



UJAT

**UNIVERSIDAD JUÁREZ AUTÓNOMA DE
TABASCO**

“ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE”

**DIVISIÓN ACADÉMICA DE CIENCIAS
SOCIALES Y HUMANIDADES**

**“DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD Y SUS
IMPLICACIONES EN EL DERECHO AL
DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON
MOVILIDAD LIMITADA EN EL MUNICIPIO DE
CENTRO, TABASCO”**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN MÉTODOS DE SOLUCIÓN DE
CONFLICTOS Y DERECHOS**

HUMANOS

PRESENTA

JULIE MAYTE TORAYA VARGAS

DIRECTORA

DRA. EGLA CORNELIO LANDERO

CODIRECTOR

DR. JESÚS ANTONIO PIÑA GUTIÉRREZ

TUTOR

DR. FREDDY ALBERTO PRIEGO ÁLVAREZ

Villahermosa, Tabasco. Agosto de 2022.



**UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO**

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"



**DIVISIÓN ACADÉMICA DE CIENCIAS
SOCIALES Y HUMANIDADES**



Dirección

Of. DACSYH/C.P/4109 /2022
Villahermosa, Tabasco 22 de agosto de 2022
Asunto: Modalidad de Tesis

**LIC. JULIE MAYTE TORAYA VARGAS
EGRESADA DE LA MAESTRÍA MÉTODOS DE SOLUCIÓN DE
CONFLICTOS Y DERECHOS HUMANOS
PRESENTE**

En atención a su solicitud de autorización de modalidad de titulación, me permito comunicarle que con fundamento en el artículo 75 fracción IV del Reglamento General de Estudios de Posgrado vigente, se aprueba que pueda titularse mediante la **modalidad de tesis** con el trabajo recepcional "**Derecho humano a la movilidad y sus implicaciones en el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco,**" para obtener el grado de Maestro en Métodos de Solución de Conflictos y Derechos Humanos.

Sin otro asunto particular, me despido de usted cordialmente.

ATENTAMENTE
"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE" **D. AC.S. y H.**

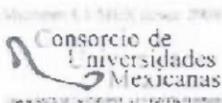
**DRA. FELIPA SÁNCHEZ PÉREZ
DIRECTORA**



DIRECCIÓN

C.c.p. Archivo
DRA FSP/MTR JERGP/SILC.

PROLONGACIÓN PASEO USUMACINTA S/N
BOULEVARD BICENTENARIO
R/A. GONZÁLEZ 1RA SECCIÓN, CENTRO TABASCO
TEL. (993) 358.15.83 EXT. 6535
CORREO: PNPC.DACSYH@UJAT.MX



www.ujat.mx

Facebook: DACSYH División Académica de Ciencias Sociales y Humanidades UJAT/ twitter@DACSYH_UJAT



UNIVERSIDAD JUÁREZ
AUTÓNOMA DE TABASCO

"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"



DIVISIÓN ACADÉMICA DE CIENCIAS
SOCIALES Y HUMANIDADES



Dirección

Of. DACSYH/C.P/4110/2022
Villahermosa, Tabasco 22 de agosto de 2022
Asunto: Autorización de impresión de tesis

LIC. JULIE MAYTE TORAYA VARGAS
EGRESADA DE LA MAESTRÍA MÉTODOS DE SOLUCIÓN
DE CONFLICTOS Y DERECHOS HUMANOS
PRESENTE

Con fundamento en el artículo 77 del Reglamento General de Estudios de Posgrado vigente y en atención a la tesis titulada "**Derecho humano a la movilidad y sus implicaciones en el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco**" para obtener el grado de Maestro en Métodos de Solución de Conflictos y Derechos Humanos, la cual ha sido revisada y aprobada por la Directora de Tesis, Doctora Eglá Cornelio Landero, y la Comisión Revisora, me permito comunicar a usted que se **autoriza la impresión de la misma**, a efectos de que esté en posibilidad de presentar el examen respectivo.

Sin otro asunto particular, me despido de usted cordialmente.

ATENTAMENTE
"ESTUDIO EN LA DUDA. ACCIÓN EN LA FE"

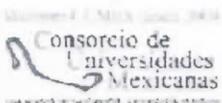
DRA. FELIPA SÁNCHEZ PÉREZ
DIRECTORA

D.A.C.S. y H.



DIRECCIÓN

C.c.p. Archivo
DRA FSP/MTR/JERG/SILC



PROLONGACIÓN PASEO USUMACINTA S/N
BOULEVARD BICENTENARIO
R/A. GONZÁLEZ 1RA SECCIÓN, CENTRO TABASCO
TEL. (993) 358.15.83 EXT. 6535
CORREO: PNPC.DACSYH@UJAT.MX

www.ujat.mx

Facebook: DACSyH División Académica de Ciencias Sociales y Humanidades UJAT/ twitter@DACSyH_UJAT

CARTA DE AUTORIZACIÓN

La que suscribe, autoriza por medio del presente escrito a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco para que utilice tanto física como digitalmente la tesis de grado denominada “**Derecho humano a la movilidad y sus implicaciones en el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco**”, de la cual soy autora y titular de los Derechos de Autor.

La finalidad del uso por parte de la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de la tesis antes mencionada, será únicamente para difusión, educación y sin fines de lucro; autorización que se hace de manera enunciativa más no limitativa para subirla a la Red Abierta de Bibliotecas Digitales (RABID) y a cualquier otra red académica con las que la Universidad tenga relación institucional.

Por lo antes manifestado, libero a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco de cualquier reclamación legal que pudiera ejercer respecto el uso y manipulación de la tesis mencionada y para los fines estipulados en este documento.

Se firma la presente autorización en la ciudad de Villahermosa, Tabasco a los veinticinco días del mes de agosto del año 2022.

AUTORIZO



JULIE MAYTE TORAYA VARGAS
TESISTA

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de tesis ha sido una gran bendición en todo sentido, por ello primeramente quisiera agradecer a mi Dios, por ser mi guía y hacer posible la culminación de otro escalón a mi vida profesional.

También quiero expresar mi agradecimiento al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y a la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco (UJAT), por su apoyo y patrocinio para poder estudiar un posgrado de calidad, el cual me permitió desarrollar y culminar con satisfacción este proyecto de tesis.

Gracias también le doy a mi esposo, por entenderme, compartir conmigo las noches de desvelos y darme esa paz y tranquilidad que necesitaba en los días más estresados. Te agradezco tus aportes no solo para el avance de mi tesis sino para mi vida misma, ya que somos tan diferentes pero juntos nos complementamos tan bien para cumplir nuestros objetivos, sueños y metas que nos permitan estar siempre unidos y felices. Te amo mucho, hoy, mañana y siempre, esposo mío.

A mi familia, gracias por apoyarme en cada decisión y proyecto. Gracias a mis padres Flor de María y José Manuel por ser los principales promotores de mis sueños, gracias por siempre desear y anhelar lo mejor para mi vida. Los amo.

Gracias a mi hermana Jesica Margot, que con su ejemplo, dedicación y palabras de aliento, me inspira y motiva para seguir superándome cada día. Te amo hermana.

Esta tesis no se habría podido realizar sin la colaboración de muchas personas que me brindaron su ayuda y conocimiento. Por ello, quiero agradecerles a todos por apoyarme a que este trabajo saliera adelante de la mejor manera posible.

Expreso mi profundo agradecimiento a mi directora de tesis, la Dra. Eglá Cornelio Landero, quien me ha guiado y apoyado en todo momento de mi vida profesional, por su instrucción, colaboración y apoyo durante el desarrollo de esta tesis.

Asimismo, agradezco al resto de los miembros de mi comité tutorial el Dr. Freddy A. Priego Álvarez y al Dr. Jesús Antonio Piña Gutiérrez, quienes, con sus observaciones minuciosas y sugerencia, permitieron culminara con mi investigación. De igual forma a mis revisores de tesis les agradezco su tiempo para la lectura de la misma.

Agradezco a la Dra. Juana Sánchez Ramos, por su asesoría personalizada y tiempo dedicado a la lectura y precisiones aportadas a este trabajo de tesis. Gracias por sus consejos, confianza y amistad brindada durante todo este tiempo.

Por último, pero no menos importante igual extiendo mi agradecimiento hacia mis amigos de maestría, Juan Alberto y Mateo Ovando, quienes fueron un gran apoyo emocional durante el tiempo en que escribía esta tesis.

*“La gratitud es la memoria del corazón”
(Jean Baptiste Massieu)*

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
México.

DEDICATORIAS

Dedico esta tesis a mi familia que amo tanto:

A mis padres José Manuel y Flor de María, quienes han sido mis pilares y apoyo incondicional, han dado todo por mí y no se cansan de creer y confiar en mí.

A mi esposo, confidente, cómplice y compañero de vida, Elías de Dios Fuentes, quien me apoya y alienta en todo momento para seguir superándome día con día.

A mi hermana Jesica Margot y cuñado Edgar Eduardo, por siempre impulsarme para seguir creciendo para bien, tanto personalmente como profesionalmente.

A mi abuelita, quien amo y deseo que siempre este a mi lado compartiendo mis logros y metas.

Se las dedico con mucho amor y cariño.

Mayte Toraya

ABREVIATURAS

AMG	Área Metropolitana de Guadalajara
BDAL	Banco de Desarrollo de América Latina
CartaCMDC	Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad
CMDC	Carta Mundial al Derecho a la Ciudad
CNDH	Comisión Nacional de Derechos Humanos
Comité DESC	Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales
CPELyST	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DUDH	Declaración Universal de los Derechos Humanos
DUDHE	Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes
DRALE	Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española
IDH	Índice de Desarrollo Humano
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
MOVITAB	Sistema de Movilidad Integral de Tabasco
ODM	Objetivos de Desarrollo del Milenio
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PIM	Plan Integral de Movilidad
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POTmet	Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano
SEMOVI	Secretaría de Movilidad del Estado de Tabasco
STIR	Sistemas de Transporte Individual en Red

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO PRIMERO	4
LA MOVILIDAD COMO DERECHO HUMANO	4
I. NOCIONES TEÓRICAS DEL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD	4
1. <i>Definición de transporte y movilidad</i>	6
2. <i>Movilidad urbana sostenible desde un enfoque multidisciplinario</i>	12
A. Social	13
B. Económico	15
C. Ambiental.....	17
II. MOVILIDAD COMO DERECHO HUMANO EMERGENTE.....	19
1. <i>Antecedentes jurídicos de la movilidad como derecho humano</i>	20
2. <i>Constitucionalización del derecho humano a la movilidad</i>	28
A. Principios y sujetos de la movilidad	36
B. Personas con movilidad limitada.....	43
CAPÍTULO SEGUNDO	47
DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD Y SU INTERDEPENDENCIA CON OTROS DERECHOS HUMANOS	47
I. PRINCIPIO DE INTERDEPENDENCIA E INDIVISIBILIDAD DE LOS DERECHOS HUMANOS Y SUS DIFERENCIAS.	47
1. <i>Obligación de las autoridades en materia de los derechos humanos.</i>	49
2. <i>Principios de Interdependencia e Indivisibilidad</i>	51
II. INTERDEPENDENCIA DEL DERECHO A LA MOVILIDAD CON OTROS DERECHOS HUMANOS.	53
1. <i>Derecho a la educación</i>	55
2. <i>Derecho a la salud</i>	58
3. <i>Derecho a la vivienda</i>	61
4. <i>Derecho a la alimentación</i>	63
5. <i>Derecho al trabajo</i>	65
6. <i>Derecho humano al desarrollo</i>	67
A. Perspectiva del desarrollo humano	69
B. Desarrollo Sostenible	71

CAPÍTULO TERCERO	75
ENFOQUE DE LA MOVILIDAD EN LAS ZONAS URBANAS CON UNA VISIÓN COMPARADA.....	75
I. DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL MUNICIPIO DE CENTRO, TABASCO	76
1. <i>Situación actual de la movilidad urbana en Villahermosa</i>	81
2. <i>Precariedad y estatus de la movilidad urbana.....</i>	85
3. <i>Movilidad motorizada y movilidad no motorizada.....</i>	86
4. <i>El impacto negativo del derecho humano a la movilidad en las personas con movilidad limitada.....</i>	90
II. SISTEMA COMPARADO DE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD LIMITADA EN OTROS ESTADOS Y PAÍSES.	92
1. <i>Sistema Nacional</i>	92
A. Valle de México.....	93
B. Guadalajara	94
2. <i>Sistema Internacional.....</i>	97
A. Santiago de Chile.....	97
B. Medellín Colombia	102
 CAPÍTULO CUARTO.....	 107
DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD Y SUS IMPLICACIONES EN EL DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD LIMITADA EN VILLAHERMOSA MUNICIPIO DE CENTRO, TABASCO	107
I. MOVILIDAD EN CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN ENTORNOS URBANOS	108
1. <i>Educación y seguridad vial.....</i>	110
2. <i>Cultura de la movilidad.....</i>	112
3. <i>Mejores prácticas ciudadanas.....</i>	114
II. PLANEACIÓN URBANA	117
1. <i>Movilidad accesible en zonas urbanas.....</i>	121
2. <i>Movilidad eficiente en zonas urbanas</i>	125
3. <i>Movilidad sostenible en zonas urbanas.....</i>	126
III. RETOS DE LAS AUTORIDADES FEDERALES, MUNICIPALES Y ESTATALES PARA UNA MOVILIDAD DE CALIDAD, INCLUSIVA E IGUALITARIA.	128
1. <i>Plan Nacional de Desarrollo.....</i>	128
2. <i>Plan Estatal de Desarrollo.....</i>	129
3. <i>Plan Municipal de Desarrollo.....</i>	130
 CONCLUSIONES	 134
ANEXOS	136
FUENTES DE INFORMACIÓN	143

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

“Una ciudad avanzada no es en la que los pobres pueden moverse en carro, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público”

Enrique Peñalosa- Alcalde de Bogotá

INTRODUCCIÓN

La movilidad ha sido entendida por la comunidad internacional como una necesidad para brindar mejores condiciones de vida a las personas, especialmente a las más vulnerables. Por lo que ha adquirido un papel fundamental dentro de los asentamientos donde se realizan las actividades cotidianas. Sin lugar a duda, constituye un derecho humano que le permite a todas las personas elegir los medios y modos de transportes, para desplazarse de un lugar a otro, con la finalidad de alcanzar su derecho al desarrollo

En el ámbito mundial hay una tendencia creciente que tiene el propósito de no priorizar el vehículo particular sobre los otros medios y modos de transportes que se ofrecen en el entorno urbano, razón por la cual, este trabajo persigue abordar las cuestiones necesarias para implementar la inclusión en el espacio público, ya que los sujetos de estudio, es decir, las personas con movilidad limitada se enfrentan a un sinnúmero de barreras físicas en el espacio público y en las edificaciones de carácter público y privado, excluyéndolas de satisfacer su derecho al desarrollo.

La movilidad urbana es un desafío de las grandes ciudades, pues los desplazamientos de millones de personas constituyen una variante en la calidad de vida. Por ello, el objetivo general de la presente tesis es demostrar la afectación al derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, a través de los diversos medios y modos de transportes en la ciudad de Villahermosa, Tabasco, así como su interdependencia con otros derechos y sus implicaciones en el derecho humano al desarrollo de las personas con movilidad limitada.

Para cumplir con el objetivo general del trabajo, el documento se organiza en cuatro capítulos los cuales integran cabalmente los objetivos específicos de la investigación, siendo estos: 1) esbozar la movilidad como derecho humano emergente, definición, principios y sujetos; 2) investigar sobre la interdependencia del derecho humano a la movilidad con otros derechos humanos y el derecho al desarrollo; 3) describir los diversos medios y modos de transportes a que tienen acceso las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro del estado

de Tabasco y 4) justificar las implicaciones que conlleva el derecho humano a la movilidad en el derecho al desarrollo que tienen las personas con movilidad limitada.

En ese sentido el capítulo 1 se denomina “la movilidad como derecho humano”, para su redacción se partió de una revisión bibliográfica resaltando las nociones básicas del tema central, construyendo el sustento teórico en el cual se identifica la distinción de los términos de transporte, derecho al libre tránsito y movilidad, otorgando a esta última su reconocimiento como derecho humano.

En el capítulo 2 que se ha denominado “derecho humano a la movilidad y su interdependencia con otros derechos humanos”, primeramente, se centra en estudiar los principios de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos para posterior entrar al análisis del derecho humano a la movilidad y su relación con los derechos humanos a la educación, la salud, la vivienda, la alimentación, al trabajo y en general al derecho humano al desarrollo.

Toda vez que esta investigación pretende demostrar la afectación del derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, en el capítulo 3, que se identifica con el título “enfoque de la movilidad en las zonas urbanas con una visión comparada”, se refleja la situación actual de la movilidad en la ciudad de Villahermosa y en él se detallan los medios y modos de transportes a los que tienen acceso las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco, realizando un comparativo tomando como ejemplo dos zonas metropolitanas a nivel nacional y dos ciudades de los países de Colombia y Chile a nivel internacional para identificar los medios y modos de desplazamientos que ofrecen a las personas con movilidad limitada, incorporando el derecho comparado en nuestra investigación y así poder brindar un panorama más amplios de los modos que puede adaptar la ciudad de Villahermosa para garantizar el derecho humano a la movilidad a las personas con movilidad limitada.

El último capítulo denominado “derecho humano a la movilidad y sus implicaciones en el desarrollo de las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco”, está dedicado a justificar la afectación del derecho

humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada a partir de las condiciones del derecho humano a la movilidad establecidas en el último párrafo del artículo 4 Constitucional.

Es preciso mencionar que el tema de investigación, además de relevante, es original y por tanto, no ha sido explorado antes desde el enfoque que aquí se presenta. Se espera, pues, que esta investigación pueda coadyuvar a la consolidación de una cultura de la movilidad y de respeto a los derechos humanos de las personas con movilidad limitada.

Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
México.

CAPÍTULO PRIMERO

LA MOVILIDAD COMO DERECHO HUMANO

El objetivo del presente capítulo es reconocer la movilidad como derecho humano emergente, definición, principio y sujetos de la movilidad. Por este motivo, el capítulo se divide en dos secciones, primeramente, se aborda las nociones teóricas del derecho humano a la movilidad, enfocándose en distinguir los conceptos de transporte y movilidad, para así poder entender los alcances del tema central de la investigación. Por tal motivo, también es necesario abordar la movilidad urbana desde diferentes enfoques, tales como social, económico y ambiental, toda vez que el estudio ha quedado delimitado a las zonas urbanas del municipio de Centro, Tabasco.

En la segunda sección, se expone la movilidad como un derecho humano emergente, donde se analizará cada uno de los instrumentos jurídicos que dieron desde tiempo remotos origen a la movilidad como un derecho para así tener el punto de partida y de referencia para su justificación en el derecho fundamental y de esta manera poder entrar al estudio de su reconocimiento constitucional en México.

Para concluir esta segunda sección se hablará de la movilidad como derecho humano, estudiando y desarrollando los principios que conlleva el derecho a la movilidad, así como los sujetos activos involucrados en materia de movilidad en el estado de Tabasco, en el cual, para la investigación se limitará al estudio de las personas con movilidad limitada que habitan en el municipio de Centro, Tabasco.

I. NOCIONES TEÓRICAS DEL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD

Para referirse a este apartado es necesario primero indagar sobre la historia de la movilidad y para ello hay que remontarse a los años 80, pues fue justo después de la crisis económica de los años 70, que se dio por superar las restricciones que imponía el monopolio de los vehículos privados, esto se logró como consecuencia

de los proyectos elaborados por diversos teóricos como son Banister and Hall (1981), Pacione, (1981), Potrykowsky y Taylor (1984), Hass-Klau y Hall (1985), Cervero (1984), Flick (1987), Seguí y Petrus (1991)¹, los cuales, originaron el cambio de reflexión para que se revalorizaran los diversos modos de desplazamiento a los que puede acceder una persona, de tal modo, que toda la población se incluyera y no solo aquella que tenía coche.

Sin embargo, fue en el siglo XX como consecuencia del modelo de *ciudad global*², que se tienen los primeros acercamientos de lo que hoy se ocupa por estudiar, la *movilidad*, por ser un elemento decisivo para la urbanización del mundo,³ provocando transformaciones en las ciudades, ya que el rápido crecimiento de la población colapsó en el desorden tanto de los espacios públicos como de los espacios urbanos.

De donde se infiere que, con la inclusión de las nuevas tecnologías y las ciencias sociales como reto social a inicios del siglo XXI, se transformó el concepto de transporte⁴, dándosele mayor relevancia al concepto movilidad urbana, gracias a su adopción institucional, a través de las directrices de la Unión Europea y de Naciones Unidas⁵.

Pues hoy en día la movilidad ya se encuentra reconocida como un derecho humano por diversos instrumentos internacionales, tales como: Carta Mundial al Derecho a la Ciudad, (en adelante, CMDC) Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (en adelante, CMDC) y la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, (en adelante, DUDHE) mismos que se estudiarán de fondo más adelante.

¹ Miralles-Guasch, Carme y Cebollada, Ángel, "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana", *Boletín de la A.G.E.*, Barcelona, núm. 50, septiembre de 2009, pp. 193-216.

² Lange Valdés, Carlos, "Dimensiones culturales de la movilidad urbana" *Revista INVI*, vol. 26, núm. 71, mayo de 2011, pp. 87-106.

³ Dangond Gibsone, Claudia *et al.*, "Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano", *Revista Redalib*, vol. 16, núm. 2, julio-diciembre de 2011, pp. 485 -514.

⁴ *Idem.*

⁵ Tapia Gómez, Maricarmen, "La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. XXIII, núm. 1.250, 5 de octubre de 2018, p. 2.

1. Definición de transporte y movilidad

Para esta investigación es necesario conocer y distinguir los conceptos de transporte y movilidad, ya que México a pesar de ser un país que reconoce instrumentos internacionales ha confundido por mucho tiempo dichos términos y lo ha utilizado como sinónimos durante los últimos años. Sin embargo, cada uno tiene alcances particulares, los cuales se analizan desde el enfoque gramatical, normativo y doctrinal.

Se empieza por considerar el concepto gramatical establecido por el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (en adelante, DRALE), mismo que define en orden alfabético y señala que la movilidad deriva del latín *movilitas*, el cual significa capacidad de moverse o recibir movimiento, mientras que al transporte lo precisa como aquel medio para transportar personas y cosas de un lugar a otro⁶, es decir, el transporte público o vehículo particular dedicado a tal misión.

Lo anterior, es relevante porque está en estrecha relación con lo estipulado en la legislación vigente del estado, pues en la Ley de Movilidad para el estado de Tabasco se define al transporte como el medio de traslado, ya sea, público o privado, según su autorización, que se utiliza para transportar personas, bienes y mercancías de un lugar a otro.⁷ Por su parte, la movilidad de igual forma se define desde un enfoque legal pero esta como la capacidad que tienen las personas, bienes y mercancías para desplazarse de forma accesible y sustentable en el territorio⁸.

Por otro lado, el actual Comisionado Nacional del Servicio Civil de Colombia, definió la movilidad como el “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”,⁹ como se puede ver, este autor señala tres aspectos importantes que se deben tomar en

⁶ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23a. ed., Madrid, España, 2014.

⁷ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 3, fracción LIV.

⁸ Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, artículo 3, fracción XXV.

⁹ Ballén Duque, Fridole, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, *Prolegómenos: Derechos y Valores*, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007, p. 170.

consideración y cumplir para que las personas con movilidad limitada puedan gozar de un efectivo desplazamiento con la finalidad de que se les garanticen diversos derechos, los cuales dan valor a la vida.¹⁰

Mientras que los teóricos del transporte solo enfatizan en la capacidad de garantizar los viajes entre dos puntos, a través de los medios de transportes necesarios, tales como el camión, vehículo particular, motocicleta, avión, etcétera, sin voltear a ver si los mismos cumplen con las condiciones adecuadas para que las personas con movilidad limitada puedan trasladarse de un lugar a otro y puedan satisfacer sus necesidades básicas en su diario vivir, cuestión que por muchos años la ha dejado en un total estado de exclusión social.

A partir de este análisis, es fácil comprender que el transporte y la movilidad comparten la unidad de estudio, pero no estudian el mismo universo de viajes. Ya que si bien el transporte es necesario el mismo es insuficiente para conocer la movilidad, pues este no abarca la medición de sociedad y territorio.¹¹ Por ello, se considera que el término movilidad surgió como complemento a las limitaciones del término transporte.

Toda vez que es cierto que, a diferencia del transporte, la movilidad plantea una visión más desarrollada del tema porque, integra diversas variables multimodales, esto es, no aborda solo los medios de transportes, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales que favorecen a los individuos, en especial a las personas con movilidad limitada que tienen la necesidad de moverse.¹² Cuestión que será detallada con precisión más adelante.

En pocas palabras, la movilidad es el desplazamiento y traslado de las personas, bienes o mercancías ya sea por medios de transportes motorizados o no motorizados, siendo así el transporte ese medio para poder trasladarse de un lugar a otro. Es por ello, que la palabra movilidad ha ido sustituyendo a la palabra transporte, no por motivos ocasionales, sino porque verdaderamente son términos

¹⁰ CNDH, *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, México, Trigeminum, 2016, p. 4.

¹¹ Gutiérrez, Andrea, “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”, *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre de 2012, p 67, <http://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>.

¹² Valderrama Leal, Julián Felipe, “Del transporte a la movilidad. Algunas reflexiones sobre la evolución de la planeación urbana en Bogotá 1995–2010”, Tesis para obtener el título de politólogo, 2010, pp. 24-25.

de diferente alcance.¹³ Como muestra de esto las entidades federativas han ido abrogando o sustituyendo sus leyes de transporte por las nuevas leyes de movilidad.

Con todo esto se confirma que, los términos de transporte y movilidad no son completamente contradictorios, sino que únicamente sugieren un cambio de perspectiva que les dé su reconocimiento y protagonismo a las personas¹⁴. Como resultado de todo lo aquí estudiado, a continuación, se ilustra mediante un cuadro comparativo las principales diferencias de estos dos términos:

Diferencias entre el transporte y la movilidad.

Transporte	Movilidad
Movimiento de vehículos. Se determina por el número de viajes, desplazamientos y pasajes.	Desplazamiento de personas. Se determina por la posibilidad y oportunidad de satisfacer las necesidades básicas de las personas.
Se determina por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.	Se determina por la accesibilidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro.
Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.	Se les da reconocimiento a las personas con movilidad limitada.

Esquema elaborado por el autor con fuente del Informe especial sobre el derecho a la movilidad

Hay que mencionar, además, que para esta construcción de la movilidad la interpretación judicial ha servido de referencia, sobre todo, porque, así como se verificó el transporte y la movilidad fue pertinente analizar situaciones más a fondo como son: el tránsito y el transporte, toda vez que estos temas también generan muchas veces confusión en la sociedad.

En ese sentido, a finales del 2011 se obtuvo un criterio relevante que sirve de fundamento para tener clara la diferencia entre estos dos conceptos, el cual lleva por rubro: *Tránsito y transporte. Diferencia entre esos conceptos entendidos como*

¹³ Herce, Manuel, *sobre la movilidad social*, Barcelona, Reverte, 2009, p. 15.

¹⁴ CDHDF, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012*, México, 2013, p. 21.

*materias competenciales*¹⁵, donde dispone que tránsito es una actividad técnica, realizada específicamente por la administración pública, que busca satisfacer la necesidad de carácter general para que el peatón, conductor o usuario del transporte público, disfrute de la seguridad vial y puedan circular por la vía pública de forma fácil, segura y rápida¹⁶.

Con respecto, al transporte establece que es una actividad que consiste en trasladar personas o cosas de un punto a otro, el cual se divide primeramente en público o privado, en virtud del tipo de usuarios que atiende y seguidamente en transporte de pasajeros y de carga, en razón a su objeto¹⁷. En ese tenor, se puede deducir que mientras el servicio de tránsito está dirigido al universo de usuarios de gestión pública, el transporte se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada¹⁸.

Estas distinciones se hacen en virtud que en México no había priorizado como debe ser el término de la movilidad de las personas, sino que se le había dado más importancia al flujo de automóviles, lo que ha generado en todo este tiempo mayor congestión vehicular y ha dejado en situación de exclusión a las personas con movilidad limitada para contar con un desplazamiento efectivo que les permita acceder a los bienes y servicios de forma ágil y segura para satisfacer sus necesidades básicas.

Sin embargo, esto se puede mejorar con políticas públicas innovadoras que incrementen la calidad de vida de las personas con movilidad limitada. Lo cual se pretende desarrollar a lo largo de esta investigación; analizando la idea de la movilidad eficiente, pues la misma es elemental para el crecimiento económico

¹⁵ Tesis P./J. 46/2011, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, t. I, octubre de 2011, p. 307.

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ Véase, Contradicción de Tesis 23/2018. entre las sustentadas por los tribunales colegiados segundo y quinto, ambos en materia administrativa del tercer circuito. 13 de mayo de 2019. mayoría de seis votos de los magistrados Jesús de Ávila Huerta, José Manuel Mojica Hernández, Roberto Charcas León, Jorge Héctor Cortés Ortiz, Silvia Rocío Pérez Alvarado y Claudia Mavel Curiel López. votó con salvedades Roberto Charcas León. disidente: Filemón Haro Solís. ponente: José Manuel Mojica Hernández. secretaria: Mariana Carolina Ocegueda Álvarez.

sustentable y sostenible de las ciudades.¹⁹ Lo dicho hasta aquí supone dos concepciones de la movilidad: la urbana y la sostenible.

En primer lugar, por movilidad urbana se entiende que es el desplazamiento de personas y cosas en un territorio, independientemente de la forma que utilicen para moverse, ya sea caminando, en transporte público, en automóvil, bicicleta, etc.²⁰ Por otro lado, el Banco de Desarrollo de América Latina (en adelante, BDAL), la define como un “factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación”²¹. Dicho de otro modo, la movilidad urbana significa ofrecer diversas opciones de transporte que sean atractivas, deseables y alcanzables²², de tal forma que sea accesible para todos y facilite los desplazamientos de las personas con movilidad limitada.

En segunda instancia, se encuentra el concepto de movilidad sostenible, como aquella que protege el medio ambiente, la calidad de vida de los ciudadanos y favorece el desarrollo social, económico y cultural²³, es decir, que con este rubro de la movilidad se satisface el tiempo y costo de los traslados, recortando los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

En ese sentido, un modelo de movilidad sostenible es aquél donde los medios consumen menos energía y producen menos emisiones por kilómetro recorrido y donde las personas trasladadas tienen más protagonismo. Por ejemplo, ir a pie, andar en bicicleta, usar cualquier tipo de transporte colectivo o circular en un coche compartido.²⁴

Hecha esta salvedad, se pueden agrupar ambos términos quedando como *movilidad urbana sostenible* la cual se relaciona, unas veces, con las normas que

¹⁹ Instituto Mexicano para la Competitividad. “Índice de movilidad urbana: Barrios mejor conectados para ciudades más equitativas”, 2019. https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf.

²⁰ CONUEE, *Movilidad urbana sostenible*, México, abril de 2018, p. 1, <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>.

²¹ Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, 2013.

²² IMCO, *op. cit.*, https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf.

²³ IDAE, *Movilidad sostenible*, Madrid, 2004-2012, <https://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-sostenible-fenercom-2012.pdf>.

²⁴ Universidad Autónoma de Barcelona. *Ventajas de la movilidad sostenible*, <http://www.uab.cat/web/ventajas-de-la-movilidad-sostenible-1273127157859.html>.

regulan el transporte terrestre; en otras ocasiones, con el tráfico y la seguridad para la circulación de vehículos y personas y, en otras, con una pluralidad de intereses y factores que concurren con los desplazamientos en las ciudades.²⁵

La doctrina que se viene escribiendo en esta joven disciplina representa la dimensión de la sostenibilidad, la cual implica la ordenación de las distintas modalidades de desplazamiento de una forma global, integrada, coordinada con los demás sectores de actividad humana y con miras al cumplimiento de objetivos de muy distinta índole: sociales, ambientales y económicos.

Pues, como se viene reiterando, con una movilidad urbana sostenible en el municipio de Centro, Tabasco, se pueden obtener diversas opciones y formas de desplazamientos para que las personas, familias y localidades de la ciudad puedan acceder a los bienes y servicios de educación, trabajo, atención social, salud, comercio, alimentación, ocio y cultura.²⁶

En definitiva, parece que se ha recurrido a la idea de movilidad sostenible para identificar el conjunto de problemas y perspectivas con las que deben afrontarse los desplazamientos de personas con movilidad limitada en el ámbito urbano.²⁷ En resumen, agrupando estos dos conceptos, encontramos que la movilidad urbana sostenible tiende a asegurar la protección al medio ambiente, mantener una buena calidad de vida de los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico, es decir promueve el equilibrio de tres factores que deben ser tomados en cuenta para generar una solución a los problemas de movilidad, estos son: sociales, económico y ambientales.

²⁵ Carbonell Porras, Eloísa (a), "La movilidad sostenible urbana, un planteamiento integral del desplazamiento de personas y cosas en las ciudades", en Boix Palop, Andreas y Marzal Raga, Reyes (coords.), *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*, publicaciones de la Universidad de Valencia, Valencia, 2014, pp. 91-105.

²⁶ Cabrera-Arana, G. et al., "Movilidad: Aporte para su discusión", *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, Colombia, vol. 33, núm. 3, septiembre-diciembre de 2015, pp. 429-434, <https://www.redalyc.org/pdf/120/12041781013.pdf>

²⁷ Cano Campos, Tomás, "El transporte público urbano y su regulación jurídica", en Carbonell Porras, Eloísa y Cano Campos, Tomás (dirs.), *Derecho público y el transporte en las ciudades: renovación y nuevas perspectivas de la movilidad urbana*, Servicio de publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2009, pp. 391-447.

2. Movilidad urbana sostenible desde un enfoque multidisciplinario

Como se afirmó en líneas que anteceden, la movilidad urbana sostenible comprende una serie de cuestiones que se centra sobre todo en el modo de establecer objetivos para reducir la contaminación del tráfico, la congestión, los ruidos y los accidentes de tráfico urbano, por ello, abarca el tema del transporte, medio ambiente, desarrollo social, desarrollo económico, urbanismo, empleo, vivienda, salud, educación²⁸, es decir, este nuevo paradigma contempla una visión vasta y desarrollada.

Razón por la cual se dice que la movilidad urbana sostenible es un gran desafío de las grandes ciudades,²⁹ dado que a partir de su amplia concepción la movilidad ha implicado retos importantes para el desarrollo de estas³⁰. En definitiva, el libre desplazamiento de las personas con movilidad limitada constituye una necesidad, por ello para la presente investigación es necesario el estudio de la movilidad urbana desde diferentes enfoques, tales como social, económico y ambiental, ya que la misma varía según la calidad de vida de cada persona.

Lo anterior se ha evidenciado debido al intenso proceso de urbanización de las sociedades, razón por la cual, en los últimos años se ha dejado de manifiesto la necesidad de cuidar las ciudades, con la finalidad de que su infraestructura ofrezca una buena calidad de vida a sus habitantes, mediante la inclusión de condiciones óptimas en materia de movilidad. Esta necesidad se ha incrementado en las grandes ciudades, en virtud de los graves problemas sociales, económicos y ambientales que se registran en relación con los desplazamientos de los individuos³¹ específicamente de los que sufren de movilidad limitada.

²⁸ Simpson, Brian, "Movilidad Urbana mover por la ciudad", Grupo Socialista en el Parlamento Europeo, 2009.

²⁹ Aguirre Quezada, Juan Pablo, *op. cit.*, <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20iniciativa%20de%20políticas%20de%20transporte%20y%20movilidad%20urbana%20en%20la%20ciudad%20de%20México.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

³⁰ Muñúzuri Hernández, Salvador E., y Rodríguez Arana Marcos Alejandro, "Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva", *Revista: Derecho Ambiental y Ecología*, Núm. 68, México, agosto-septiembre-octubre 2015, pp. 63-70.

³¹ Alcántara Vasconcellos, Eduardo, *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, edit. CAF, Bogotá, Colombia, 2010, p. 15.

Según el Censo de Población y Vivienda 2020, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante, INEGI), como cada 10 años. Los últimos resultados presentados muestran que nuestro estado cuenta con una población total de 2'402,598, representando el 1.9% de la población nacional. De ellos, 1 millón 228 mil 927 son mujeres, lo que representa el 51.1% y 1 millón 173 671 son hombres, lo que representa el 48.9%. En la estadística de la población por municipio se refleja que Centro es el más poblado con 683 mil 607 habitantes, mientras que Jonuta es el menos poblado con 30 mil 798 habitantes.³²

Lo anterior es relevante, porque a partir de esto es como se consideró delimitar el ámbito de estudio del presente tema al municipio de Centro en las zonas urbanas, ya que se reflexionó que siendo esta la zona donde se concentra la mayor población del estado de Tabasco sería una forma posible y realista de enfocar el análisis al contexto actual que viven las personas con movilidad limitada en la ciudad de Villahermosa.

Asimismo, con la finalidad de robustecer la presente investigación, en este Censo de Población se muestra algunas de las tendencias sociales, económicas y culturales, las cuales son de importancia analizar en los siguientes apartados, debido a que este estudio se distingue por conjuntar un sentido normativo pero también de corte social que permita establecer las pautas para que en un futuro en Villahermosa, que es el ámbito geográfico de estudio, puedan las personas con movilidad limitada contar con un desplazamiento seguro, accesible, igualitario, resiliente, sostenible y sustentable, para que se logre una ciudad con desarrollo económico, humano, incluyente y social.

A. Social

Para entrar al análisis de este tema, primeramente, es necesario dejar en claro el significado de lo que es social para un mejor entendimiento de este, así que, desde la gramática se sostiene que dicho término deviene del latín *socialis*, que significa perteneciente o relativo a la sociedad. De igual forma el DRALE lo

³² INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020.

conceptualiza como perteneciente o relativo a una compañía o sociedad, o a los socios o compañeros, aliados o comprometidos³³. En ese sentido, con estas definiciones se puede deducir que la palabra social es casi un sinónimo de sociedad.

Por ello, es conveniente subrayar de igual forma el punto de vista sociológico, ya que es la ciencia que estudia las sociedades humanas y estos más que la agrupación en sí, les interesa el fenómeno social, es decir, lo que aparece como resultado de la interacción humana, por eso los sociólogos han definido social como un agregado de individuos unidos entre sí por relaciones de interacción.³⁴

Todo esto es importante porque son las condiciones sociales de cada persona las que deben ser consideradas al momento de generar las políticas públicas en materia de movilidad³⁵. Es entonces, como este factor influye en el tema de estudio, en virtud de que no todas las personas gozan de las mismas oportunidades para desplazarse de un lugar a otro con la finalidad de satisfacer sus necesidades básicas. Pues es evidente que los servicios y modos de transportes se especializan en sectores geográficos y sociales³⁶ preferentemente urbanos dejando limitado los viajes a las personas que viven en las zonas rurales o en los entornos de bajos recursos, como se puede percibir en los municipios más lejanos del Estado de Tabasco.

