



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO

FACULTAD DE DERECHO

**“ANÁLISIS A LA REFORMA CONSTITUCIONAL SOBRE EL DERECHO A LA
MOVILIDAD. RETOS Y PERSPECTIVAS”**

TESINA

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:
ESPECIALISTA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**

PRESENTA:

ALDO AGUSTÍN MUÑANA RODRÍGUEZ

DIRECTOR:

MAESTRO PEDRO MIGUEL ÁNGEL GARITA ARCE

CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO I.- MARCO TEÓRICO	
I.1 CONTEXTO GENERAL.....	6
I.2 ANTECEDENTES.....	7
A) ÉPOCA PREHISPÁNICA.....	9
B) ÉPOCA DE LA CONQUISTA.....	12
C) ÉPOCA COLONIAL Y MÉXICO INDEPENDIENTE.....	13
D) ÉPOCA DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA.....	19
E) MÉXICO MODERNO.....	21
F) PRIMEROS PASOS A LA CONCEPCIÓN ACTUAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD.....	24
I.3 CONCEPTO DE DERECHO A LA MOVILIDAD.....	26
I.4 ELEMENTOS DEL DERECHO A LA MOVILIDAD.....	37
I.5 EL DERECHO A LA MOVILIDAD COMO DERECHO SOCIAL.....	39
CAPÍTULO II.- ANÁLISIS DEL PROCESO LEGISLATIVO CONSTITUCIONAL	
II.1 FASES DEL PROCESO LEGISLATIVO.....	43
II.2 APORTACIONES DE LOS LEGISLADORES Y EXPERTOS EN LA MATERIA.....	43
II.3 ACIERTOS Y DESACIERTOS.....	54
CAPÍTULO III.- MARCO JURÍDICO	
III.1 CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA REPÚBLICA.....	55
III.2 INSTRUMENTOS INTERNACIONALES.....	57

III.3 CONCEPTO DE DERECHO A LA MOVILIDAD EN CONSTITUCIONES DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS.....	64
III.4 APUNTES SOBRE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.....	66
III.5 RESOLUCIONES JUDICIALES.....	69
CONCLUSIONES	
I. PANORAMA ACTUAL Y PROBLEMÁTICAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.....	80
II. COMPLEJIDAD DE SINTETIZAR EN CONTENIDO NORMATIVO EL DERECHO A LA MOVILIDAD.....	82
III. COMENTARIOS FINALES.....	83
ANEXO ÚNICO	84
BIBLIOGRAFÍA	87

Introducción

El derecho a la movilidad ha cobrado relevancia internacional en los últimos años, se trata de un derecho complejo, que se centra en la capacidad de “moverse” de los humanos y sus bienes, contiene diversos elementos que lo caracterizan, actualmente en México se han generado los primeros pasos hacia su reconocimiento como un derecho humano, en algunas Constituciones de las entidades federativas, leyes locales, y más recientemente incluido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El presente trabajo se centrará en otorgar contenido teórico, realizar una remembranza histórica, así como realizar un análisis al derecho a la movilidad en la actualidad, para finalmente señalar conclusiones sobre lo que se esperará a partir de la reforma constitucional de diciembre de 2020.

Para realizar una sensibilización previa, imaginemos los siguientes supuestos hipotéticos:

En una comunidad urbanizada, una mujer de 18 años sale del domicilio donde vive, se dirige a la escuela, debe caminar 5 calles, llegar a una avenida grande donde hay transporte colectivo de ruta y abordarlo, que la trasladará aproximadamente 5 kilómetros, hasta llegar al punto de base, donde utilizará una bicicleta para trasladarse hasta el plantel donde estudia.

Imaginemos ahora, un joven de 13 años, en una comunidad rural, no urbanizada, que despierta a las 5 de la mañana, sale de su domicilio, el cual se encuentra en una posición geográfica elevada en la sierra, donde no hay pavimentación para llegar a su escuela, las clases empiezan a las 07:30 de la mañana, debe caminar aproximadamente 4 kilómetros, no hay medio de movilidad que le permita acercarse con rapidez, seguridad y accesibilidad. Deberá moverse por sus propios medios y esfuerzos, las autoridades locales conocen el problema, pero no hay atención.

Este escenario se repetirá incontables veces dentro de México, en una comunidad de cierta manera se procura el derecho a la movilidad, en otras comunidades, no.

Hoy en día las grandes ciudades, y también las pequeñas localidades, demandan con mayor intensidad la atención a un problema que ha existido desde la evolución del homo sapiens hace varios miles de años, el movimiento.

Resulta que el humano siempre ha necesitado moverse, para sobrevivir, para recolectar, para cazar, para poblar, para conquistar territorios, más recientemente, para predicar un credo, para llevar un mensaje político, para trabajar, para hacer negocios, y en general, para todas aquellas actividades que desee realizar en su vida.

Desde este punto de vista, la movilidad es hoy uno de los aspectos torales para el desarrollo de las sociedades, incluso reconocido recientemente como un derecho de rango constitucional, el derecho a la movilidad.

En tales circunstancias, corresponde al Estado garantizar su pleno ejercicio, así como fomentar en las autoridades y ciudadanos su goce y disfrute, en caso de ser lesionado, crear mecanismos para resarcir ese derecho, de lo contrario se haría nulo el mismo.

La tarea de la autoridad es difícil, ello ya que por mucho tiempo se ha confundido la idea de “tránsito y transporte” con la de “movilidad”, en primera instancia es necesario aclarar desde este punto que el servicio de transporte responde a una actividad, regulada por el Estado, a través de la cual ya sea mediante el sector público o privado, las personas satisfacen su necesidad de movilidad.

Como puede comenzarse a advertir, la movilidad responde al ¿Qué?, y el transporte responde a la pregunta del ¿Cómo?, pasando al terreno de las normas jurídicas, este ha sido un problema recurrente en las legislaciones, ya bien del ámbito federal, y del ámbito local por igual, pues es hasta reciente data que se ha comenzado a utilizar el término “movilidad”, que resulta en reconocer mayores elementos y condiciones, elevándolo a rango de derecho humano, para dejar atrás el antiguo concepto de “transporte”, el cual implicaba un nivel menor de reconocimiento de obligaciones por parte del Estado, constriñéndose únicamente a garantizar sistemas

o modos de transporte, por medio de terceros (concesiones o permisos) o bien prestándolo por sí mismo.

El presente trabajo fue realizado utilizando los siguientes métodos: *sociológico*, desentrañando el contexto de donde surgió el derecho a la movilidad con la finalidad de identificar su importancia; *histórico*, realizando una revisión a los hechos para llegar a la actual concepción del derecho a la movilidad; *deductivo*, al realizar un análisis respecto a la idea general del movimiento de las personas, para enfocarnos en la forma en que se establece el derecho a la movilidad en la norma constitucional; *analógico*, al realizar una revisión a normas similares, como las constituciones de las entidades federativas, a efecto de identificar coincidencias y diferencias entre ellas; y finalmente *exegético*, al estudiar en su oportunidad la intención del legislador para la reforma constitucional en materia de movilidad.

El presente trabajo se presenta en tres capítulos y un apartado de conclusiones. En el capítulo I se realiza un esbozo con la finalidad de otorgar contenido teórico al derecho a la movilidad, señalando antecedentes, delimitando el concepto e identificando elementos. En el capítulo II se realiza un análisis al dictamen de reforma constitucional de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión respecto al derecho a la movilidad, identificando aciertos y desaciertos. Posteriormente el capítulo III contiene el marco jurídico del derecho a la movilidad, analizando diversas normas tanto nacionales como internacionales, posteriormente señala aciertos y desaciertos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y se revisan casos judiciales respecto al tránsito y movilidad. Finalmente se señalan conclusiones respecto al presente trabajo.

Capítulo I – Marco teórico

I.1 Contexto general

En diciembre del año 2020 tuvo lugar una publicación en el Diario Oficial de la Federación, respecto a una reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la cual se le conoció como la reforma en materia de movilidad, la cual ordenó el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad de todas las

personas. La Constitución Política de un Estado, como México, no es estática, se encuentra en constante movimiento, adaptándose al clima de la época en que rige su contenido. Grandes situaciones tuvieron que suceder para que la reforma a la Constitución en materia de movilidad viera la luz de vida, víctimas de accidentes viales, pérdidas humanas y reclamos sociales, afortunadamente, por virtud del artículo 135 constitucional, el cual prevé la reformabilidad a la Carta Magna, pudieron llevarse los procesos que eventualmente desembocaron en que el derecho a la movilidad fuera reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

I.2 Antecedentes

Según el Instituto Mexicano del Transporte y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México¹, se presenta una relación cronológica de los eventos más relevantes, a nivel mundial, en el desarrollo de los diferentes tipos de transporte, situación precursora del derecho a la movilidad:

1. Aparición del ser humano. Transporte del ser humano y sus pertenencias, por sí mismo.
2. 20000 AC Balsas rudimentarias.
3. 15000 AC Canoas primitivas. Utilización de la fuerza de los ríos.
4. 5000 AC Invención de la rueda en Mesopotamia.
5. 4000 AC Carro rudimentario con ruedas.
6. 3000 AC Domesticación de animales.
7. 2900 AC Veleros egipcios.
8. 2500 AC Barcos egipcios con cuadradas.
9. 2000 AC Rueda con canjilones.

¹ Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Análisis de los sistemas de transporte*, México, 2007, <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>

10. 1500 AC Carros arrastrados por caballos y otras bestias de tiro.
11. 300 AC Se realiza el canal artificial en Egipto por Ptolomeo II.
12. 300 AC Se construye el puerto de Alejandría, primer puerto artificial.
13. Período Grecorromano Construcción de los primeros puertos, caminos y acueductos en Grecia y Roma.
14. 100 DC En China se empieza a usar el timón central y la brújula. Poco después se usan tres mástiles en las naves.
15. 1000 Barcolongos vikingos con velas cuadradas y remos.
16. 1000 Modificación de arnés y atalaje para las bestias de carga.
17. 1100 Aparición probable de herraduras, espuelas y estribos en los caballos.
18. 1100 Evolución del transporte costero a oceánico debido a la aparición del timón redondo, la brújula y las cartas náuticas. Descubrimiento de las técnicas de navegación en contra del viento.
19. 1250 Surgen las primeras carretillas.
20. 1600 Leonardo da Vinci formula proyectos de aparatos de transporte por agua, tierra y aire, especialmente en reflejo de los estudios de los pájaros.
21. 1600 Comienza el servicio de diligencias con carruajes grandes.
22. 1662 Blaise Pascal, circula por París el primer sistema de transporte público de pasajeros.
23. 1690 El portugués Gusmao logra la primera ascensión en globo y tiene el primer accidente aéreo.
24. 1700 Creciente construcción de caminos, primero en Francia y después en Inglaterra.
25. 1769 N. Cugnot circula por París el primer vehículo de carretera autopropulsado.
26. 1783 Primer vuelo humano exitoso, por Rozier y Arlandes.

27. 1783 Se inventa el globo de gas por los franceses Montgolfier.
28. 1791 El conde de Sivrac construye el "céléríte", primer antecedente de la bicicleta.
29. 1861 Los franceses Pierre y Michaux implementan los pedales giratorios en las bicicletas.
30. 1863 Se inaugura en Londres el primer servicio urbano de ferrocarril para pasajeros.
31. 1865 Primeros caminos de concreto en Escocia.
32. 1869 Se adapta motor a una bicicleta Michaux generando la primera motocicleta.
33. 1871 La primer bicicleta popular es diseñada por James Starley en Inglaterra.
34. 1888 John Dunlop inventa los neumáticos.
35. 1895 Entran en servicio los autobuses de gasolina en EEUU.
36. 1903 Industrialización del automóvil por Henry Ford.
37. 1903 Con el primer vuelo autónomo (59 segundos) de los hermanos Wrigth, nace la aviación moderna.
38. 1905 Davidson e Indian (EEUU) fabrican motocicletas con mandos en los puños.
39. 1934 F Porsche diseña el Volkswagen.

Estos antecedentes pueden mostrarnos como el avance de la humanidad ha sido lento, pero muy relevante en términos de movilidad, pues ha existido siempre la necesidad de moverse hacia nuevos horizontes.

A) Época Prehispánica en México

Ahora habrán de abordarse los antecedentes específicos de México, sobre el desarrollo del transporte, previo al reciente reconocimiento del derecho a la movilidad.

Según la tesis intitulada “*Los transportes en la historia de México*”² sustentada por Ana María Santarriaga Ramírez, para obtener el título de Licenciada en Historia, de la cual se citan los antecedentes de este capítulo, en el México del periodo prehispánico, el transporte asumió modalidades que correspondieron a las condiciones políticas, sociales y económicas de los pueblos que se instalaron en la región y lo convirtieron en condición necesaria para las relaciones de intercambio y de poder. En el primer caso mediante el traslado de objetos para el trueque y la mercadería, y en el segundo por el traslado de excedente económico extraído a los pueblos a forma de tributo.

En el periodo prehispánico, entre la pluralidad de grupos indígenas que ocuparon la región, se destacaron por su alto grado de desarrollo económico-social las culturas Náhuatl y Maya. La primera en la zona mesoamericana norte y la segunda Yucatán. El poderío económico y militar los convirtió en epicentro de la estructura existente, y es en ellos donde surge la necesidad de satisfactores no producidos localmente que los empuja a obtenerlos fuera de su ámbito territorial, dando origen al intercambio y dominación política, económica y militar.

El transporte hace su aparición como categoría social, se efectuó a base de hombres que sobre sus espaldas hacían llegar los productos a las regiones que los requerían y se conocieron como “tamemes”. Estos hombres eran entrenados desde niños y su salario promedio era de dos arrobas por cinco leguas. Dada la configuración geográfica de la zona, el transporte lacustre fue el más importante, ya que por ser el medio natural para transportarse, presentaba mayor comodidad, rapidez y capacidad de carga. Para conectar la ciudad a través de los lagos que la circundaban con las regiones cercanas, se debieron construir cuatro calzadas que se orientaron en los cuatro puntos cardinales, dando así muestra de la religiosidad latente en esta cultura. Las calzadas eran: la de Tacuba, hacia el poniente; la de Tepeyac hacia el norte; la de Ixtapalapa al oriente y la de Coyoacán al sur, paralelo al transporte por las cuatro vías de acceso, se pudieron observar alrededor de

² Santarriaga Ramírez, Ana María, *Los transportes en la historia de México*, México, D.F., 1984, pp 29-157, disponible en: <http://132.248.9.195/pmig2018/0024512/0024512.pdf> (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

250000 canoas hechas algunas de ellas en troncos ahuecados de árbol y otras más como bateas de fondo plano construidas con tablones.

Por su parte en el pueblo Maya, a diferencia del Azteca, las relaciones florecientes fueron predominantemente comerciales, sin que queden totalmente excluidas las de tipo tributario. Su comercio se extendió a Panamá y Costa Rica a base de rutas fluviales, y hacia el interior del territorio se construyó una red de caminos terraplenados con señalamientos y buena planeación en general. Por ellos pudo circular Cortés con la guía de los “corredores de campo”.

Si bien se pueden distinguir variaciones en las modalidades del surgimiento del transporte, en estas dos importantes culturas, se debe manifestar que ambas tuvieron un solo impulso, y este fue dar solución a las necesidades de satisfactores que internamente no eran producidos.

El transporte en la época prehispánica surgió en forma natural y lógica, siendo congruente con el desarrollo social y definiéndose como verdadera fuerza estructurante y agente de desarrollo, con el transporte se originó el aumento en los volúmenes de producción, la especialización social y territorial, cambios en los hábitos de costumbre, y desde luego se tradujo todo ello en la creación de centros económicos con la relevancia del comercio como categoría económico-social.

A parte del transporte interno de estos pueblos, cabe recordar sus actividades en lo que respecta a navegación comercial hacia los distintos puntos del continente en su parte central. El comercio marítimo Maya se efectuaba por medio de canoas en lugares de la costa del Golfo y el oriente de Yucatán, llegando a algunas regiones de Centroamérica, lo cual presupone algunos conocimientos básicos sobre navegación en el mar.

Para realizar viajes que consideraban de larga duración, se preparaban por algún tiempo con el consejo de los entendidos en el asunto y procuraban salir en caravanas para mayor protección. Los caminos eran reparados cada vez que las lluvias terminaban, en ellos encontraban casas para alojarse, y en los ríos disponían

de barcos, balsas y puentes. Las balsas eran empujadas por nadadores expertos y los puentes eran algunas veces de piedra, de vigas o redes de bejucos.

Para concluir, podemos decir que el transporte en este periodo fue lacustre y a base de cargadores, y que correspondió plenamente a la estructura económico-social de estos pueblos, ayudando a crear la dependencia económica entre ellos.

B) Época de la conquista

Una vez a la llegada de los españoles, el transporte amplió su función con la introducción de naves marítimas y animales “de tiro” o carga, así como el uso de la rueda, que modificaron los datos técnicos del sistema de traslado en su conjunto. En este sentido, el desarrollo del transporte en la colonia no será resultado de un proceso interno, de la lucha histórica de los pueblos indígenas por mejorar sus niveles de vida, sino de la interposición de una estructura social sobre la otra. Y es en este marco económico-político, donde el transporte se inserta como condición necesaria para la extracción y traslado del excedente económico y las riquezas minerales de la Nueva España a la Metrópoli.

Algunos de los caminos indígenas fueron ampliados y mejorados por los conquistadores para satisfacer sus necesidades, y la red de comunicaciones se iría incrementando con caminos carreteros para las carretas, que serían anchos, y los de herradura para bestias de carga y que serían más angostos, ambos conducirían a nuevos centros económicos dada la apertura de nuevas minas. Sin embargo, estos caminos estaban en malas condiciones, y no era realmente sino “senderos tortuosos”.

Alrededor del desarrollo minero, se intensificó el uso de mulas y carretas, los caminos que tuvieron principal atención durante este periodo fueron los que comunicaban a la capital con los diferentes centros mineros, como por ejemplo, el de México a Sta. Fé de Nuevo México, que enlazaba a los centros mineros de Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua; el de México a Monterrey, que traía el oro producido en San Luis Potosí, el de México a Acapulco que servía para

transportar la plata producida en las minas de Taxco y, por último, el de México a Guatemala, que concentraba en México la plata de las minas de Oaxaca.

