a la movilidad.

Las condiciones que ha señalado el constituyente permanente en las cuales ha de realizarse el ejercicio del derecho humano a la movilidad, han de alimentarse tanto de los documentos internacionales de referencia que México ha firmado y en la mayoría de los casos, ratificado, como de los que ha emitido el propio estado mexicano y que son la génesis de este derecho y su inclusión en la Constitución. Esto no solo aplica a la *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, sino a las leyes correspondientes



24 que las entidades federativas y municipios deberán emitir conforme a lo señalado en los artículos los transitorios de la propia ley, que necesariamente han de atender estas condiciones en los términos que estos principios señalan y cuyo contenido mínimo tendrá que corresponder a los citados compromisos.

### **EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD EN MÉXICO: CONDICIONES PARA DETERMINAR SU CONTENIDO EN EL SISTEMA JURÍDICO**

El derecho a la movilidad se incorporó como un derecho fundamental en la Constitución el 18 de diciembre de 2020, mediante el decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* que adiciona un párrafo, el dieciocho, al artículo cuarto constitucional. Conforme a lo señalado por la Constitución, para poder hablar de un ejercicio pleno del derecho a la movilidad, es preciso que se cumplan siete condiciones: seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. En todo caso, ha de existir un contenido mínimo que permita definir cada una de estas condiciones a fin de que puedan ser exigidas, si es preciso, en sede judicial.

Esto toma especial relevancia si consideramos que trasladar el objeto de los ordenamientos jurídicos vinculados a la movilidad y de la optimización del tránsito vehicular al ejercicio de la movilidad personal, implica un cambio profundo en el diseño, elaboración y operación de aquellos; sin embargo, no se trata solo de atender estas condiciones administrativamente para lograr vialidades y espacios públicos de mayor calidad, sino de garantizar el ejercicio de un derecho que, como se ha señalado, puede ser exigido en sede judicial, trascendiendo incluso las atribuciones de administraciones locales, mediante el amparo o solicitando incluso la protección de entidades

supranacionales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos.

La reforma constitucional en materia de derechos humanos, que cada vez penetra más en la conciencia de los operadores del sistema jurídico mexicano, exige la aplicación de las leyes que otorgan a la persona la protección más amplia, de acuerdo con el principio *pro persona*. Por ello, la ley reglamentaria del párrafo décimo octavo del artículo cuarto constitucional pone a las personas en el centro de la legislación, atendiendo de forma estricta a la jerarquía señalada por la pirámide de movilidad, que, si bien se encuentra contenida en las legislaciones de algunas entidades federativas, no dejan de ser buenas intenciones que no se materializan en la vida cotidiana. Las leyes que precisen ser armonizadas con los preceptos de la *Ley General de Seguridad Vial y Movilidad* deben señalar el contenido mínimo de las siete características que el constituyente le ha asignado a este derecho y, al hacerlo, ser congruentes con los principios contenidos en los documentos internacionales que nuestro país se ha comprometido a incorporar en su legislación.

La primera de estas características es la seguridad vial, de la que se ha hablado en párrafos antecedentes y que hemos retomado en esta sección por tratarse de la primera de las siete características consideradas por el constituyente para perfilar el derecho humano a la movilidad. Es un concepto que se sustenta en la convivencia armónica de quienes transitan en la vía pública: peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público, motociclistas y automovilistas. La ausencia de mecanismos y acciones que mantengan este equilibrio puede implicar un aumento en los accidentes de tránsito (García-Ramírez: 2017). La clave de la seguridad vial es la prevención, que implica la implementación

de acciones y políticas encaminadas a lograr y mantener este equilibrio.