Con lo anterior se puede decir que la movilidad al igual que el entorno social de la ciudad de Villahermosa se encuentran fragmentados³⁷. Esto debido a que las complicaciones más significativas de la movilidad son en realidad de orden social, pues conlleva problemas relacionados con temas de exclusión, inequidad, y

³³ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. Madrid, España, 2014.

³⁴ Ovares Sánchez, Carolina, "La sociología de Georg Simmel y el 'capital social': La confianza como fuerza socializadora", *Revista Reflexiones de la Universidad de Costa Rica, Facultad de Ciencias Sociales*, vol. 97, núm. 2, mayo de 2018, pp. 23-34.

³⁵ Carme Miralles, Guasch y Cebollada, Ángel, "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 50. Madrid, mayo-agosto 2009, p. 201.

³⁶ Figueroa, Oscar, "La movilidad del Siglo XXI: ¿Qué sigue? ¿Qué cambia?", en Ricardo Montezuma (coord.), *Movilidad y ciudad del Siglo XXI-Retos e innovaciones*, *Revista INVI de la Universidad del Rosario*, vol. 25, núm. 68, Bogotá, mayo de 2010, p. 46.

³⁷ *Ibidem*, 28.

segregación social³⁸, y toda vez que en el municipio de Centro, Tabasco sus colonias, fraccionamientos, calles y avenidas se encuentran muy mal conectados, convirtiéndose en un lugar poco equitativo para garantizar el derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, pues además no cuenta con la infraestructura adecuada para que dichas personas puedan acceder a los bienes y servicios básico para su pleno desarrollo.

B. Económico

Este apartado trata del enfoque económico, de igual forma definido gramaticalmente por el DRALE, donde se estipula que deviene del latín *oeconomicus*, que significa perteneciente o relativo a la economía.³⁹ Es decir, se refiere a la situación económica, flujo de dinero o ahorro de inversiones con la que se cuenta en un Estado para la distribución de ingresos de sus habitantes.

Definido lo anterior, es como se verifica que la movilidad no solo debe apreciarse por la satisfacción y oportunidad que en efecto genera a la sociedad, sino también por los movimientos que las personas no pueden realizar por motivos económicos, que se relacionan con la infraestructura o los asentamientos donde las personas habitan, o que, pudiendo hacerlo, desisten por diversos motivos, tales como: la pérdida de tiempo en los traslados y los altos costos por servicios inaccesibles, inseguros e ineficientes, lo que influye directamente en la calidad de vida de las personas con movilidad limitada al impedirles acceder a los centros de salud, laborales, educativos, entre otros.

Lo anterior tiene relevancia, toda vez que, como este factor es también el que determina el valor del suelo y esto se hace mención, en razón de que se ha identificado que las personas en la actualidad recurren a comprar terrenos en zonas periféricas de una ciudad, por así convenir a sus intereses, debido a que en esas ubicaciones no existe normativa para el cuidado del medio ambiente o para

³⁸ CDHDF, "Informe especial sobre el derecho a la movilidad...", *cit.*, p. 21.

³⁹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed Madrid, España, 2014.

el uso de suelo en terrenos característicos por ser zonas de riesgos, por lo que resultan más económicos.

Sin embargo, por las condiciones y características del entorno no cuenta con centros laborales, comerciales, educativos, de salud accesible, ni mucho menos con medios y modos de transporte de calidad para que las personas con movilidad limitada tengan acceso de forma rápida y segura a los bienes y servicios básicos para satisfacción de sus necesidades.

Por ello, la adaptación de Villahermosa a nuevas funciones económicas, a través del reordenamiento de los asentamientos y la oferta masiva de medios y modos de transporte, son cuestiones importantes que deben ser consideradas a pesar del poco reconocimiento que hay hacia él.

Ya que el factor económico, visto desde los ingresos, constituye una de las vertientes de la medición multidimensional, es decir, este componente representa la posibilidad según los ingresos con los que cuente cada individuo para adquirir los bienes y servicios que requieren para satisfacer sus necesidades, por ello resulta importante que las autoridades en materia de movilidad tengan conocimiento de la población cuyos ingresos son insuficientes para adquirir dichos bienes y servicios⁴⁰, para que así estén conscientes y busquen brindarles mejores medios y modos de transportes, donde procuren que los gobernados no se vean afectados económicamente al momento de trasladarse.

Este factor se toma en consideración en razón de que en Villahermosa, desde el año 2019, se cuenta con un sistema de movilidad reprobado, toda vez que, los medios y modos de transporte que se ofertan carecen de calidad, seguridad, eficiencia y comodidad para que las personas con movilidad limitada puedan trasladarse de un lugar a otro, por lo que, se ven afectados en su economía, pues llegan a pagar hasta cuatro veces al tener que realizar sus viajes mediante el servicios de taxis para llegar a tiempo a sus destinos, ya que, con los otros medios que se ofertan se tardan de 45 minutos hasta una hora para tomar la unidad, lo

⁴⁰ CONEVAL, Informe de pobreza y evaluación 2020. Tabasco, disponible en: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Tabasco_2020.pdf, consultado marzo de 2020.

que les genera pérdida de tiempo y que las personas no lleguen a tiempo a su destino.

C. Ambiental

Por lo que se refiere al enfoque ambiental de igual forma se define gramaticalmente en el DRALE como algo relativo del ambiente, es decir, las condiciones o circunstancias que rodean a las personas, animales o cosas⁴¹.

En cuanto al marco constitucional el artículo 4o., párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante, CPEUM), consagra el derecho que tiene toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar⁴², lo que significa, que preservar, restaurar y proteger al medio ambiente se encuentra regulado directamente en nuestra Carta Magna.

Agregando a lo anterior, es menester decir que en razón a que el cuidado del medio ambiente es de vital importancia para mantener el bien común, nuestra Carta Magna estipula por ello que desde los planes y programas de estudios se incluyan para la enseñanza de los niños, niñas y adolescentes asignaturas referente al tema en comento con la finalidad de inculcar a las nuevas generaciones las acciones necesarias para conservar un medio ambiente sano.

Lo anterior es relevante, toda vez que si bien los servicios de transportes influyen positivamente en la calidad de vida de las personas que habitan y transitan en una ciudad, no menos cierto es que la manera en que éstas se mueven pueden llegar a ocasionar efectos negativos para el medio ambiente⁴³, razón por la cual, es necesario que para el estudio del derecho humano a la movilidad las nuevas generaciones tengan conocimiento de las acciones para cuidar al medio ambiente, tomando en consideración las emisiones de gases

⁴¹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. Madrid, España, 2014.

⁴² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4, párrafo quinto.

⁴³ ITDP, *Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menos uso del automóvil*, México, ITDP, 2012, p. 8.

contaminantes⁴⁴, para con ello, concientizar a estas y abran el abanico de oportunidades a las otras formas y modos de desplazamientos.

Por ello, es que el factor ambiental se expone como un componente de la movilidad, ya que esta de igual forma constituye parte del entorno en el cual de desarrollan las personas para su diario vivir, es decir, en conjunto determinan las condiciones en el que se desenvuelven de forma libre las personas.

Por todo lo anterior, se puede decir que, en la ciudad de Villahermosa, el enfoque ambiental ha sido un factor de riesgo en la movilidad urbana, en razón de los accidentes automovilísticos que se viven día con día en las zonas urbanas del municipio del Centro, Tabasco, debido a las siguientes cuestiones⁴⁵:

1. Por la falta de un sistema integral de movilidad urbana, sostenible y sustentable, que considere el libre desplazamiento del hombre, implementando áreas seguras para las personas con movilidad limitada, así como impulsar los proyectos para la creación de ciclovías en las avenidas que comuniquen a las localidades de las zonas urbanas;
2. Por la carencia en los servicios de transporte público, lo que genera la necesidad de usar el automóvil particular y se aumenta el índice de transporte motorización en la ciudad;
3. Por la falta de cultura y educación vial donde al peatón se le conceda seguridad vial, respetando las señales de tránsito;
4. Por la falta de la infraestructura urbana que permita un orden entre el diseño de rutas y capacidades de servicio de las vialidades; y
5. Por la falta de vialidades regionales conectadas a las carreteras federales que cruzan las principales calles de la ciudad de Villahermosa que permitan diferenciar entre el tráfico de largo alcance o de carga con el tráfico automotriz particular.

⁴⁴ CDHDF, "Informe especial sobre el derecho a la movilidad...", *cit.*, p. 24.

⁴⁵ Ayuntamiento Constitucional de Centro, Tabasco, "Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y centros metropolitanos del municipio de Centro, Tabasco 2008-2030", *Instituto de Planeación y Desarrollo Urbano*, junio de 2008, p. 361. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/TABASCO/Municipios/Centro/1PROGRAMA.pdf>. Consultado en febrero de 2020.

Finalmente, la combinación de estos tres factores, así como las tendencias actuales en materia de movilidad y desarrollo urbano, apuntan que de no tomar acciones estratégicas contundentes, la ciudad de Villahermosa seguirá permaneciendo en los últimos lugares entre las ciudades evaluadas por el Instituto Mexicano para la Competitividad en el estudio Índice de Movilidad Urbana de los próximos años.

II. Movilidad como derecho humano emergente

Los derechos y libertades de todas las personas se encuentran garantizados en la Ley Fundamental, tales como: el derecho al libre tránsito, a la educación, a la vivienda, a la salud y al trabajo. Sin embargo, bajo el contexto actual de globalización social, tener acceso para garantizar estos derechos resulta complejo. Razón por la cual, nace la necesidad de reconocer otros derechos con la finalidad de garantizar los derechos primarios.⁴⁶ Tal es el caso de la movilidad, dado que los sujetos transitan, trabajan, conviven, estudian y desarrollan todos los aspectos de su vida y dichas actividades como consecuencia demandan cada vez nuevos y mejores servicios.⁴⁷

En un primer acercamiento el derecho humano a la movilidad puede quedar definido como un derecho colectivo, emergente y social que el Estado debe garantizar a todas las personas, privilegiando la accesibilidad universal, integral y colectiva, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, que les permita el efectivo desplazamiento en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo, que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.⁴⁸

Partiendo de esta precisión se puede hacer énfasis en los denominados derechos humanos emergentes, los cuales han sido definidos por Gloria Ramírez

⁴⁶ SEDATU, “Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad”, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020, p. 21.

⁴⁷ CNDH, *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, México, Trigeminum, 2016, p. 3.

⁴⁸ Cornelio Landero, Eglá, “Concesión Administrativa en el derecho humano a la movilidad”, en González Sanmiguel, Nancy Nelly y Charles Manzano, Carlos (coords.), *La administración pública en la materialización de derechos*, México, Tirant lo blanch, 2019, p. 121.

como aquellos derechos que emergen después de haber sido sumergidos por indiferencia y olvido por parte de los Estados, o también los define como los derechos que surgen ante la rápida y constante evolución de las sociedades globalizadas,⁴⁹ es decir, no son derechos nuevos⁵⁰ sino que son reivindicaciones legítimas de la sociedad para reformular o renovar los derechos humanos.

Lo anterior es relevante, toda vez que el desarrollo del derecho humano a la movilidad en México apenas comienza, sin embargo, no se debe dejar de subrayar que el término no es una novedad como tampoco lo es su regulación a nivel internacional, puesto que desde el año 2007 DUDHE, en su artículo 7.10, reconoce expresamente el derecho humano a la movilidad, como uno de los tantos derechos humanos emergentes proclamados para el siglo XXI.

Esto muestra que con esta declaración se prevén las nuevas necesidades de la sociedad que no habían aparecido antes, como es la contaminación por las libertades ante los usos de algunas nuevas tecnologías y avances en las ciencias biomédicas, es decir temas actuales de los Derechos Humanos. Sin pretender negar ni descalificar la vigencia general de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (en adelante DUDH), más bien, procura actualizarla y complementarla desde una nueva perspectiva⁵¹, tesis que planteó Ronald Dworkin en su construcción doctrinal de los derechos humanos basada en John Rawls. Por lo anterior, resulta necesario abordar los antecedentes jurídicos del derecho humano a la movilidad, como parte integrante del régimen constitucional mexicano.

1. Antecedentes jurídicos de la movilidad como derecho humano

En las últimas décadas se ha generado un proceso de evolución jurídica respecto al reconocimiento de la movilidad como derecho humano, por el cual se ha

⁴⁹ Ramírez, Gloria, "Avances y retrocesos de la Educación en Derechos Humanos ante la globalización y los derechos humanos emergentes", en Ramírez, G. (coord.), *La educación superior en derechos humanos: una contribución a la democracia*, México, UNAM, México, 2007, p. 93.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 92.

⁵¹ Beuchot, Mauricio, "Los Derechos Humanos en la Filosofía Analítica: Ronald Dworkin", *Tópicos, Revista de Filosofía*, España, número 15, noviembre 2013, pp.31-42.

reestructurado en el ámbito internacional, nacional y estatal las normas que rigen en la materia. En este sentido es indispensable examinar el marco normativo para conocer los antecedentes jurídicos que dieron pauta al reconocimiento de este derecho en México.

Para ello, primeramente, se abordará lo específico al ámbito internacional, toda vez que, es importante destacar que el derecho humano a la movilidad ha sido reconocido a través de instrumentos internacionales desde hace ya varios años, no de manera textual, pero si explícitamente en ellos, instrumentos que México ha suscrito y que constituyen una guía para la promoción, garantía, protección y respeto a los derechos humanos de todos y todas. Dichos instrumentos se enlistan a continuación:

Instrumentos	Fundamento
<i>Declaración Universal de los Derechos Humanos.</i> ⁵²	Artículo 13.- establece el derecho de toda persona a circular libremente.
<i>Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José).</i> ⁵³	Artículo 22, párrafo primero.- establece que toda persona tiene derecho a circular por el Estado.
<i>Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer.</i> ⁵⁴	Artículo 14.2, inciso h).- prevé la obligación de los Estados de asegurar en condiciones de igualdad el transporte para que las mujeres puedan desarrollarse adecuadamente.
<i>Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad.</i> ⁵⁵	Artículo tercero.- prevé la obligación por parte del estado para adoptar las medidas integradoras para que las personas discapacitadas cuenten entre otras actividades con transportes adecuados. Así como para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan en la ciudad faciliten el transporte y el acceso de este grupo de personas.

⁵² Adoptada y proclamada por la Resolución de la Asamblea General 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf,

⁵³ Adoptada el 22 de noviembre de 1969, entrada en vigor el 18 de julio de 1978. México la ratificó el 03 de febrero de 1981, y fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 07 de mayo de 1981, https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos.htm.

⁵⁴ Adoptada el 18 de diciembre de 1979, entrada en vigor a partir del 3 de septiembre de 1979. México se vinculó el 18 de diciembre de 1980 y fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 12 de mayo de 1981, <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cedaw.aspx>.

⁵⁵ Adoptado el 7 de junio de 1999, entrada en vigor el 14 de septiembre de 2001. México se vinculó el 25 de enero de 2001, y fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 21 de marzo de 2001, <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>.

*Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.*⁵⁶

*Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.*⁵⁷

*Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*⁵⁸

*Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes*⁵⁹

Artículo 20.- prevé la obligación para que los Estados adopten las medidas pertinentes para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal independiente.

Artículo 26. Prevé el derecho a la accesibilidad y a la movilidad para que las personas mayores puedan vivir de forma independiente y desarrollarse plenamente en todos los aspectos de sus vidas.

Artículo XIII.1.- Prevé garantizar el derecho de movilidad y circulación a todas las personas en la ciudad, a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonables y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales de las personas entre ellas la discapacidad.

Artículo 7.10. Prevé el derecho a la movilidad local y accesible para todos incluyendo a las personas con alguna discapacidad.

Tabla elaborada por el autor.

En la tabla anterior se señala el amplio marco normativo existente en el ámbito internacionalmente sobre la movilidad como un derecho humano. Esto es importante para identificar los elementos fundamentales de este derecho, porque se enmarca en la planeación urbana y el desarrollo del Estado, puesto que a través de él las personas pueden alcanzar la satisfacción de otros derechos sociales que en la Carta Magna están reconocidos como derechos fundamentales e integran derechos humanos de las personas.

⁵⁶ Adoptado el 13 de diciembre de 2006, entrada en vigor a partir de 3 de mayo de 2008. México se vinculó el 27 de septiembre de 2007 y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>, consultado marzo de 2020.

⁵⁷ Adoptado el 15 de julio de 2015, entrada en vigor el 11 de enero de 2017. México no ha firmado este tratado internacional, http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_A70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf.

⁵⁸ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, V Foro Social Mundial, Porto Alegre, enero de 2005, https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf.

⁵⁹ Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, aprobada en la Conferencia de Monterrey en el marco del Forum Mundial de las Culturas, 2007, <https://www.idhc.org/arxius/recerca/1416908235-DrHuEmergents-web-red.pdf>.

Asimismo, desde este momento se puede evidenciar con esta tabla, que la población que presenta alguna discapacidad o limitación en su capacidad para moverse de un lugar a otro, se encuentran protegidas y contempladas por la normativa internacional y nacional, a través de convenciones, declaraciones e instrumentos elaborados por organizaciones de la sociedad civil, que datan de más de 10 años atrás, de haber sido aprobadas, sin embargo, las mismas a nivel mundial en su mayoría no se cumple, afectando con ello el derecho al desarrollo de las personas sujetos del presente estudio.

Si bien es cierto, algunos de estos instrumentos son de derecho emergente es decir, estos documentos no son vinculante pero si son respuesta a recomendaciones emitidas por organismos especializados que también deben ser implementados como parte de las políticas judiciales en cada país, toda vez que los mismos han sido emanados por Naciones Unidas, cuestión por la cual, los países se han pronunciado para reconocerlo en el derecho interno con el fin de complementar los alcances de la normativa local, ya que las mismas no siempre cubren con toda la materia y contenidos de estos instrumentos internacionales.⁶⁰

Por ello, es preciso destacar de igual forma que en México el derecho a la movilidad se ha ido desarrollando con el enfoque de los nuevos criterios en derechos humanos e inclusión social. Durante mucho tiempo se consideró el libre tránsito y el transporte como los medios necesarios para que las personas pudieran trasladarse de un lugar a otro, ya sea para llegar a su trabajo, visitar al médico, asistir a la escuela, realizar sus compras en el mercado, etcétera; sin embargo, el concepto de movilidad es más amplio que el libre tránsito y el transporte motorizado, por ello, en México como en varios países del mundo se está en un cambio de reconocimiento e inclusión de derechos.

En ese sentido, es como muchos estados de la República Mexicana se han preocupado por el diseño y gestión de nuevas políticas públicas con la finalidad de satisfacer las nuevas necesidades que demanda la sociedad y como resultado de ello, es que las entidades federativas legislan en la creación de nuevas leyes que

⁶⁰ CIPDH, *Nuevas normas de Derechos Humanos: Aprendiendo de la experiencia*, Versoix, Suiza, 2006, p. 5-6.

tengan como centro a las personas y en específico para esta investigación a las personas con movilidad limitada.

En este aspecto, se realizó un estudio comparado en las 32 entidades de la República donde, se detectó que hoy en día más de la mitad, es decir, diecisiete de estos estados cuentan con normatividad específica en materia de movilidad y los cuales apuntan a esa visión de inclusión social, pues en estas leyes se contemplan e incluyen a las personas con movilidad limitada o reducida en la cúspide de la jerarquía de movilidad. Mientras que de la otra mitad se tiene que dos entidades contemplan la iniciativa de ley y trece de estas simplemente no se han pronunciado al respecto. A continuación, se detallan y se señalan las que en específico definen o hacen referencia a las personas con movilidad limitada y/o reducida, por ser los sujetos de estudio para esta investigación:

Entidad	Normativa en materia de movilidad	Establece a las personas con movilidad limitada o reducida
<i>Aguascalientes</i>	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes Publicación: 30/04/2018 Última reforma: 14/08/2020	En su artículo 7º, fracción XLIII define movilidad limitada y en su fracción LI, las incluye dentro de la definición de peatón.
<i>Baja California</i>	Ley de Movilidad sustentable y transporte del estado de Baja California Publicación: 27/03/2020 Última reforma: Vigente	No las define pero si las contempla en su artículo 34, en la cima de la jerarquía de movilidad.
<i>Chiapas</i>	Ley de Movilidad y Transporte del estado de Chiapas Publicación: 28/10/2020 Última reforma: Vigente	En su artículo 4, fracción XXIII, define movilidad reducida y en la fracción XXVII, las incluye dentro de la definición de peatón.
<i>Ciudad de México</i>	Ley de Movilidad de la Ciudad de México Publicación: 14/07/2024 Última reforma: 29/09/2020	En el artículo 9 fracción LIX, se incluyen en la definición de peatón y en la fracción LXIII, define textualmente a las personas con movilidad limitada.
<i>Coahuila de Zaragoza</i>	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el estado de Coahuila de Zaragoza Publicación: 10/11/2017 Última reforma: 14/08/2020	Se encuentran incluida en el artículo 3, fracción XXV, dentro del concepto de peatón.

<i>Colima</i>	Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima Publicación: 30/01/2027 Última reforma: 02/11/2019	Se definen en el artículo 13, fracción LXXVII, con el término de personas con movilidad limitada.
<i>Estado de México</i>	Ley de Movilidad del Estado de México Publicación: 12/08/2015 Última reforma: 05/01/2021	Se encuentran incluidas en el artículo 2, fracción XIII, dentro del concepto de peatón, como personas con movilidad limitada.
<i>Guanajuato</i>	Ley de Movilidad del estado de Guanajuato y sus Municipios Publicación: 18/03/2016 Última reforma: 04/12/2020	En su artículo 7, fracción XII, define movilidad reducida y en la fracción XIV, las incluye dentro de la definición de peatón.
<i>Hidalgo</i>	Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo Publicación: 30/07/2018 Última reforma: 01/04/2019	No las define pero si hacen referencia a ellas como persona con movilidad limitada o reducida.
<i>Jalisco</i>	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco Publicación: 10/08/2013 Última reforma: 29/12/2020	No las define pero si hacen referencia a ellas como persona con movilidad limitada o reducida.
<i>Nayarit</i>	Ley de Movilidad del Estado de Nayarit Publicación: 07/01/2020 Última reforma: Vigente	Las definen como movilidad reducida en el artículo 5, fracción XIX.
<i>Nuevo León</i>	Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León Publicación: 08/01/2020 Última reforma: 10/03/2021	Las definen como movilidad limitada en el artículo 8, fracción XL.
<i>Oaxaca</i>	Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca Publicación: 27/04/2019 Última reforma: 16/01/2021	No las define pero si hacen referencia a ellas como persona con movilidad limitada o reducida.
<i>Querétaro</i>	Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro Publicación: 03/03/2012 Última reforma: 29/11/2019	No hacen referencia a las personas con movilidad limitada y/o reducida.
<i>Quintana Roo</i>	Ley de Movilidad del estado de Quintana Roo Publicación: 14/06/2018 Última reforma: 13/11/2020	En el artículo 5 fracción XLIX, se incluyen en la definición de peatón y en la fracción LI, define textualmente a las personas con movilidad limitada.
<i>Sinaloa</i>	Ley de Movilidad Sustentable	No las define pero si hacen

	del Estado de Sinaloa Publicación: 10/10/2018 Última reforma: Vigente	referencia a ellas como persona con movilidad limitada y están contempladas en la cúspide de la pirámide de movilidad.
Tabasco	Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco Publicación: 30/12/2019 Última reforma: Vigente	Las definen como movilidad limitada en el artículo 3, fracción XXXIII.

Tabla elaborada por el autor con datos extraído del Congreso de cada entidad federativa.

Este estudio comparado realizado a los 32 estados de la república es importante porque con ello, nos permite ver que a pesar de que no existía la obligación expresa de adoptar leyes en materia de movilidad el Estado mexicano desde el año 2012 empezó su regulación y desde entonces se prevé la protección para que las personas con movilidad limitada puedan gozar de un derecho a la movilidad.

De igual forma es relevante mencionar que hasta la fecha los estados de Baja California⁶¹, Ciudad de México⁶², Estado de México⁶³, Nuevo León⁶⁴, Oaxaca⁶⁵ y Quintana Roo⁶⁶ garantizan en su Constitución Local el derecho a la movilidad de toda persona, para que esta sea accesible, eficiente, digna, cómoda y segura.

Respecto al ámbito geográfico de estudio, en el estado de Tabasco, si bien es cierto, la Constitución local no dispone explícitamente el derecho a la movilidad, esto es, por su carácter emergente⁶⁷, es decir, que surgió por las necesidades de la misma sociedad. Por este sentido, es como dicho derecho se puede encontrar de forma implícita mediante la interpretación sistemática al artículo 2 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco (en adelante, CPELST), ya que con la reforma sufrida en el año 2013, se logró agrupar en dicho

⁶¹ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, art. 7, apartado A, párrafo 11.

⁶² Constitución Política de la Ciudad de México, art. 13, inciso E.

⁶³ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, art. 5, fracción IX, párrafo 8.

⁶⁴ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, art. 11, párrafo 3.

⁶⁵ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, art. 12.

⁶⁶ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, art. 19.

⁶⁷ PDHCDMX, Diagnóstico y Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, Tomo 3. Núcleo Seguridad Humana, México, Comisa, 2016, p. 278.

artículo todos los derechos fundamentales de los tabasqueños,⁶⁸ pues, fue necesario este catálogo de derechos en virtud de las obligaciones internacionales que se originaron con la reforma Constitucional del 2011 en materia de derechos humanos.⁶⁹

Para ser más específica, me permito señalar las fracciones VII y XXVII del artículo en comento, puesto que, establecen tanto el derecho de circular por el territorio del estado de Tabasco, como el derecho y obligación para tener leyes y políticas públicas que procuren la eliminación de las desigualdades sociales que afecten a las personas con discapacidad. Se enuncian estos, porque en la fracción VII se puede interpretar el libre desplazamiento de las personas de un lugar a otro y el XXVII porque uno de los principios rectores de la movilidad es la accesibilidad universal que es promover accesos adecuados de manera que genere cercanía y favorezca a las personas con movilidad limitada.

De igual manera, también se encuentra implícito el derecho a la movilidad en este mismo artículo 2 de la CPELST, específicamente en lo relativo a que establece que los tabasqueños deben tener, entre otras cosas, las siguientes: acceso en igual de condiciones a los servicios de salud; a garantizar el mejoramiento de las condiciones de espacios para la convivencia y recreación; al disfrute de los bienes y servicios que prestan el estado; a recibir educación obligatoria; a una vivienda digna; y a el derecho a un ambiente saludable y equilibrado⁷⁰.

Los supuestos citados en líneas que anteceden responden a que las personas tienen que estar en constante movimiento de un lado a otro para acceder a los diversos bienes y servicios que satisfacen sus necesidades básicas, siendo ese libre desplazamiento que realiza toda persona de cualquier forma o modo que desee o este a su alcance, el resultado de lo que hoy en estas líneas se ha viene estudiando, la movilidad como derecho humano.

⁶⁸ Piña Gutiérrez, Jesús Antonio, *El constitucionalismo en Tabasco (1919 – 2015)*, México, Tirant lo blanch, 2018, p. 470.

⁶⁹ Piña Gutiérrez, Jesús Antonio, "La vigencia de la Constitución de Tabasco", *Revista Perfiles de las Ciencias Sociales*, México, vol. 7, núm. 13, julio – diciembre 2019, pp. 301-324.

⁷⁰ Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, art. 2.

Asimismo, el artículo en comento es preciso cuando señala que los derechos humanos establecidos en la constitución local son enunciativos más no limitativos de los demás derechos contemplados ya por la constitución federal, las leyes y los tratados internacionales en materia de derechos humanos, celebrados y ratificados por México. En este sentido, es como se encuentra sustento para su fundamento en nuestra constitución local, toda vez que el derecho a la movilidad se ha elevado a rango constitucional.

Con todo ello, se enmarcaron aspectos importantes del derecho a la movilidad, pero los mismos no fueron suficientes. Por lo que, fue a partir de diversas reformas en materia de derechos humanos que se han ido sentando las bases para su justificación en el derecho fundamental, mismo que se analizará en el siguiente apartado de esta investigación.

2. Constitucionalización del derecho humano a la movilidad

Partiendo de la premisa que los derechos humanos para poder ser exigidos necesitan estar establecidos en ordenamientos jurídicos de orden nacional e internacional⁷¹ es que en los últimos años ha habido muchos esfuerzos académicos y legislativos para que México reconozca la movilidad como un derecho humano.⁷² A pesar del gran interés mostrado, dicho tema no había sido abordado desde el enfoque integral que merece, y esto debido principalmente a la complejidad que reviste su estudio y su regulación⁷³. Sin embargo, cabe destacar que antes de su reconocimiento expreso en la CPEUM, más de la mitad de las entidades federativas ya habían atendido a esta necesidad desde su marco normativo local.

⁷¹ Sánchez Ramos, Juana e Islas Colín, Alfredo, "Sociedad democrática", en Islas Colín, Alfredo y Cornelio Landero, Eglá (coords.), *Derechos humanos por la Corte Interamericana: temas selectos*, México, Tirant lo Blanch, 2018, p. 145.

⁷² SEDATU, "Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad", Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020, <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/diagnostico-normativo-en-materia-de-movilidad>.

⁷³ Muñúzuri Hernández, Salvador E., y Rodríguez Arana, Marcos Alejandro, *op. cit.*, p. 1.

De igual forma, desde principios del siglo XXI la comunidad internacional impulsó este nuevo paradigma como una necesidad para brindar mejores condiciones de vida a las personas, especialmente a las personas con movilidad limitada. Por lo que ha adquirido un papel fundamental dentro de los asentamientos donde se realizan las actividades cotidianas⁷⁴.

Sin embargo, a pesar de los avances que se tenían en el ámbito nacional e internacional a inicios del año 2020 todavía no se había alcanzado su reconocimiento constitucional, es por ello que, este apartado está dedicado a analizar el proceso que dio origen y justifica la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial.

Para ello, se comenzó por discutir la necesidad de regular e incorporar la movilidad como un derecho fundamental, pues la misma juega un papel esencial en la articulación social y económica de los habitantes de cualquier ciudad en el mundo. Ya que la movilidad no solo se enfoca en los medios de transportes sino que va más allá, al empoderamiento de las personas, es decir, este cambio de paradigma las vuelve protagonistas.

Si bien es cierto, el desarrollo del derecho humano a la movilidad en México apenas comienza, no debemos dejar de subrayar que el término no es una novedad como tampoco lo es su regulación a nivel internacional, dado que la DUDHE reconoce expresamente el derecho humano a la movilidad desde el 2007 que fue aprobada,

A lo anterior se suma que con la conocida reforma del año 2011 a nuestra Carta Magna en materia de derechos humanos, se dio la pauta para reconocer derechos que no habían sido expresados en el texto original de la misma, debido por las condiciones sociales y culturales que se vivían en aquella época, por esta razón, es que la protección y garantía del derecho humano a la movilidad encuentra sustento jurídico en el artículo 1° de la CPEUM⁷⁵, ya que, México, por

⁷⁴ Vega Centeno, Pablo, "Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia", *Revista Antropológica del Departamento de Ciencias Sociales*, Lima, junio-diciembre de 2004, pp. 31-62.

⁷⁵ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, art. 1.- 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.

formar parte de las Naciones Unidas tiene que asumir las responsabilidades internacionales que en materia de derechos humanos demande, al ser considerada la movilidad como un derecho humano emergente.⁷⁶

Con ello, se funda y motiva que los derechos humanos se transforman y surgen debido a las nuevas necesidades que la sociedad demanda y toda vez que la movilidad urbana constituye un factor indispensable de considerar, tanto para el mejoramiento de la calidad de vida de los individuos como para el impulso del desarrollo económico y social de las comunidades⁷⁷.

Para alcanzar esto, es necesario garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad bajo un sistema integral de movilidad que sea de calidad, eficiente y accesible en condiciones de igualdad que permita el efectivo desplazamiento de las personas con movilidad limitada para su pleno desarrollo.

Es decir, que desde este enfoque, el derecho a la movilidad ya no debe confundirse con el derecho al libre tránsito, sino que debe ser contemplado como un derecho progresivo que vincula y complementa a otros derechos humanos⁷⁸. Puesto que a nivel constitucional el artículo 11 establece que “Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes”⁷⁹.

Este mandato constitucional, al igual que los instrumentos enunciados en el apartado anterior, dan la pauta para el derecho humano a la movilidad, sin embargo, no abarcan toda su concepción, pues como se puede notar el artículo 11 prevé cuatro libertades específicas, las cuales son:

- 1) la libertad de entrar en la República;
- 2) la libertad de salir de ella;

⁷⁶ Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículos 7.2 y 7.10.

⁷⁷ Carrillo Fuentes, Juan Carlos y Velasco Ramírez, Anaid, *Estudio legal: Facultades y responsabilidades del manejo forestal y del suelo ante REDD+ en México*, Bogor, Indonesia, CIFOR, 2016, p. 12.

⁷⁸ Véase, exposición de motivos que reforma el artículo 102 de la CPEUM, a cargo del Diputado José Antonio Salas Valencia, del grupo Parlamentario del PAN, Gaceta Parlamentaria, año XIX, número 4422-VIII, disponible en: http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2015/12/asun_3319838_20151214_1449690604.pdf. Documento consultado el 29 de noviembre del 2021.

⁷⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, art. 11.

3) la libertad de viajar por su territorio y

4) la libertad de mudar de residencia.

A pesar de la precisión en dicho artículo, no se especifica la garantía para elegir de manera libre la forma o modo de desplazarse de cualquier lugar una persona que tenga la necesidad de hacerlo, razón por la cual, fue indispensable elevar a rango constitucional el derecho humano a la movilidad⁸⁰.

Por todo lo antes mencionado es que en la LXIII Legislatura se han presentado varias iniciativas para reformar preceptos constituciones con la finalidad de abordar el tema de la movilidad en sus diferentes modalidades, las cuales se analizan en el cuadro siguiente:

Artículos por reformar	Promueve	Objeto
<i>Artículos 4º y 7 de la CPEUM. (18 de febrero de 2016).</i>	Diputada Verónica Delgadillo García	Establecer que toda persona tendrá derecho a la movilidad, bajo un sistema integral de calidad y facultar al Congreso para expedir las leyes generales en la materia, así como de seguridad vial.
<i>Adicionar un sexto párrafo al artículo 4o.; y una fracción XXIX-X al artículo 73; de la CPEUM</i>	Diputada Verónica Delgadillo García	Proponer que toda persona tenga derecho a la movilidad bajo un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que en condiciones de igualdad y sostenibilidad le permita su efectivo desplazamiento para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.
<i>Artículos 11º y 73º de la CPEUM (04 de enero de 2018)</i>	Diputado Álvaro Ibarra Hinojosa	Garantizar en el artículo 11 el derecho a la movilidad y establecer como facultad del Congreso de la Unión el hecho de expedir una ley en materia de movilidad.
<i>Adicionar un párrafo décimo cuarto al artículo 4º de la CPEUM, (22 de marzo de 2018)</i>	Diputada Ingrid Krasopani Shemelensky Castro	Impulsar desde el poder legislativo para que los gobiernos trabajen en nuevos esquemas de urbanización y conservación de espacios en los que se puedan desarrollar los habitantes gozando de una buena calidad de vida.

⁸⁰ Carbonell, Miguel, "Los derechos humanos de libertad de tránsito, asilo y refugio", en Cienfuegos Salgado, David y Froto Madariaga, Germán (coords.), *Los derechos humanos en el momento actual*, Coahuila, Laguna, S.A. de C.V., 2012, p. 79.

<p><i>Adicionar un nuevo párrafo séptimo al artículo 4° y una nueva fracción XXIX-A Bis al artículo 73° de la CPEUM (08 de noviembre de 2018)</i></p>	<p>Senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros</p>	<p>Otorgar al Congreso de la Unión la facultad expresa de expedir una ley general para la regulación y administración de la movilidad libre y voluntaria, habiéndola establecido previamente como derecho humano.</p>
<p><i>Adicionar un párrafo al artículo 4° de la CPEUM (30 de abril de 2019)</i></p>	<p>Diputado Higinio del Toro Pérez</p>	<p>Establecer la base jurídica para que los diferentes ámbitos de gobierno que confluyen en las zonas metropolitanas asuman sus responsabilidades para implementar políticas públicas orientadas a la modernización del transporte público, un diseño de rutas interconectadas para la cobertura de la mayor extensión del territorio y especialmente, la promoción de una red de transporte público en la que se garantice la seguridad de los usuarios.</p>
<p><i>Reformar y adicionar diversas disposiciones a los artículos 4° y 73° de la CPEUM (05 de junio de 2019)</i></p>	<p>Diputados Javier Ariel Hidalgo Ponce y Lucio Ernesto Palacios Cordero</p>	<p>Reconocer el derecho a la movilidad en la CPEUM, y brindar facultades al Congreso de la Unión para expedir leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial.</p>
<p><i>Artículo 115, fracción III inciso h); y adicionar un último párrafo al artículo 4 y una fracción XXX-A al artículo 73 de la CPEUM</i></p>	<p>Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz</p>	<p>Reconocer el derecho a la seguridad vial, brindar al Congreso de la Unión facultades para expedir leyes en materia de seguridad vial, y agregar a cargo del municipio las funciones y servicios públicos de seguridad vial.</p>

Tabla elaborada por el autor con datos extraídos de las diversas iniciativas con proyecto de decreto.

Del estudio anterior, es como se tiene que fue el 04 de diciembre de 2019, que el Senado de la República aprobó por unanimidad el dictamen de reforma constitucional que reconoce el derecho humano a la movilidad⁸¹ y fue entonces

⁸¹ Mercado, Patricia, Senado de la Republica, Dictamen de las comisiones unidas de puntos Constitucionales, de zonas metropolitanas y movilidad, y de estudios legislativos segunda,

como resultado de las diversas iniciativas que finalmente el pasado 18 de diciembre de 2020, la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión aprobó y publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial, en la que reconoce la movilidad como un derecho humano, por la cual, se adicionó un párrafo al artículo 4 constitucional que a la letra dice: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”⁸².