De regular importancia fueron los que transportaban productos agrícolas, esencialmente el de México a Guadalajara pasando por Valladolid (hoy Morelia), y que daba acceso a la zona del Bajío, considerada como el “granero” de la Nueva España, otros más serían los que unían a la capital como los puertos de importación y exportación; México a Veracruz, para comerciar con España y de México a Acapulco, que traía artículos de China y Filipinas.

En general en esta época los españoles llegaron a construir 26107 kilómetros de caminos, 18600 de herradura y 7507 carreteros. Las vías de comunicación que se utilizaron tuvieron como base desde luego la red en la época precortesiana que se tendió y que relacionaba a los principales puntos económicos del territorio. El transporte a base de mulas fue el más difundido, por lo que de México a Veracruz se utilizaban alrededor de 70000 anualmente.

Respecto al transporte lacustre, fue intensificado también dadas las necesidades de mayor cantidad de mercancías. Las embarcaciones se fabricaron de mayor capacidad de carga, y el transporte se efectuaba con mayor intensidad por las noches para evitar las inclemencias del sol. En las embarcaciones se llevaban frutas, flores, vegetales, pescados, aves y demás alimentos de primera necesidad.

C) Época colonial y México independiente

Con la contracción económica del Siglo XVII, los transportes coloniales experimentaron un estancamiento, en cuanto no se requirió una fuerte circulación de bienes, no hubo necesidad de mantener, ampliar o mejorar caminos, se dejaron a las inclemencias del tiempo y fenómenos naturales como ciclones, crecidas de ríos, tolveneras, etc. Toda esta situación empeoró para los transportes por la existencia de bandoleros en los caminos que convertían el traslado en una hazaña peligrosa que además encarecía lo transportado y hacía nacer nuevos métodos como la arriería.

En el periodo del México independiente, dado los problemas políticos del país, el gobierno debía contar con una buena protección militar también, ya que por una parte termina la reconquista, otras nuevas intervenciones, o las revueltas internas que se sucedían unas a otras. Solo el ejército podía garantizar la independencia y algo de paz interior, por lo que siempre se le dio importancia y absorbió buena parte del presupuesto. En consecuencia de este estado financiero del país, el gobierno se veía imposibilitado para hacer frente al deficiente sistema de caminos con el que el país contaba. Las mercancías solían ser transportadas casi exclusivamente a lomo de mula, lo que garantizaba una forma de vida a los arrieros y bandidos, pero encarecía el transporte que era lento e inseguro. Esta crisis del transporte ocasionada por los problemas del erario público no pudo ser aliviada por el capital privado, ya que había demasiada inseguridad para invertir dada la inestabilidad política por la que se atravesaba.

Respecto al transporte marítimo, al nacer a la vida independiente, lo único plausible fue abrir los puertos a diferentes líneas de navegación de otros países, en tanto se disponía de una marina nacional, ya que estaba lejos aún la posibilidad de contar con ella, aunque desde 1815 se había utilizado lo que se llamó las patentes de corso, por medio de las cuales algunos goletas pudieron izar un estandarte mexicano para surcar las aguas.

Posteriormente se implantó el sistema de “diligencias” de México a Veracruz, con la inversión de diversos comerciantes veracruzanos, bajo la protección del ejército y del gobierno, las diligencias recorrían los principales caminos carreteros del territorio. En unos cuantos años, sin embargo, se convierte en un transporte “elitista”, pues su costo era elevado y tenía poca capacidad de carga, por lo que se transportan solo mercancías de poco volumen y altamente redituables. La mayor parte de mercancías y de personas se seguía transportando por medio de mulas, a caballo y “a pie”. En la Ciudad las trajineras continuaban funcionando. Como vemos el transporte en “diligencias” no había logrado los cambios requeridos para la transformación de la estructura socio económica del país. Encarecía las mercancías y escapaba a las posibilidades de la mayoría de la población, y esto quizá no solo

fuera la consecuencia de que los empresarios desearan excesivas ganancias; sino que también hay que considerar la diferencia que se hubiese obtenido en los resultados si esos carros hubieran sido de fabricación nacional (fueron traídos de Nueva York).

Ante las necesidades insatisfechas, se pensó en otra alternativa para la transportación. Los inversionistas pusieron su mirada en el ferrocarril, y ello les animó un panfleto que se publicó en 1833, anónimo y que hablaba de la conveniencia de invertir en el ferrocarril en México, visto como un buen negocio. Su título era “Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos”, y su publicación se dio en Nueva York, conociéndose posteriormente en el territorio nacional. El primero en solicitar una concesión fue un mexicano, el señor Francisco de Arrillaga, y quien se la concedió, el presidente Anastasio Bustamante, una vez proclamada la Segunda República Central. La citada concesión se otorgó el 22 de agosto de 1837, y permitía la construcción de una vía férrea de México a Veracruz con un ramal a Puebla. Entre las condiciones, no se establecía ningún subsidio, y si la obligación de entregar un millón de pesos para la Hacienda Pública al término de la Concesión.

Esta concesión representó solo el primer intento por establecer el primer camino de hierro en México y no llegó a construirse un solo tramo.

En 1842, Don Benito León Acosta, Joaquín de la Cantolla y Rico y Manuel Puente, fundaron en 1844 la primera empresa mexicana dedicada al transporte aéreo civil. Se llamó “Empresa Aerostática Mexicana” y su misión era promover y dirigir toda clase de actividades relacionadas con los globos y la navegación aérea en todo el país. El señor de la Cantolla manejó los globos hasta 1862 y fue el más famoso por sus exhibiciones públicas, por ello a los globos se les llamó así.

Para 1867 el ferrocarril México Veracruz había avanzado, y ya se podría transitar el tramo México-Apizaco.

Ya desde 1861 quienes hacían más viajes al territorio eran la marina inglesa y la norteamericana. Un vapor inglés venía de Londres a Veracruz, pasando por la

Habana, y de Veracruz a Nueva Orleans había dos viajes mensuales. En el Pacífico, 6 embarcaciones de la línea estadounidense San Francisco-Panamá tocaban Acapulco mensualmente y a veces Manzanillo. Los ingleses visitaban también San Blas y Mazatlán.

Con la caída del imperio de Maximiliano, se abre una nueva etapa en la historia de México que se inicia con la República restaurada, Juárez retoma el poder y “restaura” los ideales del liberalismo que se habían visto interrumpidos. La condiciones en el proceso histórico del país exigían modos de traslado capaces de responder a las nuevas necesidades que la realidad cambiante planteaba, impulsando el ferrocarril, de este modo, en 1869 se une la capital con Puebla; y en 1870 se extiende la línea desde “Paso del Macho” hasta Atoyac; en 1871 a Fortín y en 1872 a Orizaba. Y por fin, en 1873, se logra hacer el primer viaje México-Veracruz, después de 48 concesiones otorgadas, y con resultado solo en 9. Las vías ascendían a 572 kilómetros y a principios de los ochentas pasaron rápidamente a 1000 kilómetros.

La compañía que lograra este gran avance en el sistema ferroviario fue la del “Ferrocarril Mexicano” cuyas acciones habrían pasado en su mayoría a manos inglesas durante el imperio de Maximiliano y que rápidamente fue creando un monopolio. Su equipo de arrastre llegaba a 337 unidades; y en 1872 pudo transportar 102.3 miles de toneladas y obtener un producto de 1000 pesos en su ganancia.

La serie de facilidades que se otorgaban al capital inglés por parte del gobierno tenía su explicación, en que éste pensaba en el ferrocarril como el único medio para salir adelante económicamente. Este transporte haría “circular la riqueza”, impulsaría la agricultura, minería, etc., y consecuentemente el comercio interno y externo, que crecerían bajo un control adecuado del gobierno.

Para el último cuarto del siglo XIX se caracterizó la aparición del sistema imperialista moderno. La gran industria fue dominando el mercado, para tales efectos era indispensable contar con un sistema de transportes que coadyuvara al desarrollo de las fuerzas productivas del país, y el Estado debía asumir la responsabilidad,

pese a la situación de la Hacienda Pública, ante tal necesidad, se trataron de iniciar algunas obras como el canal que uniría Manzanillo a Colima y que principió en 1869 con una inversión de 30000 pesos, se construyeron muelles en Campeche, Tampico, además del muelle Progreso en Yucatán. Se mejoraron puertos ofreciendo incentivos a compañías navieras, principalmente inglesas.

La comunicación con Europa se iba haciendo más frecuente cada vez pero a base de compañías extranjeras, entre ellas la llamada “Alexander and Sons”, norteamericana, y cuya ruta sería Nueva York a México por Sisal. La mayoría de las compañías eran subsidiadas por el gobierno mexicano, además de diversas exenciones de impuestos.

Por su parte el ferrocarril “Mexicano”, de capital inglés, serviría para continuar enviando a Europa metales preciosos, cochinilla, tabaco, café, etc., e importando tejidos, lino, seda, cristalería, etc.; el esquema no había cambiado.

Lo que lograron los gobiernos de Juárez y Lerdo fue motivar un proceso de cambio social de tendencia liberal apoyado en los pocos capitalistas con visión empresarial y que prepararía las condiciones para el desarrollo del capitalismo y crecimiento económico durante el Porfiriato, en el que el orden positivista trajo una “evolución económica”.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz, el transporte eficaz era indispensable, hacia 1876, México contaba con 460 kilómetros de vías férreas, de los que correspondía 114 al ferrocarril de “mulitas”. El Principio del Porfiriato fue por demás difícil, no logró en su primer periodo avance, pero los intentos había empezado, a veces otorgando concesiones ferroviarias a los gobiernos estatales con objeto de que, dada la vinculación de la mayoría de los gobernantes con las oligarquías y grupos económicos, interesaran a los capitales locales en los proyectos del ferrocarril. El gobierno también invirtió directamente en la construcción de una línea corta entre Tehuacán y la Esperanza.

A finales del primer periodo de Díaz se pudieron observar como resultados; un transporte marítimo controlado por compañías extranjeras y una incapacidad

geografía para el transporte fluvial; una red ferroviaria inconclusa y un transporte carretero insuficiente e irracional. Antes de dejar el poder a Manuel González, Díaz logró arrancar al Congreso su autorización para contratar con dos compañías norteamericanas la construcción del ferrocarril central a Ciudad Juárez y del Nacional a Nuevo Laredo.

Cuando subió al poder por segunda ocasión, Díaz tuvo la inquietud de conectar vías mexicanas a las norteamericanas, y a ello va a encaminar parte de sus esfuerzos.

Para intensificar el comercio exterior sobre todo, hacía falta los transportes adecuados, sin embargo, al carretero no se dio mucha importancia, lo moderno y rápido estaba en los ferrocarriles. Los caminos transitables sumaban unos 9 067 324 kilómetros, de los que 4 473 994 eran para animales, mismos que se encargaban del traslado de mercancías en su mayor parte. Para pasajeros había carruajes como diligencias, literas, calesas, volantas, carretillas y convoyes. De estos las más utilizadas eran las diligencias.

Respecto al transporte marítimo, las mejoras se dirigían a Veracruz, Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos y Salina Cruz, siendo estos últimos 2 terminales del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el incremento de la actividad en el periodo fue considerable, pues de las 27 867 embarcaciones que entraron en los puertos mexicanos en 1893-1897, el número se elevó a 39 044 en el periodo que fue de 1903 a 1907. Díaz había preparado el terreno para que se diera una política diferente, proporcionando la maquinaria administrativa moderna, las reformas de arancel para facturación, información estadística portuaria, etc. pero además completaría esta obra con otras como la creación de la Escuela Naval Militar en Veracruz en 1897 y la de sus “Códigos de Comercio”, donde se dieron las bases para modernizar la marina.

Internamente preocupaba la explotación de recursos naturales y el mercado externo, y para llevar a feliz término los planes en estos aspectos, era necesario el impulso del transporte, por lo que la política de Díaz de “administración” en primer plano, acarrió la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en mayo de 1891, absorbiendo los ferrocarriles bajo su control, que hasta entonces

habían estado bajo la Secretaría de Fomento. Igual sucedió con las vías marítimas de comunicación, vapores, correos, carretas y calzadas, entre otras cuestiones. La creación de esta dependencia resulta por demás interesante, pues muestra que el gobierno trató de organizar los sectores para darles un impulso bien planeado. Un año después promulgó una “Ley de Ferrocarriles” que trataba de reglamentar el funcionamiento de estos en todos sus aspectos. Se da el surgimiento de Ferrocarriles Nacionales de México, el 6 de julio de 1907, con 8343 kilómetros de vías, y un capital social de 460 millones de pesos, la constitución de Ferrocarriles de México fue producto de una política muy acertada e inteligente, pues se tomó el control sobre el sector. A finales del Porfiriato se contaba ya con 19 205 kilómetros de vías férreas y la mayor parte pertenecía al gobierno.

En este mismo periodo, en el que la explosión del ferrocarril sirvió para afirmar el cuadro de una actividad económica interna acondicionada para servir a los intereses externos, y en el que la articulación del mercado interno estaba en manos de la arriería aún, y la marina se encontraba bajo control de compañías extranjeras, hace su aparición un nuevo medio de transporte que cuando menos en el país, no tuvo antecedentes o intentos que se dieran a conocer. En 1898 se registró el primer automóvil en el país, introducido desde el Paso Texas por el señor Andrés Sierra González, quien obtuvo la licencia de conductor número 1. Este automóvil tendría una aparición violenta en el país, y significó un juguete interesante para la nueva burguesía ávida de novedades. Pronto se convirtió en un artículo deportivo, estableciéndose en 1906 la primera agencia distribuidora de autos en la Ciudad de México y el primer club, además de instalarse también la primera gasolinera, concesionaria de Water Pierce Oil Co.

Este tipo de inversiones que hicieron los fabricantes de automóviles en el país, presentó nuevas modalidades en lo concerniente a relaciones comerciales. La venta de los automóviles se multiplicó rápidamente.

D) Época de la Revolución Mexicana

En el periodo revolucionario se tuvo marcada influencia del imperialismo norteamericano, ya que al verse desplazado por la política de Díaz que se empeñó

en favorecer al grupo europeo, encontraba el momento propio para recuperar su hegemonía apoyando a Madero por medio de empréstitos que algunas compañías le dieron a cambio de futuras concesiones.

Este periodo fue sin duda desestabilizador y los transportes padecerían las consecuencias en relación con el grado de importancia que hasta entonces habían adquirido. Por ello los ferrocarriles serían los más afectados, ya que no fueron solo testigos del proceso armado sino que participaron “activamente” en el mismo. En ellos se sintió la furia del ejército gubernamental al combatir, ya que era su medio de transporte, su casa, refugio personal, arsenal, hospital, etc., cuando el ejército revolucionario quería vencer a sus enemigos, debía empezar por destruir las vías del ferrocarril para obstaculizarles el paso, y después inutilizar los carros para no dejarles la posibilidad de permanecer mucho tiempo en un solo lugar, había que poner fuera de servicio la mayor cantidad de carros posible. Ante tal situación el gobierno lo poco que pudo hacer fue reparar las vías que consideraba indispensables, pero la destrucción fue enorme, ya que al finalizar la lucha se tenía el 80% de los durmientes destruidos, el 40% de rieles también fuera de servicio, 679 locomotoras sin funcionar, 14619 carros de carga y 515 coches de pasajeros de los que en su mayoría no se tenía noticia, estaban totalmente destruidos, o algunos particulares sin recursos hacía uso de ellos como su residencia.

Además de la destrucción revolucionaria los ferrocarriles participaron posteriormente de nuevas pérdidas durante la rebelión de los cristeros en Guanajuato, Michoacán, Jalisco, Guerrero, Colima y Veracruz, y también en el Norte hubo problemas.

Respecto al comportamiento del sector de marina en el periodo revolucionario se puede decir que sufrió en menor medida los trastornos que el ferrocarril padeció. En 1910 se contaba con 10 puertos habilitados en el Golfo de México y 16 en el Pacífico, en ellos se había invertido 150 millones de pesos de 1882 a 1910.

En este mismo periodo, a partir de la segunda década del siglo, en Estados Unidos se desarrollaba también la industria automotriz, iniciando actividades en 1911 General Motors y en 1915 Ford y Kenworth. En 1914 nacen los semirremolques y

en 1918 se introduce el sistema de frenos de aire. Para la ciudad, la revolución dejó alguna consecuencia positiva, ya que se implementó el uso del tranvía, que era el medio de transporte más común para pasajeros, se vio interrumpido por huelgas, por lo que algunas personas improvisaron camiones y coches viejos para suplir el servicio, de tal modo que cuando los tranvías reanudaron sus actividades, el autotransporte había nacido ya.

Cuando la Ford Motor Co. construyó el automóvil modelo T de 4 cilindros, en el año de 1918, se adquirieron algunas unidades con el costo que fluctuaba entre 1200 y 1400 pesos y se les montaba una carrocería de camión lineal “huacal” que admitía 10 pasajeros. El servicio se daba en las rutas marcadas por los tranvías y se podría variar un poco según el número de pasajeros que lo pidiera. Salían del Zócalo la mayoría y los choferes tenían que “ganarse” prácticamente la clientela, por lo que se deduce que no era de todo punto urgente este tipo de servicio, solo que era novedoso, y algunas personas, las que se dedicaban a él, lo habían iniciado durante la huelga de los tranvías.

Hacia fines de 1917 el gobierno decidió implantar el sistema de permisos de rutas determinadas, ya que lo que surgió en forma dispersa había prosperado y requería atención. La primera línea fue la denominada Sta. Ma. Mixcalco y Anexas; y para 1918 se fundan: Peralvillo-Cozumel-Guerrero; San Lázaro, Gustavo A. Madero y Martínez de la Torre que posteriormente cambio a San Rafael Aviación. En el siguiente año se fundó la Línea Unión de Camioneros Roma Piedad y Anexas. Los permisos se extendían fácilmente y muchos eran los que decidían emprender esta nueva actividad, sin embargo las ganancias no eran satisfactorias, la competencia cada vez mayor y la operación llegaba a ser incosteable. Además ya que las unidades eran importadas y la gasolina también, se incrementaban los costos y se requerían mayores entradas que justificaran los gastos.

E) México moderno

El uso del automóvil se intensificó rápidamente, ya que en 1923 había 9363 vehículos y para 1925 el número se elevó a 25 501. Una de las causas de la expansión fue el establecimiento de una planta armadora Ford en la Ciudad de

México, hecho muy importante en cuanto representó la inversión más organizada en el país.

