Humanidades, Tecnología y Ciencia, del Instituto Politécnico Nacional
Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título: 04-2010-0326124-14000-203 ISSN: 2007-1957

INSTRUMENTOS INTERNACIONALES PARA LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD URBANA Y SU APLICACIÓN EN MÉXICO

Geovani Ernesto Martínez Nieves
Universidad Autónoma de Querétaro
Lic.geovanimartinez@gmail.com

Abstract

En el presente artículo se analizará el Marco normativo en el ámbito internacional que protege el Derecho Humano a la Movilidad Urbana y su aplicación en México, asimismo se observará el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas y su incidencia en el Sistema Jurídico Mexicano.

Palabras clave: Movilidad Urbana, Protección Internacional del Derecho a la Movilidad, seguridad Vial, Agenda 2030 de la ONU sobre Movilidad, Legislación Internacional y su vinculación con el Sistema Jurídico Mexicano.

Derivado de la reforma constitucional en materia de derechos humanos del 10 de junio del 2011 en México, en la cual se estipuló que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos tanto en la Constitución Federal como en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, en el presente trabajo se abordará el derecho a la *movilidad urbana* desde un análisis de derecho comparado.

En ese sentido, se examinarán en primera instancia los instrumentos internacionales que regulan la *movilidad urbana* y, posteriormente se revisará la forma en que se aplica y garantiza este derecho, así como las instituciones encargadas de su cumplimiento en México y comparándolas con las siguientes ciudades: Ámsterdam, Bogotá y Nueva York para finalmente observar coincidencias y divergencias en la protección del Derecho a la Movilidad Urbana que pudieran ser relevantes para su aplicación en México.

De igual forma, se analizarán los estándares de movilidad sostenible en las citadas ciudades, de conformidad con lo estipulado en el Marco de indicadores mundiales para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Instrumentos internacionales para la protección del derecho a la movilidad.

La movilidad es un concepto emergente en el marco legal en México, hasta

antes de 2012 las referencias que había eran sumamente limitadas y ninguna de ellas relacionadas con instrumentos normativos. Lo que sí existía eran tres conceptos complementarios, pero generalmente aislados uno del otro: transporte, vialidad y tránsito.

No obstante, lo anterior, a mediados del siglo pasado se han adoptado diversos instrumentos internacionales que prevén, se relacionan y dan sustento al derecho a la movilidad, mismos que se enlistan a continuación:

• Declaración Universal de los derechos humanos.

En su artículo 13 establece el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado. Así como el derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país.

• Convención Americana sobre derechos humanos (Pacto de San José).

En su artículo 22, párrafo primero, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

• Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer.

En su artículo 14.2, inciso h), prevé la obligación de los Estados Parte para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho, entre otros a gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.

• Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad.

En su artículo tercero establece que, para lograr los objetivos de la Convención, los Estados Parte se comprometen, entre otros, a adoptar las medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación. Así como para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.

• Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En su artículo 20 prevé que los Estados Parte adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

• Convención Interamericana sobre la Protección de los derechos humanos de las Personas Mayores.

En su artículo 26 prevé el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

Establece la obligación para que los Estados Parte adopten de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

• Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

A pesar de que este instrumento no tiene un carácter jurídico vinculante, fue un referente esencial para la creación de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, ratificada el 13 de julio de 2010, por el entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad contempla en su artículo XIII el Derecho al Transporte Público y la Movilidad Urbana, señalando:

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo con un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Marco de indicadores mundiales para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en lo sucesivo ODS, también conocidos como Objetivos Globales, fueron adoptados por las Naciones Unidas en 2015 como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad.

En lo particular los ODS 11 pretenden lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, para ello se han planteado diversas metas entre las que se encuentran los que a continuación se enlistan:

1. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

2. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

3.Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las

zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.

Al respecto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el "Estudio: Análisis de Encuestas de Origen-Destino en 8 ciudades de América Latina" estipula que los marcos de monitoreo son los indicadores del Sistema Único de Movilidad Inteligente (SUMI) de la Comisión Europea y del Sistema Único de Transporte Inteligente (SUTI), ambos acrónimos en inglés.