Reforma a través de la cual se obtiene el fundamento legal del tema de estudio y por la cual también se modificó fracciones a los siguientes artículos constitucionales:

- 73, fracción XXIX-C.- Dota de facultad al Congreso de la Unión para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial;
- 115, fracción V, inciso a) y fracción VI.- Adiciona los planes y criterios en materia de movilidad y seguridad vial como facultad del Municipio con apego a las leyes federales de la materia; y
- 122, apartado C, párrafo segundo.- agrega la materia de movilidad y seguridad vial a las atribuciones del Consejo de Desarrollo Metropolitano.

Por lo anterior, el Estado mexicano debe garantizar la seguridad vial y una movilidad que permita la calidad de vida, pues ante su reconocimiento constitucional hace más efectiva su implementación y acceso a su ejercicio, pues el derecho a la movilidad no es sólo un asunto de autos, bicicletas y peatones, sino que es una cuestión de orden social, que conlleva implicaciones sobre la calidad de vida de las personas por la convivencia diaria que comparten entre sí en un determinado espacio.⁸³

respecto de las iniciativas con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos de la CPEUM, en materia de movilidad y seguridad vial, 04 de diciembre de 2019.

⁸² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4.

⁸³ Senado de la Republica, Intervención de la Senadora Patricia Delgado Mercado, del grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, 10 de septiembre de 2019, disponible en: <https://www.senado.gob.mx/64/intervenciones/1271/19828>, consultado marzo de 2020.

Por esta cuestión es menester mencionar que en materia de derechos humanos existen dos adjetivos que pueden acompañar al sustantivo movilidad, los cuales son, forzada o voluntaria⁸⁴. Sin embargo, el estudio de esta investigación está enfocado al derecho de movilidad voluntaria, que es específicamente libre circulación o desplazamiento de las personas con movilidad limitada en los asentamientos urbanos con la finalidad de satisfacer ciertas necesidades.

Es por ello, que ante su reconocimiento constitucional en México se verifica que el derecho a la movilidad representa más que el cambio de la palabra, es una transformación al ya conocido derecho al libre tránsito, pues este va más allá, ya que se relaciona y es interdependiente de otros derechos, como lo es, el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada.

Es preciso señalar que, el derecho a la movilidad tiene su base en la CMDC, la cual, en el artículo XIII.1 establece la garantía que tiene todo ciudadano para circular y desplazarse de un lugar a otro mediante sistemas de transportes accesibles y adaptados a las diferentes necesidades de cada individuo⁸⁵.

Asimismo, en el ámbito internacional de los derechos humanos específicamente en las observaciones generales emitidas por el Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales (en adelante, Comité DESC) se propuso definir la movilidad como un derecho que tiene toda persona y la colectividad para disponer de un sistema integral de movilidad que cuente con las condiciones óptimas para permitir el libre y efectivo desplazamiento de cualquier persona en un territorio determinado con la finalidad de satisfacer sus necesidades y gozar de un pleno desarrollo.⁸⁶

Derivado de todo este cúmulo de información es que en el ámbito nacional se logró que más de la mitad de los estados de la República Mexicana ya cuenten con el reconocimiento del derecho humano a la movilidad, así como su propia definición por cada entidad federativa, quedando plasmado desde el glosario de las diversas Leyes Movilidad.

⁸⁴ CNDH, “Cartilla Movilidad, vivienda...”, *cit.*, p. 13.

⁸⁵ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, *Revista de paz y conflictos*, Granada, núm. 5, junio 2012–mayo 2013, p. 191, https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf. consultado marzo de 2020.

⁸⁶ CDHDF, & ITDP, “Informe Especial del Derecho a la Movilidad”. México, CDHDF, 2012.

Tal es el caso, del ámbito geográfico de estudio, pues la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco en su fracción XVII, del artículo 3° reconoce a la movilidad como un derecho humano y la define textualmente como:

El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible que garantice un efectivo desplazamiento de personas, bienes y mercancías, en condiciones de igualdad y equidad, a partir del cual sea posible satisfacer sus necesidades y contribuir a su pleno desarrollo⁸⁷.

Es decir, esta nueva concepción toma como sujeto central a la persona y deja de priorizar al vehículo. Como se aprecia, este concepto contiene diversos elementos que lo conforman, mismos que para el presente estudio es necesario desglosar cada categoría para comprender mejor el término de la movilidad como un derecho humano, ya que este nuevo paradigma ha establecido como sujeto central a la persona y se ha dejado de priorizar al vehículo, del cual resultan los siguientes elementos:

1. Derecho de toda persona y colectividad;
2. Disponer de un sistema integral;
3. Movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible;
4. Garantizar un efectivo desplazamiento de personas, bienes y mercancías;
5. Condición de Igualdad y equidad;
6. Satisfacer necesidades; y
7. Pleno desarrollo.

Por su especificidad, a continuación se procede a analizar cada elemento:

En ese tenor, se puede explicar que con el primer elemento se deja de manifiesto que es un derecho humano para toda persona y la colectividad sin excepción alguna, por eso, el estado debe buscar los medios para promoverlo, respetarlo, protegerlo y garantizarlo de igual manera para todos sin exclusión ni preferencia por determinados grupos. De ahí, el segundo elemento es que debe disponer de un sistema integral, esto consiste en que debe integrarse una serie de

⁸⁷ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 3, fracción XVII.

actividades tanto en los espacios físicos como digitales de participación, encaminados a construir propuestas⁸⁸ en pro de la movilidad urbana.

Para así lograr el elemento tres, que el estado cuente con una movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible para las personas con movilidad limitada y se les pueda garantizar el efectivo desplazamiento a los niños, niñas, mujeres embarazadas, así como, a las personas de la tercera edad y a las personas con discapacidad para tener alcance a los bienes y servicios y satisfacer sus necesidades básicas, de forma igualitaria, adoptando las medidas o acciones pertinentes orientadas a compensar las desventajas que estas personas conllevan para tener una vida digna, sin exclusión para su pleno desarrollo en todos los ámbitos.

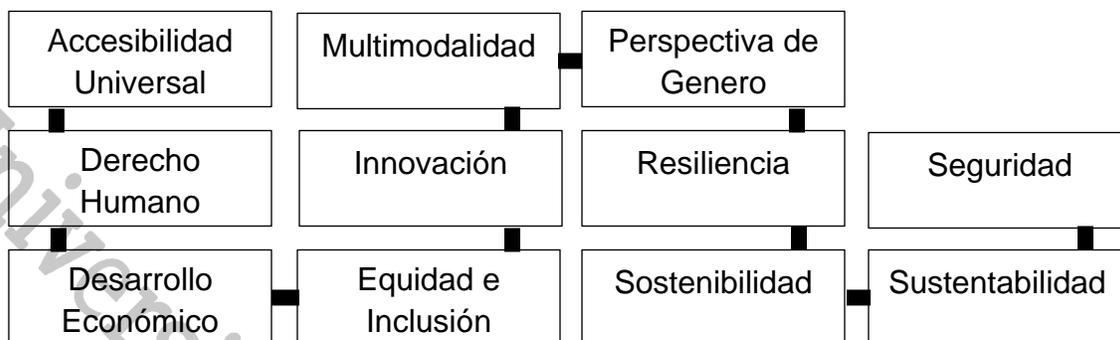
Finalmente se tiene que el derecho a la movilidad es un derecho colectivo y social, como se dijo en la tesis del Poder Judicial de la Federación que es “aquel de toda persona y de la colectividad, a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo⁸⁹”.

A. Principios y sujetos de la movilidad

Es pertinente entrar al estudio del presente tema porque es la base para garantizar la protección de este derecho humano, por ello, es que la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco en su artículo 7° establece que la administración pública en el estado de Tabasco y sus municipios al momento de planear, diseñar, implementar y ejecutar las acciones en materia de movilidad de personas, bienes y mercancías, observarán los siguientes principios rectores:

⁸⁸ ITDP y Centro Eure, “Planes Integralde Movilidad Lineamientos para una movilidad urbana sustentable”, *Talleres de Grupo Fogra, S.A. de C.V*, México, 2012, pp. 10 – 109.

⁸⁹ Tesis: XXVII.3º.63 A (10ª.), *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, Decima Época, t. IV, Libro 55, Junio de 2018, p. 3051.



Esquema elaborado por el autor con datos extraídos de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco

De donde resulta que, todos los habitantes del estado de Tabasco tienen derecho a la movilidad de conformidad con estos principios rectores y los cuales, se proceden a definir de acuerdo con lo estipulado por la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco:

Primeramente, se tiene al principio de accesibilidad universal, el cual, consiste en garantizar que las personas, independientemente de su condición física o psíquica, puedan elegir libremente la forma de desplazarse sin obstáculos y con seguridad por las vías públicas a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen en la ciudad. En otras palabras, puede decirse que este principio privilegia al peatón, las calles y banquetas libres, el transporte público, y no motorizado.⁹⁰

Por lo que, la finalidad de este principio tal y como lo establece el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación es permitir que las personas, en este caso con movilidad limitada, tengan una participación plena en igualdad de condiciones con las demás⁹¹.

Toda vez, que este principio en materia de movilidad se caracteriza según la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, por promover accesos adecuados, que genere cercanía y favorezca los desplazamientos de las personas con una efectiva movilidad.⁹² Es decir, que este

⁹⁰ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 7, fracción I.

⁹¹ Tesis 1a. CLVIII/2015, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. I, mayo de 2015, p. 452.

⁹² Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, artículo 4 fracción X.

principio garantiza el acceso a todos sin distinción por la condición física o económica de la persona.

En este mismo sentido se puede enfatizar en los principios de equidad e inclusión pues los mismos se relacionan con el pleno ejercicio de los derechos en condiciones de igualdad, promoviendo la inclusión social mediante las acciones de la no discriminación⁹³. Así también con el principio de igualdad que es la oportunidad que tienen los ciudadanos para acceder en las mismas condiciones al sistema de movilidad, es decir, sin discriminación alguna que atente contra la dignidad o restrinja el efectivo derecho humano a la movilidad, de las personas con movilidad limitada.⁹⁴

Con estos principios enunciados hasta el momento se puede detectar que van encaminados a la inclusión social, para que todos sin excepción alguna estén privilegiados para gozar del efectivo ejercicio del derecho humano a la movilidad. Sin embargo, en los últimos años el desconocimiento de estos principios por las autoridades municipales de Centro, Tabasco, al momento de planificar y diseñar la ciudad ha sido un problema, toda vez, que la infraestructura con la que se cuenta hoy en día impide el acceso a medios de desplazamientos efectivos para las personas con movilidad limitada, por ello, es primordial la observancia de estos principios.

En ese sentido, igual es de importancia la calidad como principio del derecho humano a la movilidad, ya que este se basa en procurar que los niveles que miden la eficiencia de la ruta y del servicio ofrecido al usuario, estén aptos para cumplir con la comodidad, seguridad e higiene, que demanda la Ley⁹⁵.

Asimismo, la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco ha establecido como un principio rector los Derechos Humanos⁹⁶, en razón a que tal y como se ha venido desarrollando a lo largo de esta investigación la movilidad debe ser vista

⁹³ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 7, fracción V.

⁹⁴ *Ibidem*, artículo 7, fracción VI.

⁹⁵ *Ibidem*, artículo 7, fracción II.

⁹⁶ *Ibidem*, artículo 7, fracción IV.

desde el enfoque de los derechos humanos para el respeto absoluto de la misma desde la ejecución, diseño e implementación de las políticas públicas⁹⁷.

De igual forma se destaca el desarrollo económico, en el sentido de que con este nuevo paradigma que se estudia se busca contribuir con el bien común, por ello para consolidar la movilidad en el Estado, las autoridades deben ocupar su atención en bajar los costos de los servicios de transportes de tal forma que sean accesible para toda la población, así como gestionar alternativas de traslados para que no todos se muevan de la misma manera, evitando el colapso y tráfico vehicular con lo cual igual se disminuiría los tiempos de traslado.

Otro principio rector enmarcado en la legislación estatal es el de innovación tecnológica⁹⁸, esto en razón a que se pretende contar con app para moverte en transporte público, es decir, como beat, uber, entre otras ya existentes pero que estén reguladas y autorizadas por la Secretaría de Movilidad del Estado de Tabasco (en adelante, SEMOVI), para asegurar los desplazamientos de las personas y coadyuvar al desarrollo eficiente del sistema de transporte que se oferta en el estado.

Por su parte el principio de multimodalidad⁹⁹, es de gran importancia ya que con este es donde se encuentra la base que sustenta que para moverte de un lugar a otro el único medio que se tiene no es solo el transporte motorizado, sino que con este se amplía la visión, pues incita a las autoridades competentes a ofrecer a los ciudadanos otros modos de transportes que cumplan con las condiciones óptimas que se demandan en la ciudad para una movilidad efectiva.

La perspectiva de género¹⁰⁰ se estipuló como un principio rector de la movilidad en razón a que al momento de generar las políticas públicas sobre la materia de estudio se debe garantizar en todo momento la igualdad, sin hacer distinción alguna entre las personas que utilicen el servicio de transporte público o cualquier otro modo de transporte para moverse.

⁹⁷ *Ibidem*, artículo 7, fracción III.

⁹⁸ *Ibidem*, artículo 7, fracción VII.

⁹⁹ *Ibidem*, artículo 7, fracción VIII.

¹⁰⁰ *Ibidem*, artículo 7, fracción IX.

Ahora bien, es pertinente hablar de la resiliencia¹⁰¹ como principio rector, toda vez, que con este se refuerza la capacidad que debe tener el sistema movilidad para soportar, resistir y restaurarse de las situaciones de fuerza mayor que pudieran ocurrir en el espacio donde se desenvuelve la ciudadanía.

El principio de sostenibilidad¹⁰² se encuentra en estrecha relación con el descrito en líneas que anteceden, en razón a que con este se prevé que se deben cumplir las acciones propuestas sobre el tema de análisis para mantener el cuidado del medio ambiente y así alcanzar los objetivos de desarrollo a largo plazo.

Asimismo, se tiene a la sustentabilidad¹⁰³ como principio rector y en este ya se dispone que se deben ejecutar las acciones necesarias que en todo momento sean favorables para garantizar el derecho humano a la movilidad, tomando en cuenta siempre para cada acción implementada, el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute a las futuras generaciones. Y finalmente, se estipulo en la Ley el principio de seguridad¹⁰⁴ el cual es necesario para prevenir los accidentes de tránsito que han sido muy frecuentes en las vías públicas, por ello con este principio nos da la apertura para impulsar acciones de prevención con la finalidad de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes de la ciudadanía.

Resulta indispensable la implementación de estos principios para estar en posibilidades de otorgar un desplazamiento efectivo a las personas que habitan en la zona urbana del municipio de Centro, Tabasco, para que puedan satisfacer sus necesidades básicas. En ese sentido, para transitar armónicamente en la ciudad además es necesario que los usuarios de la vía pública estén jerarquizados, por ello es muy importante que también hablemos de los sujetos de la movilidad con base en la vulnerabilidad de la jerarquía, que ya está establecida en la pirámide de

¹⁰¹ *Ibidem*, artículo 7, fracción X.

¹⁰² *Ibidem*, artículo 7, fracción XI.

¹⁰³ *Ibidem*, artículo 7, fracción XII.

¹⁰⁴ *Ibidem*, artículo 7, fracción XIII.

movilidad donde se prioriza a los usuarios que son más vulnerables y que nos reportan menos externalidades negativas.

Es por esto que, en Tabasco, para la correcta implementación de las políticas públicas en materia de movilidad, es necesario comenzar a priorizar la utilización de los espacios públicos de acuerdo a la siguiente pirámide de movilidad¹⁰⁵:

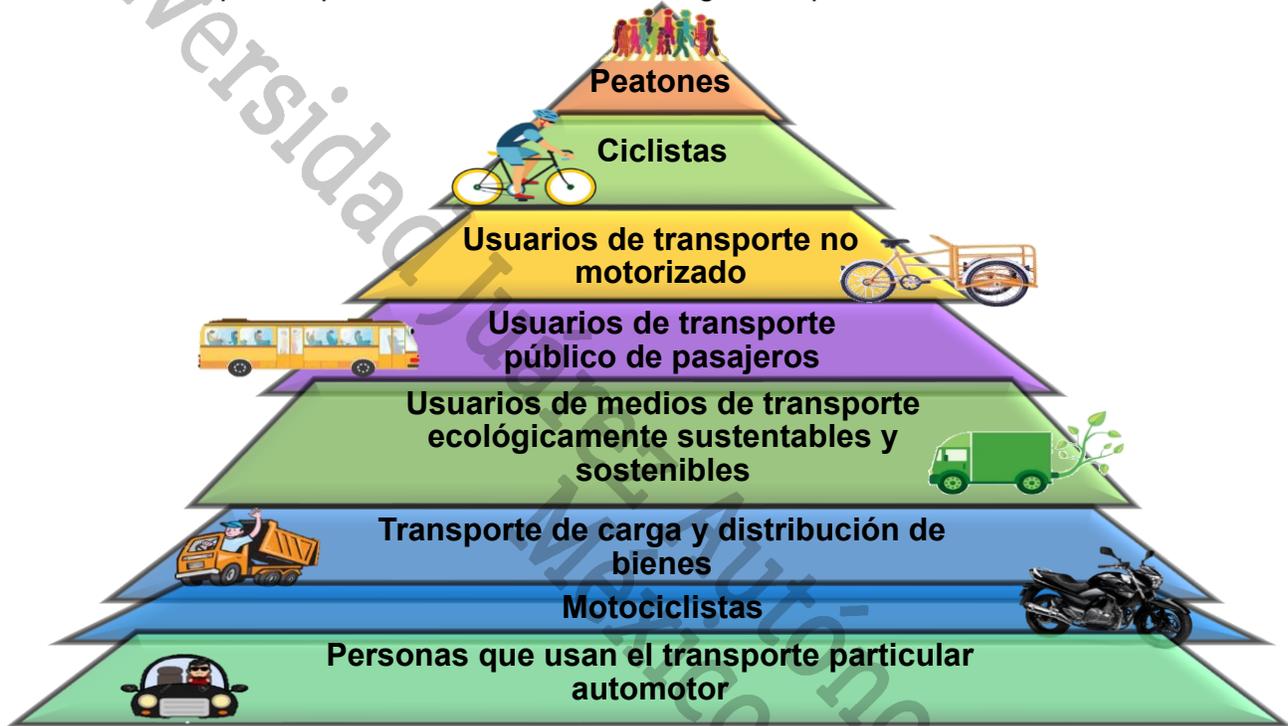


Figura elaborada por el autor.

Con esta jerarquía de la movilidad que establece la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco se priorizan los modos de transporte, promoviendo así, la equidad, igualdad, inclusión, como beneficio social por el cual se daña menos al medio ambiente. Pues como se puede notar, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con movilidad limitada, niños, adultos mayores, embarazadas, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga, como penúltimo lugar a los motociclistas al final el automóvil.

Dando preferencia a la caminata de las personas y no a moverse solo en los vehículos motorizados, los cuales han generado por mucho tiempo contaminación

¹⁰⁵ *Ibidem*, artículo 8.

en la sociedad. Puesto que como se ha dejado asentado en los principios rectores, el derecho a moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse sólo a los propietarios de automotores privados.

Por lo anterior, es indispensable ahora referirnos a la preferencia de circulación que tiene cada sujeto que integra la ya esquematizada pirámide de movilidad en las vías públicas de la ciudad.¹⁰⁶ En primer lugar, se señala a los peatones, quienes por la Ley y agendas gubernamentales, tendrán en todo momento la preferencia de paso en los cruceros o zonas de paso peatonal, previamente designadas para ello y en las intersecciones que no cuenten con semáforo¹⁰⁷. Ya que, en las que, si exista semáforo, los peatones están obligados a respetar cada uno de los señalamientos preestablecidos para regular la circulación del peatón y viajeros, por lo que únicamente podrán cruzar cuando estos se encuentren en color rojo.

Cabe señalar que cuando por algún caso el peatón no alcance a cruzar y el semáforo cambie de color a verde, es obligación de los conductores permanecer detenidos hasta que aquellos terminen su cruce. De este supuesto únicamente podrán quedar exceptos los choferes de vehículos de protección civil, de seguridad pública y ambulancias, siempre que estén al servicio y en atención de algún tipo de urgencia.¹⁰⁸

Dentro de este primer grupo que son los peatones se consideran también a las personas con movilidad limitada, para que tengan derecho y prioridad en los espacios públicos, aunque para estas personas la Ley marca que no tienen permitido transitar por superficies de circulación vehicular y cuando deseen cruzar alguna vía rápida deberán de hacerlo con precaución en las zonas marcadas para tal efecto, como son: los puentes o pasos peatonales.

Por su parte los escolares también considerados en la cúspide de la pirámide de movilidad tendrán derecho de paso preferencial, por lo que es necesario que las autoridades en el ámbito de su competencia señalen e indiquen las zonas apropiadas para que los estudiantes puedan desplazarse con seguridad.

¹⁰⁶ *Ibidem*, artículo. 15.

¹⁰⁷ *Idem*.

¹⁰⁸ *Idem*.

Ahora bien, en el segundo grupo se encuentran los ciclistas y estos con el nuevo enfoque de la sostenibilidad tienen el derecho a una movilidad segura, por la cual, se le da la preferencia respecto al transporte público, siempre y cuando los ciclistas circulen por los sitios establecidos para tal fin, por esta razón es que en el estado de Tabasco mediante el H. Ayuntamiento se comenzó a crear las ciclovías por las vías más concurrentes para marcar así el límite donde podrán moverse en sus bicicletas de forma segura y sean respetados estos espacios.

Por último, los conductores del servicio de transporte que circulen en la infraestructura vial deben acatar todas las disposiciones y medidas establecidas en la Ley de la materia para conservar y proteger el medio que los rodea.

Lo dicho hasta aquí se lee fácil y sin complicaciones, sin embargo, reintegrar los espacios públicos a las personas no es una tarea sencilla, ya que en los últimos años se ha trabajado en ello a nivel nacional y hasta la fecha no se ha logrado el objetivo deseado. Pues para hacerlo una realidad en Villahermosa se requiere de una transformación total, desde el rediseño de la ciudad, que cuente con un servicio óptimo de transporte, con una infraestructura accesible e inclusiva para que permita el desplazamiento seguro¹⁰⁹ de las personas con movilidad limitada, por ser los sujetos de estudio de la presente investigación.

B. Personas con movilidad limitada

Para este apartado, vale la pena sumar a una discusión, sobre los conceptos de movilidad limitada y movilidad reducida, pues, como se ha dejado asentado en acápites anteriores en los sujetos activos de este nuevo paradigma que se estudia se ha dado una transformación de 180°, por la cual, actualmente las leyes regulan por priorizar y salvaguardar la movilidad eficiente al peatón y a los grupos vulnerables, como son: niños, personas adultas mayores, embarazadas, personas con discapacidad o personas acompañadas de niños pequeños, todos estos denominados por las leyes en materia de movilidad como personas con movilidad

¹⁰⁹ Véase, exposición de motivos de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, disponible en: <https://congresotabasco.gob.mx/wp/wp-content/uploads/2020/01/Decreto-159.pdf>, consultado en mayo de 2021.

limitada o personas con movilidad reducida¹¹⁰ y quedando en la cúspide de la jerarquía de movilidad.

Tanto a nivel local como nacional e incluso internacional a las personas con discapacidad o que sufran de alguna limitante para desarrollarse plenamente en su entorno, se les ha identificado por estos dos conceptos, de los cuales, luego de una revisión bibliográfica se detecta que a nivel internacional, académica y científica el término más utilizado para referirse al grupo de personas que nos ocupa estudiar es como personas con movilidad reducida, la cual ha sido definida por el DRALE como la “persona que presenta dificultades para la utilización del transporte colectivo”¹¹¹

Por su parte, el Ministerio de Salud del Gobierno de Chile define la movilidad reducida como “la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.”¹¹²

Otro concepto a destacar es el decretado por la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile en un estudio realizado en el año 2015 y en el cual quedó asentado que las personas con movilidad reducida son aquella que tienen permanente o temporalmente limitada su capacidad de moverse sin ayuda externa. Considera tanto de aquellos usuarios una discapacidad relacionada con la movilidad (paraplejía, tetraplejía, problemas óseos, etc.) como de quienes tienen dificultades por otros motivos (ancianos, embarazadas, personas con niños pequeños, etc.).¹¹³

¹¹⁰ Cornelio Landero, *op. cit.*, p. 111.

¹¹¹ Real Academia Española, Diccionario panhispánico del español jurídico, disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/persona-con-movilidad-reducida>, consultado el 18 de marzo 2022.

¹¹² Ministerio de Salud, “Movilidad reducida”, Chile, Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/Lists/Glosario/DispForm.aspx?ID=40&ContentTypeld=0x0100B5A58125280A70438C1258>, consultado en marzo de 2021.

¹¹³ ODECU, SETRAM, “Estudio de Accesibilidad en Transporte Público para Personas con Movilidad Reducida (PMR)”, *Eje Av. Libertador Bernardo O’Higgins*, Santiago, Chile, 2015.

De los conceptos anteriormente citados, se puede notar que para abordar el término de persona con movilidad reducida, deben considerarse como mínimo los siguientes aspectos:

1. Restricción para movilizarse;
2. Barreras u obstáculos en el entorno físico y social, y
3. Movilidad limitada.

En este sentido, es que se hace alusión al sinónimo persona con movilidad limitada, misma que se puede definir como toda persona cuya movilidad está limitada temporal o permanentemente, para efectos de desplazarse o moverse sin ayuda de otra persona debido a cualquier deficiencia física causada por discapacidad, edad y condición que necesite atención especial para la eliminación de las barreras que obstruyen su libre y seguro desplazamiento por la ciudad para poder satisfacer sus necesidades básicas.

Se hace esta reflexión tomando en consideración lo mandado por la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, ya que en esta se señala a este grupo de individuos como personas con movilidad limitada, en consecuencia dicho término será el empleado en los subsecuentes apartados para referirse a los sujetos de estudio, ya que, es el identificado por el área geográfica donde se desarrolla la investigación.

Por todo lo anterior se tiene que al hablar de personas con movilidad limitada, se refiere a los sectores de la población con necesidades especiales para movilizarse, las cuales están contempladas en la cúspide de la pirámide de movilidad, porque también son “peatones”, pues las mismas son andantes del espacio público, entre las que se señalan a:

- Niños: la población tabasqueña de hasta 12 años de edad;
- Personas adultas mayores: la población tabasqueña con 65 años o más, ya que es la edad en la que la Ley del Seguro Social establece el derecho a la pensión por vejez;
- Personas con discapacidad: la población tabasqueña con alguna dificultad para desempeñar sus actividades cotidianas como caminar u otra discapacidad motriz, ver, hablar, oír o con alguna limitación mental;

- Mujeres embarazadas: la población tabasqueña en período de gestación; y
- Personas acompañas de niños pequeños.

Con el objeto de romper con la exclusión social, es que esta investigación centra su estudio en estos sujetos activos de la movilidad, toda vez, que debemos partir bajo el lema de que “todos somos igualmente diferentes”. En ese sentido, es fundamental indagar sobre la interdependencia del derecho humano a la movilidad con otros derechos fundamentales, para así, conocer las barreras que enfrentan las embarazadas, los adultos mayores, las personas con discapacidad, los niños en general o incluso las personas acompañadas de niños para desarrollarse plenamente en los entornos urbanos, pues las de conformidad con la Carta de los Derechos Peatonales¹¹⁴, tienen derecho a:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| • Cruzar la calle con calma y seguridad; | • Convivir en el espacio público; |
| • Ciudades hecha a la medida; | • Mobiliario suficiente y adecuado; |
| • Servicios de transporte público adecuado; | • Banquetas amplias y continuas; |
| • Caminar tranquilas por las calles; | • Un medio ambiente sano y |

¹¹⁴ Liga Peatonal, “Carta de los Derechos Peatonales”, *EDGARSEIS*, disponible en <https://bit.ly/DerechosPeatonales>, consultado el 10 de febrero de 2022.

CAPÍTULO SEGUNDO

DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD Y SU INTERDEPENDENCIA CON OTROS DERECHOS HUMANOS

El objetivo del presente capítulo es investigar sobre la interdependencia del derecho humano a la movilidad con otros derechos humanos y el derecho al desarrollo. Por este motivo, el capítulo se divide en tres secciones, primeramente, se estudian los principios de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos, así como las diferencias de cada uno de ellos para aterrizar con las obligaciones que las autoridades tienen para garantizar los derechos humanos.

En el segundo acápite se encuentra la parte medular del capítulo porque en este se expone la interdependencia del derecho a la movilidad con otros derechos humanos, entre los que se destaca el derecho a la educación, a la salud, a la vivienda, a la alimentación y al trabajo, concretamente se enfoca al estudio y análisis de los indicadores asociados a estos derechos sociales en el periodo establecido para esta investigación comprendido de los años 2016 al 2020.

Para finalizar y en concordancia con el apartado anterior en el tercer acápite del capítulo se estudiará de forma general el derecho humano al desarrollo, tomando en consideración lo establecido por las agendas gubernamentales con la finalidad de observar la transformación del derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada a casi un año de su reconocimiento constitucional.

I. Principio de Interdependencia e Indivisibilidad de los Derechos Humanos y sus Diferencias.

Los principios de interdependencia e indivisibilidad se han regulado desde 1986, por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual, reafirmó en su resolución 41/117, las disposiciones de la resolución 32/130 del 16 de diciembre

de 1977¹¹⁵, en el sentido de que “todos los derechos y libertades fundamentales son indivisibles e interdependientes”. Sin embargo, el hecho que constituyó el último eslabón en la conceptualización de estos principios fue con la Conferencia de Viena de 1993, toda vez que en ella se aprobó la Declaración y Programa de Acción de Viena, documento en el cual finalmente se proclamó que “Todos los derechos humanos son universales, indivisibles e interdependientes y están relacionados entre sí.”¹¹⁶

Lo anterior es necesario precisar en razón a que la movilidad se encuentra en estrecha relación con otros derechos humanos, ya que para garantizar el efectivo desplazamiento de las personas no basta con el goce y ejercicio de un derecho, sino que la comunidad debe promover y proteger todos los derechos humanos por igual, de manera justa y equitativa.

Por ello, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 1o de la CPEUM, que reconoce a partir de la reforma del 11 de junio del 2011, entre otros, los principios de interdependencia e indivisibilidad, es que hoy en día se puede hacer alusión a que los derechos humanos están vinculados entre ellos y son indivisibles, es decir, que estos no pueden ser independientes entre uno y otro, sino que se complementan y refuerzan para garantizar entre todos el resto de los demás derechos humanos¹¹⁷.

La movilidad, como se ha visto, forma parte de los derechos indispensables para asegurar una vida digna¹¹⁸, por eso debe darse igual atención y urgente consideración a la protección de este derecho humano, de conformidad con los principios de interdependencia e indivisibilidad, ya que el primero de los mencionados, se refiere a que esta interrelacionados, es decir que si un derecho se ve afectado todos los demás se afectan y el segundo se basa en que no existe jerarquía, ya que todos están situados al mismo nivel.

¹¹⁵ Cancado Trindade, Antonio Augusto, “La protección internacional de los derechos económicos sociales y culturales” en Cerdas Cruz, Rodolfo y Nieto Loaíza, Rafael (comp.), *Estudios básicos de derechos humanos I*, Costa Rica, Prometeo S.A., Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 1994, p. 44.

¹¹⁶ Declaración y Programa de Acción de Viena

¹¹⁷ CNDH, Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad de los derechos humanos, México, 2018, p. 10.

¹¹⁸ SEDATU, “Diagnóstico normativo en materia de movilidad...”, *cit.*, <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/diagnostico-normativo-en-materia-de-movilidad>.

Razón por la cual, la presente investigación, entra al estudio sobre los alcances que conlleva estos dos principios constitucionales con las obligaciones de las autoridades de respetar, proteger, garantizar y promover los derechos humanos ya que la movilidad ha sido elevada a rango constitucional.

1. Obligación de las autoridades en materia de los derechos humanos.

Derivado precisamente de los principios que se acaban de diferenciar, las autoridades de todos los niveles de gobierno tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a estos¹¹⁹. Lo anterior con fundamento en el artículo 1º párrafo tercero de nuestra Carta Magna:

El precepto fundamental citado muestra la obligación de todas las autoridades en el ámbito de su competencia de promover los derechos, el Estado debe valerse de todos los instrumentos necesarios para agrupar los derechos humanos debidamente en el ordenamiento jurídico tanto interno como internacional y difundirlos entre todos los miembros de la sociedad a fin de que todos conozcan sus derechos y puedan ser protegidos los mismos. Para la difusión las autoridades deben llevar a cabo medidas tanto administrativas, legislativas, judiciales, de políticas públicas, educativas, entre otras.

En la obligación de respetar que tienen las autoridades se vela porque el Estado conduzca todas sus actuaciones siempre obedeciendo los derechos de las personas, por lo que, debe evitar hacer o impedir cualquier cosa que resulte en contra de la integridad de los individuos, de los grupos sociales o las que violen sus libertades y derechos¹²⁰. Así pues, con esta obligación se concibe una amplia protección hacia los derechos humanos, al extender que la acción de impedir que

¹¹⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 1.

¹²⁰ Gutiérrez Contreras, Juan Carlos (coord.), *Memorias del seminario internacional sobre derechos económicos, sociales y culturales*, México, Programa de Cooperación sobre Derechos Humanos – Comisión Europea, 2006, p. 52.

los derechos sean violentados incluye cualquier persona, sin importar si está adscrita al Estado o si actúa con aquiescencia¹²¹ de él o no.

Por su parte, la obligación de proteger va en estrecha relación con la anterior porque aquí el Estado debe tomar las medidas necesarias para evitar que otros agentes o sujetos violen o menoscaben los derechos humanos protegidos en nuestra constitución, así como en los tratados internacionales de los que México sea parte.

Por último, la obligación de garantizar significa que el Estado debe crear los medios de defensa, tanto administrativos como jurisdiccionales para proteger o sancionar las violaciones a uno o todos los derechos humanos, que se realice por una autoridad o cualquier persona sin excepción, por lo que se debe de garantizar a cualquiera el derecho de acudir ante un juez o tribunal en caso de que uno de sus derechos sea lesionado¹²².

Es de resaltar en esta obligación la capacidad que se le asigna a cada Estado de asegurar jurídicamente el ejercicio pleno de los derechos de las personas. Pues para lograr la garantía de un derecho humano no basta con que se incluyan tales derechos en órdenes jurídicos, normalmente una Constitución, sino que es necesario el cumplimiento efectivo de la ley a través de la creación y aplicación de recursos o instrumentos que permitan ejercer los derechos.¹²³

En relación a este tema, el Poder Judicial de la Federación a través de diversos criterios de interpretación mediante la jurisprudencia se ha manifestado y por razón de su contenido se considera pertinente mencionar la tesis que lleva por rubro: *Derechos humanos. Obligación de garantizarlos en términos del artículo 1o., párrafo tercero, de la constitución política de los estados unidos*

¹²¹ Este término puede ser definido como el un reconocimiento tácito manifestado a través de un comportamiento unilateral que la otra parte puede interpretar como un consentimiento. Más ampliamente, véase Jiménez García, Francisco, *Los comportamientos recíprocos en Derecho Internacional. A propósito de la aquiescencia, el estoppel y la confianza legítima*, Madrid, Diles S. L., 2002, p. 92.

¹²² Avendaño Valdez, Jorge, *et al.*, *Gaceta constitucional para interpretar y aplicar la jurisprudencia del Tribunal Constitucional por ramas del Derecho*, t. 60, Lima, diciembre de 2012.

¹²³ Sánchez Ramos, Juana, "Sociedad Democrática Construcción a partir de la Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos", (Tesis de Maestro), Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2016.

mexicanos.¹²⁴, ya que, en ella, además, de identificar las obligaciones, su relación con los principios y las obligaciones de las autoridades en materia de derechos humanos, incita que su cumplimiento puede exigirse de inmediato o ser progresivo la reparación del daño¹²⁵.

Y toda vez, que la movilidad es un derecho humano el cual nos permite elegir medios de transporte universales, asequibles y seguros, para desplazarse de un lugar a otro, con la finalidad de satisfacer otros derechos como la educación, el trabajo, la salud, la vivienda y al desarrollo de una vida digna.

Por ello, el Estado tiene la obligación de asegurar a todas las personas las medidas para que satisfagan sus necesidades que les permitan en el día a día un desarrollo en todos sus sentidos, de conformidad con cada una de las obligaciones antes descritas. Sin embargo, en Villahermosa el rezago en esa visión con el derecho humano a la movilidad está afectando gravemente al desarrollo y calidad de una vida digna, es decir, se menoscaban los derechos y libertades de los tabasqueños.

2. Principios de Interdependencia e Indivisibilidad

La interdependencia de los derechos humanos. El DRALE define el término interdependencia como dependencia recíproca y entiende por dependencia “una relación de origen o conexión”. El término remite a la dependencia o conexión entre los derechos humanos. Esta conexión tiene como prerequisite, para hacerlos efectivos, ser parte de otro derecho, con el cual forma una relación indisoluble o de reforzamiento.¹²⁶ Los Comités de Derechos Humanos de la ONU reconocen el principio de interdependencia de los derechos humanos, establece

¹²⁴ Tesis XXVII.3o. J/24, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Decima Época, t. III, febrero de 2015, p. 2254.

¹²⁵ Salazar Ugarte, Pedro, (coord.), *La reforma constitucional sobre derechos humanos. Una guía conceptual*, México, Instituto Belisario Domínguez, 2014, p. 111.

¹²⁶ Islas Colín, Alfredo, *Derechos Humanos: Una visión en el contexto universal*, México, Tirant lo Blanch, 2021, p. 71.

en los términos siguientes que los derechos humanos son interdependientes, es decir están vinculados entre ellos.¹²⁷

La Comisión Nacional de Derechos Humanos (en adelante, CNDH) indica que el principio de interdependencia consiste en que cada uno de los derechos humanos se encuentre ligados uno de otros. Para comprender mejor este tema es pertinente revisar los criterios emitidos por la Suprema Corte de Justicia, justo después de la reforma constitucional del 2011, ya que emitió un criterio que lleva por rubro: *Principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, y progresividad de los derechos humanos. En qué consisten*¹²⁸.

En el cual establece y señala que los principios de interdependencia e indivisibilidad, hacen referencia a que los derechos están estrechamente relacionados, por lo que, no es viable hacer ninguna distinción o división de unos con otros, ni mucho menos pensar que unos son más importantes, sino que deben considerarse en su conjunto.

Por su parte, se sostiene que el principio de indivisibilidad es reconocido desde el modelo de la DUDH, pues desde entonces se considera que el valor de cada derecho se incrementa por la presencia de los otros.¹²⁹ Sin embargo, se tiene que el primer documento oficial que menciona el término indivisibles, es la Proclamación de Teherán de 1968, ya que en esta se proclama que no es posible la realización de los derechos civiles y políticos sin el goce de los derechos económico, sociales y culturales, toda vez que los mismos son indivisibles¹³⁰.