Para 1927 el automóvil nos había invadido, y algunos intentos de mexicanos de querer participar en la fabricación del mismo, habían tenido algún fruto logrando hacer carrocerías con ventanillas y plataforma, con lo que se impulsó el surgimiento de nuevas líneas como la “Estrella Roja”, que abrió con 10 unidades Buik y Salle para dar servicio México-Cuernavaca por una peligrosa brecha.

Se procuró también reglamentar el uso de materiales en la construcción de carreteras, y por ello nació la “Comisión Nacional de Caminos” en 1925, que daría las bases para una política organizada luchando por la independencia del país en este aspecto también, ya que por lo pronto en el mismo año, ante la urgente necesidad de caminos, es la Byrne Brothers Co. quien inicia la construcción de las carreteras México-Puebla; México-Pachuca y México-Cuernavaca, penetrando con ello nuevamente capital extranjero que buscaría su correspondiente ganancia.

Para Lázaro Cárdenas los transportes eran importantes, tan es así que nacionalizó a los ferrocarriles en 1937, igualmente con la expropiación del petróleo en 1938 se da paso al nacimiento de Petróleos Mexicanos para el transporte y control de la riqueza nacional.

Para 1940 el transporte siguió siendo el sector con mayor desarrollo. Cárdenas trató de tender una red ferroviaria que uniera al país, por lo que se faculta en 1934 a “Líneas Férreas de México” para adquirir, construir y explotar directa o indirectamente toda clase de ferrocarriles. Además en 1936 se da un acuerdo presidencial ordenando la construcción del Ferrocarril Mexicali-Puerto Peñasco, con entronque en la línea Sur Pacífico que se pensaba indispensable a los proyectos de avance económico del país.

En el periodo que duró la Segunda Guerra Mundial esta actividad ferrocarrilera se incrementó gracias al aumento que hubo en la demanda, debiéndose transportar insumos industriales y dándose al ferrocarril una sobreutilización y un inadecuado mantenimiento que acarreó un deterioro considerable en todo el equipo, y su

velocidad disminuyó en un 21% también. Todo ello se debió a que Estados Unidos decidió garantizar sus provisiones y las de los aliados, celebrando en julio de 1941 un contrato que reservaba durante 18 meses la venta exclusiva de México a Estados Unidos de toda la producción de materiales estratégicos (cobre, plomo, zinc, cadmio, grafito, manganesos, mercurio, molibdeno y tungsteno), y de fibras duras.

Por lo que respecta al autotransporte, estaba por darse su “época de oro”, aunque también tuviera inconvenientes a lo largo del proceso. Durante la época cardenista se tendió a la formación de cooperativas, como sucedió con los transportes México-Laredo, S.C.L. para el servicio de carga y pasaje.

Igualmente se tuvo cuidado de tomar precauciones en el ordenado crecimiento del autotransporte y se creó una policía de caminos dotada de motociclistas para su mejor funcionamiento. Entre 1937 y 1938 se empezó a delimitar el transporte de carga del de pasajeros y su crecimiento en el periodo fue decisivo. Se requería de la movilización de mercancías y en otras partes del mundo ya se utilizaba este moderno sistema, así que en México era bueno implantarlo, por lo que en 1935 abrió sus puertas la planta ensambladora de General Motors.

Para cuando el presidente Ruiz Cortines asume el poder elabora el programa que se conoció como “Marcha al mar”. Quería trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas, aprovechar las riquezas potenciales del mar, integrar los 60 puertos del país, acondicionar los puertos y propiciar la instalación de plantas de mantenimiento y astilleros en ellos, sanear las costas, mejorar las vías de acceso al mar para tener mayor facilidad de traslado de las zonas industriales del país. Posteriormente Adolfo López Mateos continuó con el programa “Marcha al Mar” y se logró que la empresa Transportación Marítima Mexicana adquiriera la línea “Mexican Line” con todas sus unidades e instalaciones. Esta línea representaba intereses noruegos y norteamericanos, y por lo tanto fue de vital importancia que la compañía mexicana tratara de tener el control sobre su marina. Su capital en el año 1960 ascendía a 18 millones, con 18 mil acciones. La empresa crecería aceleradamente, más aun cuando se fusionó con la Compañía de Servicios

Marítimos Mexicanos para formar la Línea “Mexicana del Pacífico”. Para 1962 se calculaban 50 millones de capital y 32 mil acciones más.

Otro sector pudo extenderse sin problemas, y este fue el del autotransporte, que adquirió una importancia inusitada, la red de caminos se extendía rápidamente con ramales de los caminos más importantes, como el de Acapulco-Zihuatanejo, que se inauguró en 1944 y también había preocupación por las obras que aunque no fuesen caminos, eran importantes para el funcionamiento del autotransporte, y en este caso, estaba la terminal de las líneas Unidas del Sur México-Cuernavaca-Acapulco.

Para enero de 1977 se unieron cinco empresas ferrocarrileras bajo la responsabilidad de un director para lograr mayor organización, y el cargo recayó en el gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México, los ferrocarriles pese a los esfuerzos gubernamentales, no pudieron satisfacer la necesidad que el país tenía de este medio de transporte.

La tendencia del transporte en México no cambiaría su paradigma sino hasta pasado el año 2000, cuando empezó a repensarse en la idea del “movimiento”, la humanización del movimiento, es decir, a retirar esa apariencia de tránsito únicamente como actividad sin ningún contenido más allá de lo que implicaba el ir de un lugar a otro. Como pudo advertirse en los antecedentes, la necesidad de moverse, y de desplazar “cosas” siempre ha existido, será siempre una necesidad del humano, es por ello que debieron volver a pensarse los conceptos que engloban la “movilidad”.

F) Primeros pasos a la concepción actual del derecho a la movilidad

A partir del año 2000, según los antecedentes consultados, vino el motor del cambio a generar las primeras oportunidades para pasar de un derecho a transitar, a un derecho a moverse, un verdadero derecho con elementos muy peculiares, como ejemplo se tiene el siguiente:

El Plan de Acción de Movilidad Urbana, emitido por el Comité Económico y Social Europeo³, de la Unión Europea, del 27 de mayo de 2010, dado a conocer en Bruselas, Bélgica, cuyo ponente fue Raymond Hencks. El Plan concluye, entre otras cosas, los siguientes puntos relevantes:

1. Que las zonas urbanas constituyen el espacio en que vive más del 60% de la población europea, siendo que todas esas zonas tienen los mismos problemas derivados del tráfico por carretera, congestión, daños medioambientales, contaminación atmosférica y acústica, accidentes de tráfico, problemas de salud, cuellos de botella de la cadena logística, etc.
2. Esto llevó a la Comisión a buscar una forma de apoyar a las autoridades locales, regionales y nacionales, a emitir un plan de movilidad urbana, que pudiera otorgar máxima calidad de vida elevada y sostenible.
3. Los rubros de acción que se plantean atender son, entre otros, delincuencia en el transporte público, la movilidad no motorizada, los ciclomotores, fomentar accesibilidad de las ciudades y municipios europeos, especialmente para las personas con movilidad reducida, mejora de la calidad de vida, protección del medio ambiente y de la eficiencia energética de las ciudades.
4. Resulta de relevancia que el Plan refiera que: “si bien los transportes facilitan muchas de nuestras libertades (la libertad de trabajar y de vivir en diferentes partes del mundo, la libertad de disfrutar de diversos productos y servicios, la libertad de comerciar y de establecer contactos personales), también es cierto que incumbe a los políticos la misión esencial de establecer un marco claro para las referidas "libertades", delimitándolas incluso respecto de otras libertades en la medida en que amenacen o, incluso, obstaculicen éstas, como, por ejemplo, cuando se trata de la salud de las personas, del medio ambiente, del clima o, incluso, de las necesidades de las generaciones futuras”.

³ Raymond Hecks, “Plan de Acción de Movilidad Urbana” Comité Económico y Social Europeo, Bruselas, Bélgica, 2010, pp 2-14, disponible en <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0526438.pdf> (consultado el 18 de junio de 2022)

5. El Plan contempla varias medidas de acción, las cuales se resumen en: a) promover políticas integradas, que tenga en cuenta la interdependencia entre modos de transporte, b) responder a las necesidades de los ciudadanos, como son incentivos, campañas de educación, etc. c) ecologizar el transporte urbano, apoyando proyectos de demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos y de combustibles alternativos, d) intensificar la financiación, a efecto de trabajar en pro de la movilidad urbana sustentable y la política en materia de cohesión social, e) compartir experiencias y conocimientos, estableciendo una base de datos sobre las soluciones experimentadas, y f) optimizar la movilidad urbana, facilitando la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

El Plan antes referido, data del año 2010, el cual se advierte muy atinado tomando en consideración el contenido teórico que al día de hoy se le ha otorgado al derecho a la movilidad.

I.3 Concepto del derecho a la movilidad

El derecho a la movilidad implica una serie de cualidades, siendo el primero referir que es un derecho de compleja delimitación. El derecho a la movilidad ha encontrado un gran auge en el marco del reconocimiento a los derechos humanos, que ha venido en aumento en México en los últimos 50 años, el derecho a la movilidad es visto como la capacidad que tienen las personas de desplazarse, tanto personalmente, como sus bienes, disfrutando de su entorno y oportunidades, dentro de un territorio determinado.

Durante décadas la movilidad se centró exclusivamente en estudiar el fenómeno del transporte, es decir, de los modos que conforman el sistema de transporte de una comunidad, incluyendo el transporte de pasajeros y carga, ya sea en sus modalidades público, privado, mercantil y particular, esto sin embargo limita el espectro de análisis de la movilidad. Hoy sabemos, gracias a diversas fuentes internacionales, así como algunas legislaciones internas, los elementos que incluye el derecho a la movilidad, que desde luego van más allá del estudio de los modos

de transporte, como lo es la convivencia con el medio ambiente sano, el uso de energías limpias, la implementación de avances tecnológicos para el mejoramiento de la movilidad, la sostenibilidad, la promoción de modos de movilidad no motorizada, entre otros.

Según el Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, de la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal, el derecho a la movilidad se define como *“el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”*⁴.

El derecho a la movilidad se trata de un derecho subjetivo del cual son titulares todas las personas, ya que se trata de un verdadero derecho fundamental, con la característica de ser universal, además de proteger valores esenciales de la dignidad humana.

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española⁵, “Movilidad” proviene del latín *mobilitas*, cuyo significado es “cualidad de movable”, por otro lado, según el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico⁶ por movilidad se entiende “desplazamiento de personas o cosas”, inclusive contiene el siguiente texto: *“En algunos contextos engloba el tráfico y el transporte (Libro Verde de la Comisión de 2009, Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana; Ley 9/2003, de 13 de junio, de Movilidad de Cataluña). Mientras que en otros se utiliza de forma más restringida como sinónimo de tráfico o circulación vial (Ordenanza de Movilidad de la Villa de Madrid de 26 de noviembre de 2005, que sustituye a la anterior ordenanza de circulación).”*

⁴ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, *Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad*, 1ª. Ed., México, CDHDF, 2013, p. 34, disponible en: https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022)

⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [versión 23.4 en línea]. <https://dle.rae.es/movilidad>

⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario Panhispánico de Espalo Jurídico, 2020, <https://dpej.rae.es/lema/movilidad>

Jan Gehl, arquitecto y urbanista danés, cuyas obras incluyen *Nuevos espacios urbano* (Gustavo Gili, 2002, con Lars Gemzøe), *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Reverté, 2006), *Cities for People* (Island Press, 2010) y *How to Study Public Life* (Island Press, 2013), refiere que es necesaria la “humanización del espacio público”, lo que transforma la forma de pensar en el derecho a la movilidad.

Según la obra *Migraciones y movilidades en el centro de México. Colección CONAPO*, por movilidad debe entenderse: “los movimientos cotidianos que realiza la población, en este caso por trabajo y estudio, que no implican un cambio de residencia habitual”⁷.

Por otro lado, acorde al texto *Movilidad, vivienda y derechos humanos. Colección Comisión Nacional de Derechos Humanos*, para efectos del presente trabajo, se cita el concepto de movilidad voluntaria, el cual se entiende como: “desplazamiento de la persona de un lugar a otro, principalmente, con la finalidad de satisfacer necesidades básicas y que permitan mantener una vida digna y en ejercicio del derecho a la libre circulación”⁸.

En ese sentido, la obra *Inventario de la Ciudad de México: presente y futuro de su gente. Diez encuestas sobre la Ciudad de México. Tomo II*, señala que por movilidad debe entenderse: “la acción de desplazarse entre lugares, con el propósito de realizar actividades. La disposición de los usos del suelo junto con los deseos de viajar de un lugar a otro son los elementos básicos de la movilidad urbana”⁹.

La obra *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*, refiere sobre el tema de investigación que: “la movilidad es un derecho económico, social y cultural, por lo que requiere cumplir con algunas características:

⁷Secretaría de Gobernación, Consejo Nacional de Población, *Migraciones y movilidades en el centro de México*, 1ª Ed., México, 2017, p. 18, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/11/5392/4.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

⁸ Comisión Nacional de Derechos Humanos, *Movilidad, vivienda y derechos humanos. Colección Comisión Nacional de Derechos Humanos*, 1ª edición, México, 2016, p. 8, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4697/2.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

⁹ Universidad Nacional Autónoma de México, *INVENTARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO: PRESENTE Y FUTURO DE SU GENTE Diez encuestas sobre la Ciudad de México Tomo II*, 1ª edición, México, 2019, p. 256, disponible en <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5965/3.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022)

disponibilidad, accesibilidad y calidad, como en otros derechos de salud, educación o medio ambiente”¹⁰.

El artículo *La Movilidad Urbana en la Ciudad de México*, de Lidia Cadena Pérez-Campos refiere lo siguiente sobre la movilidad, la cual cataloga como urbana: “el conjunto cotidiano de prácticas de desplazamiento de los habitantes urbanos. Dicha movilidad se define por el rol familiar y está integrada al conjunto de actividades para realizar la reproducción y supervivencia familiar, actividades que a su vez están determinadas por la inserción de los miembros de la unidad residencial en las relaciones sociales de la estructura ocupacional”¹¹.

Resulta de interés que la obra *Seguridad humana. Una apuesta imprescindible. Colección CDHCM*, señala sobre la movilidad lo siguiente: “la movilidad no sólo conlleva la capacidad de las personas de moverse libremente entre dos puntos geográficos sino que también es un atributo que se construye mediante la intersección de varios factores y cuyas consecuencias en las posibilidades de desarrollo social, económico y cultural son diversas. En primer lugar, la movilidad y la necesidad de trasladarse son dos conceptos inseparables. De acuerdo con el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD, por sus siglas en inglés), la movilidad no sólo se define con base en la capacidad de las personas de desplazarse sino también en la calidad de sus destinos”¹².

Cabe señalar que Miguel Alejandro López Olvera considera en su ensayo *El transporte de pasajeros y el sistema vial en la Ciudad de México*, como un problema creciente el tema de la movilidad, enfocado en la Ciudad de México, ya que señaló lo siguiente: “además de los múltiples problemas de transporte, también se presentan otros relacionados con la movilidad y la salud de las personas, entre los cuales podemos mencionar el aumento de la población, la congestión del tránsito en las vías, el ruido y la contaminación ambiental, los accidentes de tránsito,

¹⁰ Universidad Nacional Autónoma de México, *La movilidad en la Ciudad de México Impactos, conflictos y oportunidades*, 1ª Ed, México, 2018, p. 100, disponible en: <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1> (fecha de consulta 18 de junio de 2022)

¹¹ Cadena Pérez-Campos Lidia, *La movilidad urbana en la Ciudad de México*, 1990, p. 14, disponible en: http://ru.iiec.unam.mx/2043/1/num50-articulo5_Cadena.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

¹² Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, *Seguridad humana. Una apuesta imprescindible. Colección CDHCM*, 1ª Ed, México, 2015, p. 305, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/14/6652/12.pdf>, (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

etcétera. Podemos decir que las concentraciones urbanas modernas tienen en el transporte de pasajeros uno de los problemas más difíciles y onerosos de solucionar, pero al mismo tiempo impostergable, ya que en el actualidad el desarrollo de un país depende en mucho del transporte y la movilidad de las personas”¹³.

Según el artículo intitulado *La movilidad urbana en la Ciudad de México: un problema complejo*, de Israel Colchado Flores, el doctor Carlos Gershenson, investigador del Instituto de Investigaciones en Matemáticas Aplicadas y Sistemas de la UNAM menciona lo siguiente sobre la movilidad: “identificó ocho factores muy relacionados que determinan la movilidad: necesidad de desplazarse; horarios; cantidad; capacidad; comportamiento; infraestructura y tecnología; sociedad; planeación y regulación. Tradicionalmente, se estudian algunos de estos factores de forma aislada, lo que lleva a soluciones que no dan los resultados esperados”¹⁴.

La autora Carmen Lizárraga Mollinedo, en su ensayo *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*, proporciona los siguientes elementos conceptuales respecto a la movilidad urbana: “La movilidad urbana sostenible debe definirse, por tanto, en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y sus costes asociados”¹⁵.

Por su parte, la obra *Movilidad sustentable* otorga la siguiente definición respecto de movilidad: “Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un espacio físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan

¹³ López Olvera Miguel Alejandro, *El transporte de pasajeros y el sistema vial en la Ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, p.260, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/12.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

¹⁴ Colchado Flores Israel, *La movilidad urbana en la Ciudad de México: un problema complejo*, disponible en: <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

¹⁵ Lizárraga Mollinedo Carmen, *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*, 2006, disponible en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Economiasociedadytterritorio/2006/vol6/no22/1.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

en una ciudad, varias ciudades o una zona metropolitana, la cual es estratégica para el flujo diario de personas y recursos así como para su funcionamiento”¹⁶.