Los indicadores del Sistema Único de Movilidad Inteligente (*Sustainable Urban Mobility Indicators*) son los siguientes:

1. Asequibilidad del transporte público para familias de menores ingresos.
2. Indicador de accesibilidad al transporte público para colectivos con movilidad reducida.
3. Indicador de emisiones de contaminantes atmosféricos.
4. Indicador de obstáculos de ruido.
5. Indicador de muertes en carretera.
6. Indicador de acceso a servicios de movilidad.
7. Indicador de emisiones de gases de efecto invernadero.
8. Indicador de congestión y retrasos.
9. Indicador de eficiencia energética.
10. Indicador de oportunidad para la movilidad activa.
11. Indicador de integración multimodal.
12. Indicador de satisfacción con el transporte público.
13. Indicador de modos activos de seguridad vial.
14. Indicador de calidad de espacios públicos.
15. Indicador de diversidad funcional urbana.
16. Indicador de tiempo de viaje de ida y vuelta.
17. Indicador de uso de espacio de movilidad.
18. Indicador de seguridad.

Por su parte, los indicadores del Sistema Único de Transporte Inteligente (*Sustainable Urban Transport Index)* son los que a continuación se enlistan:

1. Grado en que los planes de transporte cubren el transporte público, las instalaciones intermodales y la infraestructura para los modos activos.
2. Cuota del transporte activo y público en los desplazamientos.
3. Acceso conveniente al servicio del transporte público.
4. Calidad y fiabilidad del transporte público.
5. Accidentes viales por cada 100,000 habitantes.

6. Accesibilidad - costos de viaje como parte del ingreso.

7. Costos de operación del servicio del transporte público.

8. Inversión en el servicio de transporte público.

9. Calidad del aire

10. Emisiones de efecto invernadero derivadas del transporte.

Dichos indicadores de movilidad serán considerados en la revisión de los marcos normativos y las políticas públicas de Bogotá, Ámsterdam y Nueva York, así como en la formulación de propuestas que pudieran ser de aplicación.

Lo anterior, al considerar que los citados indicadores aportan a la creación, diseño e implementación de políticas públicas, mismas que permiten avanzar hacia un acceso universal a la movilidad sostenible en las ciudades.

2.2. Caso Bogotá

Resulta relevante estudiar la forma en la que se garantiza el derecho a la movilidad en Bogotá, mismo que se reconoce en la Constitución Política de la República de Colombia y se regula en el Plan Maestro de Movilidad de Bogotá. Este Plan contempla numerosos indicadores que se alinean con los estándares establecidos en el SUMI (Sistema Único de Movilidad Inteligente) y el SUTI (por sus siglas en inglés).

En ese sentido, es importante partir por explicar que, en Colombia, la movilidad es entendida como el derecho a la locomoción, mismo que se regula por el artículo 24 de la Constitución Política de la República de Colombia, que a la literalidad establece: "*Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*"

Al respecto, se puede encontrar una similitud entre la redacción del artículo previamente referido y el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mismo que reconoce el derecho a la libertad de tránsito.

Por cuanto ve al Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, este instrumento estipula en su artículo 8, los objetivos específicos de mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad, priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta), garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables, reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente, entre otros.

A fin de cumplir con los objetivos específicos planteados, se crea la figura del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional (SIMUR), el cual depende de la Secretaría de Tránsito y Transporte. Entre las funciones de dicha figura se encuentra contar con un sistema de

indicadores para la evaluación, seguimiento y control de cada uno de los procesos del Plan Maestro de Movilidad.

Los indicadores de gestión para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad son:

1. Índice de pasajeros por kilómetro.
2. Edad promedio de los vehículos de transporte público.
3. Porcentaje de taxis ocupados.
4. Estado de la Malla Vial.
5. Índice de accidentalidad.
6. Distancia promedio de viajes.
7. Velocidad de modos motorizados.
8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos.
9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte.
10. Distancia promedio recorrida a pie.
11. Distancia promedio recorrida en bicicleta.
12. Sostenibilidad financiera.
13. Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad.
14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá.

2.3. Caso Ámsterdam

Para comprender la legislación de Ámsterdam respecto al derecho humano a la movilidad, tenemos que partir por entender las características históricas, geográficas, sociales, políticas y demográficas de Países Bajos, ya que, de conformidad con Joan Moreno Sanz y Estanislao Roca Blanch, en su investigación *"La Metrópolis del Delta Neerlandés. Crisis y Actualización de un Modelo Urbano Policéntrico*", desde un punto de vista metodológico, la integración de la movilidad y la planificación espacial se basa en aspectos cuantitativos vinculados a la densidad urbana, como son la intensidad de tráfico y el grado de actividad humana; y aspectos cualitativos relacionados con la mixtura de usos y grupos sociales, como la diversidad de medios urbanos y medios de transporte.

