

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

FACULTAD DE DERECHO

MAESTRÍA EN

ADMINISTRACION PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL

TESIS

**BICICLETAS COMPARTIDAS SIN ANCLAJE, COMO INSTRUMENTO DE
MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERETARO.**

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL
GRADO DE

MAESTRO EN ADMINISTRACION PÚBLICA

PRESENTA

JOSE MANUEL BOTELLO LEDESMA

DIRIGIDO POR

DR. GERARDO ALAN DIAZ NIETO

CENTRO UNIVERSITARIO

QUERÉTARO, QRO.
ENERO 2020.

Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
MAESTRÍA EN

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL

Tesis
BICICLETAS COMPARTIDAS SIN ANCLAJE COMO INSTRUMENTO DE
MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERETARO.

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL

Presenta:
JOSE MANUEL BOTELLO LEDESMA

Dirigido por:
[GERARDO ALAN DIAZ NIETO]

Dr. Gerardo Alan Díaz Nieto
Presidente

Dr. Edgar Pérez González
Secretario

Dra. Nohemí Bello Gallardo
Vocal

Mtro. Luis Arturo Marín Aboytes
Suplente

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
ENERO 2020

Resumen

La investigación Gira en torno al plan de desarrollo del Municipio de Querétaro y a la estrategia, para afrontar la problemática del tráfico, así como las deficiencias de movilidad. Con el propósito de conocer las Políticas públicas y su acceso, así como la calidad de las mismas, se realizó investigación para conocer los servicios que presta, la demanda, la forma de operar, y las funciones que guarda la Secretaria de Movilidad, inmersa y contemplada dentro de la estructura administrativa. La finalidad es evaluar los mecanismos, la accesibilidad y la efectividad. Como resultado, el Municipio en su plan de desarrollo contempla un apartado corto en cuanto a Movilidad. Un reglamento Interior de la Secretaria de Movilidad, para medir sus alcances y atribuciones, a pesar de que dicho reglamento es enfático, se puede constatar de acuerdo a la investigación, mediante datos obtenidos por medio de la Plataforma Nacional de Transparencia, que la administración no cuenta con un adecuado y tangible Plan de Movilidad, a la fecha se encuentran en etapa de investigación y estadística, esto les permitirá saber la situación que guarda gestión. Esto evidencia la falta de Planeación. Esta acción constituye una violación al Art 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales referidos a la Progresividad de los Derechos Humanos y la Posibilidad de ir avanzando Gradual y Constantemente. Esté principio exige que a medida que mejora el nivel de desarrollo, mejoré el nivel de compromiso de garantizar los derechos Económicos, Sociales y Culturales. La situación de movilidad, debe medirse como un área de oportunidad. El objetivo de esta investigación, es proponer un Sistema de Bicicletas Compartidas, Mediante una Aplicación Móvil, que permita tener un impacto positivo en los usuarios y al medio de transporte de la ciudad. Los ciudadanos podrán evolucionar, a Sistemas de Movilidad Sustentables, que deriva en eficacia, económica, funcional, en cuanto a tiempo de traslados y reducción de congestión, generando un bienestar físico, mejorando la calidad humana, contribuyendo al Desarrollo Social y económico del Municipio, como consecuencia de contar con un vehículo motor menos en la calle.

(Bicicletas Compartidas, Movilidad, Progresividad)