La indivisibilidad de los derechos humanos. El DRALE señala que la palabra indivisible proviene del latín, *indivisibilis*, lo que significa que “no se puede dividir”¹³¹, es decir no se admite la división entre un derecho y otro, toda vez, que al hacerlo se pierde la esencia de uno con otro, por lo que se tiene que actuar en conjunto para el respeto de todos los derechos. De lo anterior se desprende que

¹²⁷ CNDH, Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad..., *cit.*, p. 10.

¹²⁸ Tesis I.4º.A.9 K, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima época*, t. III, Libro XIX, abril de 2013, p. 2254.

¹²⁹ Serrano, Sandra y Vázquez, Daniel, *Los derechos en acción obligaciones y principios de derechos humanos*, México, Flacso, 2013, p. 35.

¹³⁰ ONU, Proclamación de Teherán, 1968, párr. 13.

¹³¹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23a. ed., Madrid, España, 2014.

este principio constitucional busca la unificación para que se complemente unos con otros derechos, formando una unidad, tal es el caso del derecho humano a la movilidad¹³². Ya que el mismo se encuentra íntimamente vinculado con otros derechos los cuales se analizan a continuación.

II. Interdependencia del derecho a la movilidad con otros derechos humanos.

Los derechos fundamentales deben concebirse de forma complementario para estar en armonía y en equilibrio con la sociedad, ya que el orden jurídico es uno solo, por lo que deben ser interpretados con coherencia, plenitud, eficacia y comprensión con los tantos derechos humanos reconocidos por la constitución y los tratados internacionales, es decir, que la interpretación de los derechos humanos se reconoce de conformidad con los principios de interdependencia e indivisibilidad, así como el de progresividad y universalidad, previstos en el artículo 1o. de nuestra Constitución.¹³³

El Poder Judicial de la Federación en referencia al derecho a la movilidad sostuvo que “El usuario del transporte público tiene el derecho fundamental a la movilidad personal que, en consonancia con los principios de unidad, interdependencia y universalidad de los derechos humanos, permite la satisfacción de otro cúmulo de derechos fundamentales”¹³⁴

En específico, este apartado se ocupa únicamente de analizar el de interdependencia, el cual, comprende, al menos, las siguientes relaciones; por un lado significa que un derecho depende de otro derecho para existir, y por otro, que dos derechos o grupos de derechos son mutuamente dependiente para su realización¹³⁵. En este sentido, es como se puede decir que la promoción,

¹³² Islas Colín, Alfredo, *op. cit.*, p. 72.

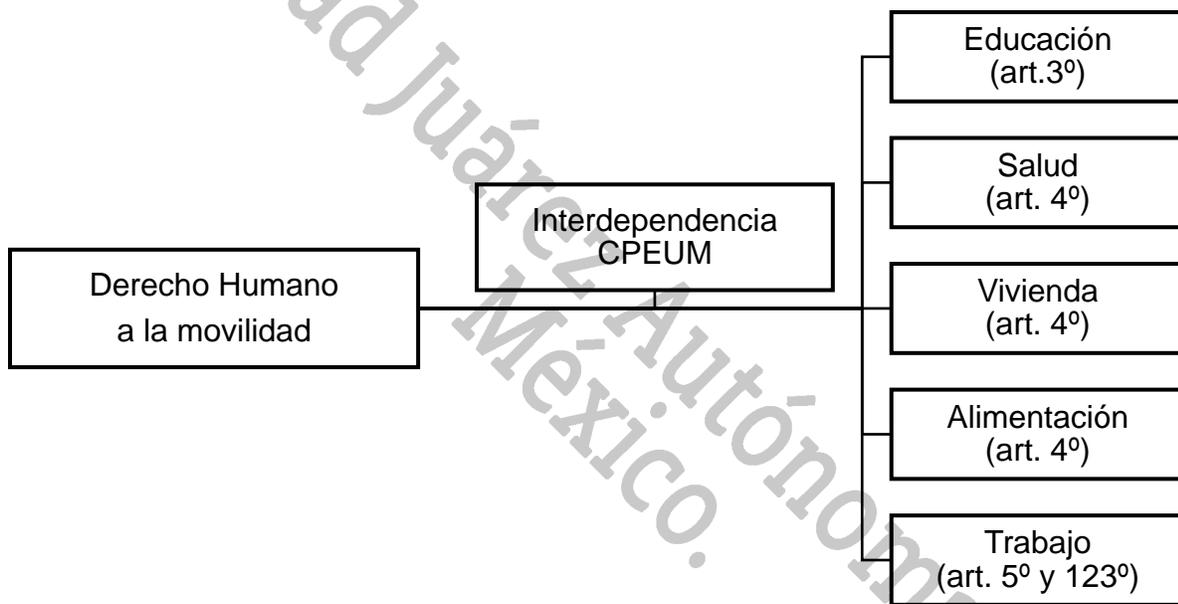
¹³³ Tesis: I.4o.A.811 A (9a.), *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, t. II, agosto de 2012, p. 1807.

¹³⁴ Tesis: XXII.P.A.4 A (10ª.), *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Tribunales Colegiados de Circuito, Décima Época, t. IV, Libro 34, Septiembre de 2016, p. 2775.

¹³⁵ Serrano, Sandra y Vázquez, Luis Daniel, “Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Apuntes para su aplicación práctica”, en Salazar,

respecto, protección y garantía de un derecho humano impactará sobre otro y viceversa.

En consecuencia, el derecho a la movilidad no puede permanecer al margen de una revisión con otros derechos humanos, tales como: el derecho a la educación, salud, vivienda, alimentación y trabajo, pues, este derecho como todos los demás son necesarios para asegurar un nivel de vida adecuado, al ser considerado una prerrogativa del ser humano, por ser un derecho fundamental, mismo que encuentra su fundamento jurídico en el siguiente esquema:



Esquema elaborado por el autor con datos extraídos de la Constitución Federal

De igual forma, se debe recordar que los derechos humanos son indivisibles, y, por tanto, se debe entender la movilidad en consonancia con cada uno de los derechos. Dado que estos se relacionan con el derecho a la movilidad en razón que los seres humanos como ya se ha señalado en apartado anteriores conviven, transitan, estudian, trabajan y desarrollan todos los aspectos de su vida; consecuentemente, dichas actividades demandan cada vez nuevos y mejores servicios, ya que tiene como centro a la persona humana a fin de mantener una

Pedro y Carbonell, Miguel, (Coords.), *La reforma constitucional de derechos humanos: Un nuevo paradigma*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2011, p. 135.

buena calidad de vida de las personas y favorecer el desarrollo sostenible. Mismos que se definen y analizan en los siguientes apartados con la finalidad de mostrar un panorama profundo respecto al derecho humano a la movilidad.

1. Derecho a la educación

Es un derecho humano, el cual constituye por una parte el derecho fundamental de todo ciudadano a recibir educación y por otra, la obligación del Estado para garantizar que la educación básica y media superior sea de calidad para todas las personas, de forma gratuita y laica.¹³⁶ Es decir que este derecho debe ser extensivo a todos los niveles educativos por ser el medio eficaz para una buena convivencia en la sociedad.¹³⁷

La educación es un bien público y un derecho humano protegido constitucionalmente por el derecho interno en el artículo 3º, y en el derecho internacional se encuentra reconocido en la mayoría de los instrumentos internacionales entre los que destacan¹³⁸:

- La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (artículo 12);
- El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (artículo 13);
- El Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Protocolo de San Salvador (artículo 13); y
- La Convención sobre los Derechos del Niño (artículo 28).

Los instrumentos citados anteriormente coinciden en lo esencial con la DUDH, en su artículo 26.1, como derecho de toda persona, así como en el 26.2, que

¹³⁶ Información estratégica sobre la certidumbre jurídica del país siemexico.com, disponible en: https://2019.vlex.com/#search/jurisdictions:MX/derecho+humano+a+la+educacion/p36/WW/vid/698732905/graphical_version, consultado 20 de febrero 2020.

¹³⁷ Cornelio Landero, Eglá, "Bases fundamentales de la cultura de paz" *Revista Eirene Estudios de Paz y Conflictos*, vol. 2, núm. 3, diciembre 2019, pp. 9-26.

¹³⁸ Tesis 1a./J. 78/2017, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. I, octubre de 2017, p. 185.

prevé el objeto de la educación, encaminado al desarrollo pleno de la persona y al fortalecimiento de respetar los derechos y libertades fundamentales¹³⁹. Destacando así la educación como un derecho social ya que esta implica dotar a la persona de los conocimientos necesarios para la vida¹⁴⁰.

Por su parte, en la Ley general de educación se encuentra definida la educación como la forma esencial para adquirir, transmitir y ampliar los conocimientos, contribuyendo al desarrollo de los individuos de manera que tengan sentido de solidaridad social.¹⁴¹

Ahora bien, habiendo dejado claro el significado de educación es pertinente hablar sobre la educación inclusiva, para dar cabida a las personas con movilidad limitada, pues son los sujetos de estudio de esta investigación y toda vez que este tipo de educación es la que voltea a ver las diferentes necesidades e identidades de cada individuo para que tenga la oportunidad de acceder a una educación de calidad, la cual, tiene como propósito eliminar las barreras que impidan que las personas no puedan gozar de este derecho fundamental, por eso debe ofrecer planes de estudios flexibles y métodos de enseñanza adaptados a las diferentes capacidades y necesidades de las personas.¹⁴²

De esta forma, el ejercicio y pleno goce del derecho a la educación contribuye no solo a erradicar la pobreza, sino que también empodera a los ciudadanos para involucrarse en la vida pública y participar en la formulación de las políticas públicas.¹⁴³ Pues, desde el ámbito internacional de los derechos humanos se sostiene que el derecho a la educación vela por el interés general de la

¹³⁹ Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948.

¹⁴⁰ Gallegos Arias, Tania Guadalupe y Cornelio Landero, Eglá, "Criterios, fines y políticas de la educación superior", *Revista Ecos Sociales*, México, año 9, núm. 27, 12 de mayo de 2022, pp. 1653-1663.

¹⁴¹ Ley General de educación, artículo 2 segundo párrafo. Última reforma 19 de enero de 2018. Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/137_190118.pdf. Consultado en abril de 2021.

¹⁴² Tesis 2a. IV/2019, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. I, febrero de 2019, p. 1091.

¹⁴³ Agustina Ormar, Camila, "Con hambre no se puede pensar: Derecho a la educación e inclusión social. Una mirada desde los derechos humanos", *Revista de Derechos Humanos y Estudios Sociales*, núm. 20, 2018, p. 123.

sociedad,¹⁴⁴ esto con soporte en la igualdad y la justicia social, pues es un derecho que crea y amplía las oportunidades para el ejercicio de otros derechos¹⁴⁵.

Por todo lo antes expuesto y tal como lo ha establecido la ONU mediante el comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales en la observación general 13, la educación debe orientarse hacia el pleno desarrollo de la persona, y debe cumplir en todas sus formas y en todos sus niveles con las siguientes cuatro características:¹⁴⁶

Características

<i>Disponibilidad.</i>	El Estado debe contar con escuelas y programas de enseñanza suficientes para todos los niveles de educación básica hasta media superior.
<i>Accesibilidad.</i>	Las escuelas y los programas de enseñanza deben ser accesibles para todos, sin discriminación alguna.
<i>Aceptabilidad</i>	Los programas de estudio y los métodos pedagógicos, deben ser adecuados y de buena calidad para los alumnos.
<i>Adaptabilidad</i>	Los métodos de enseñanza deben tener la flexibilidad necesaria para adaptarse a las necesidades de cada alumno.

Esquema elaborado por el autor

Por lo que este derecho tiene relevancia para aludir a la interdependencia con el derecho humano a la movilidad, pues gracias a este es posible el traslado a las

¹⁴⁴ Gentili, Pablo, "Marchas y contramarchas. El derecho a la educación y las dinámicas de exclusión incluyente en América Latina (A sesenta años de la Declaración Universal de Derechos Humanos)", *Revista Iberoamericana de educación*, núm. 49, 2009, p. 47.

¹⁴⁵ Agustina Ormar, Camila, *op. cit.*, p. 123.

¹⁴⁶ Observación General N° 3 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Documento consultado el día 13 de abril de 2020. Disponibles en: http://conf-dts1.unog.ch/1%20SPA/Tradutek/Derechos_hum_Base/CESCR/00_1_obs_grales_Cte%20Dchos%20Ec%20Soc%20Cult.html#GEN12. Consultado en abril de 2021.

escuelas, para que todos puedan tener acceso y garantía para el disfrute del derecho a la educación. En el estado de Tabasco se cuenta con un total de 5,568 instituciones educativas en los diferentes tipos y niveles educativos distribuidas en los 17 municipios, por lo que es necesario garantizar el transporte y la movilidad accesible, con la finalidad de que todos y en específico las personas con movilidad limitada puedan gozar del derecho a la educación.

2. Derecho a la salud

Es un derecho humano fundamental de protección y carácter social, que se encuentra garantizado por el Estado en el artículo 4º, párrafo cuarto de la CPEUM, el cual, tiene por objetivo asegurar el acceso y la debida atención de toda persona en los servicios de salud,¹⁴⁷ entendiendo la salud como el estado de bienestar físico y mental de toda persona.¹⁴⁸

El artículo 4º, prevé el derecho a la salud como un derecho de protección de toda persona, cuyas bases para el acceso a los servicios de salud, deben estar definidos en la Ley específica. En lo que respecta al ámbito internacional, la protección de la salud se contempla en diversos instrumentos¹⁴⁹ tales como:

- La DUDH en el artículo 25.1, como salud y bienestar, a la asistencia médica y a los servicios sociales necesarios;
- El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en el artículo 12, reconoce el derecho al disfrute de salud física y mental; y
- La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, artículo 11, contempla el derecho a la preservación de la salud y al bienestar.

¹⁴⁷ Véase, Información estratégica sobre la certidumbre jurídica del país siemexico.com, https://2019.vlex.com/#search/jurisdictions:MX/derecho+humano+a+la+educacion/p36/WW/vid/698732905/graphical_version. Consultado en abril de 2021.

¹⁴⁸ Ley General de salud, artículo 1Bis.

¹⁴⁹ Cruz Muciño, Miguel Angel, "La protección de la salud de las mujeres: un derecho humano" *Revista DH Magazing*, núm. 132, 2019, p. 6.

Como se puede notar la salud es un tema universal y uno de los grandes retos de los gobiernos, por lo que para garantizarla como lo mandata nuestra constitución y los tratados internacionales primero se debe fortalecer el papel de las comunidades, a fin de evitar que las personas con movilidad limitada queden excluidas de los servicios de la salud y con ello erradicar las desigualdades de tal manera que todas las personas tengan acceso justo e igualitario a oportunidades que nos permitan gozar de buena salud.

Por todo lo antes expuesto y tal como lo ha establecido la ONU mediante el comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales en la observación general 14, la salud debe considerarse como un derecho fundamental para disfrutar del nivel más alto posible de salud, por lo que debe cumplir en todas sus formas y en todos sus niveles con las siguientes cuatro características:¹⁵⁰

Características

<i>Disponibilidad.</i>	El Estado debe contar con suficientes hospitales, centros de salud y bienes, servicios y programas públicos de salud.
<i>Accesibilidad.</i>	Los hospitales, centros de salud, bienes y servicios de salud deben ser accesibles a todos, sin discriminación alguna.
<i>Aceptabilidad</i>	Todos los hospitales y centros de salud, deberán respetar la ética profesional médica y culturalmente apropiados.
<i>Calidad</i>	Los hospitales y centros de salud deberán ser de buena calidad y contar con las condiciones sanitarias adecuadas.

Esquema elaborado por el autor

¹⁵⁰ Observación General N° 14 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Documento consultado el día 13 de abril de 2020. Disponibles en: http://conf-dts1.unog.ch/1%20SPA/Tradutek/Derechos_hum_Base/CESCR/00_1_obs_grales_Cte%20Dchos%20Ec%20Soc%20Cult.html#GEN12, Consultado en abril de 2021.

Sin embargo, a pesar de que a nivel internacional se identifican estas características, hoy por hoy, la infraestructura en salud representa una debilidad pues las condiciones en que se encuentra, no son aptas, es decir que no cumplen con la disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y calidad, que estipula la ONU, ya que los centros de salud u hospitales que se ofrecen en la ciudad de Villahermosa están en los límites máximos de su vida útil, provocando muchas carencias en el sector salud.

Y toda vez que los recursos financieros no han sido suficientes o no se han distribuido de forma adecuada para realizar el mantenimiento, sustitución o modernización de las mismas, es que cuentan con equipos médicos que ya cumplieron su ciclo de vida, algunas de ellas, cerradas por falta de recursos humanos, unidades médicas inseguras, insuficiencia de medicamentos, entre otras, limitando el acceso a los servicios y por ende, la oportunidad de otorgar una prestación de servicios de manera segura y de calidad.

En materia de cobertura en salud, el reto es aún mayor, continuamos con una estructura organizativa tradicional, fragmentada en clases sociales, por ingresos, ocupación e inserción en el mercado laboral y formal, origen étnico o condición urbana o rural, estratificando el ejercicio del derecho a la salud, con uso irracional e ineficiente de los recursos disponibles, incrementos innecesarios de los costos de producción, teniendo como consecuencia, un financiamiento insuficiente que impide la prestación de servicios integrales y dificultades en el acceso a los servicios.¹⁵¹

Por lo que este derecho tiene relevancia para aludir a la interdependencia con el derecho humano a la movilidad, pues gracias a este es posible el traslado a los hospitales, para que todos puedan tener acceso y garantía para el disfrute del derecho a la salud, para una mejor calidad de vida. En el estado de Tabasco se cuenta con ocho hospitales comunitarios, diez hospitales generales y cinco hospitales de alta especialidad distribuidas en los 17 municipios por lo que es necesario garantizar el transporte y la movilidad accesible, con la finalidad de

¹⁵¹ Programa Sectorial Salud, Seguridad y Asistencia Social, 2019 -2020.

disminuir los tiempo para asegurar el acceso efectivo a los servicios y que todos puedan gozar del derecho a la salud.

3. Derecho a la vivienda

La vivienda adecuada, es aquella que se ubica en un lugar que permita el acceso a las múltiples opciones tanto de trabajo, servicios médicos, centros educativos, entre otros servicios recreativos y sociales. Esto se ve reflejado más en las grandes ciudades donde los costos de traslados para llegar a los centros de trabajo y regresar de ellos al hogar pueden imponer exigencias garrafales en los presupuestos de las familias con menos recursos económicos.¹⁵²

En ese entendido, la vivienda se encuentra reconocido en el artículo 4º, párrafo séptimo de la CPEUM, como el derecho fundamental de carácter social, por el cual toda persona tiene derecho de disfrutar de una vivienda digna y decorosa¹⁵³.

En el ámbito internacional el derecho a la vivienda se encuentra teóricamente consagrado en la DUDH, específicamente en el artículo 25.1, que estipula que toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, a uno mismo y a su familia, el bienestar común.

En el mismo sentido, el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos también reconoce el derecho a la vivienda y lo deja plasmado en su artículo 11.1, como el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia¹⁵⁴.

Por su parte, en la Ley de Vivienda, se encuentra el objeto de la misma, el cual es, establecer y regular la política nacional, así como los programas de apoyos para que todas las familias puedan disfrutar de una vivienda digna y decorosa, y se entiende por esta al espacio habitado para morar en él, siempre que cumpla con los requisitos esenciales de asentamientos humanos, de

¹⁵² Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, El derecho a una vivienda adecuada (art. 11, párr.1), 13/12/91, CESCR, Observación general núm. 4, 6º periodo de sesiones (1991), numeral 8, inciso f.

¹⁵³ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, art. 4 párrafo séptimo.

¹⁵⁴ Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, artículo 11.1.

construcción, de salubridad, de prevención de desastres y de protección para sus habitantes¹⁵⁵.

Por todo lo antes expuesto y tal como lo ha establecido la ONU mediante el comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales en la observación general 12, la vivienda adecuada debe considerarse como un derecho fundamental para garantizar a toda persona un nivel de vida adecuado para sí y su familia, por lo que debe cumplir en todas sus formas y en todos sus niveles con las siguientes cuatro características:¹⁵⁶

Características

<i>Disponibilidad.</i>	Disponer de una infraestructura adecuada en relación con los servicios básicos, tales como, el trabajo, escuela, hospitales, etc.
<i>Accesibilidad.</i>	Conceder a los grupos en situación de desventaja un acceso pleno y sostenible a los recursos adecuados para conseguir una vivienda digna.
<i>Aceptabilidad</i>	Que las viviendas cuenten con espacio adecuado a las personas que las ocupan.
<i>Calidad</i>	Evitar la construcción de la vivienda en lugares contaminados.

Esquema elaborado por el autor.

Por lo anterior se concluye que la vivienda debe brindar a sus habitantes un espacio cómodo, suficiente, seguro y dar protección contra elementos naturales y riesgos estructurales, así como debe localizarse en un lugar que permita el acceso a opciones de empleo, servicios urbanos y sociales. Los gobiernos deben ofrecer vivienda prioritaria a los grupos desfavorecidos o vulnerables y deben garantizar

¹⁵⁵ Ley de vivienda, artículo 1.

¹⁵⁶ Observación General N° 12 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Documento consultado el día 13 de abril de 2020. Disponibles en: http://conf-dts1.unog.ch/1%20SPA/Tradutek/Derechos_hum_Base/CESCR/00_1_obs_grales_Cte%20Dchos%20Ec%20Soc%20Cult.html#GEN12. Consultado en abril de 2021.

que las viviendas dispongan de servicios, materiales, instalaciones e infraestructura. Los materiales de construcción de las viviendas deben respetar la diversidad regional, según corresponda a las comunidades dentro de un contexto particular.¹⁵⁷

Una vivienda adecuada es central para el disfrute del conjunto de los derechos económicos, sociales y culturales por lo que no sólo es la estructura física de la casa sino el acceso no discriminatorio a los servicios públicos.

4. Derecho a la alimentación

En México se prevé este derecho a partir de ser adicionado en el artículo 4, párrafo tercero, constitucional tras la reforma del 13 de octubre del 2011, en el cual se estipula la obligación por parte del Estado de garantizar a favor de cada individuo, el pleno derecho a una alimentación nutritiva, suficiente y de calidad¹⁵⁸, por lo que es necesario que se adopten las políticas públicas, acciones y mecanismos para satisfacer este derecho humano, sin que ningún elemento limite o condicione esta prerrogativa, por ser de carácter pleno.¹⁵⁹ En lo que respecta al ámbito internacional, la protección de la salud se contempla en diversos instrumentos, tales como:

- El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (artículo 11); y
- La Declaración Universal de Derechos Humanos (artículo 25).

Por todo lo antes expuesto y tal como lo ha establecido la ONU mediante el comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales en la observación general 12, la alimentación es un derecho complejo que no debe interpretarse limitadamente ni asimilarse únicamente a cubrir los requerimientos de proteínas,

¹⁵⁷ Ziccardi, Alicia, "Estudio Ciudades Sostenibles y Derechos Humanos", México, 2017, p. 28, <https://mail.sidur.gob.mx/descargas/ECSDH.pdf>. Consultado en abril de 2021.

¹⁵⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 4, párrafo tercero.

¹⁵⁹ Tesis I.18o.A.5 CS, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima época, t. II, Libro 56, Julio de 2018, página 1482.

calorías y otros nutrimentos, ya que la misma debe de disponer de los siguientes elementos¹⁶⁰:

Elementos

<i>Disponibilidad.</i>	El Estado debe contar con suficientes alimentos para satisfacer las necesidades de cada individuo.
<i>Accesibilidad.</i>	Los alimentos deben ser accesibles a todos, en cualquier momento y circunstancia.
<i>Aceptabilidad</i>	Los alimentos deben aportar productos nutritivos que satisfagan las necesidades físicas y mentales de las personas en todas las etapas de su vida.
<i>Adaptabilidad</i>	Los alimentos deben ser adecuados para las condiciones sociales, económicas y culturales de una sociedad.

Esquema elaborado por el autor.

En resumida cuenta este derecho humano se ejerce y alcanza cuando todo hombre, mujer, niño, niña, personas con discapacidad o adultos mayores, tienen sin menoscabo de sus derechos, acceso físico y económico a la alimentación adecuada en todo momento o goza de los medios para obtenerla al alcance de todos. Sin embargo, es preciso señalar que este derecho humano no significa que el estado tenga la obligación de proporcionar los alimentos sin costo alguno para todos sus gobernados, sino que este derecho se refiere a la obligación por parte de las gobernantes de prever y asegurar el acceso a la alimentación mediante la estrategia y planificación con la intención de evitar la escasez de los alimentos en las ciudades.

En ese sentido, desde el enfoque de los derechos humanos, la interrelación del derecho a la alimentación con el de la movilidad se torna en que el estado tiene la

¹⁶⁰ Observación General N° 12 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Documento consultado el día 13 de abril de 2020. Disponibles en: http://conf-dts1.unog.ch/1%20SPA/Tradutek/Derechos_hum_Base/CESCR/00_1_obs_grales_Cte%20Dchos%20Ec%20Soc%20Cult.html#GEN12. Consultado en abril de 2021.

obligación de cumplir directamente con el acceso a la alimentación¹⁶¹ adecuado y/o proporcionarlo a las personas que no pueden procurárselos por sí mismas, cuestión en la cual conviene por parte de los Estados el traslado de bienes y mercancías, siendo este el alcance del derecho humano a la movilidad para proveer a sus ciudades con el abasto de alimentos y todos puedan gozar de los derechos humanos reconocido por nuestra Constitución como en los Tratados internacionales.

5. Derecho al trabajo

El derecho del trabajo tiene por objeto el estudio del trabajo subordinado y no importa si esa relación se pacta por escrito o solo verbal¹⁶², el mismo se encuentra regulado en los artículos 5° y 123 Constitucional, como una libertad y como un derecho y un deber social de todas las personas para su medio de subsistencia y desarrollo. Este derecho también se encuentra reconocido en el ámbito internacional de los derechos humanos, pues la DUDH en el artículo 23.1, dispone que toda persona tenga derecho al trabajo digno y a la libre elección de este en condiciones equitativas y satisfactorias¹⁶³.

Por trabajo digno o decente se entiende aquella subordinación en donde se respeta plenamente la dignidad del trabajador; es decir, donde no cabe discriminación alguna, pues se le respeta, otorga seguridad social y percibe un salario remunerador; así como se le capacita continuamente para elevar su productividad y generar mejores beneficios al trabajador.¹⁶⁴

El trabajo como bien ha quedado plasmado en líneas anteriores es un derecho y un deber social, por lo que no debe entenderse como un artículo de comercio, pues el mismo, exige respeto a la dignidad humana de quien presta sus servicios,

¹⁶¹ Jusidman-Rapoport, Clara, "El derecho a la alimentación como derecho humano" *Salud Pública de México*, México, vol. 56, suplemento 1, mayo de 2014, pp. 86-91. Disponible en: <https://www.saludpublica.mx/index.php/spm/article/view/5170>, Consultado en abril del 2021.

¹⁶² Cornelio Landero, Eglá, *Mediación en conflictos de trabajo una visión de justicia*, México, Porrúa, p. 20.

¹⁶³ Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948, artículo 23.1.

¹⁶⁴ Ley Federal del Trabajo, artículo 2 segundo párrafo.

por lo que se debe procurar asegurar la vida digna y la salud de las y los trabajadores, así como de sus familiares dependientes.¹⁶⁵

Por todo lo antes expuesto y tal como lo ha establecido la ONU mediante el comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales en la observación general 18, el empleo debe considerarse como un derecho fundamental para garantizar a toda persona un nivel de vida adecuado para sí y su familia, por lo que debe cumplir en todas sus formas y en todos sus niveles con los siguientes elementos¹⁶⁶:

Elementos

<i>Disponibilidad.</i>	El Estado debe contar con servicios especializados que tengan por función ayudar y apoyar a los individuos para permitirles identificar el empleo disponible y acceder a él.
<i>Accesibilidad.</i>	El mercado del trabajo debe poder ser accesible a toda persona.
<i>Aceptabilidad y calidad</i>	El estado debe ofrecer empleos en condiciones justas y favorables de trabajo, en particular a condiciones laborales seguras, el derecho a constituir sindicatos y el derecho a elegir y aceptar libremente empleo.

Esquema elaborado por el autor

Por lo que este derecho tiene relevancia para aludir a la interdependencia con el derecho humano a la movilidad, pues gracias a este es posible el traslado a los centros de trabajo, para que todos puedan tener acceso y garantía para el disfrute y goce del derecho al trabajo de forma digna y remunerada, para una mejor calidad de vida.

¹⁶⁵ *Ibidem*, artículo 3.

¹⁶⁶ Observación General N° 18 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Documento consultado el día 13 de abril de 2020. Disponibles en: <https://www.refworld.org/es/publisher,CESCR,GENERAL,,47ebcb332,0.html>

6. Derecho humano al desarrollo

Este derecho humano fue reconocido en 1986 por la Declaración Sobre el Derecho al Desarrollo como un derecho humano exclusiva por el cual todas las personas están facultadas para participar de un desarrollo político, económico, cultural y social en el que pueden gozar plenamente de todos los demás derechos humanos y libertades fundamentales para contribuir y disfrutar de su pleno desarrollo.¹⁶⁷

En ese sentido, se puede apreciar el vínculo indiscutible entre todos los derechos humanos y el desarrollo de las personas, pues ambos términos buscan alcanzar el bienestar de los individuos, ya que, el goce y disfrute de los derechos humanos propicia el desarrollo y éste, desde el enfoque como derecho, implica la realización plena de todos los demás.¹⁶⁸

Si bien este derecho no ha sido reconocido expresamente por los tratados internacionales del sistema interamericano de los derechos humanos, sí constituye un compromiso político y social, porque el mismo fue considerado por el sistema africano, el cual lo dejó plasmado como un derecho humano en la Carta Africana sobre los Derechos Humanos y de los pueblos.¹⁶⁹

A partir de esto es que el Estado mexicano inició acciones para la elaboración e implementación de políticas públicas para que en el ámbito internacional como nacional, se contemplara el derecho al desarrollo de las personas para el disfrute de todos los demás derechos humanos previamente establecidos en nuestra constitución. Con esto se reafirma la importancia de los principios de indivisibilidad e interdependencia.

En ese sentido, en nuestra carta magna se puede hacer referencia al derecho al desarrollo por lo establecido en los artículos 2, 3, 4 y 25, pues desde esta perspectiva jurídica este derecho constituye el eje central de las actividades del Estado encaminadas a la dignidad humana, el cual se logra a partir del

¹⁶⁷ Declaración sobre el derecho al desarrollo, artículo 1.

¹⁶⁸ CNDH, Derecho humano al desarrollo, México, 2016, p. 7, Disponible en: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/folleto-DH-Desarrollo.pdf>

¹⁶⁹ *Ibidem*, p. 16.

crecimiento económico, la igualdad, la justicia, la participación ciudadana para un medio ambiente sano, entre otras cuestiones.¹⁷⁰

La dignidad es el valor superior del ser humano y el centro de los derechos humanos; por lo tanto, está prohibida la discriminación por razones étnicas o de nacionalidad, raza, sexo, religión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social que atente contra la dignidad humana. De tal manera que si los derechos humanos comprenden las necesidades de las personas, los derechos que amparan esas necesidades no pueden estudiarse de manera indivisibles ni de forma individual, por lo tanto, el derecho humano a la movilidad es interdependiente con otros derechos que satisfacen necesidades para el desarrollo de las personas, como la educación, el trabajo, la vivienda, la salud.¹⁷¹

En el razonamiento de esta investigación, se ha especificado que todas las personas sin excepción alguna deberían tener acceso a los bienes y servicios para alcanzar una vida digna, es decir, calidad de vida para un pleno desarrollo. Razón por la cual fue necesario establecer este apartado para proponer el principio de dignidad como comodín en la argumentación para alojar distintas voces y perspectivas y garantizar el acceso a los derechos humanos, empoderando a la persona.¹⁷²

Ya que, ser tratado con dignidad significa, por una parte, ser tratado sin crueldad y sin humillación (liberalismo del miedo), y, por otra, ser tratado igualitariamente, sin discriminación, y en la satisfacción de las necesidades biopsíquicas básicas (liberalismo de la igualdad). Ambas nociones de dignidad se deben entender como condiciones necesarias para el ejercicio de la capacidad autónoma del ser humano¹⁷³

La “vía negativa” a la que se refiere Vázquez supone entender que la dignidad lo que viene a fijar es algo así como un “umbral mínimo”, ciertos “mínimos inalterables” vinculados con “nociones negativas” como las de privación,

¹⁷⁰ *Ibidem*, p. 25.

¹⁷¹ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 120.

¹⁷² Medina Arrellano, María de Jesús, *El debate sobre el uso de células troncales en un Estado laico* México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2016, p. 31.

¹⁷³ Vázquez, Rodolfo, *Derechos humanos una lectura liberal igualitaria*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2017, p. 45.

enajenación, vulnerabilidad o incapacidad y que podrían resumirse en esta fórmula: “no ser tratado con crueldad, ni con humillación”. Aclara además que, si enfatiza la vía negativa, es porque “quizá los liberales hemos puesto el acento, unilateralmente, en la versión positiva del liberalismo con el concepto de autonomía”, lo que supone

Esta propuesta resulta pertinente y apropiada para la finalidad de este trabajo, puesto que pone de relieve a interpretación a favor de la persona en el empleo de dignidad humana; es decir, es un fundamento útil para las reflexiones de la sociedad, tanto en el ámbito académico como judicial y legislativo, puesto que en la ponderación de protección de derechos humanos deberá prevalecer la capacidad de ejercer autonomía como base para ejercer cualquier otro derecho.¹⁷⁴

Por su parte, la Ley General de Desarrollo Social, tiene por objeto asegurar que toda la población tenga acceso al desarrollo social mediante el pleno goce de los derechos consagrados en la CPEUM, como son: el derecho a la educación, la salud, la alimentación, la vivienda, el trabajo.¹⁷⁵

A. Perspectiva del desarrollo humano

A partir de una extensa revisión bibliográfica, se constata que desde inicios del siglo XX mediante el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (en adelante, PNUD) se ha promovido el concepto de desarrollo humano y ha quedado definido como la forma que tiene las personas para elegir dentro de la gama de oportunidades los medios adecuados para vivir una vida saludable y creativa que les permita desarrollarse en su entorno social.¹⁷⁶

Lo anterior es importante porque el PNUD desde 1990 hasta la fecha ha publicado un informe anual conocido como el Índice de Desarrollo Humano (en adelante, IDH), el cual, se ha enfocado en el debate mundial sobre desarrollo humano con la finalidad de brindar herramientas nuevas para proponer políticas

¹⁷⁴ Medina Arrellano, *op. cit.*, 32.

¹⁷⁵ Ley General de Desarrollo Social, artículos 1 Fracción I y 6.

¹⁷⁶ López-Calva, Luis F. y Vélez Grajales, Roberto, “El concepto de desarrollo humano, su importancia y aplicación en México”, *United Nations Development Programme*, México, octubre de 2003, p. 8.

públicas encaminadas a proteger el planeta, erradicar la pobreza, promover la paz y la justicia en el mundo.¹⁷⁷

Por consiguiente, el IDH ha permitido monitorear el progreso de las naciones con instrumentos que conjuga entre otras cuestiones la supervivencia de las personas, la educación, el bienestar de la población, así como el nivel de ingreso necesario para una vida digna en la que puedan realizar con plenitud su potencial como personas.¹⁷⁸

Es pertinente destacar el informe del año 2000, porque es en este donde se establece que la “promoción del desarrollo humano y la realización de los derechos humanos comparten una motivación común”¹⁷⁹, la cual es, mejorar la vida de las personas, así como los medios por los que se desenvuelven para satisfacer sus necesidades básicas, respetando a todos sin dejar excluidos a las personas con movilidad limitada.

De igual forma, se hace énfasis en el informe del año 2009, pues fue el primer informe sobre desarrollo humano que estudió la movilidad de las personas desde la perspectiva del desarrollo humano en el cual se propuso un paquete de reformas que se centran en seis áreas, y que por el tema de investigación que se ha venido desarrollando se señala la referente a “facilitar el traslado de las personas al interior de su propio país”¹⁸⁰, pues para el pleno goce del derecho humano a la movilidad es importante asegurar el acceso a todas las personas y en específico al sector que se ubica en movilidad limitada, a los servicios básicos facilitando a su vez el desarrollo humano con la finalidad de tener suficientes alternativas para poder trasladarse a los centros educativos, centros de salud, al centro de trabajo, entre otros.

¹⁷⁷ Vease, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/about-us/>

¹⁷⁸ PNUD, “Desarrollo Humano” Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, México, 2021, https://www.mx.undp.org/content/mexico/es/home/ourwork/povertyreduction/in_depth/desarrollo-humano.html.

¹⁷⁹ PNUD, “Informe sobre Desarrollo Humano 2000”, *Mundi-Prensa*, México, 2000, p. 19, http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2000_es.pdf.

¹⁸⁰ PNUD, “Informe sobre Desarrollo Humano 2009. Superando Barreras: Movilidad y desarrollo humanos”, *Mundi-Prensa*, México, 2009, http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2009_es_complete.pdf.

Por todo lo antes dicho se puede confirmar entonces que para hacer realidad el derecho humano materia de estudio es esencial que exista un pleno desarrollo humano y viceversa, es decir, para hablar de un desarrollo humano es necesario que existan derechos humanos. A partir de estos informes es como se puede decir que la perspectiva del desarrollo humano se ha expandido de tal forma que se amplía el alcance de estos.¹⁸¹

Con la aprobación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, finalmente se refleja la importancia de los alcances que conlleva el desarrollo humano, ya que esta Agenda conduce a acciones globales para hacer efectivo a todas las personas los derechos humanos.

B. Desarrollo Sostenible

El desarrollo sostenible es aquel que mejora las condiciones de vida en el presente sin comprometer los recursos de las futuras generaciones, con la intención de alcanzar esto, el 25 de septiembre de 2015 jefes de estado y de gobierno se reunieron en la cumbre del Desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, ONU) en la ciudad de Nueva York, donde 193 países entre ellos México, formaron parte del documento denominado *“Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”*, compuesta por 17 objetivos y 169 metas, que tienen como objeto en general, erradicar la pobreza, combatir el cambio climático y hacer frente a la desigualdad y a las injusticias, para que ningún Estado miembro quede en rezago de estos Objetivos de Desarrollo Sostenible (en adelante, ODS) para el año 2030¹⁸²; siendo estos ODS los siguientes:

¹⁸¹ PNUD, “Desarrollo Humano”..., *cit.*, https://www.mx.undp.org/content/mexico/es/home/ourwork/povertyreduction/in_depth/desarrollo-humano.html.