El "ITS – Plan the *Netherlands* 2013 – 2017" señala que, con 16.6 millones de habitantes, una superficie de poco más de 33.000 kilómetros cuadrados y aproximadamente 9 millones de vehículos, los Países Bajos son densamente poblados y muy transitados. La red viaria principal, con una longitud total de unos 5.800 kilómetros cuadrados, es muy utilizada y esto provoca una media de 200 kilómetros de embotellamientos por día laborable.

Además de los viajeros, los transportistas de mercancías son uno de los principales usuarios de la red de carreteras. Este es uno de los sectores más grandes de los Países Bajos y proporciona 750.000 puestos de trabajo y el 8,5 % del PIB.

La autoridad que tiene la facultad de vigilar temas relacionados con el derecho a la movilidad es el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), mismo que se encarga de la política y la regulación en áreas como la infraestructura, el transporte, el agua, la aviación y el medio ambiente. Fue creado en 2010 por la fusión del Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Gestión del Agua y el Ministerio de Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

Una vez plasmadas las condiciones que intervienen en la integración y planificación de la movilidad, es relevante conocer el marco jurídico que regula dicho derecho humano en Países Bajos, partiendo por establecer la jerarquía normativa de este país.

La Constitución de Países Bajos constituye la base del Estado neerlandés, sin embargo, de conformidad con los artículos 93 y 94 de la citada Constitución, los preceptos constitucionales no tendrán efecto si su aplicación está en conflicto con las disposiciones de Tratados y resoluciones de instituciones internacionales que sean vinculantes para todas las personas. Por consiguiente, las disposiciones de la Unión Europea establecidas en los Tratados Internacionales, Reglamentos y Directivas son una fuente importante del Derecho en los Países Bajos.

De igual modo, el Gobierno central puede, por delegación legislativa, establecer otras normas en actos administrativos y decretos ministeriales. Pueden adoptarse también actos administrativos autónomos (que no se derivan de una ley) y la Constitución concede competencias legislativas a los entes inferiores de Derecho Público (provincias, municipios y consejos del agua).

Por cuanto ve al derecho humano a la movilidad, si bien la Constitución de Países Bajos no estipula literalmente el derecho a la movilidad; dicho ordenamiento en su artículo 21 señala que las autoridades velarán por la habitabilidad del país y por la protección y mejoramiento del medio ambiente y el artículo 22 refiere que las autoridades deberán tomar medidas para promover la salud de la población, situaciones que vemos reflejadas en las políticas públicas plasmadas en los Programas y Actas que a continuación se enlistan.

1. Ley de Tráfico y Transporte Terrestre (Wegen Verkeers Wet), este ordenamiento garantiza la seguridad vial, protege a los usuarios de la vía, regula el mantenimiento y la circulación en las carreteras públicas, incluyendo la velocidad máxima permitida, la señalización vial, las obligaciones de los conductores, las reglas de estacionamiento y los requisitos de seguridad de los vehículos. También establece las penas para las infracciones de tráfico, la responsabilidad de los conductores en caso de accidentes y vela por el correcto cobro de tarifas por el uso de las vías.

Asimismo, busca prevenir las consecuencias para el medio ambiente y la disminución de emisión de gases, a través de la promoción del uso eficiente de la energía.

2. Ley de Transporte Público y Transporte de Personas (Wet Personenvervoer 2000), regula el transporte público en los Países Bajos. Esta ley establece los requisitos y condiciones para la prestación de servicios de transporte público, incluyendo el transporte en autobús, tren, metro, tranvía y taxi.

Este instrumento prevé las obligaciones de los transportistas y las condiciones para la

obtención de licencias de transporte público, así como las sanciones y medidas disciplinarias que pueden aplicarse en caso de incumplir los requisitos estipulados.

También, señala los derechos y obligaciones de los pasajeros y las empresas de transporte público, entre los cuales se encuentra el derecho a un transporte seguro, puntual, cómodo y a un precio accesible.