Desde el inicio de la pandemia de COVID-19 fue evidente que la reducción de muertes viales no sería uno de los beneficios de las restricciones a la movilidad en México, como sí sucedió en otros países. En una publicación de abril de 2020, la organización no gubernamental *Reacciona por la vida. Juntos por una movilidad segura* afirmaba que “Debido a la emergencia sanitaria y el llamado a quedarse en casa, todas las grandes urbes de México han reducido la cantidad de vehículos motorizados en circulación, lo que ha eliminado la congestión vial. Esto ha llevado a muchas personas a conducir con exceso de velocidad, produciendo percances viales en diferentes ciudades del país, prácticamente de forma cotidiana” (2020: s/p). Lejos de abonar a la reducción del desequilibrio que existe en la mayoría de las vías públicas en México, aumentó uno de los principales factores de mortalidad en materia de seguridad vial: la velocidad a la que circulan los vehículos motorizados. La seguridad vial tiene que ver también con la aptitud de quienes conducen un vehículo y su responsabilidad para con los usuarios más vulnerables. Las licencias de conducir suponen una verificación por la autoridad de esas aptitudes, lo que no ocurre en México en donde los exámenes para su expedición no garantizan la capacidad de los conductores de vehículos automotores.

La segunda condición, la accesibilidad, se refiere a la posibilidad de que todas las personas puedan ejercer el derecho a la movilidad de distintas formas en el espacio público, proveyendo estructuras que sean accesibles para la población, que incluya la intermodalidad eficiente y de calidad, a fin de cumplir con unas de las condiciones vinculadas a la vivienda digna que señala el PIDESC, ya que son las personas de menores recursos las que ven

más afectada su economía por la disociación de espacios de vivienda, trabajo, educación y servicios. La accesibilidad se refiere también a la ausencia de barreras estructurales e infraestructura que no son amigables con las personas vulnerables, como los puentes peatonales, la semaforización que no toma en cuenta la velocidad a la que caminan personas de la tercera edad, mujeres, niñas y niños o personas con discapacidad o la ausencia de pasos a pie de calles o ciclovías que pueden ser compartidas con personas en sillas de ruedas, que no pueden transitar por las banquetas de la ciudad y que muy rara vez son aptas para ellas.

La eficiencia es la tercera característica de este derecho, e implica, entre otros aspectos, disminuir la congestión vial, regular y gestionar el espacio destinado a estacionamiento en la vía pública y mejorar el desempeño del transporte público, que en el paradigma centrado en el tráfico se vincula casi siempre a la reducción de los tiempos de traslado. Si bien esto es deseable, la eficiencia que se logra a costa de la seguridad vial, la accesibilidad, la sostenibilidad y la inclusión, no puede ser considerada como tal. La eficiencia puede, por ejemplo, medirse en traslados sin víctimas directas (accidentes) o indirectas (contaminación). Los tiempos de traslado no se reducen con más vías para más autos, sino volviendo más eficiente e incrementando las opciones no contaminantes de transporte público basadas en las personas, como el Sistema de Transporte Colectivo Metro y su combinación con otras formas de movilidad en la ciudad (sistemas de bicicleta pública, por ejemplo).

El Metro y los sistemas de cercanías pueden ayudar a paliar los absurdos de la planificación urbana basada en los suburbios, si bien lo ideal sería un uso mixto que promueva el comercio y servicios de proximidad, ya que la eficiencia no puede lograrse a costa de la seguridad, la inclusión o la sostenibilidad. Uno de los ejemplos

más comunes es cuando se pretenden hacer más eficientes los tiempos de traslado aumentando la velocidad permitida a vehículos particulares, en detrimento de la seguridad de quienes, al menos en el papel, están en la jerarquía de la pirámide.

La eficiencia no puede basarse en la inequidad, como sucede cuando para tratar de reducir los atascos (que aumentan la contaminación), se incrementa el espacio vial destinado al automóvil particular (el que más contamina y menos eficiente es en cuanto al número de pasajeros que traslada) en detrimento del espacio destinado a quienes han optado por formas no motorizadas (peatonales o ciclistas) o más eficientes (redes integrales de transporte) de movilidad, aumentando los incentivos para tener un automóvil, lo que atenta contra otras condiciones de ejercicio de este derecho, como son la igualdad, la inclusión y la accesibilidad.