¹⁸² Gobierno del Estado de Tabasco, Acuerdo N° 8926, época 6ª., Suplemento 7878, 07 de marzo de 2018.



Imagen tomada de internet

Esta Agenda, surge por el seguimiento y mejora de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (en adelante, ODM), pues la misma, es mucho más amplia y ambiciosa que los ODM, ya que en los 17 objetivos antes referidos se representa el compromiso de todos para afrontar los problemas más urgentes a los que hoy se enfrenta el mundo¹⁸³, tales como; la igualdad de género, la amenaza del cambio climático, el crecimiento económico, la protección del medio ambiente, la mejora de la salud y bienestar, la erradicación de la pobreza, el fomento de la paz y las sociedades inclusivas.

Para lograr estos ODS y cumplir de forma efectiva con las 163 metas establecidas por la agenda 2030 es necesario la participación y el compromiso de todos los sectores de la población. Por ello es que se le ha otorgo un papel protagónico ante los gobiernos locales, la sociedad civil y el sector privado.

En este sentido, el tema de estudio ha representado para los gobiernos locales una contribución para el cumplimiento de los ODS, en la medida que han

¹⁸³ PNUD, Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/background.html>

considerado acciones para promover la igualdad de género y la inclusión social¹⁸⁴, para favorecer el desarrollo humano.

Toda vez, que los servicios que son diversas necesidades de la persona humana, cada día se han ido recogiendo en normas estatales y federales e instrumentos internacionales que regulan las formas de prestación de un servicio público, obligación del Estado de garantizarlo a todas las personas¹⁸⁵, lo cual, por la premisa de la presente investigación, es necesario referirnos al objetivo 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Toda vez, que se encuentra en estrecha relación con el derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, pues a partir de 2015, con la creación de la Agenda 2030, la movilidad se encuentra dentro del Objetivo 11, meta 11.2, en la cual, se presta mayor atención a las personas con movilidad limitada para otorgarles el acceso a un sistema de transporte accesible, seguro, asequible y sostenible, mejorando la seguridad vial de las personas.¹⁸⁶

De igual forma, la meta 11.7, indica y prioriza a las personas con movilidad limitada para proporcionarles el acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.¹⁸⁷

Por ello, y para hacer de nuestra ciudad un lugar más llevadero con el medio ambiente es crucial garantizar el acceso a la movilidad sostenible. En ese sentido, se debe dejar de contemplar la movilidad solamente como un sistema cuya única función es transportar de un punto a otro, para pasar a contemplarla como una poderosa herramienta que brinda oportunidades, tanto económicas como sociales a la población en nuestras ciudades.

En concordancia con lo anterior la Nueva Agenda Urbana (en adelante, NAU) replantea el ámbito de la urbanización buscando reconsiderar los espacios como un medio para que constituyan soluciones a las realidades y necesidades actuales del desarrollo sostenible de los países. Para ello la planificación y la gestión de la urbanización se convierte en uno de los instrumentos base para el futuro de las

¹⁸⁴ Casas, Marina, *et. al.*, "Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina", *Boletín 371 FAL*, núm. 3, 2019, pp. 1-15.

¹⁸⁵ Cornelio, Landero, *op. cit.*, p.

¹⁸⁶ Naciones Unidas, Agenda 2030, Objetivos de Desarrollo Sostenible.

¹⁸⁷ *Idem.*

ciudades y desarrollos humanos planteándose como un promotor del crecimiento económico sostenido e inclusivo, y el desarrollo social y cultural.

La NAU se encuentra vinculada al Objetivo 11 de la Agenda 2030, relativo a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. En Razón a que los ODS cuentan con miras a la mejora de áreas urbanas como el transporte y entornos físicos, protección ante desastres, poniendo especial atención a las personas en situación de vulnerabilidad y su inclusión en todas las áreas ámbitos.

Cabe resaltar que la paz, el desarrollo y la protección del medio ambiente son interdependientes e inseparables,¹⁸⁸ pues los mismos buscan el bienestar y progreso de las personas en sociedad.

¹⁸⁸ Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo.

CAPÍTULO TERCERO

ENFOQUE DE LA MOVILIDAD EN LAS ZONAS URBANAS CON UNA VISIÓN COMPARADA

El objetivo de este capítulo es describir los diversos medios y modos de transportes a los que tienen acceso las personas con movilidad limitada para realizar los traslados cotidianos en la zona urbana del municipio del Centro, Tabasco, para ello, es pertinente abordar desde la perspectiva comparada nacional e internacional los medios y modos de transportes que se ofrecen en algunas ciudades del mundo, con la finalidad de conocer la diversidad de formas que tienen los niños, mujeres embarazadas, adultos mayores y personas con discapacidad para trasladarse de un lugar a otro y acceder a los bienes y servicios en otros lugares. Por ello, este capítulo se divide en dos secciones.

La primera se enfoca en analizar exclusivamente el desarrollo que ha tenido la movilidad en los últimos cinco años en el municipio de Centro, Tabasco, planteando la situación actual que se vive en la zona urbana de la capital del Estado, donde se pretende resaltar la precariedad y estatus de la movilidad urbana, por lo cual, se aborda de manera crítica el estudio de la movilidad motorizada y no motorizada, para así, explorar los diversos medios y modos de transportes que se ofertan en la ciudad, esto con la intención de poner de manifiesto que la movilidad no motorizada es la solución a los conflictos urbanos que involucran a las personas con movilidad limitada.¹⁸⁹

Para finalmente, en esta primera sección del capítulo obtener la respuesta de la pregunta de investigación: ¿Cómo afecta al derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada las condiciones precarias de los medios y modos de transportes que se ofertan en el municipio de Centro, Tabasco?

Por su parte, en la segunda sección se contempla el estudio comparado de la movilidad como derecho humano con otras ciudades del mundo, en las cual se analiza cómo se ha desarrollado el derecho humano de la movilidad de las

¹⁸⁹ ITDP y Centro Eure, *op. cit.* p. 6.

personas con movilidad limitada en dos zonas metropolitanas de la República Mexicana, las cuales son: Valle de México y Guadalajara y en ese mismo sentido, se analizan las ciudades de Santiago de Chile y Medellín Colombia, esto con la intención de tener un referente de cómo se encuentra la ciudad de Villahermosa respecto a otros lugares con la finalidad de tomar las buenas prácticas que han implementado para que nuestra ciudad cuente con una movilidad incluyente, segura y de calidad que garantice el derecho humano al desarrollo de las personas con movilidad limitada.

I. DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL MUNICIPIO DE CENTRO, TABASCO

Para abordar este apartado es preciso señalar primeramente que el estado de Tabasco mediante la SEMOVI, cuenta con un registro para el municipio de Centro, Tabasco de 6,622 unidades autorizadas para prestar el servicio de transporte público, de las cuales 2853 son tipo taxi, 1930 son tipo colectivo, 1205 son tipo Motocarro, 395 son de carga, 92 son para transporte escolar, 52 son grúas, 39 son para transporte de personal y 56 son turístico, las cuales han sido autorizadas mediante permiso o concesión de la siguiente manera:¹⁹⁰

PERMISIONARIOS

Municipio	Modalidades de Servicios de Transporte Público								
	Carga	Colectivo	Escolar	Grúas	Personal	Taxi	Turismo	Motocarros	Total
Centro	0	458	0	5	39	348	0	1205	2055

Tabla elaborada por el autor

CONCESIONARIOS

Municipio	Modalidades del Servicios de Transporte Público								
	Carga	Colectivo	Escolar	Grúas	Personal	Taxi	Turismo	Motocarros	Total
Centro	395	1472	92	47	0	2505	56	0	4567

Tabla elaborada por el autor

¹⁹⁰ De acuerdo con el Informe proporcionado por la Secretaría de Movilidad del estado de Tabasco en septiembre 2021, mediante la Plataforma Oficial de Transparencia.

De las tablas anteriores se puede verificar que sumando el total de unidades autorizadas a los permisionarios y concesionarios en el municipio de Centro, Tabasco nos da el total del parque vehicular de 6,622 unidades autorizadas. Siendo el municipio donde se concentra más flujo de unidades autorizadas para el servicio de transporte público, esto debido a que es la capital del estado y es donde se concentra la mayor cantidad de la población estatal, con el 28%.¹⁹¹

Esto en razón a que según el Censo de Población 2020 de los 683 mil 607 habitantes que viven en el municipio de Centro, Tabasco, 130 mil 314 corresponde a niños y niñas; 37,132 son personas con discapacidad y 43,357 personas adultas mayores, teniendo un total de 210 mil 803 personas con movilidad limitada, sin contar a las embarazadas y a las personas acompañadas de niños ya que por sus características es información que no se captó en el Censo de Población y Vivienda 2020. En ese sentido, se logra identificar que más del 45% de la población de la ciudad de Villahermosa sufre de alguna limitante para moverse de forma libre.

Por eso ante la demanda de los traslados que son generados por esta densidad de población tabasqueña, ya sea, para ir de sus viviendas a trabajar, a la escuela, al médico o de compras, es que Villahermosa que es la cabecera municipal y capital del estado de Tabasco, requiere de la oferta de modos y medios masivos de transportes con la finalidad de hacer posibles desplazamientos eficientes y seguros para las personas con movilidad limitada y que estas puedan satisfacer sus necesidades básicas en todo tiempo.

Toda vez que con la alta densidad poblacional, el incremento del parque vehicular del Estado de Tabasco y sumado los problemas de ordenamiento urbano, reflejan que la movilidad urbana es uno de los problemas torales que requiere atención inmediata por parte del gobierno estatal¹⁹², con la finalidad de atender la demanda social y ofrecer a las personas con movilidad limitada desplazamientos efectivos, seguros, igualitarios, eficientes y sostenibles.

¹⁹¹ INEGI, “Censo de Población y vivienda 2020”, México, 2021, https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_Nal.pdf. Consultado en marzo de 2021.

¹⁹² Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, considerando quinto, párrafo segundo. Disponible en: <https://tabasco.gob.mx/leyes/descargar/0/514>, consultado el 10 de marzo de 2021.

Para lograr lo anterior, necesariamente se requiere contar con la existencia de medios y modos de transporte e infraestructura urbana accesible, funcional e incluyente. Razón por la cual, a mediados del año 2021, mediante la SEMOVI, se dio apertura al Sistema de Movilidad Integral de Tabasco (en adelante, MOVITAB), el cual es un modelo de transporte colectivo de la ciudad de Villahermosa, Tabasco, que tiene como objeto modernizar el sistema de transporte en la ciudad, ya que estas unidades contarán con cámaras de seguridad, botón de pánico, sistema de rastreo, climatizadas, cobro de tarjeta y rampas accesibles para personas con movilidad limitada.

Se contempla que este nuevo modelo de transporte colectivo cubra el servicio a la llamada ruta hospitales, antes ruta 27-7 del Transbús, que recorre desde la ranchería Buenavista Río , 1ra Sección, pasando por los principales hospitales de la ciudad de Villahermosa y el centro de la ciudad, hasta la colonia Casa Blanca 2da Sección.

Si bien es cierto, estas implementaciones favorecen a las políticas públicas para mejorar la movilidad en la zona urbana del municipio de Centro, Tabasco, no menos cierto es que aún se necesita trabajar para atender la problemática que sufren las personas con movilidad limitada, toda vez, que en la actualidad no se cuenta con los suficientes medios y modos de transportes que sean aptos para su digno desplazamiento, es decir, no existe accesibilidad ni comodidad para estas personas, excluyéndolas de satisfacer su derecho al desarrollo.

Pues en el caso de las combis o tipo Van, según lo establecido en la Ley de Movilidad local, el modelo no podrá rebasar los 8 años de antigüedad, sin embargo, la SEMOVI reconoce que en el estado hay 1,442 unidades circulando que son incluso más viejas. En lo que respecta a los taxis, las unidades que prestan el servicio no deben ser modelos más antiguos a 2013, pero en la realidad, la SEMOVI reporta que hay 1,537 vehículos que rebasan los ocho años establecidos por la Ley para poder circular.¹⁹³

Si bien, la condición de las unidades en las que ofrecen los servicios los concesionarios y permisionarios no son las adecuadas, ya que impide que las

¹⁹³ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 83.

personas con movilidad limitada puedan gozar de una movilidad sostenible, pues estas no pueden entrar, subir o bajar en condiciones óptimas. No menos cierto es, que el crecimiento desordenado de la ciudad de Villahermosa obstaculiza y reduce la movilidad sostenible de las personas sujetas de estudio.

Aunado a las condiciones de las unidades de servicio de transporte público se constató por la SEMOVI, que únicamente hasta la presente fecha se cuentan con diez unidades en el municipio de Centro, Tabasco para la prestación del servicio de transporte público para brindar servicios a las personas con movilidad limitada, mismas que se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

Jurisdicción	Unión de taxis	Unidades autorizadas	Número económico
Villahermosa	Unión de Trabajadores Propietarios de Automóviles de Alquiler con Servicio de Taxis, Radiotaxis, Similares y Conexos del Municipio de Centro, Tabasco. (Amarillos)	6	1330, 1758, 1759, 1760, 1761 y 1762
Villahermosa	Unión de Trabajadores Propietarios de Automóviles para el Servicio de Taxis en General en el Municipio de Centro, Tabasco (Marlboros)	2	5635 y 5636
Villahermosa	Unión de Propietarios de Automóviles del Servicio Público del Municipio de Centro, Tabasco (Cocodrilos)	1	027
Villahermosa	Unión de Trabajadores Propietarios de Taxis, Multitaxis, Radiotel, Minitaxis, Servicio Mixto, Similares y Conexos del Municipio de Centro, Tabasco (Multitaxis)	1	7025

Esquema elaborado por el autor¹⁹⁴

¹⁹⁴ De acuerdo con el Informe proporcionado por la Secretaría de Movilidad del estado de Tabasco en septiembre 2021, mediante la Plataforma Oficial de Transparencia.

De lo anterior, es importante mencionar que hay dos unidades autorizadas para la prestación de éste servicio que no cumplen con los requisitos, las cuales pertenecen a la Unión de Propietarios de Automóvil de Alquiler Convergencia 2000 y se encuentran registradas con los números económicos 10126 y 10127 respectivamente. Lo cual, ha dejado en estado de desventaja para que las personas con movilidad limitada que requieren de estos medios de transportes para desplazarse de un lugar a otro puedan movilizarse para satisfacer sus necesidades.¹⁹⁵

En ese sentido, se logra identificar que el Poder Ejecutivo del Estado, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas, la Secretaría de Bienestar, Sustentabilidad y Cambio Climático, la Policía Estatal de Caminos y los Ayuntamientos, como autoridades en materia de movilidad de la ciudad de Villahermosa, no se han preocupado por facilitar el acceso a las personas con movilidad limitada.

Lo anterior en razón de que hasta la presente fecha no existe una atención eficiente para este grupo de personas, pues los servicios de transportes con los que cuentan son escasos y aparte en el resto de las rutas urbanas existentes no hay accesibilidad para que las personas con movilidad limitada puedan desplazarse de forma libre y segura, lo que por muchos años las ha dejado en desventaja y exclusión social.

Es entonces como se logra decir que los medios y modos urbanos de transportes que se ofrecen en el municipio de Centro, Tabasco, tales como motorizados y no motorizado, presentan entre sí diversos niveles y formas de competencia y complementariedad, cuyo análisis resulta imprescindible para valorar el impacto de las políticas y medidas de promoción o restricción¹⁹⁶ que se tienen sobre las personas con movilidad limitada.

¹⁹⁵ *Idem.*

¹⁹⁶ Pozueta Echavarrí, Julio y Ojaguren Menéndez, Sara, "Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid", *Universidades de la red de cuadernos de Investigación Urbanística*, noviembre de 2005, disponible en: [file:///C:/Users/Windows/Downloads/Dialnet-SituacionYPerspectivasDeLaMovilidadEnLasCiudades-1706386%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Windows/Downloads/Dialnet-SituacionYPerspectivasDeLaMovilidadEnLasCiudades-1706386%20(1).pdf)

Por todo lo anterior, se procede analizar brevemente a la ciudad de Villahermosa, que es el caso de estudio, en donde se describe la estructura urbana, la localización, crecimiento urbano, su infraestructura vial, así como la movilidad motorizada y no motorizada, pues este nuevo paradigma de la movilidad urbana busca dejar atrás el uso del automóvil como el único medio para desplazarse de un lugar a otro y promueve priorizar la movilidad no motorizada.

1. Situación actual de la movilidad urbana en Villahermosa

La ciudad de Villahermosa está dividida por siete sectores, específicamente en doce distritos y en 103 colonias de las cuales 41 son fraccionamientos, 57 barrios, 1 conjunto habitacional, 2 unidades habitacionales, el Parque Tabasco y la Ciudad Industrial Progresivo (INDECO).¹⁹⁷ La colonia con el mayor número de viviendas es la de Atasta de Serra que concentra el 7.6% de las viviendas habitadas de la ciudad, está ubicada en el distrito que lleva su nombre, este Distrito también es el más poblado, concentra el 23.5% de la población y el 23% de las viviendas habitadas de la ciudad. En el cuadro siguiente se presenta la lista de los doce distritos según su conformación actual INEGI, 2020, se detallan las colonias que conforman cada uno de éstos.

DISTRITO	COLONIAS
Centro	Centro delegación I, II, III, IV y V.
La Venta	López Mateos, Nueva Villahermosa, Gil Sáenz, Fraccionamiento José Colomo, Jesús García, Fraccionamiento Loma Linda, y Centro Delegación VI
Deportiva Cicom	Mayito, Municipal, Reforma, Guayabal, 1º de Mayo, Andrés Sánchez Magallanes, Los Tulipanes y Foviste 1ª. Etapa
Atasta-Tamulté	Atasta de la Serra, Tamulté de las Barrancas, Miguel Hidalgo, Fraccionamiento Vista Alegre, Nueva Pensiones, Fraccionamiento Villa los Arcos, del Bosque, Fraccionamiento Pagés Llergo, Fraccionamiento Palmitas, 18 de Marzo, San

¹⁹⁷ Ayuntamiento Constitucional de Centro, Tabasco, *op. cit.*, <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/TABASCO/Municipios/Centro/1PROGRAMA.pdf>.

	Joaquín, las Delicias, Pensiones y Punta Brava
Tabasco 2000	Carrizal, El Espejo I y II, Fraccionamiento los Ríos, Club Campestre y Carrizales.
Laguna de las Ilusiones	Residencial Framboyanes, 15 de Mayo, El Recreo, José María Pino Suárez, fraccionamientos Prados, Bonanzas Oropeza, Heriberto Kehoe y el conjunto habitacional Nueva Imagen
Casa Blanca	Casablanca 1ª y 2ª Sección.
Ciudad Industrial	Roberto Madrazo Pintado, Vicente Guerrero Cd. Industrial
Zona Habitacional-Ciudad Industrial	La Laguna, Fraccionamiento Carlos A. Madrazo, Cosmos, Villa las Flores Ciudad Industrial, Infonavit Ciudad Industrial, Progresivo Ciudad Industrial Indeco, Las Garzas y Olmeca.
Gaviotas La Manga	La Manga, el Triunfo de la Manga y Gaviotas Norte, Sur, y Sur Sector Armenia.
Reserva Sur	Fraccionamiento Plaza Villahermosa, la segunda sección del conjunto del Fovissste, Carlos A. Madrazo, Miguel Hidalgo y Sabinas.
Saloya	Parque Tabasco, Fraccionamiento Brisas del Carrizal, Anacleto Canabal 1ª. Sección, Col. Benito Juárez.

Tabla elaborada por el autor con datos obtenidos del INEGI 2020

La capital de cada Estado es en común, el punto de mayor concentración de personas por las múltiples oportunidades de servicios que ofrece, tales como: empleos, salud, educación, recreación, entre otros, sin embargo, en Villahermosa por su infraestructura urbana para el sector más vulnerable, los cuales son: las niñas, niños, mujeres embarazadas, persona de la tercera edad, personas con alguna discapacidad y las que requieren del auxilio de otro, se ven limitadas para desplazarse a los distintos servicios ya enunciados afectando con ello el derecho humano al desarrollo de las personas con movilidad limitada.

Esta investigación busca demostrar la afectación al derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, a través de los diversos medios y modos de transportes en el municipio de Centro, Tabasco, ya que hoy en día la ciudad de Villahermosa representa un problema para sus más de 210 mil 803 habitantes con movilidad limitada, esto debido a su infraestructura con la que cuenta actualmente, pues la misma refleja un sinnúmero de barreras para el libre desarrollo de este grupo de personas.

La principal barrera que sufren es la falta de accesibilidad en la ciudad, pues Villahermosa no fue construida pensando en las personas con movilidad limitada, lo cual ha provocado que existan dificultades para que estas accedan al entorno físico, ya que la obstrucción, deterioro, modificación o incluso la falta de las rampas, banquetas, así como de los pasos peatonales, conlleva que al desplazarse fuera de sus propias viviendas para acceder a los bienes y servicios solo sea factible por las vías vehiculares, debido a las barreras de accesibilidad, lo cual constituye un riesgo para la seguridad de este grupo de personas.

Lo anterior, es el resultado de haberle otorgado por muchos años prioridad únicamente al vehículo particular, en virtud de la inadecuada planeación al momento de diseñar las calles, vías, carreteras e infraestructuras de las zonas urbanas del municipio de Centro, Tabasco, ya que, los patrones de asentamiento y el modelo de desarrollo urbano son ajenos a la relación del lugar de origen al lugar de destino¹⁹⁸, como puede ser de su vivienda al trabajo o viceversa lo que significa que las personas con movilidad limitada carecen de medios y modos de transportes accesibles, asequibles, sostenibles y sustentables para garantizar sus desplazamientos.

Esta difícil situación se evidenció más en el año 2020, en virtud de la pandemia causada por el virus SARS COVID-19, pues, sin duda, la importancia de moverse de manera libre y segura se vio afectada por las restricciones a la movilidad que se tuvieron que tomar con la finalidad de combatir los casos de COVID, esto de acuerdo con el Plan Estatal de Desarrollo del estado de Tabasco 2019 – 2024, que estipula que la movilidad consiste en el traslado de personas, mercancías y productos de manera eficiente y sostenible que prioriza el elevar la calidad de la vida urbana y el bienestar común.¹⁹⁹

Por el bienestar colectivo, precisamente es que es necesario pronunciarse sobre este tema de la pandemia, pues las acciones implementadas en los diversos acuerdos emitidos por la SEMOVI en cumplimiento por lo mandado por la

¹⁹⁸ CTS México y ITDP, “10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México”, México, junio de 2011, p. 16, https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf.

¹⁹⁹ Plan Estatal de Desarrollo del estado de Tabasco 2019-2024.

Secretaría de Salud, tuvieron efectos positivos para prevenir o disminuir el grado de contagios del COVID-19 en los usuarios de transporte público.

Los principales problemas que se detectaron en el ámbito del transporte público fue sobre todo la calidad del servicio, el mal estado de las unidades, la ausencia de paradas fijas y horarios regulares que afectan directamente al usuario.²⁰⁰ Por tal razón, es que hoy en día la ciudad está colapsada por el congestionamiento vial, pues, las calles y avenidas están rebasadas por la carga vehicular, causando estrés social y deterioro del espacio público.

Ahora bien, por los sujetos que se ocupa por estudiar es que se toma en consideración los tres principales modos de transporte que prioriza la jerarquía de movilidad en la Ley de Movilidad para el estado de Tabasco, los cuales son: a pie, transporte no motorizado y transporte público o compartido, esto en razón, que se consideran son los idóneos para el desplazamiento de las personas con movilidad limitada.

En Villahermosa el transporte público siempre ha sido una de las principales dolencias para la sociedad, en razón de que este medio de transporte no tiene la capacidad de cubrir los viajes diarios que se demanda, ya que se cuenta con unidades de baja capacidad, en mal estado físico y rutas desorganizadas, sobre saturadas y mal planeadas. Lo que ha dado como resultado que en la zona urbana de Centro, Tabasco, se tenga una pésima calidad en el sistema de transporte público y altos costos en los viajes.²⁰¹

Por su parte, la Ley de Movilidad para el estado de Tabasco, si bien es cierto, que prioriza al peatón y a las personas con movilidad limitada, no menos cierto es, que estas siguen viéndose limitadas o teniendo afectación para movilizarse, pues Villahermosa, por muchos años colocó al coche como eje central del diseño urbano y en ese fueron diseñadas las calles y avenidas de la ciudad, por lo que trasladarse a pie o con medios de transportes no motorizados, no es algo fácil de llevar a cabo en Villahermosa, ya que se tiene mucha carencia en la

²⁰⁰ Ayuntamiento Constitucional de Centro, Tabasco, *op. cit.*, p. 361, <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/TABASCO/Municipios/Centro/1PROGRAMA.pdf>.

²⁰¹ Véase <https://la.network/movilidad-y-covid-en-tabasco-transporte-publico/>

infraestructura urbana para ello y se pone en riesgo la vida de los tabasqueños²⁰² y en específico de las personas con movilidad limitada.

En ese sentido es que en los edificios, plazas, parques, oficinas de atención, centros educativos, culturales, laborales y los medios de transporte públicos, con los que cuenta la ciudad de Villahermosa se ve el reflejo de la falta de accesibilidad para que las personas con movilidad limitada puedan desplazarse sobre ellos de forma libre y segura, ya que, los edificios que tienen varios niveles de piso únicamente cuentan con escaleras para ascender a los mismos, lo cual, dificulta el traslado para una persona en silla de rueda, con muletas o para los ancianos e incluso para las embarazadas.

2. Precariedad y estatus de la movilidad urbana

Como se dejó de manifiesto en el acápite anterior Villahermosa actualmente se encuentra en una etapa de urgente intervención, debido a que las soluciones en materia movilidad propuestas por las autoridades compiten entre sí, ya que refleja el estado de desarrollo poco planificado e inclusivo para las personas con movilidad limitada que viven en la ciudad.

El Laboratorio de Movilidad Urbana de Villahermosa, (en adelante Movilab-Vhsa), puntualiza que es inconcebible seguir reproduciendo un modelo de ciudad que no aporta ningún beneficio presente ni futuro para la población y exige desarrollar proyectos encaminados al rescate de los espacios públicos con infraestructura accesible que en todo momento garantice la movilidad de las personas con movilidad limitada.²⁰³

Lo anterior es importante porque el derecho de movilidad como derecho social y público, incluye la libertad del ciudadano, para elegir la forma y los medios como quiere desplazarse por el territorio o al acceso de los habitantes a los servicios y

²⁰² Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, “La movilidad no motorizada es una opción saludable”, *Gobierno de México*, julio de 2018. Disponible en: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/la-movilidad-no-motorizada-una-opcion-saludable>, consultado en enero de 2022.

²⁰³ Vease, Laboratorio de Movilidad Urbana Tabasco, disponible en: <https://la.network/author/movilabvhsagmail-com/>, consultado en enero de 2022.

satisfactorios urbanos, en busca de los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus centros de población.²⁰⁴

Por eso para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con movilidad limitada que se desplazan en el municipio de Centro, Tabasco es pertinente primeramente dejar en claro que es responsabilidad del Estado realzar la cobertura, accesibilidad y calidad de los sistemas de movilidad que se ofrecen en el mismo.

Por lo que se requiere que las instituciones del sector público se involucren en la planeación, diseño y operación de la ciudad, para así generar espacios públicos de alta calidad y accesibles a los servicios básicos, garantizando en todo momento los derechos humanos a todos y así adaptar Villahermosa para todos sus habitantes tanto para las personas con movilidad limitada como para aquellas que no pertenecen a este grupo, como indicio para una ciudad ideal que sea inclusiva y exitosa.

3. Movilidad motorizada y movilidad no motorizada

En los últimos años la densidad de población en las ciudades y en especial en Villahermosa, ha generado diversos problemas de movilidad para sus habitantes, por los cuales, se han evidenciado las deficiencias de los sistemas de transportes, que a decir verdad, han sido las consecuencias por el uso excesivo de vehículo particular por falta del transporte motorizado y no motorizado como medio de traslado, esto se constata en las unidades del servicio público con exceso de pasaje y en las paradas con la gente en espera del servicio.

Entre los problemas de movilidad se destacan el congestionamiento vial, producido por el uso del vehículo particular, siendo este el medio de transporte motorizado con mayor crecimiento, pues, ocupa más espacio y traslada a menos personas. De igual forma se tienen medios de transportes públicos deficientes, de baja calidad y con altos costos para las personas con movilidad limitada, esto es así, debido a la poca innovación tecnológica en el sistema de operación y

²⁰⁴ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 122-123.

administración de estos. Afectando con todo ello la competitividad y la calidad de vida de este grupo de personas.

Por ello, la movilidad urbana en la última década en México se ha tornado con un nuevo paradigma²⁰⁵ con un enfoque sostenible y sustentable para acabar con los problemas de movilidad, pues, este nuevo paradigma privilegia la movilidad no motorizada, el peatón, la bicicleta y el transporte público²⁰⁶, ampliando los modos y medios de desplazamiento para los ciudadanos.

Lo anterior es importante, en razón de que estos modos y medios de desplazamientos antes citados han representado múltiples beneficios, tanto para la población, como para la ciudad, ya que, en diversas investigaciones sobre el traslado no motorizado, apuntan que es uno de los sistemas de movilidad más eficiente en términos de energía consumida por recorrido, siempre que la infraestructura este adecuadamente planeada y diseñada para los peatones²⁰⁷ y personas con movilidad limitada. A continuación, se enlistan los cinco beneficios que la peatonalización traerá a tu ciudad²⁰⁸.

3. Mejora de la seguridad vial;
4. Mejora de la movilidad peatonal;
5. Reducción de la contaminación;
6. Mejora de la calidad de vida; e
7. Impacto sobre comercio.

Sin embargo, para los desplazamientos cotidianos de las personas con movilidad limitada, este modo de traslado ha visto condicionado su alcance, pues, la distancia a la que pueden acceder en un plazo de tiempo razonable no son eficiente para garantizar su derecho al desarrollo, en razón a que el modelo actual

²⁰⁵ Chavarría, David, "La movilidad urbana no motorizada y su vinculación con el transporte masivo en CDMX", caso de estudio línea 5 del metrobús, en *Perspectivas Teóricas, Globalización e Intervenciones Públicas para el Desarrollo Regional*, UNAM, México http://ru.iiec.unam.mx/4240/2/2-Vol1_Parte3_Eje4_Cap3-216-Rosas.pdf.

²⁰⁶ Ziccardi, Alicia, *op. cit.*, p. 109.

²⁰⁷ Gutiérrez Alonso, Israel. "Movilidad urbana no motorizada y su impacto en las unidades económicas locales", (Tesis de Doctorado), Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación General de Estudios de Posgrado, UNAM, 2019, <https://repositorio.unam.mx/contenidos/354346>.

²⁰⁸ Véase, <https://blogs.iadb.org/transporte/es/5-beneficios-que-la-peatonalizacion-traera-a-tu-ciudad/>.

de movilidad en el municipio de Centro, Tabasco, ha relegado la peatonalización como medio de traslado, pues no existen las condiciones de accesibilidad y seguridad vial para su práctica.

La movilidad no motorizada representa un 20% del total de los viajes realizados en Villahermosa. Dicha cifra se debe a las condiciones actuales de la infraestructura vial que se tienen, pues las mismas son precarias e insuficientes para garantizar la accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad y seguridad de las personas con movilidad limitada en la vía pública. Este hecho se ve reflejado en los altos índices de accidentes de tránsito que se viven día con día en la ciudad.

La infraestructura vial incluye las señales, los señalamientos, las banquetas, las rampas de acceso, los arboles sobre las calles, el alumbrado público, el mobiliario urbano y la infraestructura para las aguas pluviales.²⁰⁹ La construcción y características de las calles y las banquetas de Villahermosa son diferentes entre ellas, esto debido a la antigüedad de la infraestructura con la que cuenta, por ello, es necesario invertir periódicamente en mantenimiento, reparación y renovación urbana. Ante esto es necesario crear las condiciones para garantizar un desplazamiento seguro y eficiente a todos los actores de la movilidad, otorgando prioridad al peatón y a las personas con movilidad limitada.

Es importante mencionar, la necesidad de realizar, a partir de la anterior información, un diagnóstico de las condiciones de las banquetas, debido a que han sido afectadas por diversos factores como, la obstrucción por vehículos, comerciantes y obras de diversa índole, que limitan la movilidad de los peatones.

En ese sentido, el Laboratorio de Movilidad Urbana Villahermosa desarrolló un mapa colaborativo para identificar las banquetas con problemas de accesibilidad en Villahermosa, alguno de los hallazgos fue:

²⁰⁹ Gobierno de Jalisco, "Manual de lineamiento y estándares para vías peatonales y ciclistas del Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada de la Zona metropolitana de Guadalajara", disponible en: http://www.iepcjalisco.org.mx/participacion-ciudadana/wp-content/uploads/2017/06/lineamientos-_ciclovias.pdf, consultado marzo de 2022.

Problema	Ubicación	Evidencia
<i>Banqueta deteriorada</i>	Boulevard Adolfo Ruiz Cortines	
<i>Ocupación de banqueta por vehículos</i>	Malecón Carlos A. Madrazo Boulevard Adolfo Ruiz Cortines	 
<i>Obstrucción de banqueta por caseta de cobro</i>	Tomas Garrido Canabal	
<i>Banqueta deteriorada y sin espacio suficiente</i>	Boulevard Adolfo Ruiz Cortines	
<i>Vialidad sin banqueta</i>	Boulevard Adolfo Ruiz Cortines	
<i>Encharcamientos y sin rampa de accesibilidad</i>	Colonia Centro	
<i>Banqueta deteriorada y con obstáculos</i>	Colonia Centro (Venustiano Carranza)	

<i>Rampa en esquina de deteriorada</i>	Colonia Centro (Fidencia)	
<i>Esquina sin rampa</i>	Colonia Centro	

Cuadro elaborado por el autor con datos extraído del Laboratorio de Movilidad.

En el cuadro anterior se destacan las banquetas de algunas de las zonas más concurridas en la ciudad de Villahermosa, identificando en ellas obstáculos que las personas con movilidad limitada sufren al desplazarse sobre ellas y por los cuales este grupo de personas optan por bajarse de las banquetas y torear los vehículos en las vías y calles que no están diseñadas para las personas. Cuestiones que las han impedido a disfrutar un efectivo derecho al desarrollo, es decir, que puedan trasladarse a trabajar, a estudiar, a actividades de ocio, al médico de forma libre y segura por la ciudad.

4. El impacto negativo del derecho humano a la movilidad en las personas con movilidad limitada

Como se puede observar en el capítulo I y II de esta investigación, la movilidad es un derecho humano que posibilita el desarrollo de la calidad de vida de las personas al poder acceder a los bienes y servicios de la ciudad y hacer parte activa²¹⁰ a las personas con movilidad limitada en la sociedad. Por esto, cuando se presentan barreras en la accesibilidad para que las personas puedan movilizarse, se entorpecen diversas áreas de la vida cotidiana de este grupo de personas, limitando su inclusión a la sociedad y a todo lo que esta inclusión conlleva.

²¹⁰ Fernandez Sosa, Gloria Stella, "Accesibilidad e inclusión de personas con movilidad reducida en el Metro de Medellín. Líneas A y B", *trabajo de grado, Universidad de Antioquia, El Carmen de Viboral*, 2015, p. 46.

En ese sentido surge la necesidad de identificar la dificultad o el impacto negativo que pueden tener las personas con movilidad limitada por las carencias de los medios y modos de transportes que existen en Villahermosa, ya que desde el Índice de Movilidad Urbana del año 2019, los parámetros registrados en materia de movilidad para nuestra ciudad no fueron alentadores,

El ranking del índice de Movilidad Urbana, evaluó a 20 ciudades de la República Mexicana, en el cual, Villahermosa ocupó el penúltimo lugar quedando solo por encima de Acapulco, obteniendo una calificación baja en lo que a nivel de competitividad se refiere.²¹¹

Son evidentes los altos índices de delincuencia y de las mínimas condiciones de seguridad, accesibilidad, funcionamiento y comodidad que existen en las unidades del servicio del transporte público, condiciones que afectan el derecho humano de movilidad, en este sentido es que se determina que las condiciones precarias de los medios y modos de transportes que se ofertan en el municipio de Centro, Tabasco, menoscaban el efectivo ejercicio del derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada, restringiéndolos de satisfacer su derecho al desarrollo.

En ese sentido, estudios realizados reflejan que la movilidad de una ciudad es competitiva si logra reducir las horas-persona que se pierden durante los desplazamientos, así como los impactos negativos en la salud y el medio ambiente.

Por eso es indispensable que toda obra que por su naturaleza genere un obstáculo para la movilidad de las personas con movilidad limitada, para su autorización deben de estar sustentado con sus estudios de impacto ambiental y movilidad validados por las autoridades competentes.

²¹¹ Instituto Mexicano para la Competitividad, *op. cit.*, https://mco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf

II. Sistema comparado de la movilidad de las personas con movilidad limitada en otros estados y países.

En el contexto planteado en las líneas anteriores, es evidente que Villahermosa actualmente se encuentra en una etapa de urgente intervención por parte de las autoridades competentes, así como de los sujetos activos de la movilidad para que en conjunto trabajen en diseñar alternativas y soluciones a los problemas actuales que enfrentan las personas con movilidad limitada debido a la precariedad de los medios y modos de transportes que se ofrecen en la ciudad.

Por ello, es necesario realizar un estudio comparado para confrontar las diferencias y semejanzas de los diversos medios y modos de transportes que se ofertan en otras ciudades del mundo y así tomar de modelo las ciudades que actualmente cuentan con un sistema integrado de transporte y movilidad urbana incluyente, con la finalidad de identificar mejoras al sistema de movilidad que sirva de ejemplo para alcanzar en Villahermosa una movilidad urbana sostenible, sustentable e inclusiva y así poder garantizar el efectivo desplazamiento de las personas con movilidad limitada en las zonas urbanas del municipio de Centro, Tabasco.

1. Sistema Nacional

El nombre oficial de nuestro país es Estados Unidos Mexicanos, sin embargo, igual es conocido como República Mexicana o México, el cual se encuentra integrado por treinta y dos entidades federativas y cada una se constituye por ciudades y municipios.