3. Ley de Igualdad de Trato por Discapacidad o Enfermedad Crónica (Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte), prohíbe la discriminación a personas con discapacidad o enfermedad crónica, estando obligados los operadores y las empresas concesionadas a: otorgar el acceso necesario para viajar a los edificios e infraestructuras asociadas al transporte público y a prestar los servicios de transporte público e informar de manera adecuada a los pasajeros.

4. Estrategia Nacional de Movilidad (Nationaal verkeers- en vervoersplan). Establece las políticas y objetivos para el desarrollo de la movilidad sostenible en el país, entre las cuales se encuentran la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector del transporte, con el fin de mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de los servicios de transporte, la planificación del uso del suelo sostenible.

Aunado a lo anterior, impulsa el uso de medios de transporte sostenibles, como bicicletas, transporte público y vehículos eléctricos, reduciendo la dependencia del automóvil y disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

5. Esquema de Movilidad hacia 2040: seguro, sólido, sostenible. Plantea que las personas deben poder encontrarse fácilmente, dentro y fuera de sus fronteras nacionales.

Además, indica que, para los Países Bajos, una buena accesibilidad nacional e internacional de los principales puertos, ciudades y otras áreas económicas centrales es una de las condiciones básicas para una posición competitiva internacionalmente, toda vez que los vuelve atractivos para las empresas internacionales y las instituciones; lo cual genera fuentes de empleo para muchas personas y buenas oportunidades para la comunicación mutua.

2.4. Caso Nueva York

Otra de las ciudades que abarcará este estudio será Nueva York por su densidad poblacional y derecho de avanzada en la materia de interés.

Nueva York es una ciudad altamente densificada, con desarrollo en vertical y un elemento diferenciador es el sistema económico que sostiene el derecho a la movilidad, puesto que el factor del capital privado juega un papel de relevancia en la forma de transporte de los ciudadanos de la ciudad de Nueva York, por lo que incluso su sistema normativo regula movilidad en limosinas, taxi y vehículos de plataforma.

En Nueva York, el derecho a la movilidad está regulado por varios instrumentos jurídicos, entre los que se incluyen:

La Ley de Derechos Civiles de la Ciudad de Nueva York: Esta ley prohíbe la discriminación en el acceso a los servicios de transporte público y privado, y establece la obligación de que estos servicios sean

accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades.

La Ley de Personas con Discapacidades de Nueva York: Esta ley establece la obligación de que los servicios de transporte público y privado sean accesibles para las personas con discapacidades, y establece sanciones para aquellos que incumplen esta obligación.

En Nueva York, aproximadamente un millón de residentes, o el 11.2 por ciento de la población de la ciudad, vive con discapacidad. Con leyes como la citada previamente se crean ambientes de inclusión y accesibilidad que permiten a las personas con alguna discapacidad ser plenos participantes de la ciudad y la vida en la misma, comprometerse con su comunidad, acceder a servicios fundamentales e incluso entrar y permanecer en el mundo laboral. Consideran entonces que la ciudad está en su mejor momento cuando se aprovechan las habilidades de todos sus residentes.

La Ley de Tráfico de Nueva York: Esta ley establece las normas y regulaciones para el uso de vehículos en las calles y carreteras de la ciudad, y establece sanciones para aquellos que las incumplen.

La Ley de Bicicletas de Nueva York: Esta ley establece las normas y regulaciones para el uso de bicicletas en las calles y carreteras de la ciudad, y establece sanciones para aquellos que las incumplen.

La Ley de Transporte Limusinas de Nueva York: Esta ley regula el transporte de pasajeros en vehículos de lujo, y establece sanciones para aquellos que operan sin licencia o incumplen otras regulaciones.

Algo novedoso que sería importante adaptar e implementar para el estado mexicano es la Ley de Servicios de *Ridesharing* de Nueva York, esta ley regula el uso de servicios de transporte compartido, como Uber y Lyft, y establece requisitos para los conductores y las empresas que prestan estos servicios. Ello impacta no solo en el derecho a la movilidad sino también aporta a la seguridad pública.

Conclusiones

La inclusión de los Derechos Humanos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a manera de reconocimiento vincula y por ende obliga al Estado mexicano a aplicar, respetar, proteger, reparar y promover los Derechos humanos, así como las leyes secundarias que de ella emanan, es por ello que el cumplimiento de los mandatos constitucionales e internacionales que se contemplan a través de los instrumentos referidos abren un abanico de áreas de oportunidad que deben ser atendidas por el Estado Mexicano, so pena de recibir sanciones impuestas por organismos internacionales y, en el caso de las entidades federativas por los tribunales que por jurisdicción corresponda para la reivindicación del Derecho Humano a la Movilidad Urbana.