Summary

The investigation revolves around the development plan of the Municipality of Querétaro and the strategy to deal with the traffic problem, as well as mobility deficiencies. In order to know the public policies and their access, as well as the quality of the same, research was conducted to know the services provided, the demand, the way of operating, and the functions of the Ministry of Mobility, immersed and contemplated within the administrative structure. The purpose is to evaluate the mechanisms, accessibility and effectiveness. As a result, the Municipality in its development plan contemplates a short section regarding Mobility. An Internal Regulation of the Secretary of Mobility, to measure its scope and attributions, despite the fact that said regulation is emphatic, can be verified according to the investigation, through data obtained through the National Transparency Platform, that the administration does not has an adequate and tangible Mobility Plan, to date they are in the stage of research and statistics, this will allow them to know the situation that keeps management. This shows the lack of planning. This action constitutes a violation of Art 1 of the Political Constitution of the United Mexican States and the International Treaties referred to the Progressivity of Human Rights and the Possibility of progressing Gradually and Constantly. This principle requires that as the level of development improves, I improve the level of commitment to guarantee Economic, Social and Cultural Rights. The mobility situation should be measured as an area of opportunity. The objective of this research is to propose a System of Shared Bicycles, through a Mobile Application, that allows to have a positive impact on the users and the means of transport of the city. The citizens will be able to evolve, to Sustainable Mobility Systems, which derives in efficiency, economic, functional, in terms of time of transfers and reduction of congestion, generating a physical well-being, improving the human quality, contributing to the Social and Economic Development of the Municipality, as a result of having a motor vehicle less on the street.

(Shared bikes, Mobility, Progressivity)

Dedicatoria

El presente trabajo de grado va dedicado a Dios, quien como guía estuvo siempre en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerzas para continuar con mis metas trazadas sin desfallecer. A mi madre Maricruz por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y entereza incondicional sin importar las adversidades. A mi gran amor Lupita a través de sus consejos, de su amor, y paciencia me ayudo a concluir esta meta. A mi hermanita Josito por su cariño y amor, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento gracias. A mi hermanita menor Maritza por enseñarme tanto de la vida y lograr sacar lo mejor de mí, para brindar mi máximo esfuerzo. A toda mi familia Abu, Menchusito, Apa porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas. A todos los compitas, compañeros y personas que me apoyaron de diversas maneras. A mi mejor compita Manuel un abrazo canijo. A todos ellos gracias de corazón Los Amo.

Agradecimientos

A mi querida la Universidad Autónoma de Querétaro, por haberme brindado tantas oportunidades y abrirme las puertas desde el primer día, convencido estoy que la universidad es una caja mágica de personas. Estas líneas son para agradecer a todas las personas que hicieron posible esta investigación, Mi más humilde reconocimiento. Gracias por darme la libertad de desenvolverme como ser humano. Agradezco a los docentes del posgrado en la Maestría Estatal y Municipal de la Universidad Autónoma de Querétaro, que lograron sembrar en mí una semilla que perdurara toda la vida. Agradezco al Programa Titúlate de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Querétaro por brindarme acceso a ser participe en esta etapa de titulación. A mi Director de Tesis el Dr. Alan Díaz nieto por guiar esta investigación y formar parte de otro objetivo alcanzado.

Introducción

La movilidad como derecho humano encuentra un amplio respaldo internacional, tanto en la parte de declaraciones y principios como en su obligatoriedad. Su importancia en el desarrollo de las personas, y el mejoramiento sensible de las condiciones de los individuos que viven en zonas metropolitanas, refuerzan la necesidad de establecer al más alto nivel normativo este derecho fundamental.

El Estado Mexicano a partir del 11 de junio 2011, año en el que se reformó la Constitución General de la República, los derechos humanos han cobrado especial relevancia. Para obligar a los poderes públicos de los tres órdenes de gobierno a promover, respetar, garantizar y proteger los derechos fundamentales de las personas, Esta es la razón por la que se estima conveniente revisar y determinar las cualidades y características de la movilidad, para que sea considerada como un derecho humano. La movilidad está vinculada, conectada con el ejercicio de diversos derechos humanos. El principio de interdependencia, reconocido expresamente por nuestra Constitución, establece que ningún derecho humano debe entenderse aislado ni se desarrolla en sí mismo de forma independiente de otros derechos humanos, por el contrario todos esos derechos se articulan entre sí, para su ejercicio pleno.

En México de las 31 entidades federativas, 14 tienen cuerpos legales dedicados a la movilidad, como concepto integral o como derecho asociado a la actividad de transporte, tránsito y/o vialidad, llegando casi al 50% de las entidades con un modelo afín a la movilidad. Otros estados están trabajando en un impulso similar de mejoramiento de la calidad de vida de la población a través de la movilidad sustentable.