Según un artículo de la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, intitulado *Movilidad Urbana Sostenible*, se entiende lo siguiente respecto al tema en estudio: “la movilidad urbana es el movimiento de las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta, etc. Estas características hacen que la movilidad sea un término mucho más amplio que el transporte o el tránsito, por lo común utilizados erróneamente como sinónimos de movilidad, puesto que el concepto de transporte se relaciona solamente con el sistema de medios mecánicos empleados para trasladar personas o mercancías. Y, por otra parte, el concepto de tránsito se refiere, sobre todo, a la circulación de vehículos, principalmente motorizados”.¹⁷

El poder legislativo del Estado de Zacatecas, a través del Instituto de Investigaciones Legislativas, realizó el estudio que se intitula *Movilidad urbana sustentable en México y Zacatecas*, el cual señala lo siguiente sobre la movilidad: “adquiere importancia el concepto de Movilidad Urbana Sustentable, el cual surge como una respuesta a los problemas de caos, inmovilidad y contaminación que imperan en las ciudades. Esta amplia concepción de política pública busca articular el goce de los derechos humanos con las condiciones espaciales concretas de cada ciudad y sus mecanismos de transporte y conectividad bajo un esquema de sustentabilidad, democracia, participación, equidad y justicia social. Jurídicamente, la Movilidad Urbana Sustentable puede entenderse como la explicitación, alineamiento y organización programática en las ciudades de los Derechos Humanos consagrados en nuestra Carta Magna y en los Acuerdos Internacionales firmados por nuestro país. A nivel de políticas públicas, este concepto “combina objetivos interrelacionados con la transformación física, social y económica del territorio urbano, en sintonía con lo que es el desarrollo sostenible (sociedad,

¹⁶ Universidad Iberoamericana, *Movilidad sustentable*, 1ª Ed., México, 2016, p. 10, disponible en: https://sustentabilidad.ibero.mx/assets/files/Cuaderno_movilidad.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

¹⁷ Secretaría de Energía, Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, *Movilidad Urbana Sostenible*, 2018, disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

economía y medio ambiente) y proponiendo un modelo integral de movilidad y espacios públicos que reduzcan los conflictos y descoordinación de la movilidad actual”.¹⁸

Según el artículo *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*, del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), “La movilidad es una necesidad en las ciudades, pero también es un derecho. Sin embargo si no se ejerce adecuadamente, este derecho puede vulnerar el de otros. Dados los elementos comunes que tienen entre sí, es obligado un enfoque interdisciplinario entre movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente que resuelva los distintos requerimientos (y consecuencias) de las decisiones en política pública”.¹⁹

Por otro lado, el texto *Movilidad urbana en México*, refiere los siguientes puntos relevantes sobre el asunto en estudio: “La movilidad urbana presenta diferentes retos como la extensión y calidad del transporte público, infraestructura vial, retos ambientales, calidad en la salud pública, regulaciones, entre otros. Por tanto, es importante la participación ciudadana a fin de fortalecer aspectos culturales que permitan una movilidad ordenada, tal como respeto a los límites de velocidad, respeto a reglamentos o uso compartido de vehículo”²⁰.

Acorde con el texto que se intitula *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, la movilidad es: “la suma de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario. Este desplazamiento es realizado a través de diferentes

¹⁸ Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, Instituto de Investigaciones Legislativas, Fonseca Patrón Carlos Alberto, *Movilidad urbana sustentable en México y Zacatecas*, México, 2018, p. 3, disponible en: <https://www.congresozac.gob.mx/coz/images/uploads/20191004134820.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

¹⁹ Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*, p. 3, disponible en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²⁰ Senado de la República, Instituto Belisario Domínguez, Aguirre Quezada Juan Pablo, *Movilidad urbana en México*, México, 2017, p. 9, disponible en: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracterizan socialmente”.²¹

Según el *Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro*: “las personas se mueven constantemente por las ciudades con diferentes motivos de viaje: trabajo, estudio, salud, ocio, entre otros (Merlin, 1996). En una perspectiva más amplia, Henry (1998) trata el concepto de movilidad como la manera en que un individuo realiza un programa de actividades en sus dimensiones espaciales y temporales. Así, un viaje responde a cierto motivo y utiliza un determinado medio a una hora específica del día.”²²

Resulta de interés el concepto de movilidad, que señala el artículo *Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*: “Al referirnos específicamente a la "movilidad urbana", esta está referida a los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de las redes de conexión locales, lo cual exige el máximo uso de los distintos tipos de transporte colectivo, que no sólo incluyen el sistema público de buses y metro sino también taxis, colectivos, transfers, etc., los que tienen vital trascendencia en la calidad de vida, movilidad y uso del espacio público”²³.

Se propone un contenido para el derecho a la movilidad, en el texto intitulado *La movilidad urbana como un derecho a la ciudad. Caso del BRT en Ciudad Juárez, Chihuahua, 2010-2016*, el cual contiene los siguientes elementos: “La propuesta de derecho a la movilidad contempla estos tres elementos. Exponer la movilidad como una práctica social la cual ayuda a acceder a espacios; bienes y servicios públicos y privados. Propone el cambio en la forma de planificarlos, y por último politizar

²¹ Universidad de Barcelona, Velásquez M. Carmen V. *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, Barcelona, 2015, p. 49, disponible en: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²² Economía, Sociedad y Territorio, Obregón-Biosca, Saúl Antonio, & Betanzo-Quezada, Eduardo, *Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro*. México, 2015, p. 63, Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/111/11132816004.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²³ Jans B. Margarita, *Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*, p. 9, disponible en: <http://revistas.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

estos medios de transportes como herramientas que la sociedad puede usar para aprovechar el potencial de la ciudad”²⁴.

Por otro lado, el texto *Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental*, señala que la movilidad urbana es entendida como: “la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, es, por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria”²⁵.

Señala Brian Simpson en el texto *Movilidad urbana “moverse por la ciudad”*, que: “La movilidad urbana engloba una serie de cuestiones que se inscriben en los ámbitos del transporte, el medio ambiente, el desarrollo social y económico, el urbanismo, el empleo y la vivienda, y se centra en el modo de establecer objetivos claros para reducir la contaminación del tráfico, la congestión, los ruidos y los accidentes de tráfico urbano”.²⁶

Daniela Alejandra Alonso Cifuentes, en su texto *Referencias a la Movilidad Urbana. Problemas y Estrategias en la Ciudad de Santiago*, refiere que: La movilidad urbana podría ser vista desde un punto de vista social, en cuanto se define como la capacidad de los habitantes de la ciudad de moverse desde un lugar a otro. Por otro lado, podríamos definirla desde el punto de vista territorial, ya que corresponde a las posibilidades que la ciudad ofrece en cuanto a accesibilidad y espacio de movimiento”²⁷.

La autora Laura Crespo García, en su artículo *La movilidad urbana: un gran reto para las ciudades de nuestro tiempo*, precisa las razones por las cuales la movilidad es fundamental en las sociedades modernas: “La movilidad es clave para la mejora de cualquier sociedad en cuestiones tan sustanciales como su desarrollo económico, cultural y en la gestión del conocimiento. Al mismo tiempo es la

²⁴ Ortiz Sánchez Karen Barenka, *La movilidad urbana como un derecho a la ciudad. Caso del BRT en Ciudad Juárez, Chihuahua, 2010-2016*, México, 2018, p. 36, disponible en: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-Ortiz-S% C3%A 1nchez-Karen-Barenka.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²⁵ Obra Social Caja Madrid, *Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental*, España, p. 7, disponible en: <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²⁶ Grupo socialista en el Parlamento Europeo, *Movilidad urbana “moverse por la ciudad”*, Bruselas, 2009, p. 3, disponible en: https://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880_ES_A5_urban_mobility_ES_web_1.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²⁷ Alonso Cifuentes Daniela Alejandra, *Referencias a la Movilidad Urbana Problemas y Estrategias en la Ciudad de Santiago*, Chile, 2012, pp. 13-14, disponible en: http://opac.pucv.cl/pucv_txt/txt-6500/UCF6863_01.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

causante de una parte importante del deterioro ambiental, medido en términos de contaminación atmosférica, acústica, gases de efecto invernadero y ocupación del territorio, pero no se concibe ninguna organización social que no se base en la relación de sus individuos, sistemas económicos y productivos, intercambio de conocimientos y de experiencias culturales, y todo este conjunto de intercambios se imbrica en torno a la movilidad”²⁸.

La obra intitulada *Pobreza y exclusión social en ciudades mexicanas, dimensiones socioespaciales*, recopila varias definiciones sobre el tema en estudio, como puede verse a continuación: “existen diversas definiciones complementarias que desglosan el concepto de movilidad, por ejemplo, López (2015: 178) define a la movilidad como “el movimiento de una o varias personas desde un lugar de origen hasta un lugar de destino, por una finalidad o motivo”. Ballén (2007), por otra parte, la identifica como “el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”. Un ejemplo más lo da González (2016: 225), quien la define como la “capacidad de desplazamiento de las personas y colectivos (como las familias y las empresas) con propósitos diversos y con el apoyo de tecnologías variadas”²⁹.

Según el artículo intitulado *Desarrollo habitacional fragmentado y movilidad urbana en la zona metropolitana de Toluca*, se tienen los siguientes conceptos sobre movilidad: “Conforme a Mataix (2010), por movilidad entendemos la capacidad de moverse o recibir un movimiento. El objeto de la movilidad es el movimiento de todas las personas y también de las mercancías, independiente del medio que utilicen para desplazarse a pie, en transporte público, en automóvil, en bicicleta, entre otros. Movilidad, es una estrategia que utilizan las personas para organizar su actividad

²⁸ Crespo García Laura, *La movilidad urbana: un gran reto para las ciudades de nuestro tiempo*, p. 97, disponible en: <http://www.cedex.es/NR/rdonlyres/089AA601-5242-4E27-9A34-99887AA2BC80/146310/IC2009Movilidadurbana.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

²⁹ Guillermo Aguilar Adrián y Escamilla-Herrera Irma, *Pobreza y exclusión social en ciudades mexicanas, dimensiones socioespaciales*, 1ª Ed., México, 2018, p. 359, disponible en: http://ladupo.igg.unam.mx/portal/Publicaciones/Capitulos_Libros/Como_se_mueven_los_pobres_capitulo.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

diaria y tiene como objeto principal conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras del transporte”³⁰.

Resulta de interés el contenido del artículo de Ericka Fosado Centeno, intitulado *Movilidad sustentable, alternativa accesible y robusta en el contexto de la pandemia y del cambio climático*, el cual se enfoca en la sostenibilidad como característica de la movilidad, como se muestra a continuación: “Estos escenarios muestran que seguir apostando por el uso del automóvil privado es una estrategia fallida, tanto en términos ambientales, como socioeconómicos, y nos exige analizar seriamente alternativas que nos puedan conducir hacia una movilidad sustentable, definida como aquéllas formas de desplazamiento que generan menos contaminantes, reducen el uso de combustibles fósiles, fomentan la equidad en el acceso al transporte, toman como fuente principal de energía la que produce el propio cuerpo, facilitan la interacción directa con el medio y la corresponsabilidad en la seguridad de quienes se trasladan en el espacio público (Chavez-Rodriguez et al., 2018, Hanson, 2010)³¹.

Acorde con el texto *El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano*: “La movilidad es una dimensión de importancia creciente en la sociedad contemporánea estimulada por los avances tecnológicos que se generan y difunden con rapidez en el mundo entero. En su acepción más general, la movilidad incluye el traslado de personas y mercancías, pero también corresponde a flujos de mensajes, de información, financieros, etc. A mayor desarrollo económico de los países corresponde mayor movilidad”³²

Hacia el año 2007, Fridole Ballén Duque definió el derecho a la movilidad de la siguiente manera: “El derecho a la movilidad se define, por una parte, en función de los intereses que gobiernan los diferentes desplazamientos de las personas.

³⁰ Jiménez Sánchez Pedro Leobardo, Calderón Maya Juan Roberto y Campos Alanís Héctor, *Desarrollo habitacional fragmentado y movilidad urbana en la zona metropolitana de Toluca*, p. 9, disponible en: <http://ru.iiec.unam.mx/3042/1/Eje9-083-Jimenez-Calderon-Campos.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

³¹ Notas de coyuntura del CRIM, No. 33, Fosado Centeno Ericka, intitulado *Movilidad sustentable, alternativa accesible y robusta en el contexto de la pandemia y del cambio climático*, p. 4, 2020, disponible en: https://web.crim.unam.mx/sites/default/files/2020-06/crim_033_ericka-fosado_movilidad-sustentable.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

³² Negrete María Eugenia, *El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano*, México, 2018, p. 5, disponible en: http://www.foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Además, la movilidad está vinculada a derechos colectivos de gran relevancia en la vida contemporánea como son: medio ambiente, espacio público y accesibilidad universal”³³.

Ya que se ha incorporado la característica de sostenibilidad al derecho a la movilidad, resulta de interés el contenido del artículo *Alcances sobre el derecho a la movilidad sostenible en el Perú*, mismo que refiere lo siguiente: “Durante la última década se introdujo con especial énfasis y desarrollo el concepto de movilidad sostenible, en virtud del cual se establece que los desplazamientos se realicen de manera accesible y eficiente, garantizando la conservación del ambiente a través de medios seguros y de esta forma se satisfagan las necesidades y derechos de las personas”³⁴.

Todos los conceptos antes señalados coinciden en distintas formas, principalmente a los elementos como la sostenibilidad, calidad, etc., igualmente en la idea de desplazamiento, así como otros disciernen en llamar al derecho a la movilidad como “movilidad urbana”, “movilidad voluntaria”, “movilidad urbana sustentable o sostenible”, de ahí que pueda denotarse la dificultad en su delimitación clara, sin embargo, coincido en la denominación de “derecho a la movilidad”.

I.4 Elementos del derecho a la movilidad

Después de un análisis al Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, de la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal, señalado en los párrafos que anteceden, puede establecerse el siguiente cuadro de elementos sobre el derecho humano a la movilidad:

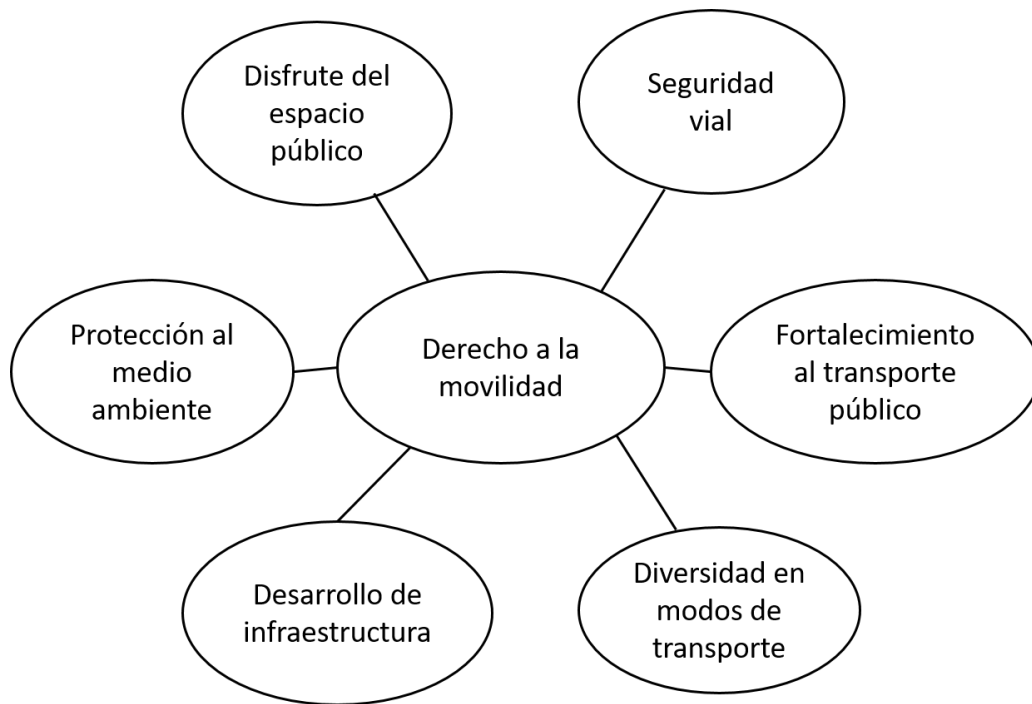
Derecho a la movilidad	Seguridad vial	- Implica la reducción directa del número de hechos de tránsito disminuyendo el número de personas lesionadas e incluso personas fallecidas;
------------------------	----------------	--

³³ Ballén Duque Fridole, *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, D.C.*, 2007, Colombia, p. 169, disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/876/87602010.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

³⁴ Revista de Derecho Público Económico, Valenzuela Gómez Huberto, *Alcances sobre el derecho a la movilidad sostenible en el Perú*, año 1, número 1, 2021, Perú, p. 176, disponible en: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjipZudwM75AhWzD0QIHxj7DVE4KBAWegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fjournals.continental.edu.pe%2Findex.php%2Fderechopublicoeconomico%2Farticle%2Fdownload%2F747%2F699%2F&usg=AOvVaw0u9PFnVqOenwcB2utkRYh1> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Fortalecimiento del transporte público	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de seguridad pública - Atención a personas vulnerables (niños, personas mayores de edad, mujeres, personas con discapacidad) - Garantizar la calidad en el transporte público
Diversidad en modos de desplazamiento	<ul style="list-style-type: none"> - Contar con una gama de medios de transporte, motorizados, masivos, no motorizados, entre otros - Garantizar disponibilidad - Acceso a todos los usuarios
Desarrollo de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> - Contar con infraestructura de calidad
Protección al medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de fuentes emisoras de gases contaminantes - Disminución del ruido - Promoción del uso de energías limpias
Espacio público	<ul style="list-style-type: none"> - Garantizar accesibilidad de todas las personas al entorno - Garantizar el crecimiento de las urbes ordenado

Lo elementos antes señalados pueden sintetizarse en el siguiente cuadro conceptual:



Elaboración propia, con datos a partir del Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal, CDHDF.

I.5 El derecho a la movilidad como derecho social

Resulta que el ser humano ha necesitado moverse siempre, para casi cualquier actividad de su vida, desde el desarrollo de su persona, hasta acceder al derecho al trabajo o el derecho a la salud, llama la atención el cómo es que el derecho a la movilidad es tan fundamental para la vida del ser humano, sin embargo tan poco explorado hasta reciente data.

El ser humano en lo individual como la colectividad necesita desplazarse, para estudiar, para trabajar, para recrearse, divertirse, para acceder a todas las opciones de desarrollo que otorgan las ciudades, de ahí es que surge la necesidad de regular el derecho a la movilidad.

Según la oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos de las Naciones Unidas³⁵, las obligaciones de los Estados respecto de los derechos económicos, sociales y culturales se expresan de manera diferente según los tratados. Por

³⁵ Oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, "Conceptos clave sobre los DESC - ¿Cuáles son las obligaciones de los Estados respecto de los derechos económicos, sociales y culturales? Disponible en <https://www.ohchr.org/es/human-rights/economic-social-cultural-rights/escr-vs-civil-political-rights> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

ejemplo, en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales se dispone que los Estados han de "adoptar medidas" hasta el máximo de los recursos de que dispongan para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos económicos, sociales y culturales.