Referencias

Confróntese Suprema Corte de Justicia de la Nación, Registro digital: 2008935, Instancia: Primera Sala, Décima Época, Materias(s): Constitucional, Tesis: 1a./J. 29/2015 (10a.), Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 17, Abril de 2015, Tomo I, página 240, Tipo: Jurisprudencia

Bibliografía

Bobbio, N. (1991). *El tiempo de los derechos humanos.* Madrid: Sistema.

Carpizo, J. (1993). *Derechos Humanos y Ombudmsan*. Obtenido de Instituto de Investigaciones Jurídicas: https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3848/8.pdf

Céntrico. (2020). *Radiografía de las Leyes de Movilidad en México*. Obtenido de https://centrico.mx/?p=432

Coalición Movilidad Segura. (29 de Septiembre de 2020). *Boletín de prensa. Derecho a la movilidad va a la Consitución en México.* Obtenido de http://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2021/02/Boleti%CC%81nDerecho-a-la movilidad_29sept.pdf, 29 septiembre 2020

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. Obtenido de https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4674-informe-especial-sobre-el-der

Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2016). *Comisión Nacional de los derechos humanos. Movilidad, vivienda y derechos humanos.* Obtenido de https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH .pdf

Diario Oficial de la Federación. (18 de Diciembre de 2020). *Decreto por el que se declara refomadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc .tab=0

Faúndez, H. (2008). Manual de derechos humanos. En *Centro de Estudios de Derechos Humanos.* Venezuela: Universidad Central de Venezuela.

HIC-AL. (2011). *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*. Obtenido de https://hic-al.org/wpcontent/uploads/2019/02/CARTA_CIUDAD_2011-muestra.pdf

HIC-AL. (2019). *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, artículo XIII*. Obtenido de https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad. pdf. 0

NYC Legal . (2018). *Commission on Human Rights* . Obtenido de NYC Legal Enforcement Guidance on Discrimination on the Basis of Disabilitiy : https://www.nyc.gov/assets/cchr/downloads/pdf/NYCCHR_LegalGuide-DisabilityFi nal.pdf

Overheid. (2000). *Ley de Transporte Público y Transporte de Personas*. Obtenido de Wet Personenvervoer: https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2022-10-01

Overheid. (2020). *Ley de Igualdad de Trato por Discapacidad o Enfermedad Crónica*. Obtenido de Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte: https://wetten.overheid.nl/BWBR0014915/2020-01-01

Overheid. (s.f.). *Ley de Tráfico y Transporte Terrestre*. Obtenido de Organización Panamericana de la Salud: https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2021-01-01

Pinkus, M. (2022). *Los derechos de las personas con discapacidad en Ibarra.* SCJN/Tirant Lo Blanch.

Rey, E., & Rey, G. (2022). *Las generaciones de los derechos humanos.* Obtenido de Universidad Libre: https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/24050/Generaciones%20 DD%20HH%20-%2010%20ed%20vr%20digital.pdf?sequence=4&isAllowed=y

Secretaría de Salud. (4 de Septiembre de 2018). *Cobertura en comunidades rurales,*

prioridad para el desarrollo del país. Obtenido de https://www.gob.mx/salud/prensa/341-cobertura-en-comunidades-rurales-prioridad-para-el-desarrollo-del-pais

Ser. (2001). *Estrategia Nacional de Movilidad*. Obtenido de Nationaal verkeers- en vervoersplan: https://www.ser.nl//media/ser/downloads/adviezen/2001/nationaal-verkeers-vervoe%20rsplan.pdf

UNDP. (s.f.). *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Ciudades y comunidades sostenible*. Obtenido de https://www.undp.org/es/sustainabledevelopment-goals/ciudades-comunidades-sostenibles

Vázquez, L., & Serrano, S. (2011). *Los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Apuntes para su aplicación práctica.* Obtenido de UNAM: https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3033/7.pdf

WBCSD, PROAIRE de la Megalópolis. (2018). *¿Qué es la movilidad sustentable?* Obtenido de Comisión Ambiental de la Megalópolis: https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?i diom