Es el caso del municipio de Querétaro. Su planeación urbana y territorial, así como la movilidad de la ciudad se ha vuelto un elemento indispensable para alcanzar una mejor calidad de vida de los ciudadanos. Tal y como se desprende de la encuesta realizada por la administración que comprende del 2018-2021. Los cinco temas que más preocupan a los ciudadanos son, seguridad pública 69.9%, obras y mantenimiento de la ciudad 47.7%, servicios públicos 41.1%, movilidad 40.4% y

familia 25.6%, dejando más que evidente la problemática que los gobernados perciben.

En el presente trabajo de investigación se abordará la problemática de la movilidad en las grandes urbes y el planteamiento desde un punto de vista sustentable, del cómo hacer ciudades que contribuyan al pleno desarrollo de sus gobernados.

Los capítulos que integran la presente investigación:

Capítulo primero. La problemática de movilidad en el municipio de Querétaro

Capítulo segundo. La movilidad como ponderación de derecho humano

Capítulo tercero. Bicicletas compartidas sin anclaje como instrumento de movilidad para garantizar un derecho humano en el Municipio de Querétaro.

INDICE

CAPÍTULO PRIMERO	9
LA PROBLEMÁTICA DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO	9
1.2. ANTECEDENTES	9
1.2 CAUSALES DE LA EXPANSIÓN DEMOGRÁFICA EN EL AÑO 2000 EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO	10
1.3 LA FALTA DE VISIÓN A LARGO PLAZO DENTRO DE LOS PLANES MUNICIPALES DE DESARROLLO EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.	12
1.4 INCREMENTO DEL PARQUE VEHICULAR DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO Y SUS EFECTOS EN LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES.....	14
CAPÍTULO SEGUNDO	16
LA MOVILIDAD COMO PONDERACION DE DERECHO HUMANO.....	16
2.1. LA MOVILIDAD COMO UN DERECHO HUMANO	16
2.2 TRATADOS INTERNACIONALES IMPULSORES DE LA MOVILIDAD.	19
DERECHO COMPARADO RELATIVO A LA MOVILIDAD.	24
2.4 LA MOVILIDAD Y SU REGLAMENTACIÓN EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.	27
2.5 LA INOBSERVANCIA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD DE MUNICIPIO DE QUERÉTARO QUE EVIDENCIA LA CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA, ASÍ COMO DE UN PLAN DE MOVILIDAD FACTICO.....	29
NOTAS QUE CONTRARRESTAN LO ENMARCADO POR EL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.....	35
CAPÍTULO TERCERO.....	36
LA MOVILIDAD COMO PONDERACION DE DERECHO HUMANO.....	36
3.1. ANÁLISIS FODA REFERENTE A LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.....	36
3.2. BICICLETAS SIN ANCLAJE SU FUNCIÓN EN LAS CIUDADES.	38
3.3. BICICLETA SIN ANCLAJE Y SU IMPACTO POSITIVO AMBIENTAL.	40
3.4 BICICLETAS COMPARTIDAS EN LA CDMX COMO CASO DE ÉXITO	41
CONCLUSIONES	42
Bibliografía	44
ANEXO	45
PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA QUERÉTARO	45
ACUSE DE RECIBO DE SOLICITUD DE INFORMACIÓN	45