Además, en el Pacto se dispone que los Estados han de garantizar el ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales sin discriminación y asegurar a los hombres y a las mujeres igual título a gozar de tales derechos. En otros tratados o constituciones se especifican las obligaciones de manera diferente e incluso se incluyen medidas concretas que los Estados han de adoptar, como la aprobación de legislación o la promoción de esos derechos en las políticas públicas.

El derecho a la movilidad, como derecho social, debe procurarse con las máximas medidas necesarias para su ejercicio, al alcance de todos, al máximo de recursos del Estado, de lo contrario puede acudir a la justiciabilidad de los derechos.

Después de todo lo antes referido conviene hacer un ejercicio para determinar la importancia del derecho humano a la movilidad. Según el texto "Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad de los derechos humanos"³⁶, de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, se refiere que:

En México el 10 de junio de 2011 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación una de las modificaciones a la Constitución Federal más importantes en materia de derechos humanos. Entre los 11 artículos que modificó destaca el artículo 1o., que en su primer párrafo señala que "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.

En el tercer párrafo el artículo 1o. precisa: "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,

³⁶ Comisión Nacional de los Derechos Humanos, "Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad de los derechos humanos", México, 2016. <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/34-Principios-universalidad.pdf> (consultado el 18 de junio de 2022).

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”.

A. Principio de Universalidad: para todas las personas

Los derechos humanos corresponden a todas las personas por igual, sin discriminación alguna, de ello se desprende el principio de universalidad. El párrafo quinto del artículo primero de la Constitución Federal mexicana prohíbe toda discriminación que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas y enuncia: “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”. No obstante, en ocasiones, para lograr la igualdad real se deben atender las circunstancias o necesidades específicas de las personas.

Todas las personas son titulares de todos los derechos humanos, en eso consiste el principio de universalidad, estrechamente relacionado con los derechos a la igualdad y no discriminación.

B. Principios de Interdependencia e Indivisibilidad: todos los derechos humanos

Los derechos humanos son interdependientes, es decir están vinculados entre ellos y son indivisibles, que no pueden separarse o fragmentarse unos de otros. Todos los derechos humanos, civiles, políticos, económicos, sociales y culturales deben comprenderse como un conjunto. Lo anterior, también implica que el goce y ejercicio de un derecho está vinculado a que se garantice el resto de derechos; así como la violación de un derecho pone también en riesgo los demás derechos.

Los principios de interdependencia e indivisibilidad generan la obligación de otorgar igual importancia a todos los derechos humanos, cualquiera del que se trate, sean civiles, políticos, económicos, sociales o culturales.

C. Principio de Progresividad: paso a paso, sin retrocesos

El principio de progresividad de derechos humanos implica el gradual progreso para lograr su pleno cumplimiento, es decir, que para el cumplimiento de ciertos derechos se requiera la toma de medidas a corto, mediano y largo plazo, pero procediendo lo más expedita y eficazmente posible. El principio de progresividad se ha relacionado particularmente con los derechos económicos, sociales y culturales, pero aplica también para los civiles y políticos, procurando por todos los medios posibles su satisfacción en cada momento.

Este principio se relaciona de forma estrecha con la prohibición de retrocesos o marchas atrás injustificadas a los niveles de cumplimiento alcanzados, la “no regresividad” en la protección y garantía de derechos humanos.

Resulta innegable que, si bien los derechos humanos están conectados entre sí, debe señalarse especialmente al derecho a la movilidad como un “vinculo” de otros derechos humanos, veamos, sobre este punto es claro que el principio de interdependencia se hace presente en el derecho a la movilidad.

Para que una persona pueda ejercer su derecho a la salud, deberá realizar desplazamientos hacia los centros médicos cercanos, para ello será necesario contar con sistemas y medios que permitan realizar dichos desplazamientos.

Para que una persona ejerza su derecho a la educación, y más aún si es un niño (considerados como personas vulnerables de las vías), deberá contar con condiciones de seguridad vial, desarrollo de infraestructura y accesibilidad del espacio público, entonces será necesario que el derecho a la movilidad lo proteja igualmente.

Por otro lado y no menos importante se encuentra el derecho al trabajo, esencial para el desarrollo de las personas y de la colectividad en general, para su ejercicio será necesario que el derecho a la movilidad se haga efectivo, es decir, que las personas cuenten con sistemas de transporte diversos, disponibles, accesibles y de calidad, que permitan tanto a las personas poder “moverse” hacia los distintos centros de trabajo y fuentes de empleo que ofrecen las comunidades.

Como podemos ver, el derecho a la movilidad se erige como un verdadero “vinculo” o “puente” para que las personas ejerzan diversos derechos humanos, por conducto de un derecho humano de igual importancia, esto desde luego debe abordarse desde la interdependencia de derechos humanos, a que hace referencia el artículo 1 de nuestra Constitución Política.

Capítulo II — Análisis del proceso legislativo constitucional

I.1 Fases del proceso legislativo

Ahora, se procede a analizar el Dictamen a discusión de la Comisión de Puntos Constitucionales con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, visible en el número 5630-VIII, año XXIII de la gaceta parlamentaria de la Cámara de Diputados³⁷.

El dictamen fue turnado para estudio y elaboración de la Comisión de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados, para la cual se utilizó la siguiente metodología:

1. Trámite legislativo.
2. Antecedentes.
3. Contenido de la minuta.
4. Parlamento abierto virtual.
5. Consideraciones.
6. Resultado del dictamen.
7. Texto normativo y régimen transitorio.

II.2 Aportaciones de legisladores y expertos en la materia

a) Trámite legislativo: para este rubro se detectó que la Cámara de origen lo fue la Cámara de Senadores, siendo la senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros

³⁷ Gaceta Parlamentaria, Dictamen a discusión de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, Número 5630-VIII, Año XXIII, Palacio Legislativo de San Lázaro, 14 de octubre de 2020.

integrante del grupo parlamentario del PAN quien presentó la iniciativa correspondiente el 20 de noviembre de 2018. Posteriormente los senadores de MORENA y Movimiento Ciudadano, presentaron diversas iniciativas las cuales fueron a su vez turnadas a las Comisiones Unidas; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos para su análisis y elaboración de dictamen correspondiente.

Finalmente el 12 de diciembre de 2019 la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados recibió de la Cámara de Senadores la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. La presidencia de la mesa directiva de la Cámara de Diputados de la LXIV, turnó la minuta a la Comisión de Puntos Constitucionales para dictamen.

b) Antecedentes: una vez recibido el dictamen correspondiente, la Comisión de Puntos Constitucionales advirtió que durante la legislatura LXIV se habían presentado diversas iniciativas que coincidían con la materia de estudio y análisis de la minuta enviada por la Cámara de Senadores, por lo tanto se detallaron las propuestas de la Cámara de Diputados como lo fueron las siguientes:

l) Iniciativa de los diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero integrantes del grupo parlamentario MORENA la cual en esencia, se constreñía a la reforma y adición de diversas disposiciones a los artículos 4 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dicha iniciativa refería que producto de la evolución y dinámica social se habían identificado nuevas dimensiones de la dignidad humana, como es el caso del derecho a la movilidad que no solo se relacionaba con el traslado de personas de un lugar a otro, sino que implicaba entornos y condiciones imprescindibles para el ejercicio de otros derechos en la cotidianidad. Identificando a la movilidad como un factor inherente al desarrollo, el bienestar y la vida productiva.

Igualmente identificaba el concepto de la movilidad como multidisciplinario, implicando la adopción de criterios como el de accesibilidad, espacio público, estructura vial, los medios y sistemas de transporte, la circulación peatonal y los planes de ordenamiento territorial.

En suma, la iniciativa tuvo por objeto impulsar un cambio que permitiera reconocer al derecho a la movilidad como un derecho humano lo cual tendría implicaciones en los órdenes de gobierno federal, estatal y municipal, para la adopción de nuevos esquemas de urbanización, leyes, reglamentos, programas y políticas públicas tendientes a garantizar el ejercicio de dicho derecho.

II) Iniciativa de la diputada Julieta Kristal Vences Valencia del grupo parlamentario del partido MORENA.

Dicha iniciativa tuvo como finalidad reformar el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Sin embargo, dicha iniciativa se enfocó en abordar a la movilidad como fenómeno social derivado del desplazamiento forzado interno a causa de conflictos armados, situaciones de violencia, violación a los derechos humanos o los desastres derivados de fenómenos naturales o antrópicos y proyectos de desarrollo, es decir, entendiendo a la movilidad como un proceso migratorio.

La iniciativa en cita tuvo como finalidad otorgar al Congreso de la Unión la facultad de expedir leyes generales en materia de movilidad humana y desplazamiento forzado interno.

c) Contenido de la minuta: los integrantes de la Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales; Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, del Senado de la República coincidieron en reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo con la importancia de expedir la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Según el dictamen, algunas de las argumentaciones, discusiones, posicionamientos y motivaciones fueron las siguientes:

1) Que la movilidad y seguridad vial son una materia compleja y que debe llevarse a cabo una regulación integral y coordinada en todos los ámbitos de gobierno.

2) Que según un estudio del INEGI en 2018 se destacaron un total de 365,167 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, en donde un total de 4,227 fallecieron y 89,191 resultaron heridas a causa de estos accidentes.

- 3) Que de acuerdo con la OMS cada día alrededor de 3,500 personas fallecen en carreteras.
- 4) Que los accidentes vehiculares son la causa principal de mortalidad en el país tanto en conductores como en peatones.

Como consecuencia de los anteriores razonamientos se consideró necesario, en primer lugar, reconocer el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y en segundo lugar, facultar al Congreso de la Unión para expedir la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad vial, en la que:

- Tenga como finalidad salvaguardar la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, que conserve el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y los ciudadanos mexicanos.
- Tenga como objetivo homologar criterios para la expedición de normas que rigen el comportamiento de los usuarios en la vía pública.
- Se establezca, en materia de movilidad y seguridad vial, la concurrencia del gobierno federal, las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

d) Parlamento abierto virtual: el 24 de marzo de 2020 se llevó a cabo un parlamento abierto virtual en materia de movilidad y seguridad vial por acuerdo de la Comisión de Puntos Constitucionales del 19 de marzo de 2019. En el dictamen en estudio se incluyó la relatoría del parlamento abierto virtual, el cual, en síntesis, tuvo las siguientes participaciones:

- La diputada Aleida Alavez Ruiz, presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales, señaló que la propuesta de reforma proponía reconocer el derecho humano a la movilidad y seguridad vial; dar facultades al Congreso de la Unión para expedir una ley general de la materia que regule la concurrencia de los tres órdenes de gobierno, así como facultad a los municipios y zona metropolitana del valle de México para establecer medidas de planeación en favor de estos derechos.

- Román Meyer Falcón, Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, señaló que la movilidad es un tema crucial, y que en las zonas metropolitanas ha sido un tema notorio pues se trata de un tema de seguridad pública y desarrollo económico.

- El diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce destacó la importancia del tema de la movilidad en el que poco a poco se ha ido avanzando y dijo que hacerlo visible empodera a los ciudadanos para poder hacerlo exigible, lo que logrará transformar las ciudades en ciudades más humanas.

- El diputado Ernesto Palacios Cordero señaló la importancia de acompañar la reforma en materia de movilidad, que permitirá contar con una sociedad más amable, sostenible, incluyente y sin discriminación. Igualmente expresó que los derechos humanos son construcciones sociales, es decir, obedecen a cambios de las sociedades, lo que aplica en el presente caso. Expuso también que el derecho a la movilidad ya tiene antecedentes en diversos instrumentos como la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, o la Convención sobre Derechos de las Personas con Discapacidad.

Señaló que reconocer el derecho a la movilidad implica: que el estado tiene obligaciones irrenunciables y el tener acceso a otros derechos humanos ligados al derecho a la movilidad, como el derecho a la ciudad, al espacio público, a la vivienda, al esparcimiento sano, la cultura, entre otros.

Finalmente expresó que el derecho a la movilidad es mucho más urgente al hablar de grupos que tradicionalmente han sido discriminados como los adultos mayores o las personas con discapacidad.

- Anette Ramírez, Gerente de Políticas Públicas en Movilidad de WRI, expuso que el reconocimiento del derecho a la movilidad está íntimamente relacionado con el ejercicio de derechos humanos y sociales. Señaló que es el derecho a la movilidad sumado con accesibilidad y conectividad, aquello que constituye una de las expresiones físicas de la democracia, la protección a las minorías, la libertad y justicia social en las ciudades. Señaló también que el derecho a la movilidad se conecta con la competitividad que tienen las ciudades para ofrecer oportunidades de salud, educación, entre otras, de manera equitativa.

Respecto a la equidad expuso que existe una situación crítica que se manifiesta a través de la movilidad como lo es la necesidad de que las mujeres se consideren un grupo en situación de vulnerabilidad como es el caso de la violencia sexual contra mujeres en el transporte público, por lo que existe la necesidad de que las mujeres se sientan seguras al desplazarse, es importante recalcar que mencionó que las medidas que se han diseñado para prevenir y proteger a las mujeres como usuarias de los servicios de movilidad tienden a responsabilizar a la víctima de su propia protección.

- Claudia De Gyves, de Línea Peatonal, expresó que el derecho a la movilidad ya se encuentra contemplado en algunas normatividades estatales, pero lo ideal es que desde lo federal dicho derecho quedara garantizado.
- Adriana Lobo de Almeida, Directora Ejecutiva de World Resources Institute México, expresó que la movilidad está intrínsecamente vinculada con el ejercicio de derechos humanos y sociales. Habló de la dimensión de género en materia de movilidad que muy pocas veces es visto, dijo que 41% de los homicidios contra mujeres ocurre en la vía pública, es decir, las mujeres se colocan en riesgo al salir a hacer sus actividades.

Señaló también los siguientes datos relevantes:

1. En la Ciudad de México, de 46 millones de viajes, 25 millones son de mujeres.
2. 70 % de las mujeres se sienten inseguras en espacios públicos.
3. 41% de las mujeres se mueven a pie, contra el 25% de los hombres.
4. El 7% de las mujeres utiliza el transporte colectivo contra el 11% de los hombres.
5. La mujer elige modos más caros de transporte para contrarrestar la sensación de inseguridad.
6. Para las mujeres ir de compras representa el 18% de sus viajes.

La ponente expresó que el primer paso es asegurar la participación femenina en la movilidad. Se requiere de una transformación cultural sobre la concepción de las mujeres como grupo plural.

- Javier Garduño Arredondo, titular de la Unidad de Políticas, Planeación y Enlace Institucional de SEDATU señaló, que el proceso de reforma tendría como

objetivo transformar la vida de las personas que enfrentan mala calidad en el transporte.

Expuso que frente a situaciones complejas como la que vivimos, los tres niveles de gobierno tienen que ser capaces de establecer tres criterios orientadores del presupuesto para acercarse a la garantía de derechos:

1. No discriminación. El presupuesto público en movilidad discrimina a los grupos más vulnerables. El 70% se destina a atender a la población que tiene acceso a un vehículo particular como medio de transporte y no a los que van a pie.
 2. El uso del máximo de los recursos disponibles.
 3. Realización progresiva del derecho a la movilidad.
- Areli Carreón, BICITEKAS, quien expresó que se ha ido construyendo la noción del derecho a la movilidad como un derecho llave, es decir, la capacidad de movernos nos permite ejercer el resto de los derechos.

Dijo que lo que se ha visto con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México de 2014, es que ha sido complicado bajar esa ley a la vida cotidiana porque quien la lee no la entiende.

- Bernardo Baranda Sepúlveda, director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, expresó que la movilidad es un derecho y una necesidad básica. Este concepto considera los diferentes trayectos de viaje y es importante pensar más en el individuo que en las vías de transporte.

Señaló que se debe garantizar que las personas lleguen en condiciones de seguridad y con el menor impacto posible al medio ambiente.

- Alejandra Leal Vallejo, directora de Céntrico, expuso las siguientes estadísticas:

- 1- Para ir al trabajo se usa:
 - 30.8% camión
 - 29.02% vehículo particular
 - 20.07% caminando
 - 5.8% bicicleta
- 2- Para ir a la escuela se usa:
 - 52 % caminando

- 24.1% camión
- 19.5 % vehículo particular
- 1.5% bicicleta

Mencionó también que según un estudio del Centro de Estudios Sociales y Opinión Pública de la Cámara de Diputados sobre movilidad urbana, aquellas personas cuyo ingreso familiar mensual es menor de \$6,000, el 75% utiliza el transporte público. Expresó que de acuerdo con CONAPRA en 2016, 16,185 personas murieron en accidentes viales, la mayoría en entornos urbanos; mientras que los peatones representan el 44% de estas muertes y los ciclistas el 1.9%.

La ponente destacó que Colima, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Oaxaca, Quintana Roo, Sinaloa y Ciudad de México ya reconocen este derecho.

Destacó que México es firmante de la Declaración de Estocolmo con los siguientes compromisos:

- 1- Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial.
 - 2- Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta.
 - 3- Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad.
- Mariana Orozco Camacho, Directora de Vinculación Metropolitana en SEDATU, señaló que existe un diagnóstico normativo en materia de movilidad elaborado por SEDATU, SEGOB y SEMARNAT, el cual posiciona los retos que se han enfrentado en la materia y que es necesario que el marco normativo contenga lineamientos para actuar sobre cuatro elementos: ordenamiento territorial, transporte, tránsito y medio ambiente.

Expresó que en este análisis se deben tomar en cuenta temas como: la seguridad pública, la inclusión, resiliencia y sostenibilidad como lo manda la agenda 2030.

Expuso que el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad es inminente y que vale la pena indagar en el contenido normativo de este derecho para reconocer las obligaciones del estado y las personas y que no quede en letra muerta, destacando que México sería vanguardista al integrar este derecho en su constitución.

- Gilberto Anaya, de Cultura Vial A.C., presentó los siguientes datos:
 1. En la mayor parte del país se gestiona el tráfico.
 2. La mayor inversión de infraestructura se destina a automotores.
 3. El tráfico causa que las personas pierdan hasta 150 horas en sus traslados, lo que en términos económicos significa 94,000 millones de pesos al año.
 4. Esas 150 horas adicionales generan enfermedades respiratorias y de obesidad.
 5. 11 millones de viajes en la Ciudad de México se hacen a pie.
 6. En ciudades como la Ciudad de México, Guadalajara, Mérida y Tijuana hay planes de movilidad sustentable.