En cuanto a la sostenibilidad, cuarta característica atribuida al ejercicio de este derecho por el constituyente permanente, ha introducido, de acuerdo con Maricamen Tapia Gómez “una perspectiva diferente en la planificación y gestión de la ciudad, en la que el elemento base desde el cual se pretende dar solución ya no se centra en el vehículo privado motorizado, sino en las personas y en cómo y a través de qué modo se mueven en la ciudad” (Tapia, 2018: 2), lo que además implica una reducción de contaminación atmosférica y acústica. Conviene señalar que sostenibilidad o sustentabilidad se usan como sinónimos, pero no necesariamente lo son. En el primer caso se pretende llegar a un punto (de consumo, de uso de circulación) que pueda mantenerse indefinidamente, a diferencia de la movilidad sustentable que, de acuerdo con el *Manual de calles*, es aquella en “donde los usuarios de los sistemas de transporte pagan sus costos sociales y ambientales completamente, incluyendo lo que podría ser pagado por las futuras generaciones” (SEDATU, 2020: 328).

La sustentabilidad puede implicar por ello, incluso, decrecimiento de opciones no deseables de transporte para lograr una mejor calidad en los servicios.

La quinta condición, la calidad, si bien puede parecer un concepto ambiguo, es posible vislumbrar su relación con la movilidad, especialmente en lo que se refiere al trato y condiciones de operación de los servicios y estructuras relacionados con la movilidad, pero también se vincula a la calidad de las edificaciones y la planeación de las vialidades de acuerdo con las condiciones geográficas y climáticas de las ciudades. Por ello, la resiliencia es un concepto vinculado estrechamente a la calidad, como evidencia el *Manual de calles*, sobre todo en un mundo en el que los desastres proliferan. Las lluvias y las olas de calor han dejado de ser atípicas, porque el cambio climático no solo las hará frecuentes, sino peores.

La planeación del espacio público sigue atendiendo a circunstancias cada vez menos típicas. Ausencia de espacios verdes que permitan absorber el volumen de las lluvias cada vez más abundantes es un ejemplo de esta situación. Calidad no solo implica mejores materiales y vialidades más completas, sino también la adecuación de estas a la “nueva normalidad” climática. La prevención y mitigación atendiendo los principios del *Marco de Sendai* se hacen cada vez más necesarias.

La sexta condición fijada para este derecho, la inclusión, implica conforme al *Manual de calles*, la posibilidad de que todas las personas puedan disfrutar del espacio público, lo que supone la distribución equitativa de este, tomando en cuenta las necesidades de quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad en atención a la forma en que han decidido ejercer su derecho a la movilidad, como peatones o ciclistas, pero también a quienes pertenecen a grupos tradicionalmente considerados como vulnerables por otro tipo de condiciones, como

mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores o personas con discapacidad.

La inclusión, a diferencia de la accesibilidad, no se refiere a la remoción física de barreras estructurales, sino a la exigencia de que se consideren las necesidades de todos los usuarios de las vías y no solo las de unos cuantos, generalmente quienes utilizan vehículos automotores particulares, que a menudo acaparan el espacio público de forma desproporcionada, no solo en lo que se refiere a la circulación ciclista o peatonal, sino también a la limitación del espacio destinado a áreas verdes, mobiliario urbano e incluso servicios públicos de viviendas y negocios, para cubrir las demandas de estacionamiento. La forma en que el tráfico se ordena debe atender no solo a la pirámide de movilidad, sino a las necesidades de los grupos que presentan condiciones que, aunada a la situación de vulnerabilidad en la que se encuentran peatones y ciclistas, les exponen aún más:

Al elegir el tipo de vialidades y las soluciones al tráfico, es importante empezar con la dimensión humana. La gente debe ser capaz de moverse a pie y en bicicleta de forma confortable y segura en las ciudades, y cuando las soluciones al tráfico adoptan consideraciones especiales, están deben ser para los niños, los jóvenes, las personas de edad y las que viven con una discapacidad. Calidad para las personas y seguridad peatonal, deben ser preocupaciones claves. (Gehl, 2010: 242)

En suma, la inclusión demanda que sea tomada en cuenta la pluralidad de personas que hacen uso de las vías y del espacio público, con énfasis en quienes por diversos motivos son más vulnerables.