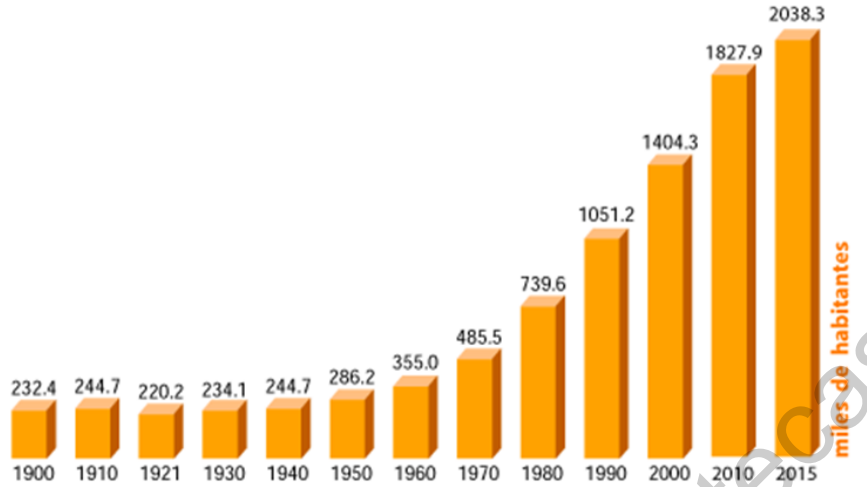
CAPÍTULO PRIMERO

LA PROBLEMÁTICA DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

1.2. ANTECEDENTES

La Evolución de la población en el Municipio de Querétaro en el año 2000 el crecimiento poblacional según datos reportados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía “(INEGI)”¹ se contaba con una población de 1404.3 millones de habitantes por lo que con esa cifra el Municipio en mención, no alcanzaba para que se convirtiera en un Municipio metropolitano, ya que entenderemos como zonas metropolitanas a todos aquellos Municipios que contienen una ciudad de un millón o más habitantes, así como aquellos con ciudades de 250 mil o más habitantes que comparten procesos de conurbación con otras ciudades por lo que para para esas fechas la necesidad de trabajar en temas tales como Seguridad, Movilidad, Desarrollo Económico Sustentable, Infraestructura así como Servicio Públicos no presentaba rezago alguno puesto que la población en ese momento se encontraba plenamente satisfecha con los servicios prestados.

¹ (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>) (INEGI, 2010)



2

1.2 CAUSALES DE LA EXPANSIÓN DEMOGRÁFICA EN EL AÑO 2000 EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

La expansión urbana tiene consecuencias importantes para la movilidad, pues contribuye al aumento de las tasas de motorización y hace que la provisión de alternativas de transporte público, de calidad y eficiente, sea más complejas y costosas.

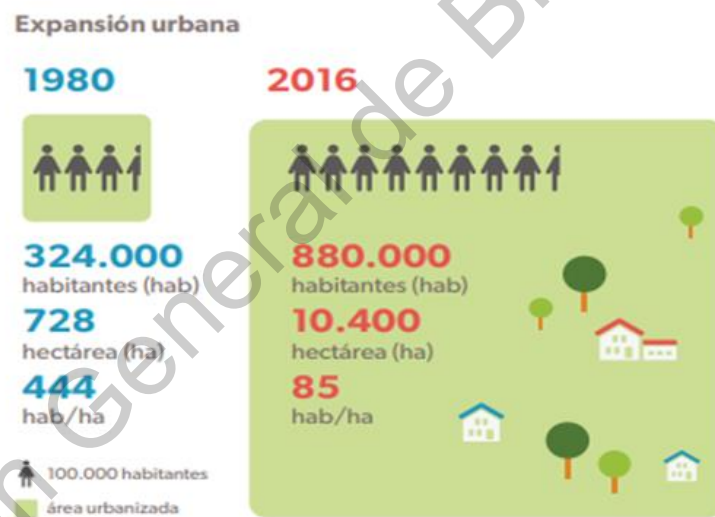
Son varias las razones por las que incrementa la población. “(conapo)”³, señaló que se debe principalmente a que aquí la gente encuentra mayores oportunidades de empleo, educación y seguridad. La inseguridad en otras entidades del país en especial el norte entre los años 2006 al 2012 con la mal llamada guerra contra el narco implementada en ese momento por el presidente Felipe Calderón Hinojosa los estados como Sinaloa, Durango, Chihuahua y Tamaulipas al no garantizar la seguridad de sus habitantes, Mediante el discurso de un Estado fallido en el que la gente opto mudar su residencia a la zona bajo de México, esto por aquí encontrar

² (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>) (INEGI, 2010)

³ http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Mexico_en_cifras

en un primer plano seguridad, personas y familias enteras mudando favoreció la llegada de empresas a la entidad en especial del sector aeronáutico y automotriz.