En ese sentido, para este apartado, luego de una revisión bibliográfica a las distintas ciudades que integran nuestro país se seleccionó las zonas metropolitanas de Valle de México y Guadalajara, para ser tomadas como modelos a seguir de sus buenas prácticas para que Villahermosa alcance un ranking de competitividad favorable, ya que, de acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana realizado por el Instituto Mexicano de Competitividad en el año 2019, Valle

de México y Guadalajara se encuentran dentro del ranking de las zonas metropolitanas que se ubican en las cinco ciudades con mejor movilidad urbana en México.

Toda vez que luego del análisis respecto al área geográfica de estudio, de acuerdo al programa especial de población del estado de Tabasco 2019-2024, Villahermosa es la Zona Metropolitana del estado de Tabasco, con una conurbación de los municipios de Centro y Nacajuca²¹², en ese sentido, Valle de México y Guadalajara, si dan cabida para ser contrastadas y de referencia en el presente estudio, en razón a que se ha concentrado estudiar el municipio de Centro, Tabasco.

A. Valle de México

De acuerdo con el Instituto Mexicano de Competitividad, Valle de México es la ciudad con mejor movilidad urbana del país y en priorizar al peatón. Más del 36% de los fondos federales son otorgados para el mejoramiento de este servicio, por ello el gobierno estatal implementó políticas de regulación pública a favor de la movilidad y seguridad vial para los ciudadanos.

Lo anterior con fundamento en la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13 de la ciudad habitable apartado E, el cual consagra el derecho a la movilidad de toda persona en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, para que de acuerdo con la jerarquía de movilidad se priorice en todo momento al peatón y conductores de vehículos no motorizados y se fomente una cultura de movilidad sustentable.²¹³

Como consecuencia de su regulación local, las autoridades en materia de movilidad han adoptado medidas necesarias para garantizar el derecho humano a la movilidad, en específico respetando en todo momentos los derechos de las personas con movilidad limitada, otorgándoles la inclusión en el espacio público y

²¹² Programa especial de población del estado de Tabasco 2019-2024.

²¹³ Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E, disponible en: https://www.infocdmx.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf, consultado en mayo de 2021.

la conformación de un sistema integrado de transporte público, el cual será adecuado y acondicionado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudadanía.

Entre las acciones que han implementado el gobierno de México para cumplir con lo mandatado por su normativa local, especialmente en el Valle de México, ha sido mejorar e incrementar la infraestructura vial e imponer las restricciones de circulación en días específicos según las condiciones de los autos.

Así también se ha procurado modificar las banquetas con suficiente amplitud, crear cruces peatonales seguros y bien señalizados, iluminación que aumente la seguridad personal y, finalmente, la posibilidad de densificar y ubicar comercios alrededor de las estaciones, lo cual permitirá crear un ambiente agradable y aumentar los desplazamientos de las personas con movilidad limitada en esta ciudad.²¹⁴

B. Guadalajara

La Área Metropolitana de Guadalajara (en adelante, AMG) está conformada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga y El Salto. Fungiendo el municipio de Guadalajara como eje central de las actividades de movilidad, generando características que influyen en el resto de los municipios que conforma dicha zona.²¹⁵

Se seleccionó esta ciudad por una parte porque como ya se hizo referencia en líneas que anteceden, se encuentra en las 5 ciudades con mejor movilidad urbana y por la otra porque de acuerdo con los datos del Censo de Población 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, es una de las que tiene los registros con la mayor población con movilidad limitada.

Es importante subrayar que en esta ciudad tapatía no existían servicios de transporte público de alta calidad, pues había un exceso de microbuses y

²¹⁴ CTS México y ITDP, *op. cit.*, p. 64.

²¹⁵ Véase, Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza de Guadalajara. Disponible en: <https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/PMDGGuadalajara2018-2021.pdf>.

autobuses en malas condiciones manejados por el sector privado, que tenían muy pocos elementos de accesibilidad para las personas con movilidad limitada.²¹⁶

Esto cambio debido al proceso de consolidación del transporte masivo que ha obtenido, pues en Guadalajara ya existen dos sistemas de transporte público masivo estructurado y se está expandiendo la red de tren ligero.²¹⁷ Por eso se dice que esta ciudad tapatía cuenta con el mejor transporte masivo en operación y con mayor disponibilidad de información en horarios, paradas y recorridos de las unidades de transporte público, beneficiando mayor movilidad urbana en México, así como, con la infraestructura urbana y accesibilidad en el transporte público para facilitar a los tapatíos llegar a su destino de manera satisfactoria.

En 2015, el Gobierno del estado de Jalisco decidió ampliar y modernizar la Línea 1 del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (en adelante, SITEUR) de la ciudad de Guadalajara. Durante este proceso de modernización, el Banco Mundial cofinanció la adquisición de 12 trenes a través del Programa de Transformación del Transporte Urbano.²¹⁸

Por su parte, en el año 2018, por el compromiso del Banco Nacional de garantizar que la movilidad urbana sea incluyente y accesible para todos los ciudadanos sin excepción, es lo que dio pautas para asegurar e incorporar servicios complementarios para que las personas con movilidad limitada puedan desarrollarse libremente.

Es decir, que gracias al impulso y apoyo financiero de dicho Banco se logró coordinar el Programa de Transformación del Transporte Urbano para crear un entorno propicio para programas de inclusión de la discapacidad y facilitó la comunicación entre diversos asociados, alentando a las autoridades locales a

²¹⁶ López, Dorero, Abel, *et al.*, “Guadalajara un ejemplo de fomento de la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte mexicano”, *Banco Mundial Blogs*, México, 2019, <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/guadalajara-un-ejemplo-de-fomento-de-la-inclusion-de-las-personas-con-discapacidad-en>.

²¹⁷ Morillón Gálvez, David y Leo Vargas, Alejandro José, “Acciones, programas y proyectos para la movilidad urbana en México”, en Fernández Silva, Perla Yannelli, *et al.*, (coords.), *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*, México, UNAM, Instituto de Geografía, 2018, p. 185.

²¹⁸ López, Dorero, Abel, *op. cit.*, <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/guadalajara-un-ejemplo-de-fomento-de-la-inclusion-de-las-personas-con-discapacidad-en>.

trabajar con diferentes organizaciones y a adoptar perspectivas socialmente inclusivas.²¹⁹

El resultado de todo esto ha sido la adopción continua de medidas integrales para promover la accesibilidad de las personas con movilidad limitada en los proyectos de transporte en México. Esto queda totalmente de manifiesto en la modernización de la Línea 1 del SITEUR en Guadalajara, donde las necesidades de diferentes tipos de discapacidad se atienden con:

- Sistema Braille en todos los puestos de información del sistema.
- Itinerarios táctiles (señales de advertencia acanaladas) en los andenes.
- Mejores sistemas de anuncios automáticos.
- Ascensores en las estaciones sin entrada a nivel del suelo.
- Ambiente con acceso nivelado en los alrededores de las estaciones.
- Plataformas motorizadas para acceder a estaciones con escaleras.
- Asistencia profesional de ser solicitada.²²⁰

En ese sentido, la Dirección de Movilidad de Guadalajara ha creado programas para promover la movilidad no motorizada, tomando como punto de partida la pirámide de jerarquía de la movilidad urbana, por ello, hasta la presente fecha en la ciudad tapatía se cuenta con más de 60 kilómetros de ciclovías y calles preferenciales, y se sigue trabajando para la construcción de otros 15 kilómetros.²²¹

Guadalajara, resalta los beneficios de movilidad urbana sostenible mediante las siguientes acciones:

- Promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano para los tapatíos.

²¹⁹ *Idem.*

²²⁰ *Idem.*

²²¹ Véase, Presentación de los resultados de las acciones encaminadas por Bloomberg Philantropies y Vital Strategies, en el marco de la Alianza de Ciudades Saludables (Partnership for Healthy Cities). Disponible en: <http://clickgdl.com/index.php/15-noticias/16546-guadalajara-impulsa-la-movilidad-no-motorizada>, consultado marzo de 2022.

- Contribuyendo en la mejora de los hábitos preventivos de salud de las y los tapatíos, mediante la activación física.
- Concientizando a los tapatíos a ser corresponsables en el cuidado de su salud; y
- Evitando el uso diario del vehículo particular o transporte privado entre los tapatíos.

Por lo anterior, es que se puede establecer que Guadalajara está en un proceso de transformación del cambio de dinámicas, ya que desde el año 2015 se ha tenido como prioridad de los gobernantes el ofrecer alternativas de transporte no motorizado.

2. Sistema Internacional

En el sistema internacional se ha visto un importante desarrollo en el ámbito de la protección al acceso de las personas con movilidad limitada en el servicio de medios y modos de transportes. Pues, ya son varias ciudades del mundo que han implementado las medidas para que estas personas puedan desplazarse de un lugar a otro de forma eficiente y segura sin tener que depender de nadie para trasladarse en los asentamientos urbanos. Sin embargo, estas implementaciones fueron gracias a resoluciones donde se emitían fallos en favor de proteger el acceso de las personas con movilidad limitada.

A. Santiago de Chile

Chile se encuentra en el extremo suroeste de América. La población total del país se acerca a los 18 millones de habitantes. Se emplaza entre el océano Pacífico y la cordillera de los Andes y su larga y angosta geografía se divide políticamente en

15 regiones.²²² Es una de las ciudades del mundo que cuenta con transportes accesibles con miras a las personas con movilidad limitada para un efectivo desplazamiento.

Toda vez que se tiene registro que la región metropolitana de Chile desde los años 90, buscó integrar un sistema de transporte inclusivo, en el cual las personas con dificultad para moverse pudieran trasladarse de un lugar a otro sin barreras que les negaran desarrollarse y gozar plenamente de sus derechos.

Como consecuencia de lo anterior, esta ciudad chilena implementó y cuenta con dos medios de transportes accesibles, los cuales denominó “Metro de Santiago” y “Transantiago”. El primero de los mencionados tiene como misión mejorar los servicios de transportes, que sean inclusivos para las personas con movilidad limitada. Por su parte, el segundo fue creado con el objeto de mejorar la experiencia de viaje y ser accesible para las personas con discapacidad.

Como es notorio ambos compromisos adquiridos por estos servicios de transportes se concentran en el beneficio para que las personas sujetas de estudio alcancen un efectivo desplazamiento y toda vez que es el tema de análisis, en las siguientes líneas se procede a especificar cada uno de estos.

Primeramente, se hará referencia al Metro de Santiago, el cual desde la década de los 90, construye sus estaciones considerando que sean aptas para que las personas con movilidad limitada puedan acceder, por ello ha incorporado ascensores, salva escaleras (alternativa para ascensores), rutas para no videntes, sonorización de ascensores, asientos preferenciales y un dispositivo sonoro y luminoso para el cierre de las puertas de los trenes.

Cabe destacar que las líneas 1 y 2, construidas en la década de los 70, por ser las más antiguas no contaban con un diseño de transporte accesible, pues en esos años aún no existía normativa legal respecto a construcciones y/o instalación

²²² CEPAL, “II Conferencias de las Ciudades: Hacia una Movilidad Urbana Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe”, *Naciones Unidas*, Santiago, octubre de 2018.

de equipamiento y mejoras para facilitar el desplazamiento de personas con movilidad reducida.²²³

Dada la situación de precariedad en términos de accesibilidad, en 2012 la empresa incluye un plan de accesibilidad para mejorar el caso de las líneas 1 y 2, equiparando con 95 nuevos ascensores en 29 estaciones de ambas líneas de metro mencionadas, siendo primero en la estación los héroes donde se instalaron siete ascensores.²²⁴

La instalación de ascensores contempla que una persona en silla de ruedas pueda llegar desde la superficie hasta el andén por tramos: de la calle a nivel boleterías y de nivel boleterías a nivel de andén. Éstos cuentan con interfonía conectada a las boleterías, cámaras de seguridad en su interior, detención en el nivel más cercano ante un corte de energía, mediante respaldo de baterías, capacidad para siete personas, alarmas e indicaciones de pisos en sistema Braille.²²⁵

Adicionalmente, Metro adquirió 14 nuevos trenes con aire acondicionado que cuentan con espacios especiales para sillas de ruedas. Además, todas las estaciones de las Líneas 3 y 6 tendrán ascensores, tal como lo exige la Ley N° 20.422 a las edificaciones nuevas.²²⁶

Metro de Santiago fue reconocido en noviembre del 2012 por la Red Pacto Global de Naciones Unidas, en la categoría *derechos humanos*²²⁷, por su gestión hacia las personas con movilidad reducida. Esta distinción se suma a la otorgada en mayo del 2012 por la Mutual de Seguridad, con el patrocinio de la Corporación Ciudad Accesible, que destacó al Metro de Santiago como empresa accesible, en

²²³ Arriagada Mella, Fernanda, "Evaluación de accesibilidad al sistema de transporte público en el centro de Concepción", *trabajo de grado, Universidad Católica de la Santísima Concepción*, Diciembre, 2015, <http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/897/Fernanda%20Arriagada%20Mella.pdf?isAllowed=y&sequence=1>. consultado en marzo de 2020.

²²⁴ *Idem.*

²²⁵ *Idem.*

²²⁶ Véase, Ley N° 20422, artículo 28, Disponible en: https://oig.cepal.org/sites/default/files/2010_ley20422_chl_0.pdf

²²⁷ Red Pacto Global de Chile, Memoria anual 2013, "La integración de los Derechos Humanos en la gestión empresarial", 2013, p. 48, disponible en: https://pactoglobal.cl/wp-content/uploads/2019/05/3._Memoria_Red_Pacto_Global_Chile_2013.pdf. Consultado en enero de 2020.

el marco de su premiación "Reconocimientos a Empresas Socialmente Inclusivas 2012".

Por su parte el Transantiago comenzó a operar en una primera etapa en 2005 siendo completada en 2007, fecha en que se realizó la transición definitiva al nuevo sistema, el cual tuvo un plazo para la implementación de nuevos buses, recorridos e infraestructura hasta el año 2011.²²⁸

Uno de los avances importantes y aspectos mejor valorado del Transantiago es la incorporación de buses con piso bajo e infraestructura que incorpora elementos de accesibilidad para usuarios con dificultades en su desplazamiento. La firma de los nuevos contratos con los concesionarios de transporte, unido al proceso de renovación de flota, ha aumentado los niveles de accesibilidad de la flota del Sistema.²²⁹

A fines del año 2012, un 79% de los autobuses contaba con elementos de accesibilidad, en comparación con el 42% de 2007. Entre estos elementos, están el piso bajo, espacio y rampas de acceso para sillas de ruedas, señalización Braille o rugosidades en pasamanos para personas ciegas, timbres, validador con luz y sonido, impedimento de circular con puertas abiertas y sistema de arrodillamiento *kneeling*.

La construcción de infraestructura para el Transantiago también incluyó en el diseño el mejoramiento de los estándares de accesibilidad. A partir del 2011, el 100% de los paraderos existentes en vías segregadas y estaciones de transbordo tiene pisos guías para personas con discapacidad visual y rampas de acceso a nivel de los buses para personas con movilidad reducida. En 2012, se incorporaron elementos de accesibilidad al resto de los refugios del Sistema.²³⁰

Hasta el 2014, el 97% de los buses troncales (largos, más de 9 metros) son accesibles y el 43% de los alimentadores (buses más pequeños, menos de 9 metros). Es decir, el 75% de la flota es accesible. Un número muy superior,

²²⁸ Arriagada Mella, Fernanda, *op. cit.*, 21.

²²⁹ *Idem.*

²³⁰ *Idem.*

también, al del resto de los países latinoamericanos, pero insuficiente aún para percibir mejoras.²³¹

Otro aspecto importante de resaltar de esta ciudad es que cuenta con el mayor impulso a los sistemas de transporte eléctricos en la región, pues, en la Segunda Conferencia de las Ciudades que se llevó a cabo en 2018 con sede en Santiago, Chile, se enfocó en acelerar la implementación de la movilidad urbana en América Latina y el Caribe. Como un objetivo claro, busca mejorar la comprensión y articulación de la movilidad urbana y el transporte urbano como parte del Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe, y la Agenda 2030.²³²

El Director Ejecutivo de la Agencia de Sostenibilidad Energética, ha planteado que para avanzar en Chile hacia a un sistema de transporte de calidad se tiene que fomentar un conjunto de medidas, tales como: el uso del transporte público y otros modos de movilidad como caminar o andar en bicicleta. Asimismo, hace hincapié que en caso de utilizar el automóvil como medio de transporte, es necesario moverse en vehículos electrónicos. En este tema han avanzado toda vez que se ha puesto como referente en el país Chileno la *electromovilidad*, dicho concepto se entiende como “al desarrollo de sistemas de impulso o tracción que utilizan energía eléctrica para su funcionamiento, aplicados a los distintos medios de transportes”.²³³

El principal impulso para la movilidad en Chile se centra en los autobuses eléctricos. Transantiago, es un sistema de transporte que se opera en la capital de Chile y fue uno de los sistemas que comenzó a probar el primer autobús eléctrico, por encontrarse en una etapa de transición energética, desde el uso intensivo de combustibles fósiles hacia energías limpias y esto, va de la mano con un rápido desarrollo sustentable.

La estrategia de electromovilidad que impulsan los ministerios de Energía, Transportes y Medio Ambiente fijó la meta de alcanzar para el año 2040 un

²³¹ *Idem.*

²³² *Idem.*

²³³ AVEC A.G., “Electromovilidad en Chile 2019. Informe del Estado Actual de la Industria”, 2019, <https://www.revistaei.cl/wp-content/uploads/2020/04/Electromovilidad-en-Chile-2019.pdf>.

transporte público 100% eficiente y al año 2050 un parque automotor 40% eléctrico. Además, el Ministerio de Energía en su Ruta Energética en 2018, se propuso la meta de aumentar 10 veces el número de vehículos eléctricos para el año 2022.²³⁴

Razón por la cual, en la Agencia de Sostenibilidad Energética se estableció el objetivo de abrir al mercado vehículos que implementen proyectos de electromovilidad, para brindar una mirada integral a la movilidad eléctrica que permitan generar un ecosistema robusto, con capacidades locales, que contribuyan a masificar la sostenibilidad.

También, el experto de la Agencia de Sostenibilidad Energética destaca el gran interés y compromiso en el sector privado, que hace posible avanzar en forma más decidida. Ejemplo de ello fue la firma del Acuerdo Público Privado de Electromovilidad 2018, por parte de 38 organizaciones²³⁵.

El presidente de la Fundación Chilena para la Discapacidad, Matías Poblete, expresó que todos estos cambios que ha sufrido el transporte público, han tenido como resultados avances significativos para el tema de inclusión social en la ciudad de Santiago de Chile.

B. Medellín Colombia

Como resultado de una encuesta realizada por la Secretaría de Salud de Colombia, en el año 2012, se encontró que el 50% de las personas en situación de discapacidad considera que los principales lugares con barreras para su desarrollo o movilidad, se encuentran en las vías públicas, escaleras, transporte y espacio públicos, como parques, plazas, estadios e iglesias, lo cual limita su actividad física y restringe su participación dentro de la sociedad²³⁶.

²³⁴ Di Leonardo, Romina Jaramillo, "Chile un referente en la región: Hacia el desarrollo de un sistema de transporte sostenible", *Agencia de Sostenibilidad Energética*, Santiago de Chile, 2019, Disponible en: <https://www.agenciase.org/2019/04/26/chile-un-referente-en-la-region-hacia-el-desarrollo-de-un-sistema-de-transporte-sostenible/>.

²³⁵ *Idem*.

²³⁶ Anchico Hoyos, Laura Marcela, "Vivir con discapacidad en Medellín, ¿una oportunidad o una calle sin salida", abril de 2014. Disponible en: <http://www.lauraanchico.com/2014/04/vivir-con-discapacidad-en-medellin-una.html>. Consultado en enero de 2022.

En ese sentido, Medellín se ubica como la primera ciudad colombiana con un sistema de transporte público rápido, no contaminante, que opera a una velocidad máxima de 80 km/h y una mínima de 40 km/h. Al disponer de un metro, Medellín se coloca, junto con las ciudades de México, Monterrey, Guadalajara, Caracas, Río de Janeiro, Sao Paulo, Buenos Aires y Santiago de Chile, entre las únicas en Latinoamérica que cuentan con un sistema de transporte moderno y sofisticado para resolver los problemas de congestión urbana.²³⁷

Pues el Metro describe las políticas de inclusión diciendo que buscan "...garantizar que las poblaciones menos favorecidas tengan acceso igualitario al servicio, promoviendo la equidad social. Además se brindan garantías de accesibilidad a personas con movilidad limitada"²³⁸. El concepto de inclusión social lo anudan al concepto de *movilidad sostenible* donde se tuvo en cuenta la inclusión de las personas con movilidad reducida, expresan, además, que las estaciones cuentan con ascensores y plataformas y poseen una señalética especial de orientación con piso podotáctil para el desplazamiento de personas con discapacidad visual, taquillas para personas de talla baja y apoyos isquiáticos²³⁹.

Pero la implementación de estas ayudas técnicas solo se realizó hasta el año 2003, tras 8 años de prestar su servicio, cuando se inauguró la primera solución de acceso al Metro para personas con movilidad limitada en la estación de San Javier. En un esfuerzo conjunto con la Alcaldía de Medellín se instalaron nuevos ascensores en 11 de las 28 estaciones del Metro.²⁴⁰

La ciudad fue destacada durante el Foro de las Ciudades Latinoamérica de Trafic 2019, realizado entre el 13 y el 15 de junio pasados en Plaza Mayor, como un modelo de movilidad sostenible e incluyente para América Latina, es un

²³⁷ Fernandez Sosa, Gloria Stella, *op. cit.*, p. 16.

²³⁸ Empres de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, s.f.

²³⁹ Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburré 2014, nuestro metro 2013-2014, p.

²⁴⁰ Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, 2014, nuestro metro p. 26.

ejemplo de ciudad en la gestión de movilidad sostenible, desde la implementación del Sistema Inteligente de Movilidad en 2010.²⁴¹

No obstante, este fue solo el inicio en la construcción de un Medellín con mayores espacios para las personas con movilidad limitada, para lo cual trabajan autoridades municipales y constructoras; para ello se han instalado ascensores, plataformas, rampas y sistemas para lectura en braille no sólo en el Metro y Metroplús, sino también en edificaciones públicas, instituciones educativas y espacio público.²⁴²

Colombia, Medellín, es una ciudad que en los últimos años le ha demostrado al mundo su capacidad de transformación, impulso, vocación de modernidad y fuerza para alcanzar los logros que se propone. La transformación que ha habido en la ciudad ha sido sin duda cultural y social, pero también física, desde la transformación urbana hasta la calidad de vida cotidiana de sus habitantes. Por estos motivos, entre otros, Medellín ha sido la ciudad elegida para albergar la primera edición latinoamericana de Trafic.²⁴³

Las personas con movilidad limitada son más abundantes en las capitales de las ciudades, pues a pesar de no contarse con cifras exactas, en Medellín²⁴⁴, se cuenta con una población de 2.464.322 habitantes con movilidad limitada, siendo la segunda ciudad más habitada de Colombia.

Por tal razón, para este grupo de persona se ha trabajado por garantizar la accesibilidad universal, por eso, una de las estrategias del Metro para la inclusión de las personas con movilidad limitada es el cobro de tarifas diferenciales para las personas con discapacidad certificada. Todo esto se ha logrado mediante campañas de educación y la contratación de guías con algún tipo de discapacidad.

²⁴¹ Amar Flores, Darío, "Estudios de caso internacionales de ciudades inteligentes" *Banco Interamericano de Desarrollo*, junio 2016, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Estudios-de-casos-internacionales-de-ciudades-inteligentes-Medell%C3%ADn-Colombia.pdf>.

²⁴² Fernández Sosa, Gloria Stella, *op. cit.*, p. 30.

²⁴³ Múnera Ramírez, Verónica, "TRAFIC Latinoamérica 2020 vuelve a Medellín, IFEMA, Medellín, 2019. Disponible en: <https://www.ifema.es/trafic/noticias/trafic-latinoamerica-2020-traslado-fecha>.

²⁴⁴ Se ubica en el centro del Valle de Aburrá, sobre la cordillera central de los Andes, cuenta con una extensión de 680 km² y geográficamente se encuentra situada dentro de un plano inclinado que desciende desde 1800 hasta 1500 metros de altura sobre el nivel del mar. La zona urbana de la ciudad se divide en 16 comunas

Además, el Metro ha establecido una mesa de trabajo con la Corporación Redis (Red de Decanos y Directores de Ingeniería de Sistemas y Afines) con el fin de hacer una validación de la funcionalidad de este tipo de adaptaciones. En ese sentido todo el personal que trabaja en las estaciones tiene la disposición de facilitar el uso del Sistema de parte de los usuarios discapacitados.

Esto se logró gracias al trabajo de las autoridades municipales y constructoras que desde hace ya varios años se han preocupado por instalar ascensores, plataformas, rampas y sistemas para la lectura en braille no solo en el Metro y Metroplús, también en edificaciones públicas, instituciones educativas y espacio público.

Esta ciudad ha sido una de las pioneras en cuanto a movilidad urbana se trate en América Latina, pues, Medellín actualmente, cuenta con una Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, ya que con el apoyo de ONU en el año 2018, Colombia rompió el récord con más de mil vehículos eléctricos circulando la cifra más alta en la región.

Como consecuencia del presente análisis y comparativo a nivel nacional e internacional sobre los distintos modos y medios de transportes, se verifica que independientemente de las condiciones particulares de cada zona metropolitana y ciudades del mundo, todas en gran medida afrontaron los retos de una movilidad urbana deficiente en virtud del protagonismo otorgado al vehículo particular.

Razón por la cual en los últimos años en específico estas cuatro ciudades seleccionadas han ido poniendo en práctica diversas políticas y medidas concretas que tratan de modificar los actuales patrones de la movilidad urbana con la finalidad de resolver los problemas que conllevan, por las cuales se han logrado mejorar los sistemas de transportes para darle valor a los desplazamientos de las personas con movilidad limitada, teniendo como meta a seguir una ciudad para los ciudadanos no para los automóviles o, en su caso, una ciudad para las personas no para los edificios.

Debido a la perspectiva de visión metropolitana como es la que se ha adoptado para el comparativo realizado en líneas anterior, se puede concluir que la solución más conveniente, según horizontes de planeación, para alcanzar los

objetivos de desarrollo sostenible y que nadie se quede atrás, es sin duda a través de un sistema de transporte colectivo y un tejido urbano eficiente e inclusivo, en el cual se sustituya el uso masivo del automóvil privado²⁴⁵ y priorice la movilidad peatonal para así mejorar la calidad de vida de las personas con movilidad limitada.

²⁴⁵ Ayuntamiento Constitucional de Centro, Tabasco, *op. cit.*, <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/TABASCO/Municipios/Centro/1PROGRAMA.pdf>.

CAPÍTULO CUARTO

DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD Y SUS IMPLICACIONES EN EL DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD LIMITADA EN VILLAHERMOSA MUNICIPIO DE CENTRO, TABASCO

El objetivo de este capítulo es justificar las implicaciones que conlleva el derecho humano a la movilidad en el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada. Por este motivo, el capítulo se divide en tres secciones, en las cuales, se pretende abordar las condiciones que establece la constitución en materia de movilidad, las cuales son: seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, esto con la finalidad de explicar cómo ha afectado la precariedad de estas condiciones en los desplazamientos de las personas con movilidad limitada para garantizar su pleno desarrollo en la zona urbana de Centro, Tabasco.

Por lo antes dicho en primer lugar, se analiza la movilidad en condiciones de seguridad vial en los entornos urbanos, donde se enfatiza en la participación de la ciudadanía para promover la cultura de la movilidad y educación vial y así, desarrollar el sentido de responsabilidad a los sujetos activos de la movilidad para respetar la señalización vial, semáforos y los espacios destinados a las personas con movilidad limitada.

Luego entonces, en la segunda sección se aborda la movilidad accesible, eficiente y sostenible en zonas urbanas, donde será pertinente el análisis de la planeación urbana, es decir, examinar detalladamente la infraestructura con la que cuentan las personas con movilidad limitada para su desplazamiento en el ámbito geográfico de estudio, por lo que será necesario revisar los programas de gobierno estatal con la finalidad de obtener las propuestas necesarias para que las personas con movilidad limitada gocen y ejerzan su derecho al desarrollo.

Por último, en este capítulo se aporta los nuevos retos que las autoridades en materia de movilidad deben afrontar para que la movilidad sea de calidad, inclusiva y en igualdad de condiciones, razón por la cual, se analizarán los planes

municipales, estatales y nacionales de desarrollo para identificar el proceso de consolidación para hacer efectivo el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada en la zona urbana de Villahermosa

I. MOVILIDAD EN CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN ENTORNOS URBANOS

La movilidad de la ciudad de Villahermosa refleja tres problemáticas, la primera, carencia de medios y modos de transporte; la segunda, el sistema vial disponible y por último, el diseño de la infraestructura urbana, dado que las mismas no cumplen con las condiciones óptimas establecidas en nuestra Carta Magna, mismas que se deben tener en cuenta para garantizar el derecho humano a la movilidad a todos y en específico a las personas con movilidad limitada.

Esto indica, que la movilidad tiene que mirarse a partir de las diversas condiciones óptimas, porque cada una tiene sus propios alcances y efectos para hacer efectivo el desplazamiento de las personas sujetas de estudio, por ello, este apartado se enfoca en destacar la primera condición, la cual se refiere a la seguridad vial.

Según el informe sobre la situación de la seguridad vial de México 2018, muestra que en la región sur sureste, es decir, donde se encuentra la ciudad de Villahermosa, Tabasco, existe una mayor problemática en lo que respecta al índice de seguridad vial, ya que los resultados arrojaron que del total de los accidentes de tránsito en el año 2017 un 97% ocurrieron en las zonas urbanas.²⁴⁶

En ese sentido, la falta de seguridad vial es un problema de salud pública y de desarrollo, ya que, no solo genera pérdidas materiales y recursos, sino también pérdidas de vidas y lesiones permanentes, particularmente a los peatones y personas con movilidad limitada.

²⁴⁶ STCONAPRA, "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018", *Gobierno de México*, 2019, disponible en: <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf>.

A partir de este análisis, es menester mencionar que en la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, se define seguridad vial como el “conjunto de políticas y sistemas diseñados para la prevención de riesgos de tránsito terrestre”²⁴⁷, es decir, que con esta condición se busca minimizar los altos índice de mortalidad o lesiones físicas que sufren las personas por consecuencia de los accidentes de tránsito, esto con la finalidad de proteger la vida y salud de las personas con movilidad limitada y cumplir con los ODS²⁴⁸.

Para lograr alcanzar la meta 3.6 de los ODS, los gobiernos deberán cumplir los compromisos asumidos en los instrumentos normativos, sin embargo, a pesar de que va para tres años de la publicación de la Ley citada en líneas anteriores, falta mucho para cumplir con todo lo mandatado por la misma, ya que el diseño de la infraestructura urbana con la que cuenta Villahermosa es anacrónico para garantizar la seguridad de las personas con movilidad limitada en la vía pública.

Lo cual, se espera que con la reciente publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se logre en Villahermosa sentar las bases para la política de movilidad y seguridad, bajo un enfoque sistemático seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de las personas con movilidad limitada.

Para ello, es indispensable comenzar por respetar el ancho de los carriles, los espacios para peatones, ciclistas y los límites de velocidad,²⁴⁹ para así garantizar la seguridad vial a todos los sujetos activos de la pirámide de movilidad y prevenir con ello la propagación de los accidentes de tránsito.

²⁴⁷ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 3, fracción XLVII.

²⁴⁸ En particular los objetivos 3 y 11: ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Meta 3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Meta 11.2 - Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

²⁴⁹ Véase, Negrete, María Eugenia, “El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano” *Foro Consultivo Científico y Tecnológico*, AC, marzo 2018, https://foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf.

1. Educación y seguridad vial

Antes de todo debemos entender por educación vial al “conjunto de conocimientos y normas de conducta que toda persona debe de poseer a la hora de transitar en la vía pública como peatón o conductos de bicicletas, ciclomotores o automóviles.”²⁵⁰ Asimismo, se destaca que si bien el concepto de seguridad vial ha quedado conceptualizado en el acápite anterior, es pertinente remarcar que la educación y seguridad vial juegan un papel fundamental en el correcto uso de las vías públicas, los medios y modos de transportes para la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos.

Lo anterior es importante ya que es claro que el número de accidentes en la vía pública tanto a nivel nacional como en la ciudad de Villahermosa es alto y esto debido a la imprudencia que demuestran los sujetos activos de la movilidad al momento de desplazarse sobre estas, ya que los mismos no miden las consecuencias de sus actos al no respetar los señalamientos de tránsito²⁵¹ y/o las recomendaciones para el uso de la vía pública o, muchos en su caso, desconocen las leyes y reglamentos de movilidad y tránsito del estado, así como también que son los que constituyen los sujetos principales para evitar los siniestros de tránsitos.

Derivado de esto se considera importante que las personas tengan como una obligación conocer el uso correcto de la vía pública en todos los papeles de usuario, tanto peatón, ciclista o conductor. En ese sentido, es pertinente enfatizar que respecto de los sujetos de la movilidad que nos ocupa estudiar, los cuales se encuentran inmersos en el primer peldaño de la pirámide de movilidad, estos al desplazarse por la vía pública deben caminar por las banquetas y pasos peatonales, cruzar por las esquinas, cruces peatonales y nunca cruzar corriendo.

²⁵⁰ EcuRed, “Educación Vial”, *Enciclopedia de la Red Cubana*, Cuba, disponible en https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial, consultado en enero de 2022.

²⁵¹ Pérez Zarate, Arturo, “Educación vial a jóvenes y adultos del estado de Tabasco”, *Instituto Tecnológico de Villahermosa*, México, diciembre 2016, p. 6, disponible en: <https://idoc.pub/documents/educacion-vial-ylyx2yj003nm>, consultado enero 2022.

En los pasos peatonales deben detenerse en la acera, no en la calle a fin de prevenir y disminuir situaciones que pongan en riesgo su integridad física.²⁵²

Sin embargo, en la ciudad de Villahermosa no es posible garantizar a las personas con movilidad limitada un efectivo desplazamiento en las vías públicas pues las mismas enfrentan a diario un desorden vial, ocasionado no solo por la carencia de infraestructura sino sobre todo por la inconciencia de los choferes de transporte público como de vehículos particulares y en general de toda la población tabasqueña que obstruye, deteriora y/o modifica los accesos creados especialmente para que este grupo de personas puedan transitar de forma segura y accesible por las calles del centro de la ciudad, tales como: banquetas, rampas, pasos peatonales²⁵³

Por todo lo anterior, es necesario concientizar socialmente a los tabasqueños sobre temas de educación y seguridad vial, sobre todo a los más jóvenes, respecto a su forma de conducirse por las vialidades que fomenten la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad y favorezcan las relaciones humanas en la vía pública.²⁵⁴

En este sentido la importancia de este acápite recae en construir una cultura de la movilidad en la ciudad donde los tabasqueños tengan conocimientos sobre los distintos sujetos activos de la movilidad que convergen en las calles de su ciudad, con una enseñanza que considera el factor humano, el factor vehicular y el factor ambiental, con la finalidad de que todos y en especial las personas con movilidad limitada puedan desplazarse de forma libre y segura en las zonas urbanas del centro de Villahermosa, Tabasco.

²⁵² SEGOB, "Accidentes viales, segunda causa de muerte en México", México, julio 2015, disponible en: <https://www.gob.mx/salud/articulos/accidentes-viales-segunda-causa-de-muerte-en-mexic>, consultado enero 2022.

²⁵³ Pérez Zarate, Arturo, *op. cit.*, p. 7.

²⁵⁴ Ramos Hernández, Omar Ramón, "El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Puebla", *tesis para obtener el grado de maestro*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2017, p. 76, disponible en: https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/2017_buap_maestria_ramos.pdf, consultado en: marzo de 2022.

2. Cultura de la movilidad

Cultura de la Movilidad en este siglo es un concepto más complejo, adoptado por los gobiernos de las ciudades que ponen énfasis en la necesidad de un desarrollo urbano sustentable, impulsado por el transporte eficiente, seguro, de calidad y accesible.

Para abordar este tema, primero es menester comenzar por definirlo y de acuerdo con el centro urbano la cultura de la movilidad es la construcción colectiva de estrategias para vivir, comprender y aprender la ciudad desde la necesidad de facilitar y asegurar los desplazamientos en ella.²⁵⁵

Por ello se dice que para hablar de cultura de la movilidad también conlleva a pensar en la Utopía del pleno ejercicio de los derechos humanos para que todas las personas sin distinción alguna puedan tener opciones para realizar sus trayectos en la ciudad con las condiciones materiales, (infraestructura), financieras (tarifas), y de comunicación (información, tecnología) más adecuadas para llegar a sus destinos y realizar sus actividades; mismas que constituyen un sistema abierto de oportunidades para mejorar su calidad de vida.²⁵⁶

Lo anterior implica desplazamientos eficientes y saludables de tal forma que la población en específico las personas con movilidad limitada pueda llegar a sus destinos con los menores riesgos y con certidumbre sobre sus inversiones económicas y de tiempo, lo que a su vez permite una mejor calidad del aire, prácticas y hábitos más saludables y mayores oportunidades para la convivencia, el esparcimiento y la integración social en sus colonias.

Cabe mencionar que la adopción de este concepto como parte de la política pública fue impulsada por la sociedad civil y después fueron sumándose otros actores políticos como la academia. En ese sentido, fue como en la Ley de Movilidad para el estado de Tabasco quedó definida como una política pública orientada a atender los retos de la movilidad que permitirá modificar los patrones

²⁵⁵ Contreras, Carmen, "Qué es la cultura de la movilidad", *Blog Centro Urbano*, México, disponible en: <https://centrourbano.com/opinion/que-es-la-cultura-de-la-movilidad/>, consultado en enero de 2022.

²⁵⁶ *Ídem*.

de conducta del peatón, los usuarios del transporte público, concesionaria, permisionaria y usuarios de vehículos particulares²⁵⁷.

En ese sentido, es que con el fin de impulsar una movilidad sostenible y una efectiva cultura de la movilidad, en concordancia a lo estipulado por la meta 11.2 del objetivo 11 de la Agenda 2030, de acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de Tabasco se encuentra en proyecto la creación del Instituto de Investigación y Capacitación en materia de Movilidad y Tránsito del Estado de Tabasco.

Con el cual, se pretende consolidar la movilidad sostenible y la efectiva cultura de la movilidad, mediante el diseño y ejecución de programas de investigación y capacitación tanto para las autoridades en materia de movilidad como para los sujetos activos, brindando capacitaciones en materia de cultura de movilidad, cultura y seguridad vial, igualdad estructural de género, inclusión de personas con discapacidad o de movilidad limitada, desarrollo social, derechos humanos, cultura de paz, así como de la movilidad urbana sustentable y sostenible.²⁵⁸

Los ciudadanos deben apropiarse la cultura de la movilidad, pues es inconcebible que se consolide sin su participación activa, ya que de poco sirve que los gobiernos impulsen una serie de medidas que fomenten la movilidad sustentable si los diversos sectores de la sociedad no las arraigan en su cultura y estilo de vida cotidiano.