Finalmente, la igualdad implica que este derecho ha de ser disfrutado de la misma forma por todas las personas, siendo estas condiciones interdependientes entre sí, puesto que el derecho

a la movilidad se ejerce y vincula armónicamente con otros derechos. No puede sacrificarse la inclusión en aras de lograr una mayor calidad, o la igualdad en detrimento de la sustentabilidad. La justa medida del ejercicio de un derecho humano se encuentra en su armonización con el resto de los derechos ejercidos por otras personas, sin interferir con el disfrute de los derechos de los demás. Este equilibrio es la esencia misma del concepto, ya que es el fundamento de la dignidad de las personas, de acuerdo con la cual no puedo ejercer mis derechos a costa de otros, ni otros pueden hacer lo propio con los míos, porque nadie puede ser utilizado como un medio por los demás, por más noble que sea el fin perseguido.

## CONSIDERACIONES FINALES

En las últimas dos décadas se ha comenzado a gestar un nuevo paradigma sobre el impacto de la movilidad en la ciudad y la vida de quienes la habitan, donde el tiempo que las personas utilizan para transportarse crece cada vez más, en merma del que podrían utilizar para otros fines que enriquecieran su vida personal, familiar y la de las comunidades en que habitan. Si además se toma en cuenta que quienes se trasladan en automóvil particular o mediante en transporte público motorizado se mantienen inmóviles la mayor parte del traslado, encontramos que el sedentarismo se presenta incluso al moverse, con los consecuentes estragos para la salud pública. Quienes se trasladan a pie o en bicicleta al menos invierten el tiempo de traslado en la realización de una actividad física que impactarán positivamente en su salud personal y pública en general, si bien las condiciones de las vías públicas ofrecen más peligros para ciclistas y peatones.

El paradigma emergente en materia de movilidad puede resumirse en una frase: la movilidad es para las

28 personas, no para los dispositivos en los que estas se trasladan. A pesar de que este nuevo paradigma hace tiempo que se ha incorporado, al menos parcialmente, en varios ordenamientos jurídicos, sigue imperando en muchos sectores la idea de que las ciudades están creadas para y por el tráfico automotor. Esta concepción es incompatible con la idea de movilidad como derecho, porque no pone en el centro del concepto a la persona, ni jerarquiza en consonancia con una perspectiva inclusiva y humana, quienes tienen prioridad para utilizar la vía pública.

La movilidad no puede lograrse a costa de la habitabilidad, por lo que la seguridad vial y pública precisan de calles completas con usos múltiples, que disminuyan la velocidad de los vehículos y faciliten otras formas de traslado más amables con todas las personas y con el medio ambiente. La movilidad no puede tener criterios de eficiencia a costa del ejercicio pleno de este y otros derechos por personas de la tercera edad, mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, peatones o ciclistas, que son especialmente vulnerables en la vía pública y en el uso del transporte tanto público como privado.

Existen en nuestro país documentos como el *Manual de calles* o *Movilidad 4S* con todos los elementos para que el contenido del derecho humano a la movilidad recién incluido en la Constitución se garantice plenamente; sin embargo, si no se plasman sus principios en una legislación general y vinculante, acompañada del presupuesto necesario para operar planes y programas serán simplemente eso, excelentes documentos de referencia.