Tan crecimiento descontrolado de alguna manera porque el municipio de Querétaro no se encontraba listo para captar un ritmo tan acelerado, donde al Municipio ingresan 67 personas por día según cifras oficiales, de las cuales habría que brindarles todos y cada uno de los servicios siendo de los temas más rezagados el de la seguridad y la movilidad fue un tema que se fue dejando para después o para la siguiente administración esto por lo complejo que implica la movilidad es decir es un tema que se ataca desde un paradigma que involucra transversalmente vialidades seguras, medios de transporte alternativo a los vehículos de combustión, tales como bicicleta, semaforización inteligente o coordinada que permitan coadyuvar en el eficiente traslado de los habitantes del municipio de Querétaro .



Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Estadística y Geografía, y el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015

⁴Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Estadística y Geografía, y el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015

1.3 LA FALTA DE VISIÓN A LARGO PLAZO DENTRO DE LOS PLANES MUNICIPALES DE DESARROLLO EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.

Lo que debió ser un área de oportunidad detectada por las administraciones municipales en turno puso en evidencia la notable falta de planeación por parte de las mismas para con los planes desarrollo, donde el principal problema de movilidad que existe en Querétaro es la falta de formalidad en el desarrollo de obras, pues con los cambios de gobierno, se desarrollan proyectos que en la mayoría de los casos no se concluyen. No es hasta el “Plan de la administración 2015-2018”⁵ que se contempla de manera seria temas con estrategias transversales como los son la movilidad la seguridad, desarrollo sustentable, así como la participación ciudadana de manera inclusiva. Se debe empezar a consolidar y dar continuidad a los proyectos, si bien es cierto revisarlos, auditarlos como correcto ejercicio de administración pública, pero al mismo tiempo darles seguimiento y continuidad, sin mella política a esos programas o políticas públicas establecidas con antelación que de alguna manera sean cuantitativamente exitosos y estén operando de manera satisfactoria eficaz y eficientes. de lo contrario seguiremos teniendo políticas públicas que no son exitosas debido a que por cambio de administraciones se pierde la continuidad.

Es así que el 13 de noviembre se crea el primero Reglamento Interior de la Secretaria de Movilidad en el cual se contempla conceptos como el del Artículo 3º

⁵ <http://www.fiqma.org/images/Comunicacion.PlanMunicipalDesarrollo/PlanMunicipal2015-2018.pdf>

fracción II. Movilidad. - La posibilidad de desplazamiento eficiente de personas y objetos de un lugar a otro dentro del territorio municipal, que se reconoce como una necesidad material de los seres humanos, como un derecho colectivo y como condición para favorecer el desarrollo social y la calidad de vida de las personas. Con respecto al concepto de “tráfico”, cuyo énfasis se centra en los medios de transporte motor, la movilidad privilegia los modos de desplazamiento no motorizados, incluyendo el peatonal, así como la adecuada conectividad intermodal (REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO: PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO “LA SOMBRA DE ARTEAGA”, 2015)⁶

⁶ (REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO: PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO “LA SOMBRA DE ARTEAGA”, 2015)

1.4 INCREMENTO DEL PARQUE VEHICULAR DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO Y SUS EFECTOS EN LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES.

Más gente, más coches. El incremento en el parque vehicular rebasó, por mucho, las expectativas de las autoridades en el sexenio pasado. En el 2014, se dio a conocer que circulaban 580 mil vehículos en el estado, cuando la expectativa del 2010 para el 2025 era de apenas 283 mil vehículos. En el ese año la Zona Metropolitana registraba apenas 199 mil automóviles personal.⁷

Este es uno de los grandes problemas derivado del crecimiento en desmedida poblacional que se genera por cada número de habitante nuevo que llega al estado se suma la cifra de automóviles circulando Durante los años 2010 al 2015, el estado fue un gran captador de nuevos habitantes, sobre todo en los municipios de Querétaro, El Marques y Corregidora, atendiendo a las bajas tasas de incidencia delictivas que se vivían, y en contraste claro con las alarmantes crecidas de los delitos de alto impacto y la inseguridad en los demás estados de la república mexicana.