El ponente expresó que se requiere cambiar el paradigma de transportar vehículos a transportar personas. Se debe redemocratizar el uso del espacio público, privilegiando la seguridad, dignidad, comodidad y la salud de las personas.

Expuso que hoy el espacio público está tomado por el auto particular, cada uno requiere 120 m² tomando en cuenta estacionamiento en el origen y destino, así como espacios de transición, mientras que una persona ocupa un espacio de 30 m².

Dijo que en movilidad sustentable hay 40 años de experiencias de prueba y error en ciudades como Ámsterdam y Copenhague, que es imperativo generar políticas que permitan optimizar y priorizar las inversiones.

- Ghigo Ditommaso, del Gehl Institute, expuso que la movilidad es un derecho fundamental en el que se puede avanzar a través de la infraestructura física. Consideró que la construcción de infraestructura para automóviles es desproporcionada.

Mencionó que desde los años 60 se dieron cuenta que el punto de partida para una mirada más humana al desarrollo de la sociedad es la que se enfoca en los peatones, como personas que se mueven a través de sus pies.

Expuso el caso de Copenhague en donde llegó un punto en que todo el espacio público estaba ocupado por automóviles y el punto de partida para el producto transformador en materia de movilidad es el estudio de Jean Gehl “La humanización del espacio público”. Así en Copenhague se comenzó a transformar el espacio público utilizado por automóviles en espacio utilizado por personas, gracias a que el trabajo de Gehl se convirtió en una política municipal.

Señaló que la movilidad sustentable (peatonal, en bicicleta y en transporte público), tiene la posibilidad de convertirse en el protagonista de la movilidad de cualquier ciudad, sea pequeña o grande.

e) Consideraciones: la Comisión de Puntos Constitucionales coincidió con las circunstancias expuestas por el Senado de la República a fin de incorporar al texto constitucional el derecho a la movilidad de las y los mexicanos en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Señalaron que el derecho a la movilidad desde una visión colectiva puede ser entendido como: “el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.

De lo anterior se desprende que la movilidad tiene un papel vital debido a que permite la comunicación, integra los espacios y las actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo humano. En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con el índice de movilidad urbana del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO):

1. En México las ciudades están diseñadas para los automóviles más que para las personas, lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor.
2. En muchas ciudades del país una gran parte de la población vive en zonas remotas, provocando que su gasto en transporte aumente, este gasto representa 19% del gasto de los hogares, lo que equivale a un promedio de 1,815 pesos mensuales.
3. En zonas alejadas, debido a la distancia y a la dispersión el transporte masivo o estructurado como el Metro o Metrobús no llega. En dichas zonas, el transporte tiende a ser más inseguro que en zonas centrales, exponiendo a la población más pobre a las peores condiciones de inseguridad.
4. Tan solo en la zona metropolitana del valle de México, en promedio, se llevan a cabo 11.5 millones de viajes diarios en transporte colectivo tipo microbús. Esto representa el 74% del total de los viajes en transporte público.
5. De un análisis al índice de movilidad urbano se concluye que las ciudades con peor movilidad están asociados a malos resultados en indicadores socioeconómicos, como lo son la población sin ingreso, población bajo la línea de bienestar y viviendas con piso de tierra.

Por otro lado, de una encuesta realizada en las zonas metropolitanas del país por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados, se desprenden los siguientes hallazgos:

1. El método más usado para moverse dentro de las zonas metropolitanas es el transporte público, 7 de cada 10 personas (68%) se transporta por este medio. 2 de cada 10 (22%) utiliza coche propio. Solo 1% usa la bicicleta. El 8% utiliza otro método.
2. Existe una clara tendencia de que a mayor ingreso se utiliza en mayor medida el automóvil propio como principal medio de transporte. Entre los que tienen un ingreso menor a \$1,500 solo el 5% lo usa; mientras que entre los que tienen ingresos mayores de \$12,000 el porcentaje aumenta el 63%.

3. 6 de cada 10 personas evalúa de manera negativa la pavimentación y el mantenimiento de calles de su ciudad. Porcentaje similar no está satisfecho con el mantenimiento que se les da a las banquetas.

f) Resultado del dictamen: se planteó el resultado del dictamen, sin modificaciones a la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial.

Como resultado se propuso aprobar en sentido positivo la minuta señalada.

En la votación en el pleno de la Cámara de Diputados, la reforma fue aprobada y posteriormente publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020.

II.3 Aciertos y desaciertos en la discusión sobre el derecho a la movilidad

Después de revisar el Dictamen a discusión de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, del 14 de octubre de 2020 de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, podemos llegar a varias conclusiones:

- 1) El foro estuvo integrado por personas conocedoras del derecho a la movilidad así como los elementos que lo integran;
- 2) El derecho a la movilidad es ciertamente novedoso, y está íntimamente relacionado con las nuevas formas de disfrutar del espacio público y de realizar desplazamientos;
- 3) Aunque durante el debate se realizaron numerosas intervenciones que exponían los gastos elevados que asumen las familias mexicanas, no se tomó en consideración el principio de economía para un transporte barato. Esto seguirá poniendo a la población más pobre en una situación desventajosa al ejercer su derecho a la movilidad.
- 4) No se realizaron consideraciones sobre los modos de transporte que presta el Gobierno, como el Sistema de Transporte Colectivo “Metro” en la Ciudad

de México, a efecto de buscar incluir servicios similares en otras entidades federativas.

- 5) Pudo haberse incluido en el texto del derecho a la movilidad las características de dignidad y conectividad, ello implicaría que para hacer efectivo el derecho a la movilidad debía respetarse el valor de las personas, sin condiciones degradantes o humillantes, así como la movilidad permitiría interconectar los desplazamientos en diversos modos de transporte, sin embargo dichas características no se incluyeron.

No obstante todo lo anterior, el hecho de incluir el derecho a la movilidad en nuestra Constitución Política es un gran avance para los derechos humanos en México.

Capítulo III - Marco jurídico

III.1 Constitución General de la República

Después de todo lo antes mencionado, nos adentramos en la revisión normativa de México, comenzando por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos³⁸, la cual con motivo de la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, dispone sobre el derecho humano a la movilidad, lo siguiente:

Artículo 4o... párrafos primero al décimo sexto...

...

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Cabe señalar que esta es la primera ocasión en la que se incluye en la Constitución General de la República el derecho a la movilidad.

³⁸ Diario Oficial de la Federación. 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, disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Como puede advertirse, el texto del derecho a la movilidad se limita a señalar que toda persona tiene derecho a la movilidad, identificando los elementos que según el dictamen de reforma que fue analizado, debieron incluirse. Sin embargo pudo haberse definido que el derecho a la movilidad es aquel que tienen todas las personas de realizar sus desplazamientos tanto personales, como de sus bienes, ello habría delimitado el concepto, y adicionalmente incluir los elementos necesarios para el ejercicio del derecho a la movilidad, como a continuación se realizará, mismos que se encuentran contemplados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México:

- *Accesibilidad*, definida como aquella garantía de que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;
- *Seguridad vial*, entendida como el conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;
- *Eficiencia*. Que significa maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;
- *Sostenibilidad*, que se refiere a la utilización de energías limpias, amigables con el medio ambiente;
- *Calidad*, entendida como procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje; e,
- *Igualdad*, que significa equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión.

Sobre la inclusión, si bien no está previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, según el texto intitulado “Cinco acciones para crear una sociedad incluyente”³⁹, de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, la inclusión se entendería como aquellas acciones dirigidas a promover la eliminación de barreras físicas, de información y de comunicación hacia personas con discapacidad,

Dicho lo anterior, habrá de compararse el contenido del texto constitucional actual con el marco jurídico internacional. Es importante delimitar el derecho a la movilidad así como su anterior concepción de “transporte” y otros elementos relacionados en algunas de las fuentes más importantes a nivel internacional, por lo tanto en el siguiente apartado habrán de mostrarse dichas situaciones.

III.2 Instrumentos internacionales

Por virtud de los artículos 1 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las personas gozarán de los derechos humanos que reconozca la propia Carta Magna y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así mismo se reconoce a dicha fuente internacional de derecho como Ley Suprema de toda la Unión, es decir, de la República Mexicana. Con tal preámbulo, sobre el derecho a la movilidad se tienen las siguientes fuentes:

<p>Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes⁴⁰</p>	<p>Artículo 7. Derecho a la democracia participativa.</p> <p>...</p> <p>10. El derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona</p>
---	--

³⁹ Comisión Nacional de Derechos Humanos, “Cinco acciones para crear una sociedad incluyente” disponible en <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/08-sociedad-incluyente.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

⁴⁰ Artículo 7, numeral 10, Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes, disponible en https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/CONACYT/04_Docentes_UdeO_ubicar_el_de_alumnos/Contenido/Lecturas%20obligatorias/M.5_cont_3_DUDHE.pdf (consultada el 18 de junio de 2022)

	discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.
Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer ⁴¹	<p>Artículo 14</p> <p>...</p> <p>2. Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho a:</p> <p>....</p> <p>h) 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.</p>
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ⁴²	<p>Artículo 9</p> <p>Accesibilidad</p> <p>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,</p>

⁴¹ Artículo 14, numeral 2, inciso h), Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, disponible en <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women> (consultada el 18 de junio de 2022).

⁴² Artículos 9, inciso a) y 20, incisos a), b) c) y d), Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, disponible en <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

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;

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;

	<p>d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.</p>
<p>Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático⁴³</p>	<p>Artículo 4</p> <p>Compromisos</p> <p>1. Todas las Partes, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y el carácter específico de sus prioridades nacionales y regionales de desarrollo, de sus objetivos y de sus circunstancias, deberán:</p> <p>...</p> <p>c) Promover y apoyar con su cooperación el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan las emisiones antropológicas de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en todos los sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos;</p>
<p>Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas</p>	<p>Artículo 2</p> <p>1. Con el fin de promover el desarrollo sostenible, cada una de las Partes incluidas en el anexo I, al cumplir los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones contraídos en virtud del artículo 3:</p>

⁴³ Artículo 4, numeral 1, inciso c), Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/convsp.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

<p>sobre el Cambio Climático⁴⁴</p>	<p>a) Aplicar y/o seguir elaborando políticas y medidas de conformidad con sus circunstancias nacionales, por ejemplo las siguientes:</p> <p>vii) medidas para limitar y/o reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en el sector del transporte;</p> <p>viii) limitación y/o reducción de las emisiones de metano mediante su recuperación y utilización en la gestión de los desechos así como en la producción, el transporte y la distribución de energía;</p> <p>Artículo 10</p> <p>Todas las Partes, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y las prioridades, objetivos y circunstancias concretos de su desarrollo nacional y regional, sin introducir ningún nuevo compromiso para las Partes no incluidas en el anexo I aunque reafirmando los compromisos ya estipulados en el párrafo 1 del artículo 4 de la Convención y llevando adelante el cumplimiento de estos compromisos con miras a lograr el desarrollo sostenible, teniendo en cuenta lo dispuesto en los párrafos 3, 5 y 7 del artículo 4 de la Convención:</p> <p>b) Formularán, aplicarán, publicarán y actualizarán periódicamente programas nacionales y, en su caso, regionales que contengan medidas para mitigar el</p>
--	--

⁴⁴ Artículos 2, numeral 1, inciso a), fracciones vii) y viii) y 10, incisos b) e i), Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf> (consultado el 18 de junio de 2022).

	<p>cambio climático y medidas para facilitar una adaptación adecuada al cambio climático;</p> <p>i) tales programas guardarían relación, entre otras cosas, con los sectores de la energía, el transporte y la industria así como con la agricultura, la silvicultura y la gestión de los desechos. Es más, mediante las tecnologías y métodos de adaptación para la mejora de la planificación espacial se fomentaría la adaptación al cambio climático;</p>
--	---

Para mayor claridad, es oportuno que con base en el método analógico, se realice un comparativo de los principales elementos de dichos tratados, en contraste con el derecho a la movilidad contenido en la reforma constitucional publicada el 18 de diciembre de 2020, en el Diario Oficial de la Federación:

Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes	Derecho a la movilidad, accesibilidad, tráfico ordenado, respetuoso con el medio ambiente, moverse con facilidad, especial facilidad a personas con discapacidad, supresión de barreras arquitectónicas.
Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer	Eliminar discriminación de la mujer, asegurar condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, participación en el desarrollo rural y beneficios, condiciones adecuadas en transporte
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad	Acceso de personas con discapacidad a igualdad de condiciones en transporte, eliminación de barreras de acceso, costos asequibles, alentar

	tecnología en movilidad para personas discapacitadas
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático	Promover y apoyar el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos reduzcan o prevengan las emisiones de gases de efecto invernadero no en el transporte.
Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático	Aplicar medidas para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero en el sector del transporte
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.

Como puede advertirse, diversas regulaciones internacionales prevén condiciones mayores, más detalladas, e incluso precisas, de lo que se diseñó en el texto constitucional del derecho a la movilidad. Esto presenta un área de oportunidad, con la finalidad de recoger con mayor amplitud el alcance de estos derechos y, en su caso, realizar una propuesta de redacción para modificar el texto del artículo 4 de la Constitución. La asequibilidad a la que se refiere la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, por ejemplo, y como ya se ha señalado en diversas ocasiones en el presente trabajo, es un punto que pudo haber ganado el partido Morena, mayoría en el Congreso de la Unión, pues justamente se refiere a las condiciones de movilidad económica y barata, al alcance de todo el pueblo. Esto pudo haberse presentado en favor de la ciudadanía, sin embargo no se incluyó en el texto constitucional.

Por otro lado debe precisarse que, el actual texto del derecho a la movilidad en la Constitución General de la República únicamente refiere vocablos (accesibilidad, eficiencia, etc.) es decir, al no otorgar un concepto respecto a lo que se entiende por derecho a la movilidad, corresponderá a las interpretaciones jurídicas el construir la definición del derecho a la movilidad, esto se deberá completar con diversos tratados internacionales como los que fueron señalados con anterioridad.

III.3 Concepto de derecho a la movilidad en constituciones de las entidades federativas

Según el artículo 43 de la Constitución General de la República, la Federación se divide en 31 Estados y la Ciudad de México, esto quiere decir que existirán 32 constituciones estatales, las cuales prevén una serie de derechos humanos para las personas, a continuación se realizará un breve esbozo de algunas de esas constituciones, respecto al tema en estudio.

La Constitución Política de la Ciudad de México⁴⁵, refiere sobre el derecho a la movilidad lo siguiente:

Artículo 13

Ciudad habitable

...

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

⁴⁵ Artículo 13, apartado E, Constitución Política de la Ciudad de México, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/70252/69/1/0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Por otro lado, el artículo 19, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo⁴⁶ señala:

Artículo 19

...

Se reconoce el derecho de toda persona y colectividad, a la movilidad bajo los principios de igualdad, accesibilidad, sostenibilidad y equilibrio con el medio ambiente. Toda persona con discapacidad tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas para su desplazamiento.

La Constitución del Estado Libre y Soberano de Baja California⁴⁷, sobre el derecho a la movilidad refiere lo siguiente:

CAPÍTULO IV

DE LOS DERECHOS HUMANOS Y SUS GARANTÍAS

ARTÍCULO 7.-...

...

El disfrute de una movilidad segura en las vialidades del Estado es un derecho que tiene toda persona. La ley establecerá las bases y programas para garantizar la seguridad vial del peatón, conductor y pasajero, en las distintas modalidades del transporte público o privado, incluyendo el no motorizado.

Como puede advertirse, al menos tres entidades federativas (incluida la Ciudad de México), consideran a la movilidad como un derecho de las personas, así como también de la colectividad, las características de dicho derecho son, según las constituciones antes referidas: derecho de personas, en condiciones de seguridad,

⁴⁶ Artículo 19, Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, disponible en <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L176-XVI-20220616-CN1620220616240.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

⁴⁷ Artículo 7, Constitución del Estado Libre y Soberano de Baja California, disponible en https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_I/20200214_CONSTBC.PDF (consultada el 18 de junio de 2022)

accesibilidad, comodidad, eficacia, calidad, igualdad, sostenibilidad, equilibrio con el medio ambiente, entre otras, lo que claramente evidencia la importancia que se le ha otorgado a nivel estatal.

Es de resaltarse que, las constituciones de los estados también señalan una serie de elementos que no son del todo coincidentes con el texto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ello viene a confirmar que la delimitación del derecho a la movilidad es necesaria, a efecto de generar un concepto claro, con el fin de evitar que en diversas legislaciones se prevean distintas condiciones, ello podría facilitar el trabajo de operadores jurídicos y autoridades, pues el derecho a la movilidad se ha venido construyendo con base en distintas normas, sin que se aclare un concepto básico.

III.4 Apuntes sobre la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Ahora, es necesario referir algunas pautas sobre la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial⁴⁸, misma que se publicó el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, misma que encuentra su origen en el artículo transitorio SEGUNDO del decreto de reforma constitucional sobre el derecho a la movilidad de 18 de diciembre de 2020, mismo que señala: “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.” Dicha Ley General atiende a la reforma a los artículos 4º y 73, fracción XXIX-C, de nuestra Carta Magna, con la que se establecen las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

De una lectura a dicha Ley se pueden advertir los siguientes aciertos:

- Se crea el sistema nacional de movilidad y seguridad vial y el sistema de información territorial y urbano;

⁴⁸ Artículos 3, fracciones IX y XXVI, 4, fracción III, 7, 9, fracción VIII, 11, 23, 24, 34, fracciones I y II, 35 43 y 49, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf> (consultada el 30 de junio de 2022)

- Se incluye una definición innovadora de “Calle completa”, como aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias;
- La creación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- Se reconocen grupos vulnerables para la movilidad, incluyendo a las mujeres como uno de ellos, con lo que efectivamente se da cuenta de un problema que ha venido en auge. Incluyendo también una definición de violencia contra las mujeres, como: “Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.”;
- Como uno de los principios de movilidad, se incluye el de “confiabilidad”, entendido como que las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- La inclusión de finalidades del derecho a la movilidad, entre las que destaca el dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- Se define la seguridad vial, señalando que es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos;
- De prevén derechos para las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, incluyendo la reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas;
- Se establece una Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que deberá observar: Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del país e interurbanos, rurales e insulares con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano; así como también conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de

vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética, entre otros;

- Se pensó en el diseño de la red vial, no solo como un lugar para la movilidad enfocada en el tránsito de personas y vehículos, sino también desde la perspectiva de habitabilidad, enfocada en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales;
- Se incluyen criterios para el diseño de infraestructura vial, dentro de los que destacan la conectividad y la movilidad sostenible;
- Dentro de una de las características del servicio de transporte público se incluye una innovadora que es: Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación;
- Se incluye un capítulo relativo a normas de tránsito, en donde en particular se establece la obligación para todas las entidades federativas a realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente (conocido popularmente como alcoholímetro), las cuales únicamente se realizaban en los centros metropolitanos más importantes del país.