Por eso para lograr todo lo hasta aquí planteado es necesario el diálogo entre los tabasqueños sobre que quieren y esperan para la ciudad de Villahermosa y que todos los actores involucrados (gobierno, iniciativa privada, academia, vecinos, políticos y sociedad civil)²⁵⁹ se comprometan a respetar lo acordado.

²⁵⁷ Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, artículo 3, fracción XV.

²⁵⁸ *Ibidem*, artículo 224.

²⁵⁹ Medina Ramírez, Salvador y Veliz Rosas, Jimena, "Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable", *Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*, México, 2012, p. 6. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf>.

3. Mejores prácticas ciudadanas

Se incluye la participación ciudadana debido a que para cambiar la ciudad e intervenir en ella se debe conocer en profundidad, esto implica que los habitantes o vecinos que realizan sus actividades en ellas sean quienes puedan ayudar a entender la ciudad como tal, por lo que si se generan nuevas políticas urbanas, la participación de los ciudadanos es vital, el urbanizar para generar vitalidad debe combinar tanto la diversidad de los usos de la ciudad como a las personas que viven en ellas.

Desde el comienzo de la elaboración de la investigación, se estableció que para el desarrollo de la misma, se ha utilizado como una de las fuentes de información la entrevista a la ciudadanía, toda vez, que esta es de corte e interés social, por ello, se ha generado el intercambio de opiniones que las personas tienen a manera de enriquecer el contenido de la misma.

Lo anterior en razón a que las políticas públicas, para ser efectivas, necesitan ser legitimadas por la ciudadanía para contar con el apoyo de ellas para que sea factible su aplicación. Por ello, es primordial tomar en cuenta a los tabasqueños, pues ellos son los expertos vivenciales de las problemáticas en materia de movilidad y su opinión debe ser incluida para su aprobación en los planes de gobiernos²⁶⁰.

En ese sentido, se investigó cómo los tabasqueños específicamente con movilidad limitada se mueven en el centro de Villahermosa, Tabasco para satisfacer sus necesidades básicas, dicha investigación fue posible mediante una encuesta realizada en línea durante el año 2021²⁶¹, en la cual, se obtuvo respuestas de cien personas que viven en el centro de la ciudad de Villahermosa y por la cual se puede evaluar la opinión que los tabasqueños tienen sobre los medios y modos de transporte a que tienen acceso las personas con movilidad limitada en esa zona.

²⁶⁰ *Idem.*

²⁶¹ Véase anexo 1.

Los resultados arrojados fueron que del 100% de los encuestados el 58% contestó que el medio o modo de transporte que más utiliza para desplazarse es el servicio de transporte público. Lo que demuestra que Villahermosa sigue siendo de las ciudades con mayor uso de transporte público como medio de transportes, tal como, quedó asentado en el primer instrumento realizado por México que permite medir, analizar y comparar las condiciones urbanas para lograr una movilidad competitiva.

A partir de este análisis otro parámetro de medición considerado en la encuesta fue sobre los medios y modos de transportes que se ofrecen en el municipio de Centro, Tabasco, si los mismos son aptos para que las personas con movilidad puedan desplazarse, el cual se realizó con la finalidad de identificar si estos cumplen con las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, establecidos por la CPEUM, obteniendo como resultado que del 100% de los encuestados el 92% coincidió que los medios y modos de transportes ofrecidos en la ciudad de Villahermosa no son aptos para que las personas con movilidad limitada puedan trasladarse.

De igual forma, se evaluó la opinión de los ciudadanos respecto a la accesibilidad e infraestructura con la que cuentan, para reflejar con ello si las mismas son funcionales para permitir y garantizar los derechos humanos de las personas con movilidad limitada para su libre desarrollo, obteniendo resultados no tan favorables, ya que el 85% de las personas encuestadas, calificaron en malas condiciones las calles, carreteras, paradas, semáforos y banquetas para que las personas con movilidad limitada tengan desplazamientos seguros, accesibles, eficientes, sostenibles, de calidad e inclusivos.

Como se puede notar las opciones de preguntas y respuestas eran deliberadamente simples a fin de que fueran de fácil comprensión para la población en general y pudieran arrojar estos resultados que servirán para entender el papel fundamental que juega toda la ciudadanía y por las que deben ser involucradas e intervenir en la toma de decisiones para el diseño de políticas públicas, en este caso de materia de movilidad, pues son los sujetos activos que a

diario viven el caos al momento de querer desplazarse para satisfacer sus necesidades básicas.

Por eso, para la efectiva práctica de la movilidad en la entidad es necesario desarrollar el sentido de responsabilidad en el entorno físico, social y cultural, en que se vive en la ciudad de Villahermosa, por ello es importante reforzar los mecanismos de participación en la construcción de las políticas públicas.²⁶² Para ello es necesario iniciar por establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas.

En ese sentido es que en la reciente Ley General de Movilidad y Seguridad vial, establece que la participación social, tiene que ver con el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, con la finalidad de procurar esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía para que estas puedan gozar y satisfacer sus necesidades básicas de forma segura.

Lo anterior con el fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, pues esta ley en concordancia con las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios para desarrollar los espacios para que la ciudadanía pueda participar en la planeación, gestión y evaluación de políticas públicas, tales como:

- Observatorios o colectivos ciudadanos que analicen la información pública en materia de movilidad y seguridad vial;
- Espacios de participación en las etapas de planificación, prefactibilidad, factibilidad, construcción y mantenimiento de proyectos de infraestructura

²⁶² Aguilar Zurita, Nayeli, *et. al.*, "La economía urbana de Villahermosa, Tabasco y su entorno social, Empresas, Actores Sociales e Instituciones en la Organización Productiva del Territorio y la Innovación para el Desarrollo Local", *Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores*, México, 2018, Disponible en: http://ru.iiec.unam.mx/4311/1/2-Vol3_Parte1_Eje5_Cap4-128-Aguilar-Rebollo-Mart%C3%ADnez.pdf

- Espacios regulares de rendición de cuentas.²⁶³

Para lograr ello, es indispensable que el gobierno estatal realice campañas dirigidas a concientizar y educar los comportamientos urbanos, fortaleciendo la educación vial y educación cívica, tanto en escuelas como en los trabajos y/o centros recreativos, organizando talleres, foros y seminarios, pues como se plasma la participación ciudadana tendrá un papel muy importante para encontrar las soluciones a los problemas de movilidad.

Es importante, no dejar de mencionar en este apartado que desde el año 2019 mediante la SEMOVI, antes de la publicación de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, se realizó el primer Foro de Consulta de Desarrollo de Movilidad Sostenible²⁶⁴, en el cual se expusieron temas sobre la movilidad y surgieron propuestas para una movilidad sostenible en Villahermosa, las cuales fueron relevantes y tomadas en consideración para la creación de la Ley de Movilidad que hoy rige en el estado de Tabasco, la cual desde el año 2021 se inició la difusión a través de los ayuntamientos, presentando la Ley ante los 17 municipios del estado, teniendo para este año 2022 una segunda vuelta de presentación y difusión de la Ley para que todos los tabasqueños conozcan la finalidad y este nuevo paradigma que conlleva la movilidad.

II. Planeación urbana

Para la planeación de los asentamientos humanos, los centros de población y el ordenamiento territorial, el Estado debe considerar como principio de política pública, la productividad eficiente, como eje de crecimiento incluida en ellas la vialidad y movilidad. Además, la accesibilidad universal y movilidad que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los

²⁶³ Aspectos claves para la formulación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

²⁶⁴ COPLADET, "Foro de Consulta de Desarrollo de Movilidad Sostenible", México, marzo de 2019, disponible en: https://tabasco.gob.mx/sites/default/files/users/planeacion_spf/ef-tabasco-01-3-25%20de%2027.pdf, consultado enero de 2020.

equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado.²⁶⁵

Las ciudades en su planeación de desarrollo urbano deben considerar en el interés metropolitano, la infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad²⁶⁶. Además, los programas de las zonas metropolitanas o conurbadas deben contener “las acciones de movilidad, incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental”²⁶⁷. Los municipios en su política de desarrollo municipal deben jugar un papel importante al formular, aprobar y administrar los centros de población ubicados en su territorio, ya que deben estimar “la red de vialidades primarias que estructure la conectividad, la movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía”²⁶⁸

La Ley de Planeación del Estado de Tabasco en su artículo 4, estipula que es responsabilidad del Poder Ejecutivo del Estado conducir la Planeación del Desarrollo de la entidad con la participación de los grupos sociales, incorporando los resultados de las evaluaciones que realice el Consejo Estatal de Evaluación, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

En este sentido es que la planeación urbana se hace presente en esta investigación como una parte fundamental para promover y actuar en pro de una movilidad sustentable en la planeación urbana. Ante ello la creación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) es de gran utilidad para poner la movilidad en la agenda pública, así como para orientar las acciones que permitan mejorar la accesibilidad y ofrecer una movilidad y un transporte sostenible en las zonas urbanas.

Por lo tanto, el derecho humano a la movilidad se ve protegido principalmente con el cumplimiento del servicio público de transporte y todos los medios que sean indispensables para que las personas puedan desplazarse de un lugar a otro,

²⁶⁵ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 117.

²⁶⁶ Ley General de Asentamiento Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, artículo 34.

²⁶⁷ *Ibidem*, artículo 37, fracción VIII.

²⁶⁸ *Ibidem*, artículo 59, fracción III.

garantizando los derechos del peatón mediante los pasos peatonales, banquetas sin obstáculos, cultura de la seguridad vial²⁶⁹.

Con este nuevo paradigma que se ha venido discutiendo se puede hablar de transformar las calles en política pública, en el sentido de que la infraestructura es un tema elemental para garantizar el derecho a la movilidad, siendo las calles el soporte en el desplazamiento de personas bienes y mercancías para la adecuada gestión de una movilidad eficiente. En el caso de Villahermosa, como en la mayoría de ciudades del país, no cuenta con avenidas anchas y las vialidades se han desarrollado durante mucho tiempo para dar soporte únicamente al uso del vehículo dejando en desventaja a las personas con movilidad limitada para tener otros modos de desplazamiento²⁷⁰.

Así, pues, las políticas y programas de movilidad deben procurar la accesibilidad universal de las personas con medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada. Así también Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios²⁷¹.

Villahermosa se encuentra a tiempo de cambiar su infraestructura para alcanzar y garantizar en la ciudad las condiciones de seguridad vial, eficiencia, accesibilidad, sostenibilidad, inclusión, calidad e igualdad. Si al día de hoy se comienza por planear y diseñar una mejor infraestructura se podrá lograr tener una movilidad basada en alternativas de transporte motorizado y no motorizado, con la finalidad de disminuir el uso del automóvil²⁷² y priorizar los desplazamientos en caminata.

El objetivo de la movilidad urbana sostenible deber ser consumir menos recursos naturales no renovables y producir menos afectaciones al medio ambiente. En este sentido es preferente hablar de un Plan Integral de Movilidad

²⁶⁹ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 117.

²⁷⁰ Negrete, María Eugenia, *op. cit.*, https://foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf.

²⁷¹ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, 123.

²⁷² Medina Ramírez, Salvador y Veliz Rosas, Jimena, *op. cit.* p. 5.

(en adelante, PIM) ²⁷³ y entre los beneficios de implementar un PIM en la ciudad de Villahermosa, se destacan los siguientes:

- Mejora la calidad de vida;
- Genera beneficios ambientales y de salud;
- Mejora la movilidad y accesibilidad;
- Genera inclusión a las personas con movilidad limitada; y
- Incrementa la atracción de inversiones a las ciudades.

Las calles son la base de cualquier sistema de movilidad urbana. Además, son pilares para el desarrollo económico de las ciudades, por ello el Manual de Diseño Vial del Estado de Tabasco tendrá como objetivo establecer los lineamientos técnicos y parámetros de diseño que regirán el desarrollo de proyectos viales, mismos que deberán procurar que las vialidades del estado sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, permitiendo con ello el tránsito seguro de las personas con movilidad limitada en la ciudad.

Se debe destacar que el contenido del Manual de Diseño Vial del Estado de Tabasco debe estar acorde con los estándares internacionales en materia de movilidad, vialidad y transporte, a partir de un enfoque de desarrollo urbano y territorial integrado e incluyente que considere a todas las personas sin distinción de edad, género, estrato social, discapacidad y cualquier otra que pueda atentar contra la dignidad, promoviendo un diseño vial que persiga el uso equitativo del espacio público por parte de todos los sujetos activos de la movilidad, el cual debe ser realizado, publicado y actualizado por la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

En palabras del especialista en sustentabilidad Alfonso Vélez, se considera que cambiar Villahermosa a una ciudad con una movilidad sustentable no sería tan complicado, debido a las tierras que permiten rápidamente el crecimiento de

²⁷³ *Idem.*

árboles, los cuales servirían como “corredores de enfriamiento” ante el calor que se vive en la ciudad.²⁷⁴

Sin embargo, si es necesario para que las personas con movilidad limitada puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente en la ciudad, redistribuir el espacio vial, de tal modo, que se combine satisfactoriamente la circulación en distintos medios y modos de transportes.

1. Movilidad accesible en zonas urbanas

Este apartado está orientado a exponer los principales aspectos a considerar para generar y poner en práctica la movilidad accesible en las zonas urbanas para entender este aspecto es fundamental conocer los conceptos de accesibilidad, ruta accesible y cadena de accesibilidad.

- **Accesibilidad:** hace referencia a la posibilidad que tiene una persona, para hacer uso de un objeto, un servicio o alguna infraestructura independientemente de su condición física, de una manera autónoma y sencilla;
- **Ruta accesible:** Es la que permite una circulación continua y sin obstáculos, con la combinación de elementos construidos que garantizan a cualquier persona entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo tanto en el espacio público como en las edificaciones y el mobiliario²⁷⁵, y
- **Cadena de accesibilidad:** Es la capacidad de aproximarse, ingresar, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Para la autonomía de la persona es menester la continuidad del desplazamiento desde el punto de origen hasta el destino.

²⁷⁴ Vélez, Alfonso, “Construyendo una ciudad sustentable; infraestructura verde para todos”, *Conferencia*, CIVE de la UJAT en la Zona de la Cultura, febrero 2020.

²⁷⁵ Gobierno de la Ciudad de México, “Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad”, 2016, Disponible en: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf, consultado en noviembre de 2021.

Con lo anterior se puede notar que se proporcionará la accesibilidad a los espacios, siempre y cuando se brinde un servicio al público en general. Para que un servicio sea accesible, se requiere que su ruta hacia el servicio y el área de servicio cumplan con las condiciones de accesibilidad. En caso de que la ruta hacia el servicio no se pueda adecuar por las condiciones físicas de un inmueble, se puede trazar una ruta alterna y valorar los ajustes razonables necesarios para brindar el servicio con condiciones de igualdad. La dotación de los servicios deberá contar con mínimo uno accesible a personas con discapacidad, por ejemplo, en el mobiliario sanitario, un inodoro o lavabo accesible

En las circulaciones horizontales, se deberá cumplir las siguientes condiciones mínimas:

- Disponer de una superficie suficiente para su uso por personas con discapacidad, de acuerdo con las especificaciones técnicas y parámetros de este documento y demás instrumentos normativos vigentes en la materia;
- No existirán planos de sustentación horizontales con superficie menor a la que permita el desplazamiento estable y seguro de personas con discapacidad;
- La tolerancia de pendiente en los sentidos longitudinal y transversal referidos a la dirección principal de uso, será la fijada en este documento;
- Las superficies del piso serán uniformes, antiderrapante, continuas y planas. Los cambios de nivel y las discontinuidades máximas serán las establecidas en este documento. Los cruces y cambios de dirección cumplirán las condiciones establecidas en este documento;
- Carecerán de barreras físicas fijas o móviles, salvo las que se establezcan en cumplimiento;

- Dispondrán de las protecciones necesarias y de los apoyos tecnológicos precisos en función de las condiciones de su perímetro y de la pendiente, en su caso²⁷⁶

Esto tiene relevancia ya que para que las personas con movilidad limitada puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de su vida, el Estado debe asegurar la accesibilidad al espacio público, al transporte, a la información, a la comunicación, a la cultura, así como a todas las instalaciones de uso público de las zonas urbanas, mismas que deben estar abiertas y brindar las condiciones de accesibilidad como lo indica el artículo 9, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que a la letra dice:

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

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;
- b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.

2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:

- a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las

²⁷⁶ Véase, acuerdo por el que se emiten los criterios y especificaciones técnicos para la accesibilidad de las personas con discapacidad a los inmuebles de la Administración Pública Federal, enero 2022.

instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;

- b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;
- c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad;
- d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión;
- e) Ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a edificios y otras instalaciones abiertas al público;
- f) Promover otras formas adecuadas de asistencia y apoyo a las personas con discapacidad para asegurar su acceso a la información;
- g) Promover el acceso de las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluida Internet;
- h) Promover el diseño, el desarrollo, la producción y la distribución de sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones accesibles en una etapa temprana, a fin de que estos sistemas y tecnologías sean accesibles al menor costo.²⁷⁷

Lo anterior tiene intrínsecamente presente el concepto *inclusión social* y para la presente investigación la inclusión es considerada de forma social, en ese sentido la RAE la define como un “principio en virtud del cual una sociedad promueve valores compartidos orientados al bien común y a la cohesión social, permitiendo que todas las personas con discapacidad tengan las oportunidades y recursos necesarios para participar plenamente en la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultura, y para disfrutar de unas condiciones de vida en igualdad con los demás”.²⁷⁸

²⁷⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículo 9.

²⁷⁸ Real Academia Española, Diccionario panhispánico del español jurídico, disponible en: <https://dpej.rae.es/lema/persona-con-movilidad-reducida>, consultado 18 de marzo 2022

Un concepto que se acerca más al tema de fondo es el que presenta Brian Goodall en su Diccionario de geografía humana donde indica que “Accesibilidad es la facilidad con la que se puede alcanzar un cierto sitio (destino), desde otros puntos en el territorio (orígenes), por lo que sintetiza las oportunidades de contacto e interacción entre determinados orígenes y destinos”.²⁷⁹

En los últimos años se ha venido desarrollando un plan de movilidad sostenible e inclusivo, que permita la accesibilidad a personas con cualquier tipo de condición física, social o psicológica, sin concentrarse únicamente en personas con algún tipo de discapacidad. Lo que busca principalmente es un diseño universal o para todos, que mejore la calidad de vida de los habitantes de una determinada zona²⁸⁰.

2. Movilidad eficiente en zonas urbanas

La movilidad debe de funcionar de forma eficiente y ha de ofrecer la posibilidad de poder elegir entre modalidades de transporte apoyando al desarrollo de las regiones, teniendo bajas o nulas emisiones de gas de efecto Invernadero reduciendo el impacto de los residuos que genere y empleando preferentemente fuente renovables²⁸¹

Como bien establece el diccionario de la REA la eficiencia (del lat. *Efficientia*), significa la “capacidad de disponer de alguien o de algo para conseguir un efecto determinado.”²⁸² Por ello es necesario que la planeación urbana de la ciudad de Villahermosa atienda en mayor medida a las necesidades de cada uno de sus habitantes para que puedan desplazarse de manera eficiente, segura, ya

²⁷⁹ Goodall, Brian, *Dictionary of human geography*, Pingüino, citado en Obregón Biosca, Saúl Antonio y Ángeles Espinosa, Marco Antonio, “Diseño metodológico para estimar indicadores de accesibilidad en entonro periféricos de una zona metropolitana” *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 33, enero-abril 2018, p. 115. Disponible en <http://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v33n1/2448-6515-educm-33-01-00111.pdf>, consultado en enero de 2022.

²⁸⁰ Vease, <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/15433/TESIS-ACCESIBILIDAD%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²⁸¹ Rodríguez da Silva, Antonio Nelson, *et. al.*, 2008

²⁸² Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. Madrid, España, 2014.

que una efectiva movilidad privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado, respetando siempre la jerarquía de movilidad.

3. Movilidad sostenible en zonas urbanas

Las políticas públicas del gobierno de México, en el siglo XXI, se encaminan al trabajo social y solidario de que nadie se quede atrás, por ello, el impulso a la movilidad accesible y sostenible, infieren al derecho humano de todas las personas de igualdad y no discriminación originadas por ningún motivo, que atenten contra la dignidad humana y tengan por objeto anular o menoscabar derechos y libertades de éstas.²⁸³

La movilidad es una actividad que se deriva de las necesidades y deseos sociales, donde se ve involucrada la localización de los centros de actividades y las viviendas, así como la configuración del tejido urbano, el espacio público y las edificaciones. Si las funciones urbanas están alejadas de las viviendas, las personas tendrán que tener mayores desplazamientos, lo que propicia el uso del transporte motorizado, el cual presenta un mayor impacto ambiental.

De igual manera, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, el sistema de transporte público tendrá dificultades para satisfacer la demanda, generando un modelo de movilidad dependiente del automóvil. Por tanto, la movilidad sostenible busca desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano (caminando o en bicicleta), es decir, desarrollos urbanos guiados por los principios de cercanía, autonomía y riqueza del espacio público.

Es necesario configurar las redes y el espacio público para que las personas que caminan, pedalean o emplean el transporte público tengan viajes cómodos, atractivos ambiental y socialmente; y sobre todos sean seguros, de esta forma evitando la dependencia del automóvil. Se deben crear espacios públicos vivos, se debe pensar en que el espacio público no es sólo para circular sino también para habitar, para conversar, para jugar, para estar.

²⁸³ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 117.

La riqueza social y ambiental estimula la movilidad peatonal y ciclista. La combinación entre la movilidad y la sostenibilidad conduce a buscar caminos para que los desplazamientos de personas y mercancías contribuyan a afrontar numerosos retos ambientales y socioeconómicos, tanto en el ámbito global, como en el local.²⁸⁴

Si se habla de movilidad sostenible, se tendrá en cuenta que para lograrlo es necesario disminuir el impacto de la movilidad motorizada en los ámbitos social y ambiental. Para ello se deben reemplazar los desplazamientos realizados en vehículos privados, por desplazamientos en transporte público. Todos estos inconvenientes no son sencillos de resolver, existen diversas barreras que impiden tomar la opción del transporte público y lo convierten en muchas ocasiones en un servicio inaccesible para los usuarios que, en varias ocasiones optan por un servicio privado o no convencional el cual facilita su desplazamiento de una manera menos engorrosa, mejorando así la accesibilidad por parte del medio de transporte hacia el usuario.

Concluyo este apartado estableciendo que las soluciones a las problemáticas de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad e inclusión de la movilidad están en manos de las personas que han de tomar las decisiones y para ello resulta favorecedor que éstas tengan conocimientos pertinentes de la población objeto de estudio, de los aspectos que no se ven a simple vista y que resultan trascendentales.

Ya que, si bien, es cierto que es importante la eliminación de los obstáculos que impiden la movilidad o la adición de herramientas que disminuya la repercusión del obstáculo que impide que las personas con movilidad limitada puedan desplazarse, no menos cierto es que igual debe de considerarse la transformación de las actitudes del resto de la ciudadanía respecto al grupo de personas denominadas con movilidad limitada, para sensibilizar a la población que respeten y cuiden los espacios otorgados.

²⁸⁴ Ramos Hernández, Omar Ramón, *op. cit.*, pp. 30-31.

III. Retos de las autoridades federales, municipales y estatales para una movilidad de calidad, inclusiva e igualitaria.

La movilidad es un derecho concurrente, por el cual los tres órdenes de gobierno han trabajado en la creación de planes y programas de desarrollo urbano, de conformidad a lo establecido en el artículo 27 de la CPEUM y en los cuales se ha considerado incluso causas de utilidad pública sobre la creación, recuperación, mantenimiento y conservación del espacio público para uso comunitario²⁸⁵ a fin de que las personas con movilidad limitada puedan desplazarse eficientemente en condiciones de inclusión e igualdad.

Asimismo, la LAHOTyDUET incita a promover y priorizar a los habitantes de la ciudad de Villahermosa hábitos de movilidad urbana sustentable y seguridad vial²⁸⁶, con la finalidad de mejorar las condiciones en las que se realizan los desplazamientos de las personas con movilidad limitada para lograr una sana convivencia en las calles y espacios públicos y, con ello erradicar la exclusión social.

Es por ello que de parte de los gobiernos, actores políticos y sociedad civil, es indispensable la discusión, cooperación integral y sólida voluntad para fortalecer las capacidades locales de nuestra ciudad de Villahermosa, alineando los objetivos, estrategias y metas tanto del Plan Nacional de Desarrollo (en adelante, PND) como los planes estatales y municipales en mejoras y a favor de los desplazamientos de los tabasqueños con movilidad limitada.

1. Plan Nacional de Desarrollo

A nivel nacional existe el PND, el cual es un instrumento formal y legal que tiene como finalidad establecer los objetivos y estrategias nacionales que serán prioridad y regirán el actuar del gobierno durante su sexenio.

²⁸⁵ Cornelio Landero, Eglá, *op. cit.*, p. 117.

²⁸⁶ Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tabasco, artículo 16.

En el año 2018, el cambio de administración federal vuelve a abrir una ventana de oportunidad para la implementación de una política mucho más efectiva de movilidad urbana que la que impulsó la administración del gobierno federal en el período 2013-2018. Ya que, durante la administración del sexenio actual deberá regir la acción del gobierno.

En el ámbito nacional el PND del Gobierno de México 2019-2024, establece en el Objetivo 2.8 y las estrategias 2.8.2 y 2.8.3. Prevé promover la accesibilidad y la movilidad eficiente; en las acciones refiere “fomentar junto con los gobiernos locales esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible, priorizando los modos de transporte público y no motorizado, eficientes y bajos en emisiones”²⁸⁷ y 2.8.4 “Promover que la infraestructura, equipamiento y servicios básicos se realice con enfoque de un hábitat inclusivo, integral y sostenible, priorizando las localidades con mayor rezago, así como mejorar y actualizar los modelos de gestión de los núcleos agrarios”²⁸⁸.

2. Plan Estatal de Desarrollo

En ese mismo orden de ideas el plan estatal tabasco tiene como visión ejercer el derecho humano a la movilidad incluyente, moderna y centrada en la sostenibilidad, con apego al marco jurídico normativo, a través de la educación y la seguridad vial, se procurará un servicio de transporte de personas y carga eficiente y eficaz, y el equilibrio de los factores sociales, económicos y ambientales.

Los objetivos y sus correspondientes estrategias y líneas de acción están alineados a los objetivos del PND, en ese sentido para el tema que nos ocupa por estudiar es necesario resaltar la línea de acción 1.3.3.10.1.2., ya que la misma atiende a los grupos vulnerables, en particular a personas con discapacidad y

²⁸⁷ Plan Nacional de Desarrollo Gobierno de México, 2019-2024, disponible en: https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/10042_0.pdf, consultado en marzo de 2021.

²⁸⁸ *Ídem.*

adultos mayores, para impulsar su incorporación al mercado laboral y las condiciones que faciliten su movilidad, acceso y desarrollo.²⁸⁹

Es decir que con esta se apuesta a un modelo de desarrollo territorial sustentable que garantice una movilidad incluyente, con criterios que limiten la expansión urbana y promuevan la intensidad poblacional; la conservación de las áreas naturales; el establecimiento de mecanismos que desincentiven la especulación inmobiliaria en zonas de riesgo y en la periferia de las ciudades; fomente la gobernanza en asuntos del agua, los residuos sólidos, el uso responsable de energía, la protección civil con prevención del riesgo y la movilidad urbana.

Asimismo, este plan de desarrollo en su eje rector 3.7, se enfoca en la movilidad sostenible, por el cual las autoridades estatales están comprometidas en ejercer en el estado el derecho a la movilidad incluyente, moderna y centrada en la sostenibilidad²⁹⁰ y es por ello que el actual gobierno se ha preocupado en legislar sobre movilidad para así tener instrumentos para garantizar el derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada.

3. Plan Municipal de Desarrollo

El Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021, tiene un origen y destino, pues este documento es la ruta de navegación para devolverle la esperanza a la gente de las comunidades y colonias populares de la ciudad de Villahermosa, ya que retoma el principio de “No dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera” que da sentido de inclusión a la Cuarta Transformación.²⁹¹

En México, desde el 1 de julio de 2018 inició la Cuarta Transformación, esta circunstancia histórica obliga a los gobiernos a actuar con responsabilidad de futuro, en la construcción de mejores condiciones de vida para la población, por ello se han realizado diversos foros de consulta y entre los diversos temas que se

²⁸⁹ Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Tabasco, 2019-2024.

²⁹⁰ *Ídem*.

²⁹¹ Plan municipal de desarrollo 2018 – 2021.

han tratado en ellos, se destaca el de “Desarrollo Urbano y Movilidad”, por ser el tema central de estudio.

Como consecuencia de ello, se nota que este Gobierno aspira a reducir la brecha de la desigualdad a través de políticas públicas sectoriales encaminadas a garantizar el bienestar social. Por ello el municipio de Centro, Tabasco debe aprovechar su condición de polo de desarrollo emergente en el contexto de las transformaciones nacionales.

Por lo que es necesario trabajar con honradez y transparencia, con un sentido de inclusión y sostenibilidad, a través de acciones y programas de largo alcance y amplia cobertura, para dignificar la calidad de vida de la población. En este sentido se desprende la lista de recomendaciones para elevar la calidad que faciliten a las personas con movilidad limitada desplazarse por toda la ciudad sin dificultad²⁹²:

- Realizar adaptaciones que sean accesibles para todas las personas, desde el ingreso al lugar hasta el espacio de atención;
- Implementar rampas de acceso en las entradas y salidas de edificios u oficinas donde se realiza la atención de público;
- Los mesones de atención de público debieran ser accesibles, ser más bajos para que una persona en silla de ruedas pueda ser atendida y mirar a la persona que lo atiende, quedando a un nivel que le facilite la consulta que realiza;
- Puertas más anchas, de 90 cms, de tal manera que permitan el ingreso de una persona que se traslada en una silla de ruedas.
- Baños accesibles (que contemplen puertas anchas en los accesos, barras de apoyo, etc.), y
- Verificar que en las banquetas no existan escaleras, peldaños o desniveles que dificulten el traslado de la persona con movilidad reducida o que se traslada en silla de ruedas.

²⁹² SENADIS, “Medidas de accesibilidad e inclusión para personas con discapacidad”, Disponible en: [file:Downloads/Medidas%20de%20Accesibilidad%20e%20Inclusi%C3%B3n%20para%20Personas%20con%20Discapacidad%20\(1\).pdf](file:Downloads/Medidas%20de%20Accesibilidad%20e%20Inclusi%C3%B3n%20para%20Personas%20con%20Discapacidad%20(1).pdf). Consultado en Noviembre de 2021.

A efecto de cumplir con estas condiciones es necesario fomentar las buenas prácticas en todos los niveles de gobierno e instancias competentes, y armonizar las disposiciones legales, incluyendo las recomendaciones de expertos en el tema, pues es fundamental permitir un desplazamiento cómodo y seguro.

Es importante resaltar los siguientes ejes rectores, toda vez que los mismos se encuentran vinculados al tema de análisis y en los mismos se pueden detectar los compromisos que asumieron las autoridades municipales y que deben de trabajar para cumplir con los mismos, estos son: Eje rector 2, ya que sitúa el interés superior de generar las condiciones básicas para el bienestar social, atendiendo prioritariamente a los sectores vulnerables de la población, promoviendo el respeto y defensa de los derechos sociales, privilegiando en todo momento la inclusión social de las personas con movilidad limitada, y el eje rector 4 por enfatizar en los servicios eficientes, así como en contribuir a la infraestructura vial para una movilidad segura e incluyente.

De acuerdo a lo planteado por ONUHabitat, al tiempo que las ciudades crecen, es fundamental direccionar la planeación urbana con sentido sustentable, para evitar en la medida de lo posible el deterioro del entorno. En el Eje Transversal 4; Infraestructura y servicios públicos para la transformación, el Gobierno municipal trabajará para dejar un precedente de crecimiento urbano ordenado, contribuir en el diseño y planeación urbana sustentable e incluyente de los asentamientos humanos en el municipio para garantizar la movilidad urbana de las personas con movilidad limitada.

En Centro, Tabasco debe ser primordial idear y fomentar opciones de medio de transporte con estrategias y sistemas más eficientes en tiempos de espera y traslados, que además sean económicamente sostenibles. En ese sentido, el eje 4, propone estudios y proyectos urbanísticos, entre los cuales se encuentran el rescate de los espacios públicos, como los Malecones Lic. Carlos A. Madrazo Becerra e Ing. Leandro Rovirosa Wade; rescates de parques; reforestación en zonas urbanas, entre otros.

Así también, la elaboración y actualización de programas de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano, Centro de Población, de Movilidad Urbana

Sustentable por medio del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) y la actualización del Atlas de Riesgos del Municipio de Centro, algunos a través de convenios de colaboración con entidades gubernamentales, académicas y asociaciones civiles.

De la misma manera, se plantea desarrollar una política de movilidad que reduzca las necesidades de traslado, que permita el acceso a equipamiento y servicios garantizando al ciudadano apropiarse responsable y saludablemente del espacio público, incluyendo ciclovías y amplias banquetas, favoreciendo la Ciudad Compacta e Inteligente.

Se requiere igualmente la intervención concurrente del gobierno federal para que se promueva y priorice en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes, bajo el fomento de la cultura cívica lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, de personas con movilidad limitada, peatones y usuarios de transporte no motorizado.²⁹³

²⁹³ SEDATU, “Diagnóstico normativo en materia de movilidad...”, *cit.*, <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/diagnostico-normativo-en-materia-de-movilidad>.

CONCLUSIONES

Tal como puede evidenciarse de lo expuesto en el presente trabajo, la hipótesis planteada resultó confirmada, pues a pesar de la normativa vigente en materia de movilidad, actualmente el derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada es menoscabado debido a las inadecuadas condiciones de los medios y modos de transportes que se ofertan en el municipio de Centro, Tabasco.

Por ello, seguir pensando que la movilidad está limitada al uso del vehículo particular es acotar las posibilidades de habitar una ciudad, ya que de igual forma por las consecuencias del cambio climático cada vez más cerca, es necesario pensar en alternativas que hagan la vida cotidiana más llevadera, pues no hay que olvidar que la movilidad constituye una parte esencial para el desarrollo de todas las sociedades, siendo éstas conformadas por personas con o sin movilidad limitada y tengan o no un transporte privado mediante el cual transitar.

En este contexto, y una vez terminada la presente investigación, de ella se pueden realizar las siguientes conclusiones:

PRIMERO.- La movilidad ha venido a transformar el término de transporte al contemplar una visión más desarrollada, ya que aborda la medición tanto de sociedad como de territorio, es decir, que esta no solo se enfoca en los medios de transportes, sino que busca ofrecer diversas alternativas de desplazamiento en la cual se priorice en todo momento al peatón y/o personas con movilidad limitada, por tal razón, dicho término no podía ser encuadrado al ya conocido derecho al libre tránsito. En ese sentido, luego de diversos argumentos legislativos se logró su reconocimiento constitucional el 18 de diciembre del 2020, integrando un derecho humano más al artículo 4º Constitucional.

SEGUNDO.- La movilidad por ser un derecho humano tiene intrínseca relación e interdependencia con otros derechos humanos, ya que para ser posible su reconocimiento y ejercicio pleno es necesario que se respeten y protejan múltiples derechos, entre los que se destacan para esta investigación el derecho a la educación, a la salud, a la vivienda, a la alimentación, al trabajo, para así de

igual forma garantizar el derecho al desarrollo a las de las personas con movilidad limitada en el municipio de Centro, Tabasco y que estas gocen de una vida digna.

TERCERO.- La poca planificación urbana y el uso excesivo de vehículos motorizados para llevar a cabo las actividades de movilidad urbana como una alternativa por la escasez de medios y modos de transportes ofrecidos menoscaban el efectivo ejercicio del derecho humano a la movilidad de las personas con movilidad limitada que habitan en el municipio de Centro, Trabajo, restringiéndolos de satisfacer su derecho al desarrollo, pues, en la ciudad de Villahermosa existen barreras físicas que en su mayoría corresponde a la infraestructura que otorga el espacio público al peatón, como son: obstáculos en las banquetas, avenidas sin banqueta, falta de rampas, así como falta de empatía de la población en general.

CUARTO.- Para que las personas con movilidad limitada puedan gozar de un efectivo desplazamiento en las calles, avenidas y espacios públicos de la zona urbana del Centro, Tabasco, se requiere en gran medida concientizar a la población en general sobre temas de accesibilidad e inclusión para que respeten los espacios destinados para estas, así como que las autoridades en materia de movilidad en el ámbito de sus competencia ejerzan las acciones y estrategias establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo, Plan Nacional de Desarrollo, así como den cabal cumplimiento a lo mandatado en la normativa vigente en materia de movilidad, ya que para reconocer y garantizar un derecho humano no basta solo con el hecho de que esté escrito en una norma sino que la misma se ejecute.

ANEXOS

Me permito anexar captura de la evidencia de la encuesta levantada vía electrónica, para constatar los datos proporcionados en el último capítulo de la presente tesis:

ANEXO 1

Formulario sin título

Se guardaron todos los cambios en Drive

Preguntas Resuestas Configuración

ENCUESTA 2021: ¿Cómo nos movemos en el municipio de Centro, Tabasco?

Objeto: Ejecutar la opinión que los tabasqueños tienen sobre los diversos medios y modos de transporte a que tienen acceso en el Estado.

Sexo: *

Texto de respuesta libre

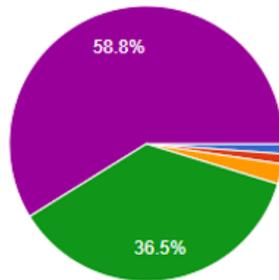
En su opinión ¿La infraestructura para la movilidad urbana de su localidad, es apta para garantizar el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada? *

Sí

No

¿Cuál es el medio o modo de transporte que más utilizas?

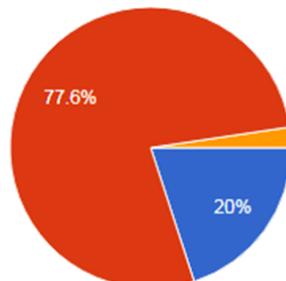
Copiar



- Caminata
- Bicicleta o triciclo
- Motocicleta
- Vehículo particular
- Servicio de transporte público

¿Qué tan seguro se siente moverse de un lugar a otro en Tabasco?