Querétaro llegó a estar catalogado en el top 3 de los Estados con mejor calidad de vida y seguridad, lo que generó indirectamente circunstancias favorables para la atracción de habitantes.

⁷ Fuente: Steer Davies Gleave con base en información Instituto Nacional de Estadística y Geografía, y el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015

De igual forma los cambios de uso de suelo en los Municipios de Querétaro, El Marques y Corregidora detonaron la expansión de la construcción de vivienda habitacional media alta, media y baja.

derivado lo anterior, tenemos debidamente delimitado a que se refiere la movilidad como derecho humano. Día a día los habitantes Queretanos han visto lesionado tal derecho fundamental, las calles han resultado insuficientes para albergar a tanto vehículo motor y los tiempos de traslado entre un punto a otro han incrementado rotundamente.

Aunado al constante incremento en los habitantes y el número de vehículos registrados ante el empadronamiento del Estado.

En el año 2016, se realizaron 1 millón 600 mil traslados diarios en el Municipio de Querétaro, de los cuales 44% se hicieron en automóvil, 33% en transporte público, 22% caminando y solo 1% en bicicleta. (<https://gobqro.gob.mx/coespo/wp-content/uploads/2016/01/14-Quere%CC%81taro.pdf>, 2016)

CAPÍTULO SEGUNDO

LA MOVILIDAD COMO PONDERACION DE DERECHO HUMANO.

2.1. LA MOVILIDAD COMO UN DERECHO HUMANO

Los derechos humanos han cobrado especial relevancia para el Estado Mexicano a partir del 11 de junio 2011, año en el que se reformó la Constitución General de la República⁸ para obligar a los poderes públicos de los tres órdenes de gobierno a promover, respetar, garantizar y proteger los derechos fundamentales de las personas, denominados derechos humanos, como bienes intangibles básicos para su vida y desarrollo plenos, reconociendo como tales a los establecidos (desde 1857 como derechos del hombre y en 1917 como garantías individuales) y los que se establezcan en la propia Constitución y los dispuestos en los tratados internacionales de los que México es Parte. De esta manera, el Poder Constituyente Permanente ha tenido y tiene plena libertad para establecer, ampliar, confirmar y fortalecer los derechos humanos de los que goza cualquier individuo que se encuentre dentro del territorio nacional. Por esta razón se estima conveniente revisar y determinar las cualidades y carácter de la movilidad para que sea considerada como un derecho humano. La movilidad está vinculada, conectada con el ejercicio de diversos derechos humanos. El principio de interdependencia, reconocido expresamente por nuestra Constitución⁹, establece que ningún derecho humano debe entenderse aislado ni se desarrolla en sí mismo de forma independiente de otros derechos humanos; por el contrario, todos esos derechos se

⁸ <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 11 de junio de 2011.

articulan entre sí, para su ejercicio pleno. De esta manera, la movilidad está asociada con los siguientes derechos fundamentales:

- a) Libertad.
- b) Igualdad.
- c) No discriminación.
- d) Educación.
- e) Vivienda digna y decorosa.
- f) Protección de la salud.
- g) Medio ambiente sano.
- h) Libre tránsito.
- i) Seguridad jurídica.
- j) Legalidad.
- k) Interés superior de la niñez.
- l) Libertad de trabajo.
- m) Libre acceso a información plural y oportuna.

Inclusive, la movilidad ya es un derecho humano reconocido jurídicamente en nuestro orden normativo local y federal. Diversas leyes de entidades federativas, así como tratados y principios del orden internacional han establecido expresamente dicha naturaleza de la movilidad.