Por otro lado, al ser una norma novedosa, cuenta con algunos desaciertos que pueden atenderse posteriormente, a continuación se mencionan:

- La creación de una base de datos de movilidad y seguridad vial, empezando porque dicha base se integrará por información relativa al control vehicular de las entidades federativas, y las licencias de conducir igualmente expedidas, esto presenta serios retos, ya que dichos rubros son competencia de las entidades federativas, y al interior se encuentran determinados requisitos que no son homogéneos, lo que puede representar problemas

burocráticos y de flujo de información severos, la repercusión puede ser que no se logren los objetivos que tuvo la creación de la base de datos;

- La definición de servicio de transporte público no es clara, ni se señala si serán prestada con base en concesiones o permisos, esto puede generar interpretaciones por parte de los prestadores de servicio, que no necesariamente sean optimas, ya que quienes prestan el servicio de transporte en ocasiones buscan el fin lucrativo antes de otorgar un servicio de calidad;
- No se delimitan las atribuciones correctamente, ya que en ninguna legislación estatal los municipios son competentes para la emisión de licencias de conducir, por ejemplo, incluso en el apartado de competencia se atribuye a las entidades y no a los municipios, esto puede generar problemas de aplicación de la norma, al no tener certidumbre de la o las autoridades expresamente facultadas.

Al momento está transcurriendo el término de 180 días para que el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas aprueben las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con el contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

III.5 Resoluciones judiciales

Es importante analizar el sentido que se ha dado en los tribunales al tema en estudio, podemos revisar la transformación hacia el derecho a la movilidad, como derecho positivo, ello porque la norma jurídica antes “incluía” la movilidad dentro del derecho al libre tránsito, sin embargo, como hemos visto, las diferencias entre el derecho al libre tránsito y derecho a la movilidad son claras, como se abordará a continuación en los siguientes casos prácticos donde se ha resuelto sobre el tópico:

Proyecto de sentencia al amparo directo en revisión 5207/2018⁴⁹, cuyo ponente fue el ministro Eduardo Medina Mora, mismo que señala a la letra los siguientes párrafos:

“El derecho a libertad de tránsito implica el goce efectivo de transitar por donde se desee (salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente válida); pero también implica por parte de las autoridades estatales una obligación positiva, la cual se traduce en asegurar las condiciones dignas para transitar sin ser objeto de riesgos, asegurando su integridad. Asimismo, ese derecho fundamental es inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental 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.

En este sentido, atento al marco normativo nacional e internacional aplicable, para que se actualice una violación a la libertad de tránsito es necesario que se afecte la libertad del individuo para desplazarse dentro del territorio nacional, bien sea por que se impongan requisitos para llevar a cabo dicho tránsito o por que se prohíba el desplazarse por el territorio nacional. Sin embargo, la garantía descrita no tiene por objeto el salvaguardar los medios a través de los cuales los ciudadanos hacen efectiva la libertad de tránsito, tales como los vehículos que destinen para transportarse.

Ahora bien, respecto de los límites que el propio texto constitucional impone a la libertad de tránsito, es importante señalar que los mismos los encontramos en las facultades de la autoridad judicial en los casos de responsabilidad penal o civil, y a las de la autoridad administrativa respecto de las disposiciones que establezcan las leyes sobre migración e inmigración, salubridad general y respecto de los extranjeros residentes considerados como perniciosos, en clara referencia a la posibilidad de expulsión de los mismos, que existía en términos de la antigua redacción del artículo 33 de la propia Constitución Federal.

⁴⁹ Amparo directo en revisión 5207/2018, Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ciudad de México, 2018, disponible en: https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/listas/documento_dos/2018-11/adr%205207-2018.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Respecto de los límites recién descritos, la primera distinción que se establece tiene que ver con el tipo de autoridad que, de acuerdo con las leyes respectivas, las imponen.

En primer lugar, la garantía constitucional se restringe, de acuerdo con la normativa aplicable, en los casos de responsabilidad penal y civil de competencia de los órganos jurisdiccionales.

Esta limitante encuentra fundamento en el propio texto constitucional, toda vez que el Estado tiene la obligación de impartir justicia y, para ello resulta necesario, en los casos que así lo ameriten, que las autoridades jurisdiccionales impongan restricciones a la garantía de libre tránsito o aún a la de residencia. Como ejemplos de estas restricciones podemos señalar la orden de aprehensión o la pena de prisión.

En cuanto al límite que las autoridades administrativas pueden imponer, de acuerdo con su normativa, de la libertad de tránsito y de residencia, encontramos que se pueden clasificar en materia de emigración o inmigración, en materia de salubridad general, y en materia de extranjeros que se consideren perniciosos.

Por lo que hace al límite que las leyes impongan en materia de emigración e inmigración, éste tiene como objetivo que el Estado tenga control sobre el flujo migratorio dentro del país, así como el acceso y salida de personas de nuestro territorio.

La segunda de las limitantes, es decir, en materia de salubridad, tiene como objetivo el que el Estado tenga control sobre las epidemias y enfermedades de contagio que puedan ser transmitidas tanto por personas como por la flora y fauna que puedan ser transportados en el territorio nacional.

En cuanto a la tercera limitante, referente a los extranjeros perniciosos, es importante destacar que la misma en una reminiscencia histórica a la facultad discrecional y unilateral con que contaba el Poder Ejecutivo en el artículo 33 constitucional, referente a la expulsión de extranjeros, la cual, al día de hoy, ya no es vigente pues dicho precepto constitucional ha sido reformado.

En este sentido, podemos afirmar que las limitantes que la propia Constitución impone a la libertad de tránsito y residencia encuentran su justificación en la necesidad de proteger los bienes jurídicos de los demás ciudadanos, considerados en forma individual y como comunidad.”

Lo relevante del proyecto de sentencia radica en que se señalaron las características del derecho al libre tránsito, así como las condiciones para que, en su caso, se actualice una violación al mismo. Igualmente se refirieron las limitaciones para dicho derecho, las cuales resultan de sumo interés, pues ayudan a entender con mayor precisión porqué este derecho no debe confundirse con el derecho a la movilidad. Las limitaciones para el libre tránsito atienden a procesos judiciales en las materias penal o civil, o a determinaciones de autoridad administrativa en temas migratorios, de salubridad y residentes perniciosos.

Con esto queda claro que el derecho al libre tránsito es distinto al derecho a la movilidad, y por ello no debe confundirse con este último, pues es claro que los elementos entre uno y otro son completamente distintos, según lo relatado en el presente trabajo.

Para comprender de mejor manera la transición de derecho al libre tránsito al derecho a la movilidad es necesario revisar el contenido del artículo 13, de la Constitución Política de la Ciudad de México⁵⁰, relacionado a su vez con el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México⁵¹, mismos que señalan lo siguiente:

Artículo 13

Ciudad habitable

E. Derecho a la movilidad

⁵⁰ Artículo 13, apartado E, Constitución Política de la Ciudad de México, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/70252/69/1/0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

⁵¹ Artículo 5, Ley de Movilidad de la Ciudad de México, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/69301/31/1/0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

1. *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.*

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Después de lo antes señalado, puede concluirse que la libertad de tránsito, como derecho constitucionalmente previsto y el derecho a la movilidad, aunque aparenten que son similares, tienen las siguientes diferencias que los distinguen:

Elementos del derecho a libre tránsito	Elementos del derecho a la movilidad
Potestad de todos los gobernados de poder entrar y salir de determinado territorio.	Potestad de todas las personas, tanto individual como colectivamente para realizar los desplazamientos de individuos y bienes.
Sin que existan mayores requisitos para ello que los que disponga la misma Constitución y las Leyes.	
Con ajuste a diversos principios como los de seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y bajo carbono, innovación tecnológica.	

Esto indica que efectivamente, el derecho a la movilidad es diverso al derecho al libre tránsito, pues persigue fines distintos, y cuenta con características diversas. Mientras que el derecho al libre tránsito podría sintetizarse como la mera potestad del gobernado de moverse, de manera libre, dentro del territorio nacional, el derecho

a la movilidad implica una esfera de cualidades que deben regir al desplazamiento de personas y bienes, lo que hacen que se humanice la movilidad, al dotarla de seguridad, accesibilidad, calidad, innovación tecnológica, entre otras.

Resulta de sumo interés advertir la evolución que ha tenido la movilidad hasta convertirse en derecho, incluso desde sus orígenes cuando estaba circunscrito a la mera idea del transporte, puede notarse como desde las etapas más rudimentarias ha existido la necesidad de ir de un lugar a otro, de manera rápida, segura y accesible. Los antecedentes dan cuenta de lo que buscaban nuestros antepasados cuando decidían optar e incluso invertir en nuevos modos de moverse, las posibles clasificaciones para la actualidad podrían sintetizarse en las siguientes, según los antecedentes hasta ahora referidos:

- Modos básicos de movilidad: los relativos al entorno más próximo a la habitación de la persona, donde los traslados son relativamente cortos, con actividades personales propias del desarrollo humano, como la educación, el trabajo, la satisfacción de necesidades básicas como la compra de alimentos, entre otras.
- Modos intermedios de movilidad: son los que realizan las personas dentro de un territorio delimitado, pero que continúa siendo relativamente local, a fin de acceder a oportunidades de trabajo, recreación y disfrute de oportunidades en traslados cortos a medios.
- Modos largos de movilidad: los que se refieren a traslados de personas a efecto del disfrute de todas las oportunidades que ofrece un territorio nación, cómo puede ser la elección de un nuevo centro para realizar vida, turismo, necesidad específicas que cubrir, entre otras.

Ahora bien, se presentará un caso práctico en el que un Juez de Distrito resolvió un juicio de amparo, relativo a violaciones al derecho a la movilidad:

Juicio de amparo 902/2018

Juzgado Cuarto de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México.

Autoridades responsables: Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Secretaría de Seguridad Pública, Alcalde en Xochimilco, Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.

Los quejosos demandaron de las autoridades responsables, medularmente, lo siguiente:

- A) De la Secretaría de Movilidad: la omisión de establecer, dentro de sus funciones y en el pueblo originario de Santa María Nativitas Zacapa, un sistema de movilidad eficaz cuyo acceso permita a los quejosos un efectivo desplazamiento de una persona y bienes: lo anterior en términos de lo establecido en el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.*
- B) La omisión de formular acciones en materia de movilidad (planes, programas, lineamientos y políticas integrales) en coordinación con el resto de las autoridades responsables, para satisfacer las necesidades de la movilidad de los quejosos, derivado de la afectación que sufrió la carretera Xochimilco-Tulyehualco a la autoridad de las calles Cocomochitl y Desiderio Peña, en el pueblo de Santa María Nativitas, Xochimilco, después del sismo del 19 de septiembre de 2017.*

Cabe señalar que los quejosos adujeron violaciones al derecho humano a la movilidad y violación a los derechos de pueblos originarios.

En tales circunstancias el Juez Cuarto de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México resolvió mediante sentencia de veinticuatro de mayo de dos mil diecinueve que, si bien derivado del sismo ocurrido el 19 de septiembre de 2017 se había formado una grieta de 150 metros en la carretera xochimilco-tulyehualco lo que afectaba el derecho a la movilidad de los habitantes de la zona, también era cierto que se actualizaba la hipótesis de improcedencia contenida en el artículo 61, fracción XXI, de la Ley de amparo, en virtud de haber cesado los efectos de las omisiones de rehabilitar la carretera Xochimilco-Tulyehualco, en el tramo comprendido entre las calles Xocoxhochitl y Desiderio Peña, de los daños sufridos con motivo del sismo antes referido, ello ya que derivado de las inspecciones

judiciales se advertía que el tramo de vialidad estaba reabierto, así como también, no se generaban congestionamientos viales, entre otras características.

Inconformes con la resolución anterior, los quejosos acudieron a la revisión de amparo, en el expediente R.A. 290/2019, del Décimosexto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, donde se resolvió la sentencia del amparo en revisión 902/2018, del Juzgado cuarto de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México, en el cual se atribuía a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México: “la omisión de establecer, dentro de sus funciones y del pueblo originario de Santa María Nativitas Zacapa, un sistema de movilidad eficaz cuyo acceso permitiera a los quejosos su efectivo desplazamiento de su personal y bienes, en términos de lo establecido por el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la omisión de formular acciones en materia de movilidad para satisfacer las necesidades de movilidad de los quejosos, después de sismo del 19 de septiembre de 2017, que dañó diversas vialidades”, el Tribunal Colegiado de conocimiento resolvió que en efecto la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, así como la Secretaría de Seguridad Ciudadana contaban con atribuciones para realizar acciones para mejorar las vialidades, sin embargo las autoridades responsables no acreditaron la realización de actividades para mejorar la vialidad de la zona.

El Tribunal colegiado advirtió que en el escrito inicial de demanda se hicieron manifestaciones tendentes a señalar que la carretera había sido dañada con motivo del sismo del año 2017, y que no solo debía rehabilitarse, sino que debía rehabilitarse atendiendo al Derecho humano a la movilidad, de acuerdo a los principios y jerarquía de movilidad, establecidos en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Igualmente, según lo señalado por el Tribunal Colegiado, la carretera rehabilitada debía contar con “espacios de calidad, accesibles, sobre todo para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Programas de Desarrollo Urbano y la normatividad aplicable vigente en la materia en términos de lo dispuesto por el

artículo 184 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de asegurar nuestro derecho humano a la movilidad”. El Tribunal Colegiado determinó que la resolución del Juez de Distrito fue discriminatoria ya que cada una de las personas resiente de modo distinto las afectaciones y realiza de forma distinta sus desplazamientos, es decir, mujeres, niños, niñas, personas, de la tercera edad, personas con discapacidades, etc., lo que obliga a las autoridades a realizar acciones que consideraran esas situaciones particulares, por lo tanto los titulares del derecho (no únicamente aquellos que se puedan ver afectados por el congestionamiento vial) deben tener pleno acceso a todos los medios que les permiten realizar un movimiento de sí misma y de sus bienes, los cuales encuentran fundamento en las siguientes normativas:

- a) La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad en su artículo tercero establece que para lograr los objetivos de la Convención, los Estados Parte se comprometen, entre otros, a adoptar las medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, el empleo, el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.*
- b) La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en su artículo 20 prevé que los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.*
- c) La Convención Interamericana sobre Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, en su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Establece la obligación para que los Estados parte adopten de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, 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 incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

Finalmente, el Tribunal Colegiado otorgó valor al acta levantada con motivo de la inspección judicial que se ordenó de oficio, donde el actuario adscrito al Juzgado de conocimiento advirtió que la forma en que se desplazan los peatones en tramo de la Carretera Xochimilco-Tulyehualco que va de la calle de Zacapa a la calle Cocoxohitl, es por transporte público, bicicleta, y motocicleta a pie y, que si bien están señalados los pasos peatonales, también lo es que “no existen señalamientos de límites de velocidad, no hay señalamientos destinados para abordar transporte público, bahías de ascenso y descenso asimismo cabe resaltar que en dicho tramo solo existe una rampa para discapacitados, y un semáforo a la altura de calle prolongación Cuauhtémoc, no existe carril especial, en dicho tramo las banquetas se encuentran deterioradas y existen automóviles estacionados en la misma, además de que algunos lugares del tramo materia de la inspección existe cascajo, y solo existen dos puentes peatonales en dicho tramo, uno al inicio de la calle Zacapa y otro en la Calle Cocoxohitl; lo que revela que, ante la falta de este tipo de señalamientos, puede provocar en las horas pico que se congestione el tráfico de automóviles, con la consecuente de que se vuelva intransitable, y por ende, requiera de un programa vehicular para hacer viable el tránsito de automotores.

Por todo lo anterior, el Tribunal Colegiado otorgó el amparo, a efecto de que la Secretaría de Movilidad, el Alcalde de Xochimilco y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, atendieran la omisión que se les atribuyó, específicamente a la Secretaría de Movilidad por contar con las siguientes atribuciones:

- Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.*

- *Establecer los lineamientos mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público; realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Distrito Federal (Ciudad de México), promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;*
- *En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado; y*
- *Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y delegacionales los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente.*

Como puede advertirse del análisis a los antecedentes del juicio de amparo citado, así como a su resolución por parte del Tribunal Colegiado de referencia, el Poder Judicial de la Federación ha conocido de violaciones al derecho a la movilidad, aplicando normas supra nacionales, como lo son diversas Convenciones que disponen obligaciones para el Estado Mexicano, a efecto de garantizar el derecho a la movilidad. En este caso, derivado del sismo del 19 de septiembre de 2017, se produjeron una serie de afectaciones en la Ciudad de México, siendo el motivo por el cual, diversos residentes de la Alcaldía Xochimilco promovieron juicio de amparo, donde adujeron violaciones al derecho humano a la movilidad. Aun y cuando dicho derecho no se encontraba previsto en la Constitución General de la República, el Poder Judicial de la Federación resolvió en términos del artículo 1 y 133 de la Carta Magna, construyendo el derecho a la movilidad con base en tratados internacionales suscritos por el Estado Mexicano, incluso remitiendo el contenido del derecho en estudio, a la Ley de Movilidad del entonces Distrito Federal, pionera en la materia.

El caso presentado sirve para advertir que el derecho a la movilidad es un derecho humano, el cual debe respetarse y protegerse.

Conclusiones

I. Panorama actual y problemáticas en la Ciudad de México

Hasta este punto hemos analizado históricamente el desarrollo del derecho a la movilidad, pasando por sus distintas transformaciones, hasta ser reconocido como un auténtico derecho humano, indicando contenido normativo del mismo, e incluso ejemplos de la justiciabilidad del derecho a la movilidad, por lo que puede advertirse su gran importancia y la necesidad de su análisis a profundidad, en el marco de la reforma constitucional del 18 de diciembre de 2020.