El contenido de la movilidad en tanto que derecho humano fundamental regulado por una *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, no puede separarse de los principios contenidos en documentos internacionales como la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, la *Agenda 2030. Repensar nuestro mundo* o la *Nueva Agenda Urbana III 2016-2036*. Aquella deberá recuperar para todas las entidades federativas,

los logros que se han tenido en materia legislativa en torno a la movilidad en ordenamientos locales (sobre todo en la CDMX) de diversa jerarquía, como su concepción misma como derecho humano y a partir de esta, la tutela del bien jurídico que protegen: el derecho humano a la movilidad. Por consiguiente, debe hacerse a un lado la concepción de la legislación relacionada con la movilidad como reglamentación del tráfico, especialmente automotor, que es solo un componente y no el centro, de la legislación al respecto.

Una ley general debería de armonizar en todo el país el ejercicio de los derechos humanos en igualdad de circunstancias, fijando un mínimo de condiciones para su ejercicio digno, que deberá ser congruente no solo con las siete condiciones que la legislación señala, sino con los principios contenidos en los tratados y documentos internacionales con los que México se ha comprometido, que incluyen al menos una jerarquía de movilidad que privilegie el espacio para las personas, una visión tolerancia cero en lo que respecta a muertos y lesionados en hechos de tránsito, así como la sustentabilidad, inclusividad y accesibilidad, condiciones indispensables para lograr una ciudad cada vez más habitable para todos.

## REFERENCIAS

- Carmona Tinoco, Jorge Ulises(coord.) (2015), *Cambio climático y derechos humanos*, CDMX, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, disponible en: <https://www.cndh.org.mx/documento/cambio-climatico-y-derechos-humanos>
- Castañeda, Mireya (comp.) (2015), *Compilación de tratados y observaciones generales del sistema de protección de derechos humanos de Naciones Unidas*, México, Comisión Nacional de Derechos Humanos, disponible en: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r34177.pdf>
- FMU (2012), “Carta mundial por el derecho a la ciudad del Foro Mundial Urbano Barcelona-

- Quito 2005”, en *Revista paz y conflictos*, núm. 5, pp. 184-196. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/revista/13752/A/2012>
- García-Ramírez, Yasmany, et. al. (2018), “Percepción general de la seguridad vial en la ciudad de Loja (Ecuador)”, en *Revista Cumbres*, Vol. 4, Núm. 1, pp. 88-100. Disponible en: <https://doi.org/10.48190/cumbres.v4n1a8>
- GCDMX (Gobierno de la Ciudad de México) (2021), *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*, CDMX, GDMX.
- Gehl, Jan (2010), *Cities for people*, Washington, Island Press.
- GEM (Gobierno del Estado de México) (2017), “Decreto por el que se crea el Consejo Estatal de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible”, en *Gaceta del Gobierno del Estado Libre y Soberano de México*, A:202/3/001/02, 29 de noviembre de 2017, Toluca, GEM.
- GM (Gobierno de México) (2017), “Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en *Diario Oficial de la Federación*, DOF: 26/04/2017, edición, 26 de abril de 2017, CDMX, GM.
- GM (Gobierno de México) (2020), “Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial” en *Diario Oficial de la Federación*, DOF: 18/12/2020, edición matutina, 18 de diciembre de 2020, CDMX.
- GM (Gobierno de México) (2021), *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, CDMX, GM.
- INECC (2018), *Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (INEGYCEI)*, CDMX, Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, disponible en: <https://datos.gob.mx/busca/dataset/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-inegycei/resource/4e2ec127-fd64-4852-9c5e-9c91d1c13721>
- INEGI (2019), “Accidentes de tránsito 2015-2019”, CDMX, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en: [https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/#Informacion\\_general](https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/#Informacion_general)
- Jacobs, Jane (1992), *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books.
- Macaulay Trevelyan, George (1984), *Historia política de Inglaterra*, 2a ed., México, Fondo de Cultura Económica.
- Molano Camargo, Frank (2016), “El derecho a la ciudad: de Henry Lefebvre a los análisis de la ciudad capitalista contemporánea”, en *Folios*, Núm. 44, julio-diciembre, pp. 3-19, disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3459/345945922001.pdf>
- OEA (2015), *Convención interamericana sobre la protección de los derechos humanos de las personas mayores del 15 de junio de 2015*, Organización de Estados Americanos, Disponible en: [http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados\\_multilaterales\\_interamericanos\\_a-70\\_derechos\\_humanos\\_personas\\_mayores.pdf](http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_a-70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf)
- ONG Reacciona por la vida (2020), “Urgen a reducir límites de velocidad ante COVID 19”, en *Boletín de prensa del 14 de abril de 2020*, Reacciona por la vida, Disponible en: <https://reaccionaporlavida.mx/boletin-14-de-abril-de-2020>
- ONU (1948), *Declaración Universal de los Derechos Humanos del 10 de diciembre de 1948*, ONU, disponible en: [https://undocs.org/es/A/RES/217\(III\)](https://undocs.org/es/A/RES/217(III))
- ONU (1966), *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales del 16 de diciembre de 1966*, ONU, disponible en: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx>