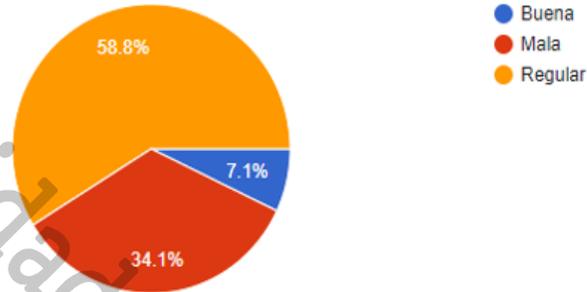
Copiar



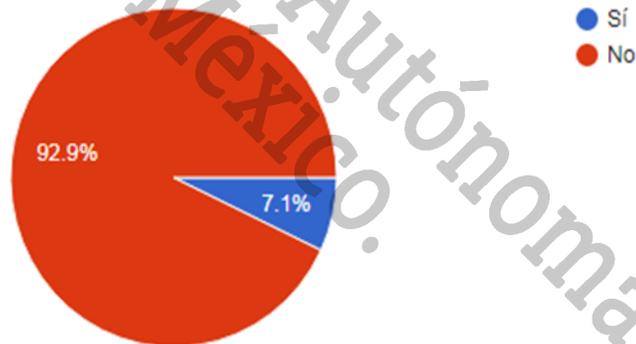
- Nada seguro
- Poco seguro
- Muy seguro

¿Cómo consideras el acceso a la movilidad en Tabasco?

 Copiar

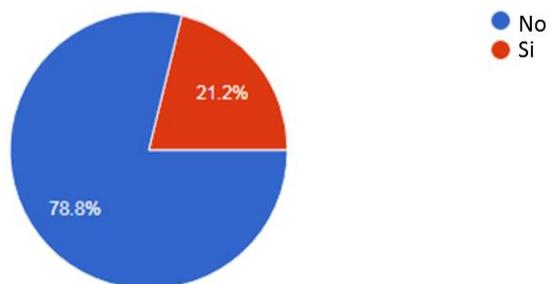


En su opinión ¿Los medios y modos de transportes que ofrecen en el municipio de Centro, Tabasco, son aptos para las personas con movilidad limitada?



En su opinión ¿La infraestructura para la movilidad urbana de su localidad, es apta para garantizar el derecho al desarrollo de las personas con movilidad limitada?

 Copiar



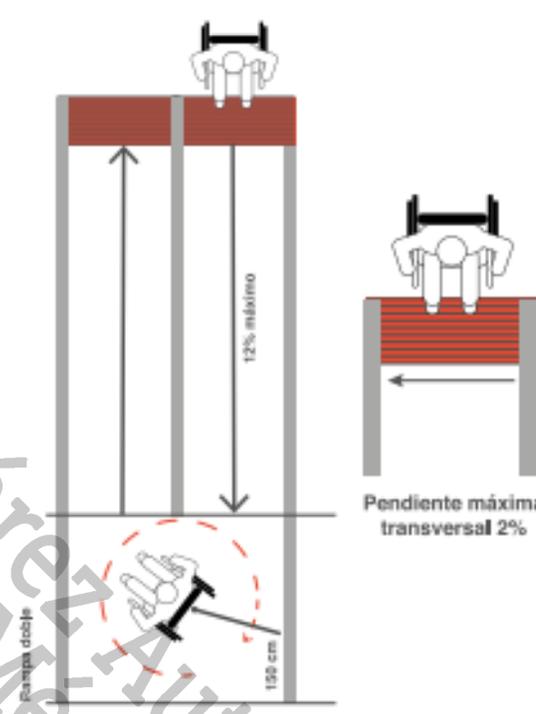
Asimismo, me permito anexar imágenes de las recomendaciones técnicas para que los espacios públicos por donde transitan las personas cumplan con los criterios de accesibilidad, asequibilidad e incluyentes para que las personas con movilidad limitada puedan despasarse de forma seguras y cómodas por toda la ciudad de Villahermosa.

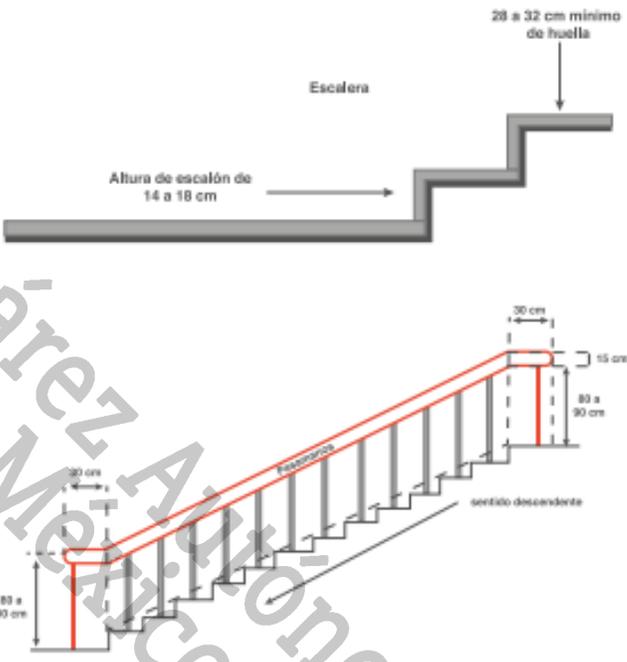
ANEXO 2

Criterios de accesibilidad	Recomendaciones técnicas
a) Espacios de circulación horizontal	
1. Estacionamientos	
<ul style="list-style-type: none"> ● Los reservados para personas con discapacidad deben estar ubicados tan cerca como sea posible de los accesos o circulaciones peatonales. ● El trayecto entre las zonas de estacionamiento y accesos deben ser accesibles y seguros, libres de obstáculos y señalizados. ● Si se encuentra en un nivel subterráneo, deberá disponerse de un ascensor que permita conectar el recorrido desde y hacia la salida principal de la edificación. ● Un estacionamiento se considera accesible cuando tiene las siguientes características: 360 cm de ancho x 500 cm de largo, señalado con el símbolo de accesibilidad y con una circulación segura hasta los accesos o circulación peatonal. ● Rampa con pendiente máxima de 12 por ciento. ● Dos espacios de estacionamiento accesibles podrán tener un espacio de maniobra en común. 	<p>The technical diagrams illustrate the required dimensions for accessible parking spaces and routes. The top diagram shows a 360 cm wide parking space with a 500 cm long transfer area, a 120 cm ramp with 12% slope, and a 120 cm clear path. The middle diagram shows a 380 cm wide parking space with a 150 cm clear path and a 190 cm clear path. The bottom diagram shows a 600 cm wide parking space with a 120 cm minimum clear path and a 200 cm clear path, with a 200 cm wide accessible route.</p>

Criterios de accesibilidad	Recomendaciones técnicas
<p>2. Rampa</p> <ul style="list-style-type: none"> El ancho mínimo libre de las rampas debe ser de 100 cm. El pavimento debe ser firme, antideslizante y sin obstáculos. Independiente del ancho y largo, deben estar acompañadas de pasamos en toda su extensión o tener bordes de protección laterales de al menos 10 cm para evitar la caída accidental de una silla de ruedas. Se deben atender los siguientes puntos críticos: <ul style="list-style-type: none"> Sin obstáculos. Las rampas para el tránsito de peatones deben estar libres, sin obstáculos en toda su extensión y en las áreas de aproximación. Sin resaltos. En el detalle, debe constar que el encuentro de la rampa con la calzada debe estar al mismo nivel, sin ningún escalón o resalto. Pendientes longitudinales máximas de: <ul style="list-style-type: none"> 12% para tramos inferiores a 1.50 m de longitud (1 en 8). 10% para tramos entre 1.50 y 3 m de longitud (1 en 10). 8% para tramos entre 3 m y 10 m de longitud (1 en 12). 6% para tramos de hasta 15 m de longitud (1 en 16). En caso de requerir mucho desarrollo, el largo debe seccionarse cada 9 metros, con descansos horizontales sin pendiente de 150 cm de largo como mínimo. Estos descansos permiten a la persona en silla de ruedas recuperar fuerzas para continuar con el esfuerzo, que significa propulsar la silla de ruedas con sus brazos. 	<p>75 cm</p> <p>12% máximo</p> <p>Rampa simple</p> <p>150 cm</p> <p>100 cm 60 cm variable 150 cm</p> <p>20 cm 20 cm 80 cm 120 cm 75 cm</p> <p>12% máximo para pendiente</p>

Criterios de accesibilidad	Recomendaciones técnicas
<p>6. Espacios o áreas de servicio público recreativo</p> <p>6.1 Área para público usuario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es un espacio destinado a la persona que asiste a un evento social, cultural o recreativo, por ejemplo: obra, teatro, cine, conferencia, seminario, curso o museo, entre otros. • En esta área debe contarse con al menos dos lugares para personas usuarias de silla de ruedas. • Los asientos deben permitir el acceso libre para personas usuarias de silla de ruedas y se pueden compartir con los asientos de uso preferencial para personas con otro tipo de discapacidad. • Los espacios para personas usuarias de silla de ruedas deben tener una ubicación que les permita una condición de visibilidad igual al del público en general. • El espacio para personas usuarias de silla de ruedas debe tener preferentemente 90 cm de ancho por 120 cm de longitud libre y pueden agruparse en pares o separadas. • En esta área se pueden colocar asientos abatibles o removibles. • Deben considerarse asientos de uso preferencial para personas con discapacidad, especialmente quienes usan bastón o muletas y ser equivalentes en tamaño, calidad, confort y visibilidad de los demás asientos. • Los espacios para personas usuarias de silla de ruedas y asientos preferenciales deben tener los elementos de señalización correspondientes. • La superficie de piso debe ser lisa antiderrapante. Se recomienda no utilizar alfombras. • Debe contarse con rampa de acceso a la sala o auditorio. 	<p>The technical recommendations section contains two diagrams. The upper diagram illustrates a rectangular area measuring 90 cm in width and 120 cm in length. This area is designated for accessible seating and includes a wheelchair icon, a person with a cane icon, and a person with a white cane icon. The lower diagram shows a raised platform with a height of 75 cm and a width of 120 cm. On this platform, there is a wheelchair, a standard chair, and a preferential chair.</p>

Criterios de accesibilidad	Recomendaciones técnicas
<ul style="list-style-type: none"> ● En caso de requerir mucho desarrollo, el largo debe seccionarse cada 9 metros, con descansos horizontales sin pendiente de 150 cm de largo como mínimo. Estos descansos permiten a la persona en silla de ruedas recuperar fuerzas para continuar con el esfuerzo, que significa propulsar la silla de ruedas con sus brazos. ● Si la rampa realiza un cambio de dirección, éste debe realizarse sobre una superficie horizontal, considerando el espacio de giro de la silla de ruedas. ● La pendiente transversal de la rampa no debe superar el 2 por ciento. ● Prever un espacio libre y sin pendiente de 150 cm x 150 cm al inicio y al final de la rampa para maniobrar la silla de ruedas y poder girar sobre su eje. 	 <p>Pendiente máxima transversal 2%</p> <p>Rampa doble</p>

Criterios de accesibilidad	Recomendaciones técnicas
b) Espacios de circulación vertical	
1. Escaleras	
<ul style="list-style-type: none"> ● Las escaleras no corresponden a una circulación accesible, pero existen ciertos parámetros que ayudan en su uso a personas con movilidad reducida. ● La superficie de la huella debe ser antiderrapante y señalar el borde de la misma. ● Los escalones deben ser de entre 28 y 32 cm de huella y entre 14 y 18 cm de contrahuella, sin salientes. ● Deben disponer de pasamanos en toda su longitud, en ambos sentidos de circulación, a una altura entre 80 cm y 90 cm, medidos desde la superficie del piso. ● No se aconseja el uso de escaleras con contrahuella "abierta" (es decir, cuando se ve el piso inferior), dado que las personas con movilidad reducida "guían su pie" por ella. ● La nariz del peldaño no debe sobresalir de la contrahuella ya que puede ocasionar tropiezos. El ángulo entre la huella y contrahuella no debe ser menor de 60° ni mayor de 90°. ● Debe tener mínimo 100 cm de ancho libre entre pasamanos y máximo 170 cm. ● En la nariz del escalón se puede colocar una franja antiderrapante de entre 2.5 y 6.5 cm de ancho a lo largo del escalón. 	 <p>El diagrama superior muestra un perfil de una escalera con las siguientes especificaciones: 'Escalera' etiquetada, 'Altura de escalón de 14 a 18 cm' indicada por una línea horizontal, y '28 a 32 cm mínimo de huella' indicada por una línea horizontal sobre un peldaño.</p> <p>El diagrama inferior muestra una vista isométrica de una escalera con un pasamanos. Se indican las siguientes dimensiones: '30 cm' para el ancho del pasamanos, '15 cm' para el grosor del pasamanos, y '80 a 90 cm' para la altura del pasamanos desde el nivel del piso. Se muestra también el 'sentido descendente' con una flecha y el ángulo de la contrahuella.</p>

FUENTES DE INFORMACIÓN

• BIBLIOGRAFÍA

- ALCANTARA VASCONCELLOS, Eduardo, Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad, edit. CAF, Bogotá, Colombia, 2010.
- BALLÉN DUQUE, Fridole, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, *Prolegómenos: Derechos y Valores*, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007.
- CANCADO TRINDADE, Antonio Augusto, “La protección internacional de los derechos económicos sociales y culturales” en CERDAS CRUZ, Rodolfo y NIETO LOAÍZA, Rafael (comp.), *Estudios básicos de derechos humanos I*, Costa Rica, Prometeo S.A., Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 1994.
- CANO CAMPOS, Tomás, “El transporte público urbano y su regulación jurídica”, en Carbonell Porrás, Eloísa y Cano Campos, Tomás (dirs.), *Derecho público y el transporte en las ciudades: renovación y nuevas perspectivas de la movilidad urbana*, Servicio de publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2009.
- CARBONELL PORRAS, Eloísa (a), “La movilidad sostenible urbana, un planteamiento integral del desplazamiento de personas y cosas en las ciudades”, en Boix Palop, Andreas y Marzal Raga, Reyes (coords.), *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*, publicaciones de la Universidad de Valencia, Valencia, 2014.
- CARRILLO FUENTES, Juan Carlos y VELASCO RAMÍREZ, Anaid, *Estudio legal: Facultades y responsabilidades del manejo forestal y del suelo ante REDD+ en México*, Bogor, Indonesia, CIFOR, 2016
- CDHDF, Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012, México, 2013.
- CIPDH, *Nuevas normas de Derechos Humanos: Aprendiendo de la experiencia*, Versoix, Suiza, 2006.

CNDH, Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad de los derechos humanos, México, 2018.

CNDH, *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, México, Trigeminum, 2016.

CNDH, *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, México, Trigeminum, 2016.

CORNELIO LANDERO, Eglá, “Concesión Administrativa en el derecho humano a la movilidad”, en GONZÁLEZ SANMIGUEL, Nancy Nelly y CHARLES MANZANO, Carlos (coords.), *La administración pública en la materialización de derechos*, México, Tirant lo blanch, 2019.

CORNELIO LANDERO, Eglá, *Mediación en conflictos de trabajo una visión de justicia*, México, Porrúa.

DANGOND GIBSON, Claudia *et al.*, “Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano”, *Revista Redalib*, vol. 16, núm. 2, julio-diciembre de 2011.

GUTIÉRREZ CONTRERAS, Juan Carlos (coord.), *Memorias del seminario internacional sobre derechos económicos, sociales y culturales*, México, Programa de Cooperación sobre Derechos Humanos – Comisión Europea, 2006.

HERCE, Manuel, *sobre la movilidad social*, Barcelona, Reverte, 2009.

ISLAS COLÍN, Alfredo, *Derechos Humanos: Una visión en el contexto universal*, México, Tirant lo Blanch, 2021.

JIMÉNEZ GARCÍA, Francisco, *Los comportamientos recíprocos en Derecho Internacional. A propósito de la aquiescencia, el estoppel y la confianza legítima*, Madrid, Diles S. L., 2002.

MEDINA ARRELLANO, María de Jesús, *El debate sobre el uso de células troncales en un Estado laico*” México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2016.

MIRALLES-GUASCH, Carme y CEBOLLADA, Ángel, “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana”, *Boletín de la A.G.E.*, Barcelona, núm. 50, septiembre de 2009.

MORILLÓN GÁLVEZ, David y Leo Vargas, Alejandro José, “Acciones, programas y proyectos para la movilidad urbana en México”, en FERNÁNDEZ SILVA, Perla

- Yannelli, *et al.*, (coords.), *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*, México, UNAM, Instituto de Geografía, 2018
- PDHCDMX, Diagnóstico y Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, Tomo 3. Núcleo Seguridad Humana, México, Comisa, 2016.
- PIÑA GUTIÉRREZ, Jesús Antonio, *El constitucionalismo en Tabasco (1919 – 2015)*, México, Tirant lo blanch, 2018.
- RAMÍREZ, Gloria, “Avances y retrocesos de la Educación en Derechos Humanos ante la globalización y los derechos humanos emergentes”, en Ramírez, G. (coord.), *La educación superior en derechos humanos: una contribución a la democracia*, México, UNAM, México, 2007.
- SALAZAR UGARTE, Pedro, (coord.), *La reforma constitucional sobre derechos humanos. Una guía conceptual*, México, Instituto Belisario Domínguez, 2014.
- SÁNCHEZ RAMOS, Juana e ISLAS COLÍN, Alfredo, “Sociedad democrática”, en ISLAS COLÍN, Alfredo y CORNELIO LANDERO, Eglá (coords.), *Derechos humanos por la Corte Interamericana: temas selectos*, México, Tirant lo Blanch, 2018.
- SEDATU, “Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad”, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020.
- SERRANO, Sandra y Vázquez, Daniel, *Los derechos en acción obligaciones y principios de derechos humanos*, México, Flacso, 2013.
- SERRANO, Sandra y Vázquez, Luis Daniel, “Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Apuntes para su aplicación práctica”, en SALAZAR, Pedro y CARBONELL, Miguel, (Coords.), *La reforma constitucional de derechos humanos: Un nuevo paradigma*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2011.
- TAPIA GÓMEZ, Maricarmen, “La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana”, *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. XXIII, núm. 1.250, 5 de octubre de 2018.

VALDERRAMA LEAL, Julián Felipe, “Del transporte a la movilidad. Algunas reflexiones sobre la evolución de la planeación urbana en Bogotá 1995–2010”, Tesis para obtener el título de politólogo, 2010.

VÁZQUEZ, Rodolfo, *Derechos humanos una lectura liberal igualitaria*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2017.

- **HEMEROGRAFÍA**

AGUILAR ZURITA, Nayeli, *et. al.*, “La economía urbana de Villahermosa, Tabasco y su entorno social, Empresas, Actores Sociales e Instituciones en la Organización Productiva del Territorio y la Innovación para el Desarrollo Local”, *Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores*, México, 2018, Disponible en: http://ru.iiiec.unam.mx/4311/1/2-Vol3_Parte1_Eje5_Cap4-128-Aguilar-Rebollo-Mart%C3%ADnez.pdf.

AGUSTINA ORMAR, Camila, “Con hambre no se puede pensar: Derecho a la educación e inclusión social. Una mirada desde los derechos humanos”, *Revista de Derechos Humanos y Estudios Sociales*, núm. 20, 2018.

ARRIAGADA MELLA, Fernanda, “Evaluación de accesibilidad al sistema de transporte público en el centro de Concepción”, *trabajo de grado, Universidad Católica de la Santísima Concepción*, Diciembre, 2015, <http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/897/Fernanda%20Arriagada%20Mella.pdf?isAllowed=y&sequence=1>.

AVENDAÑO VALDEZ, Jorge, *et al.*, *Gaceta constitucional para interpretar y aplicar la jurisprudencia del Tribunal Constitucional por ramas del Derecho*, t. 60, Lima, diciembre de 2012.

BEUCHOT, Mauricio, “Los Derechos Humanos en la Filosofía Analítica: Ronald Dworkin”, *Tópicos, Revista de Filosofía*, España, número 15, noviembre 2013.

CABRERA-ARANA, G. *et al.*, “Movilidad: Aporte para su discusión”, *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, Colombia, vol. 33, núm. 3,

septiembre-diciembre de 2015,
<https://www.redalyc.org/pdf/120/12041781013.pdf>.

CARBONELL, Miguel, "Los derechos humanos de libertad de tránsito, asilo y refugio", en Cienfuegos Salgado, David y Froto Madariaga, Germán (coords.), *Los derechos humanos en el momento actual*, Coahuila, Laguna, S.A. de C.V., 2012.

CARME MIRALLES, Guasch y CEBOLLADA, Ángel, "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 50. Madrid, mayo-agosto 2009.

CASAS, Marina, *et. al.*, "Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina", *Boletín 371 FAL*, núm. 3, 2019.

CDHDF, & ITDP, "Informe Especial del Derecho a la Movilidad". México, CDHDF, 2012.

CHAVARRÍA, David, "La movilidad urbana no motorizada y su vinculación con el transporte masivo en CDMX", caso de estudio línea 5 del metrobús, en *Perspectivas Teóricas, Globalización e Intervenciones Públicas para el Desarrollo Regional*, UNAM, México http://ru.iiec.unam.mx/4240/2/2-Vol1_Parte3_Eje4_Cap3-216-Rosas.pdf.

CORNELIO LANDERO, Eglá, "Bases fundamentales de la cultura de paz" *Revista Eirene Estudios de Paz y Conflictos*, vol. 2, núm. 3, diciembre 2019, pp. 9-26.

CRUZ MUCIÑO, Miguel Angel, "La protección de la salud de las mujeres: un derecho humano" *Revista DH Magazing*, núm. 132, 2019.

FERNÁNDEZ SOSA, Gloria Stella, "Accesibilidad e inclusión de personas con movilidad reducida en el Metro de Medellín. Líneas A y B", *trabajo de grado, Universidad de Antioquia*, El Carmen de Viboral, 2015.

FIGUEROA, Oscar, "La movilidad del Siglo XXI: ¿Qué sigue? ¿Qué cambia?", en Ricardo Montezuma (coord.), *Movilidad y ciudad del Siglo XXI-Retos e innovaciones*, Revista INVI de la Universidad del Rosario, vol. 25, núm. 68, Bogotá, mayo de 2010.

GALLEGOS ARIAS, Tania Guadalupe y CORNELIO LANDERO, Eglá, "Criterios, fines y políticas de la educación superior", *Revista Ecos Sociales*, México, año 9, núm. 27, 12 de mayo de 2022.

GENTILI, Pablo, "Marchas y contramarchas. El derecho a la educación y las dinámicas de exclusión incluyente en América Latina (A sesenta años de la Declaración Universal de Derechos Humanos)", *Revista Iberoamericana de educación*, núm. 49, 2009.

GOODALL, Brian, *Dictionary of human geography*, Pingüino, citado en OBREGÓN BIOSCA, Saúl Antonio y ÁNGELES ESPINOSA, Marco Antonio, "Diseño metodológico para estimar indicadores de accesibilidad en entornos periféricos de una zona metropolitana" *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 33, enero-abril 2018.

GUTIÉRREZ ALONSO, Israel. "Movilidad urbana no motorizada y su impacto en las unidades económicas locales", (Tesis de Doctorado), Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación General de Estudios de Posgrado, UNAM, 2019, <https://repositorio.unam.mx/contenidos/354346>.

GUTIÉRREZ, Andrea, "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte", *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre de 2012, <http://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>.

ITDP y Centro Eure, "Planes Integralde Movilidad Lineamientos para una movilidad urbana sustentable", *Talleres de Grupo Fogra, S.A. de C.V*, México, 2012.

ITDP, Transformando la movilidad urbana en México. Hacia ciudades accesibles con menos uso del automóvil, México, ITDP, 2012.

LANGE VALDÉS, Carlos, "Dimensiones culturales de la movilidad urbana" *Revista INVI*, vol. 26, núm. 71, mayo de 2011.

LÓPEZ-CALVA, Luis F. y VÉLEZ GRAJALES, Roberto, "El concepto de desarrollo humano, su importancia y aplicación en México", *United Nations Development Programme*, México, octubre de 2003.

MUÑÚZURI HERNÁNDEZ, Salvador E., y RODRÍGUEZ ARANA, Marcos Alejandre, “Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva”, *Revista: Derecho Ambiental y Ecología*, Núm. 68, México, agosto-septiembre-octubre 2015.

ODECU, SETRAM, “Estudio de Accesibilidad en Transporte Público para Personas con Movilidad Reducida (PMR)”, *Eje Av. Libertador Bernardo O’Higgins*, Santiago, Chile, 2015.

OVARES SÁNCHEZ, Carolina, “La sociología de Georg Simmel y el ‘capital social’: La confianza como fuerza socializadora”, *Revista Reflexiones de la Universidad de Costa Rica, Facultad de Ciencias Sociales*, vol. 97, núm. 2, mayo de 2018.

PIÑA GUTIÉRREZ, Jesús Antonio, “La vigencia de la Constitución de Tabasco”, *Revista Perfiles de las Ciencias Sociales*, México, vol. 7, núm. 13, julio – diciembre 2019.

POZUETA ECHAVARRI, Julio y OJAUGUREN MENENDEZ, Sara, “Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid”, *Universidades de la red de cuadernos de Investigación Urbanística*, noviembre de 2005, disponible en: [file:///C:/Users/Windows/Downloads/Dialnet-SituacionYPerspectivasDeLaMovilidadEnLasCiudades-1706386%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Windows/Downloads/Dialnet-SituacionYPerspectivasDeLaMovilidadEnLasCiudades-1706386%20(1).pdf)

RAMOS HERNÁNDEZ, Omar Ramón, “El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Puebla”, *tesis para obtener el grado de maestro*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2017, disponible en: https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/2017_buap_maestria_ramos.pdf.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española*. 23a. ed., Madrid, España, 2014.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario panhispánico del español jurídico*.

SÁNCHEZ RAMOS, Juana, "Sociedad Democrática Construcción a partir de la Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos", (Tesis de Maestro), Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2016.

SIMPSON, Brian, "Movilidad Urbana mover por la ciudad", Grupo Socialista en el Parlamento Europeo, 2009.

VEGA CENTENO, Pablo, "Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia", *Revista Antropológica del Departamento de Ciencias Sociales*, Lima, junio-diciembre de 2004.

• SITIOS Y DOCUMENTOS DE INTERNET CONSULTADOS

Adoptada el 18 de diciembre de 1979, entrada en vigor a partir del 3 de septiembre de 1979. México se vinculó el 18 de diciembre de 1980 y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cedaw.aspx>.

Adoptada el 22 de noviembre de 1969, entrada en vigor el 18 de julio de 1978. México la ratificó el 03 de febrero de 1981, y fue publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 07 de mayo de 1981, https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos.htm.

Adoptada y proclamada por la Resolución de la Asamblea General 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf,

Adoptado el 13 de diciembre de 2006, entrada en vigor a partir de 3 de mayo de 2008. México se vinculó el 27 de septiembre de 2007 y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>,

Adoptado el 15 de julio de 2015, entrada en vigor el 11 de enero de 2017. México no ha firmado este tratado internacional, http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_A70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf.

Adoptado el 7 de junio de 1999, entrada en vigor el 14 de septiembre de 2001.

México se vinculó el 25 de enero de 2001, y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de marzo de 2001, <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>.

AGUIRRE QUEZADA, Juan Pablo, "Movilidad urbana en México", serie de cuaderno de investigación N° 30, Senado de la Republica, Instituto Belisario Domínguez, marzo de 2017, <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

AMAR FLORES, Darío, "Estudios de caso internacionales de ciudades inteligentes" *Banco Interamericano de Desarrollo*, junio 2016, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Estudios-de-casos-internacionales-de-ciudades-inteligentes-Medell%C3%ADn-Colombia.pdf>

ANCHICO HOYOS, Laura Marcela, "Vivir con discapacidad en Medellín, ¿una oportunidad o una calle sin salida", abril de 2014, <http://www.lauraanchico.com/2014/04/vivir-con-discapacidad-en-medellin-una.html>.

AVEC A.G., "Electromovilidad en Chile 2019. Informe del Estado Actual de la Industria", 2019, <https://www.revistaei.cl/wp-content/uploads/2020/04/Electromovilidad-en-Chile-2019.pdf>

Ayuntamiento Constitucional de Centro, Tabasco, "Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Villahermosa y centros metropolitanos del municipio de Centro, Tabasco 2008-2030", *Instituto de Planeación y Desarrollo Urbano*, junio de 2008. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/TABASCO/Municipios/Centro/1PROGRAMA.pdf>.

Banco de Desarrollo de América Latina, CAF, 2013.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, *Revista de paz y conflictos*, Granada, núm. 5, junio 2012–mayo 2013, https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, V Foro Social Mundial, Porto Alegre, enero de 2005, https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf.

CEPAL, “II Conferencias de las Ciudades: Hacia una Movilidad Urbana Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe”, *Naciones Unidas*, Santiago, octubre de 2018.

CNDH, Derecho humano al desarrollo, México, 2016, <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/folleto-DH-Desarrollo.pdf>

CONEVAL, Informe de pobreza y evaluación 2020. Tabasco, disponible en: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Tabasco_2020.pdf.

CONTRERAS, Carmen, “Qué es la cultura de la movilidad”, *Blog Centro Urbano*, México, <https://centrourbano.com/opinion/que-es-la-cultura-de-la-movilidad/>.

CONUEE, *Movilidad urbana sostenible*, México, abril de 2018, <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>

COPLADET, “Foro de Consulta de Desarrollo de Movilidad Sostenible”, México, marzo de 2019, https://tabasco.gob.mx/sites/default/files/users/planeacion_spf/ef-tabasco-01-3-25%20de%2027.pdf

CTS México y ITDP, “10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México”, México, junio de 2011, https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf

Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, aprobada en la Conferencia de Monterrey en el marco del Forum Mundial de las Culturas,

2007, <https://www.idhc.org/arxius/recerca/1416908235-DrHuEmergents-web-red.pdf>.

DI LEONARDO, Romina Jaramillo, "Chile un referente en la región: Hacia el desarrollo de un sistema de transporte sostenible", *Agencia de Sostenibilidad Energética*, Santiago de Chile, 2019, <https://www.agenciase.org/2019/04/26/chile-un-referente-en-la-region-hacia-el-desarrollo-de-un-sistema-de-transporte-sostenible/>.

ECURED, "Educación Vial", *Enciclopedia de la Red Cubana*, Cuba, disponible en https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial, consultado en enero de 2022.

Gobierno de Jalisco, "Manual de lineamiento y estándares para vías peatonales y ciclistas del Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada de la Zona metropolitana de Guadalajara", disponible en: http://www.iepcjalisco.org.mx/participacion-ciudadana/wp-content/uploads/2017/06/lineamientos-_ciclovias.pdf,

Gobierno de la Ciudad de México, "Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad", 2016, Disponible en: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

<http://clickgdl.com/index.php/15-noticias/16546-guadalajara-impulsa-la-movilidad-no-motorizada>

<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/15433/TESIS-ACCESIBILIDAD%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2015/12/asun_3319838_20151214_1449690604.pdf

https://2019.vlex.com/#search/jurisdiction:MX/derecho+humano+a+la+educacion/p36/WW/vid/698732905/graphical_version

<https://blogs.iadb.org/transporte/es/5-beneficios-que-la-peatonalizacion-traera-a-tu-ciudad/>

<https://congresotabasco.gob.mx/wp/wp-content/uploads/2020/01/Decreto-159.pdf>

<https://la.network/movilidad-y-covid-en-tabasco-transporte-publico/>

<https://www.senado.gob.mx/64/intervenciones/1271/19828>

<https://www1.undp.org/content/undp/es/home/about-us/>

IDAE, Movilidad sostenible, Madrid, 2004-2012,

<https://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-sostenible-fenercom-2012.pdf>.

INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020. México, 2021,

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_Nal.pdf.

Instituto Mexicano para la Competitividad. “Índice de movilidad urbana: Barrios mejor conectados para ciudades más equitativas”, 2019.

https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81Indice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf.

JUSIDMAN-RAPOPORT, Clara, “El derecho a la alimentación como derecho humano”

Salud Pública de México, México, vol. 56, suplemento 1, mayo de 2014, pp. 86-91. Disponible en:

<https://www.saludpublica.mx/index.php/spm/article/view/5170>.

Laboratorio de Movilidad Urbana Tabasco,

<https://la.network/author/movilabvhsagmail-com/>.

Liga Peatonal, “Carta de los Derechos Peatonales”, *EDGARSEIS*, disponible en

<https://bit.ly/DerechosPeatonales>.

LÓPEZ, Dorero, Abel, *et al.*, “Guadalajara un ejemplo de fomento de la inclusión de

las personas con discapacidad en el transporte mexicano”, *Banco Mundial Blogs*, México, 2019,

<https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/guadalajara-un-ejemplo-de-fomento-de-la-inclusion-de-las-personas-con-discapacidad-en>

MEDINA RAMÍREZ, Salvador y VELIZ ROSAS, Jimena, “Planes Integrales de Movilidad.

Lineamientos para una movilidad urbana sustentable”, *Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*, México, 2012, <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf>.

Ministerio de Salud, “Movilidad reducida”, Chile, Disponible en: https://www.minsalud.gov.co/Lists/Glosario/DispForm.aspx?ID=40&ContentTypeId=0x0100B5A58125280A70438C1258_

MÚNERA RAMÍREZ, Verónica, “TRAFIC Latinoamérica 2020 vuelve a Medellín, IFEMA, Medellín, 2019. Disponible en: <https://www.ifema.es/trafic/noticias/trafic-latinoamerica-2020-traslado-fecha>.

NEGRETÉ, María Eugenia, “El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano” *Foro Consultivo Científico y Tecnológico, AC*, marzo 2018, https://foroconsultivo.org.mx/proyectos_estrategicos/img/8/23.pdf.

PÉREZ ZARATE, Arturo, “Educación vial a jóvenes y adultos del estado de Tabasco”, *Instituto Tecnológico de Villahermosa*, México, diciembre 2016, <https://idoc.pub/documents/educacion-vial-ylyx2yj003nm>.

Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza de Guadalajara. Disponible en: <https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/PMDGGuadalajara2018-2021.pdf>

PNUD, “Desarrollo Humano” Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, México, 2021, https://www.mx.undp.org/content/mexico/es/home/ourwork/povertyreduction/in_depth/desarrollo-humano.html.

PNUD, Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www1.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/background.html>

Red Pacto Global de Chile, Memoria anual 2013, “La integración de los Derechos Humanos en la gestión empresarial”, 2013, https://pactoglobal.cl/wp-content/uploads/2019/05/3._Memoria_Red_Pacto_Global_Chile_2013.pdf.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, “La movilidad no motorizada es una opción saludable”, *Gobierno de México*, julio de 2018. Disponible en: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/la-movilidad-no-motorizada-una-opcion-saludable>, consultado en enero de 2022.

SEDATU, “Diagnóstico normativo en materia de movilidad. Proceso Nacional de Armonización Normativa en materia de Movilidad”, Deutsche Gesellschaft

für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020, <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/diagnostico-normativo-en-materia-de-movilidad>

SEGOB, “Accidentes viales, segunda causa de muerte en México”, México, julio 2015, <https://www.gob.mx/salud/articulos/accidentes-viales-segunda-causa-de-muerte-en-mexic>

SENADIS, “Medidas de accesibilidad e inclusión para personas con discapacidad”, Disponible en: [file:Downloads/Medidas%20de%20Accesibilidad%20e%20Inclusi%C3%B3n%20para%20Personas%20con%20Discapacidad%20\(1\).pdf](file:Downloads/Medidas%20de%20Accesibilidad%20e%20Inclusi%C3%B3n%20para%20Personas%20con%20Discapacidad%20(1).pdf). Consultado en Noviembre de 2021.

STCONAPRA, “Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018”, Gobierno de México, 2019, disponible en: <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2021/05/d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-d-proteger-a-los-peaones-informe-seguridad-vial-2018.pdf>.

Universidad Autónoma de Barcelona. Ventajas de la movilidad sostenible, <http://www.uab.cat/web/ventajas-de-la-movilidad-sostenible-1273127157859.html>.

ZICCARDI, Alicia, “Estudio Ciudades Sostenibles y Derechos Humanos”, México, 2017, <https://mail.sidur.gob.mx/descargas/ECSDH.pdf>.

• CRITERIOS JURISPRUDENCIALES

Tesis P./J. 46/2011, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, t. I, octubre de 2011.

Tesis 1a./J. 78/2017, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Decima Época, t. I, octubre de 2017.

Tesis: XXVII.3º.63 A (10ª.), *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Decima Época, t. IV, Libro 55, Junio de 2018.

Tesis 1a. CLVIII/2015, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Decima Época, t. I, mayo de 2015.

Tesis 2a. IV/2019, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. I, febrero de 2019.

Tesis: XXII.P.A.4 A (10ª.), *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Tribunales Colegiados de Circuito, Décima Época, t. IV, Libro 34, Septiembre de 2016.

Tesis I.4º.A.9 K, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima época, t. III, Libro XIX, abril de 2013.

Tesis: I.4o.A.811 A (9a.), *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, t. II, agosto de 2012.

Tesis XXVII.3o. J/24, *Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima Época, t. III, febrero de 2015.

Tesis I.18o.A.5 CS, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Décima época, t. II, Libro 56, Julio de 2018.

• **LEGISGRAFÍA**

Constitución Política de la Ciudad de México

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco

Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo.

Declaración sobre el derecho al desarrollo

Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes

Declaración Universal de los Derechos Humanos

Declaración y Programa de Acción de Viena

Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco.

Ley de vivienda

Ley Federal del Trabajo

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Ley General de Desarrollo Social

Ley General de educación

Ley General de salud

Ley N°. 20422, https://oig.cepal.org/sites/default/files/2010_ley20422_chl_0.pdf

Naciones Unidas, Agenda 2030, Objetivos de Desarrollo Sostenible

Observación General N° 12 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Observación General N° 14 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Observación General N° 18 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Observación General N° 3 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Observación general N°. 4 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos.

Plan Estatal de Desarrollo del estado de Tabasco 2019-2024.

Plan Nacional de Desarrollo Gobierno de México, 2019-2024.

Proclamación de Teherán, 1968.

Programa especial de población del estado de Tabasco 2019-2024

Programa Sectorial Salud, Seguridad y Asistencia Social, 2019 -2020.

- **OTROS**

VÉLEZ, Alfonso, “Construyendo una ciudad sustentable; infraestructura verde para todos”, *Conferencia*, CIVE de la UJAT en la zona de la cultura, febrero 2020.