La movilidad presenta uno de los problemas fundamentales en México, principalmente en las urbes más pobladas, garantizar el derecho a la movilidad corresponde, en mayor medida, a las entidades federativas, por lo que gran parte de las problemáticas debe ser resuelta con base en normas de carácter estatal. Si bien el contenido de la Constitución Federal viene a robustecer el derecho a la movilidad, con lo que se aporta una fuerte presencia de los poderes federales en el desarrollo de dicho derecho, también es necesario darle su justo lugar a las entidades federativas para su desarrollo.

El caso de la Ciudad de México es clave para entender el derecho a la movilidad, que es una ciudad con una población de más de siete millones de personas, principal centro económico y capital del país, algunos llaman a la movilidad “la enfermedad en la piel del monstruo” de la Ciudad de México.

Por ejemplo, el accidente del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” de la Ciudad de México de 2021, que tuvo verificativo el lunes 3 de mayo de 2021, alrededor de las 22:22 horas. El suceso ocurrió entre las estaciones Olivos y Tezonco de la Línea 12 del “Metro”, y tuvo como consecuencia preliminar un estimado de 26 fallecidos, 80 heridos y 5 personas reportadas como desaparecidas.

Además de múltiples quejas de la población respecto al mal estado aparente de la estructura de la línea 12 del “Metro”, se cuestionó la forma de colocación y soldadura de los pernos que unían las traveses de acero del viaducto con la losa de hormigón.

El tramo donde ocurrió el siniestro se construyó entre 2008 y 2009, a través de una licitación a la empresa Carso Infraestructura y Construcción y Subsidiarias (CICSA), perteneciente a Grupo Carso, que ganó asociada a ICA y Alstom. Las estaciones Olivos y Tezonco forman parte del tramo elevado de la línea, mismo que se construyó mediante traveses y segmentos prefabricados de acero y concreto que forman un viaducto elevado por donde están tendidas las vías del metro.

En distintos periodos entre 2013 y 2014 la línea permaneció parcialmente cerrada por irregularidades. El 11 de marzo de 2014, parte de la línea, desde las estaciones Culhuacán hasta la terminal Tláhuac, incluido el tramo elevado en donde ocurrió el accidente, se cerró debido a fallas que ponían en riesgo la seguridad de las personas usuarias por descarrilamiento.

El accidente ocurrió el lunes, 3 de mayo de 2021 alrededor de las 22:22 cuando el tren modelo FE-10 número motriz 007-008 circulaba en el viaducto elevado entre las estaciones Tezonco y Olivos con dirección oriente hacia la terminal Tláhuac. A unos 130 metros de la estación Olivos, una trabe metálica entre las columnas 11 y 12 que sostiene las vías colapsó provocando la precipitación hacia el suelo desde una altura de 12 metros de los dos últimos vagones de la formación. El desplome alcanzó un automóvil que circulaba en la avenida Tláhuac, provocando la muerte del conductor del mismo. Algunas víctimas del accidente, estimadas en unas 100 en los dos vagones siniestrados, indicaron el sonido de un estruendo seguido de la caída de los pasajeros hacia el vacío. Al menos 25 personas murieron y unas 80 resultaron heridas, de las cuales 65 resultaron con heridas graves. Una de las víctimas era menor de edad.

Debido al desplome, la línea 12 cerró al público con el fin de realizar una revisión a profundidad de toda la infraestructura.

Como puede advertirse, es claro que una serie de elementos lesionaron el derecho a la movilidad de las personas que se encontraban desafortunadamente en los momentos del accidente, inclusive algunos lamentablemente perdieron la vida. Esto presenta una tarea de relevancia para las autoridades tanto locales como federales, pues no solamente tendrán que poner en operación el sistema de transporte colectivo en el lugar del suceso de nueva cuenta, con los elementos del derecho a la movilidad cubiertos, sino deberán atender a las víctimas de este suceso, e investigar para imputar las responsabilidades que correspondan, como vemos una tarea con múltiples vertientes.

En este caso es dable concluir que se violó el derecho a la movilidad, en específico a sus elementos contenidos en el actual artículo 4 de la Constitución Federal, como lo son seguridad vial, eficiencia y calidad, primordialmente. Es claro que por el hecho de registrarse un accidente de esta magnitud el primero de los elementos que se advierte lesionado es el de seguridad vial, para ello la lectura al artículo 7, fracción I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad⁵² resulta idóneo, que define el principio de seguridad como “Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;”.

II. Complejidad de sintetizar en contenido normativo al derecho a la movilidad

Como ha podido advertirse en el presente trabajo, el derecho a la movilidad es de compleja delimitación dados los alcances que tiene, al ser incluso identificado como un derecho llave, es por ello que las legislaciones, a pesar de sus mejores esfuerzos, han quedado cortas, o incluso no logran coincidir, en cuanto a la regulación jurídica del derecho a la movilidad, corresponde a la academia investigar y profundizar en su desarrollo.

Si bien el dictamen de reforma constitucional en materia de movilidad fue ciertamente robusto respecto a la participación que tuvo con grandes ponentes

⁵² Artículo 7, Ley de Movilidad de la Ciudad de México, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/69301/31/1/0

sobre la materia de movilidad, es cierto que el texto que se recogió para reconocer el derecho a la movilidad en la Carta Magna requiere modificaciones, como una posible solución a ello lo procedente es realizar una propuesta para mejorar el contenido normativo.

Propuesta del contenido normativo del derecho a la movilidad:

El derecho a la movilidad debe entenderse, a propuesta del autor de la presente como: “el derecho de las personas de realizar desplazamientos para lograr el desarrollo humano, en condiciones de seguridad, accesibilidad, facilidad, bajo costo, dignidad, conectividad, preservación del medio ambiente, disfrute del espacio físico, atendiendo a la jerarquía que establezcan las leyes”.

III. Comentarios finales

Estamos aún en proceso de mayor comprensión y atención del derecho a la movilidad, la reforma constitucional de 2020 sin duda fue un avance, pero es claro que nos dirigimos a próximas modificaciones, donde los poderes ejecutivo, legislativo y judicial, tanto federales como locales, jugarán un papel de suma importancia.

Se ha pretendido hacer un breve repaso histórico y normativo sobre la evolución del derecho a la movilidad, con lo que se ha podido dar cuenta de su evolución dinámica que se encuentra a la par de la evolución de las sociedades mismas, demandando con cada vez más velocidad mayores cambios, con autoridades sensibles al clima de la época que generen las condiciones para una modificación en el paradigma de la movilidad.

De todo lo mencionado estimo que el centro básico del derecho a la movilidad es la persona, como principal objetivo a proteger y procurar mediante la implementación de políticas públicas.

En mi experiencia desde la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, puedo decir que el cambio se ha impulsado a partir del año 2018, con la entrada de un nuevo gobierno, el cual tuvo como primera responsabilidad responder a las amplias solicitudes de la población en materia de movilidad, donde se demandaba

modificación en la política pública, haciendo las vías más democráticas, donde pudieran convivir todos los modos de movilidad, con cambios a las disposiciones reglamentarias para modificar el sistema de sanciones al Reglamento de Tránsito de la Ciudad, y la reivindicación de diversas colonias y zonas para el ejercicio de presupuesto público para mejorar la movilidad. Para lograr esto, fueron invitados a participar en la Secretaría diversos compañeros, académicos y expertos en la materia, que se han encargado de lograr los objetivos del Gobierno de la Ciudad de México, uno de ellos siendo el de implementar un sistema de movilidad completamente novedoso llamado "Cablebús", el cual vino a revolucionar la forma de ejercer el derecho a la movilidad en esta Ciudad. Donde ya se dejó de pensar en la forma "cochista" de movilidad, para impulsar la renovación del sistema de transporte tanto el que presta la administración pública, como el concesionado y permisionado, modificación de espacios públicos para hacerlos más accesibles a toda la población, y que así mismo se permita el disfrute del entorno, con una mejor calidad ambiental, que desemboque en una calidad de vida mejor para todos los habitantes.

No me queda duda que si bien los objetivos son cada día más demandantes, vamos por el camino correcto, para mejorar las condiciones de movilidad en la Ciudad, con miras a una mejoría nacional.

Anexo único

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, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN USO DE LA FACULTAD QUE LE CONFIERE EL ARTÍCULO 135 DE LA CONSTITUCIÓN GENERAL DE LA REPÚBLICA Y PREVIA LA APROBACIÓN

DE LA MAYORÍA DE LAS HONORABLES LEGISLATURAS DE LOS ESTADOS Y DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DECLARA REFORMADAS DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se reforma la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y se adiciona un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

XXIX-D. a XXXI. ...

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial;

b) a i) ...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

VII. a X. ...

Artículo 122. ...

A. y B. ...

C. ...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

a) a c) ...

D. ...

Transitorios

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

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.

Tercero.- El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la Ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Decreto y la referida Ley.

Ciudad de México, a 03 de diciembre de 2020.- Dip. **Dulce María Sauri Riancho**, Presidenta.- Sen. **Oscar Eduardo Ramírez Aguilar**, Presidente.- Dip. **Julieta Macías Rábago**, Secretaria.- Sen. **Nancy De la Sierra Arámburo**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a 17 de diciembre de 2020.- **Andrés Manuel López Obrador**.- Rúbrica.- La Secretaria de Gobernación, Dra. **Olga María del Carmen Sánchez Cordero Dávila**.- Rúbrica.

Bibliografía

Amparo directo en revisión 5207/2018, Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ciudad de México, 2018, disponible en: https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/listas/documento_dos/2018-11/adr%205207-2018.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

Amparo indirecto 902/2018, Juzgado Cuarto en Materia Administrativa de la Ciudad de México, Ciudad de México, 2018.

ALONSO Cifuentes, Daniela Alejandra, *Referencias a la Movilidad Urbana Problemas y Estrategias en la Ciudad de Santiago*, Chile, 2012, pp. 13-14, disponible en: http://opac.pucv.cl/pucv_txt/txt-6500/UCF6863_01.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

BALLÉN Duque Fridole, *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá, D.C.*, 2007, Colombia, p. 169, disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/876/87602010.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

CADENA Pérez-Campos Lidia, *La movilidad urbana en la Ciudad de México*, 1990, p. 14, disponible en: http://ru.iiec.unam.mx/2043/1/num50-articulo5_Cadena.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

COLCHADO Flores Israel, *La movilidad urbana en la Ciudad de México: un problema complejo*, disponible en: <https://www.c3.unam.mx/boletines/boletin5.html> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL, *Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad*, 1ª. Ed., México, CDHDF, 2013, p. 34, disponible en: https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Info_rme_esp_Movilidad.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022)

COMISIÓN NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS, *Movilidad, vivienda y derechos humanos. Colección Comisión Nacional de Derechos Humanos*, 1ª edición, México, 2016, p. 8, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4697/2.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

COMISIÓN NACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, “*Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad de los derechos humanos*”, México, 2016. <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/34-Principios-universalidad.pdf>

COMISIÓN NACIONAL DE DERECHOS HUMANOS, “Cinco acciones para crear una sociedad incluyente” disponible en <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/08-sociedad-incluyente.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DEL DISTRITO FEDERAL, *Seguridad humana. Una apuesta imprescindible. Colección CDHCM*, 1ª Ed, México, 2015, p. 305, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/14/6652/12.pdf>, (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022)

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/70252/69/1/0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE QUINTANA ROO, disponible en <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L176-XVI-20220616-CN1620220616240.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

CONSTITUCIÓN DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA, disponible en

https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_I/20200214_CONSTBC.PDF (consultada el 18 de junio de 2022)

CONVENCIÓN SOBRE LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LA MUJER, disponible en <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women> (consultada el 18 de junio de 2022).

CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, disponible en <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/convsp.pdf> (consultada el 18 de junio de 2022).

CRESPO García Laura, *La movilidad urbana: un gran reto para las ciudades de nuestro tiempo*, p. 97, disponible en: <http://www.cedex.es/NR/rdonlyres/089AA601-5242-4E27-9A34-99887AA2BC80/146310/IC2009Movilidadurbana.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS EMERGENTES, disponible en https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/CONACYT/04_Docentes_UdeO ubicar el de alumnos/Contenidos/Lecturas%20obligatorias/M.5 cont 3 DUDHE.pdf (consultada el 18 de junio de 2022)

Diario Oficial de la Federación. 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, disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022)

ECONOMÍA, SOCIEDAD Y TERRITORIO, Obregón-Biosca, Saúl Antonio, & Betanzo-Quezada, Eduardo, *Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro*. México, 2015, p. 63, Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/111/11132816004.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

GACETA PARLAMENTARIA, Dictamen a discusión de la Comisión de Puntos Constitucionales, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, Número 5630-VIII, Año XXIII, Palacio Legislativo de San Lázaro, 14 de octubre de 2020.

GRUPO SOCIALISTA en el Parlamento Europeo, *Movilidad urbana “moverse por la ciudad”*, Bruselas, 2009, p. 3, disponible en: https://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880_ES_A5_urban_mobility_ES_web_1.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

GUILLERMO Aguilar Adrián y Escamilla-Herrera Irma, *Pobreza y exclusión social en ciudades mexicanas, dimensiones socioespaciales*, 1ª Ed., México, 2018, p. 359, disponible en: http://ladupo.igg.unam.mx/portal/Publicaciones/Capitulos_Libros/Como_se_mueven_los_pobres_capitulo.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

HENCKS Raymond, “Plan de Acción de Movilidad Urbana” Comité Económico y Social Europeo, Bruselas, Bélgica, 2010, pp 2-14, disponible en <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0526438.pdf> (consultado el 18 de junio de 2022).

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Análisis de los sistemas de transporte*, México, 2007, <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnicapt307.pdf>

INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO, *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*, p. 3, disponible en:

http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

JANS B. Margarita, *Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*, p. 9, disponible en: <http://revistas.uach.cl/pdf/aus/n6/art02.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

JIMÉNEZ Sánchez Pedro Leobardo, Calderón Maya Juan Roberto y Campos Alanís Héctor, *Desarrollo habitacional fragmentado y movilidad urbana en la zona metropolitana de Toluca*, p. 9, disponible en: <http://ru.iiec.unam.mx/3042/1/Eje9-083-Jimenez-Calderon-Campos.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, disponible en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf> (consultada el 30 de junio de 2022).

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, disponible en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/69301/31/1/0 (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

LIZÁRRAGA Mollinedo Carmen, *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*, 2006, disponible en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Economiasociedadytterritorio/2006/vol6/no22/1.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

LÓPEZ Olvera Miguel Alejandro, *El transporte de pasajeros y el sistema vial en la Ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, p.260, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/12.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

NEGRETE María Eugenia, *El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano*, México, 2018, p. 5, disponible en: http://www.foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

NOTAS DE COYUNTURA DEL CRIM, No. 33, Fosado Centeno Ericka, intitulado *Movilidad sustentable, alternativa accesible y robusta en el contexto de la pandemia y del cambio climático*, p. 4, 2020, disponible en: https://web.crim.unam.mx/sites/default/files/2020-06/crim_033_ericka-fosado_movilidad-sustentable.pdf (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

ORTIZ Sánchez, Karen Barenka, *La movilidad urbana como un derecho a la ciudad. Caso del BRT en Ciudad Juárez, Chihuahua, 2010-2016*, México, 2018, p. 36, disponible en: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-Ortiz-S%C3%A1nchez-Karen-Barenka.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

OBRA SOCIAL CAJA MADRID, *Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental*, España, p. 7, disponible en: <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

OFICINA DEL ALTO COMISIONADO DE DERECHOS HUMANOS DE LAS NACIONES UNIDAS, "Conceptos clave sobre los DESC - ¿Cuáles son las obligaciones de los Estados respecto de los derechos económicos, sociales y culturales?"

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE ZACATECAS, Instituto de Investigaciones Legislativas, Fonseca Patrón Carlos Alberto, *Movilidad urbana sustentable en México y Zacatecas*, México, 2018, p. 3, disponible en: <https://www.congreso Zac.gob.mx/coz/images/uploads/20191004134820.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

PROTOCOLO DE KYOTO DE LA CONVENCION MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMATICO, disponible en <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf> (consultado el 18 de junio de 2022).

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la lengua española*, 23.^a ed., [versión 23.4 en línea]. <https://dle.rae.es/movilidad>

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario Panhispánico de Espalo Jurídico, 2020, <https://dpej.rae.es/lema/movilidad>

REVISTA DE DERECHO PÚBLICO ECONÓMICO, Valenzuela Gómez Huberto, *Alcances sobre el derecho a la movilidad sostenible en el Perú*, año 1, número 1, 2021, Perú, p. 176, disponible en: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjjpZudwM75AhWzD0QIHxj7DVE4KBAWegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fjournals.continental.edu.pe%2Findex.php%2Fderechopublicoeconomico%2Farticle%2Fdownload%2F747%2F699%2F&usq=AOvVaw0u9PFnVqOenwcB2utkRYh1> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

SANTARRIAGA Ramírez, Ana María, *Los transportes en la historia de México*, México, D.F., 1984, pp 29-157, disponible en: <http://132.248.9.195/pmig2018/0024512/0024512.pdf> (fecha de consulta: 18 de junio de 2022).

SECRETARÍA DE ENERGÍA, Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, *Movilidad Urbana Sostenible*, 2018, disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, Consejo Nacional de Población, *Migraciones y moviidades en el centro de México*, 1ª Ed., México, 2017, p. 18, disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/11/5392/4.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

SENADO DE LA REPÚBLICA, Instituto Belisario Domínguez, Aguirre Quezada Juan Pablo, *Movilidad urbana en México*, México, 2017, p. 9, disponible en: <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuadern%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

UNIVERSIDAD DE BARCELONA, Velásquez M. Carmen V. *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*, Barcelona,

2015, p. 49, disponible en: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA, *Movilidad sustentable*, 1ª Ed., México, 2016, p. 10, disponible en: https://sustentabilidad.iberomx/assets/files/Cuaderno_movilidad.pdf (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, *INVENTARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO: PRESENTE Y FUTURO DE SU GENTE Diez encuestas sobre la Ciudad de México Tomo II*, 1ª edición, México, 2019, p. 256, disponible en <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5965/3.pdf> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, *La movilidad en la Ciudad de México Impactos, conflictos y oportunidades*, 1ª Ed, México, 2018, p. 100, disponible en: <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1> (fecha de consulta 18 de junio de 2022).