- 30 ONU (1979), *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer del 18 de diciembre de 1979*, Nueva York, ONU, disponible en: <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cedaw.aspx>
- ONU (2006), *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad del 13 de diciembre de 2006*, ONU, disponible en: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>
- ONU (2015), *Marco de Sendai para la reducción de riesgos de desastres 2015-2030* del 18 de marzo de 2015, Ginebra, Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNISDR), disponible en: [https://www.unisdr.org/files/43291\\_spanishsendaiframeworkfordisasterri.pdf](https://www.unisdr.org/files/43291_spanishsendaiframeworkfordisasterri.pdf)
- ONU (2016), “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible” en *Resoluciones y decisiones aprobadas por la asamblea general durante su septuagésimo periodo de sesiones. Volumen I: Resoluciones del 15 de septiembre al 23 de diciembre de 2015*, Suplemento No. 49, Nueva York, ONU, disponible en: <http://www.un.org/es/ga/70/resolutions.shtml>
- ONU (2017), *Nueva agenda urbana 2016-2036*, ONU-Habitat, disponible en: <http://uploads.habitat3.org/hb3/NUA-Spanish.pdf>
- ONU (2021), *United Nations Global SDG Data Base*, ONU, disponible en: <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>
- Pacheco Gómez, Máximo (2000), *Los derechos humanos. Documentos básicos*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile.
- PDH (2016), *Diagnóstico y programa de derechos humanos de la Ciudad de México 2016-2021 [Tomo III Núcleo, seguridad urbana, capítulo 11. Derecho a la movilidad]*, CDMX, Programa de Derechos Humanos del Gobierno de la Ciudad de México, disponible en: <https://pdh.cdmx.gob.mx/programa/tomo-3-nucleo-de-seguridad-humana>
- Pesoa, Melisa y Rebeca Pérez (2011), “Ángeles y demonios: dos formas de pensar Nueva York”, en *Diagonal*, núm. 29, disponible en: <http://www.revistadiagonal.com/articles/ciutats/moses-jacobs/>
- SCJN (Suprema Corte de Justicia de la Nación) (2018), *Tesis aislada XXVII.3o.63 A (10a)* en materia administrativa del 22 de junio de 2018, CDMX.
- SEDATU (2019), *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*, CDMX, Secretaría de desarrollo agrario, territorial y urbano/Banco Interamericano de Desarrollo, disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
- SEDATU (2020), *Movilidad 4s para México: Saludable, Segura, Sustentable y Solidaria. Plan de movilidad para una nueva normalidad*, Secretaría de desarrollo agrario, territorial y urbano y otros, CDMX, disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/558043/ESTRATEGIA\\_M4S.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/558043/ESTRATEGIA_M4S.pdf)
- Tapia Gómez, Maricarmen (2018), “La ciudad para quién: Desafíos de la movilidad a la planificación urbana”, en *Biblio 3W. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XXIII, Núm. 1.250, 35 pp. Disponible en: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/issue/view/2028>