La progresividad de los derechos humanos¹⁰, implica tanto gradualidad como progreso. La primera se refiere a que, generalmente, la efectividad de los derechos

¹⁰ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/2010/2010361.pdf>

humanos no se logra de manera inmediata, sino que conlleva todo un proceso que supone definir metas a corto, mediano y largo plazos, mientras que, el progreso se ciñe a que, el disfrute de los derechos siempre debe mejorar.¹¹

El principio de progresividad se relaciona no sólo con la prohibición de regresividad del disfrute de los derechos fundamentales, sino también con la obligación positiva de promoverlos de manera progresiva y gradual, pues como lo señaló el Constituyente Permanente, el Estado Mexicano tiene el mandato constitucional de realizar todos los cambios y transformaciones necesarias en la estructura económica, social, política y cultural del país, de manera que se garantice que todas las personas puedan disfrutarlos. Esta reforma colocó a México en un panorama internacional de vanguardia al aplicar un control de convencionalidad¹² de los tratados internacionales que contengan derechos humanos, creando un bloque de constitucionalidad en beneficio del gobernado.¹³

Como se puede observar hablar acerca de la progresividad de los derechos se referirá a al igual que control de convencionalidad a mecanismos constitucionales en pro de los gobernados, ello con el objetivo de salvaguardar los derechos humanos y garantías individuales de los gobernados frente a leyes y actos emitidos por autoridades. Esto quiere decir que todas y cada una de las autoridades con esta evolución se ven obligados a maximizar los derechos humanos es decir desde la autoridad federal pasando por el ámbito municipal estarán inmersos dentro de esta esfera de convencionalidad.

¹¹ <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Documentos/Tesis/2010/2010361.pdf> Suprema Corte de Justicia de la Nación

¹² Cuadernillo de Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos N° 7

¹³ Amparo directo en revisión 2425/2015 Alberto Pérez Dayán. Secretaria: Georgina Laso de la Vega Romero.

2.2 TRATADOS INTERNACIONALES IMPULSORES DE LA MOVILIDAD.

Existen tratados internacionales vinculantes para México, así como declaraciones y principios de naturaleza internacional, todos relacionados con la movilidad.

La movilidad como derecho humano tiene un amplio respaldo internacional, tanto en la parte obligatoria como en la de declaraciones y principios. Su importancia en el desarrollo de las personas y el mejoramiento sensible de las condiciones de los individuos que viven en zonas metropolitanas refuerzan la necesidad de establecer al más alto nivel normativo este derecho fundamental.

Declaración Universal de los Derechos Humanos.¹⁴

Que 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 (incluyendo el propio) y a regresar a su país.

Dicho documento sirvió de presente para elaborar la convención internacional de la “ONU”

Convención Americana sobre Derechos Humanos.¹⁵

Conocida como Pacto de San José, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de mayo de 1981, establece en su artículo 22, párrafo primero, que toda persona

¹⁴ La Declaración Universal de Derechos Humanos <https://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>

¹⁵ Convención Americana sobre Derechos Humanos suscrita en la conferencia especializada interamericana sobre derechos humanos (b-32) https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32

que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en el con sujeción a las disposiciones legales.

Partiendo de esos derechos sociales inmerso en esta trata podemos hacer un ejercicio de derecho comparado y respaldar la adecuada movilidad de la ciudadanía.

Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer¹⁶

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 14.2, inciso h), dispone la obligación de los Estados 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 aseguran 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.

Como se comenta en el precedente artículo el derecho a la movilidad de las sociedades se encuentra sustentado en las condiciones mínimas necesarias para un adecuado uso de transporte. Como transporte se entenderá Vehículo o medio que se usa para trasladar personas o cosas de un lugar a otro incluida la bicicleta.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo¹⁷

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, establece en su artículo 20 la obligación del Estado Mexicano de adoptar las medidas efectivas

¹⁶ <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CEDAW.aspx> Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer

¹⁷ <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf> Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad

para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, como son:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.
- b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible.
- c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.
- d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.¹⁸

En la presente convención se realiza un ejercicio de ponderación de derecho incluyente a la movilidad para personas con alguna discapacidad y para su adecuado tránsito.

Pacto Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales.¹⁹

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1981, que en su artículo 11, párrafo 1, reconoce el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. La Observación general Núm. 4, del 13 de diciembre de 1991, del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, ha interpretado que "...el derecho a la vivienda no se debe interpretar en un sentido estricto o restrictivo que lo equipare, por ejemplo, con el

¹⁸ <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf> Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad

¹⁹ <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx> Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

cobijo que resulta del mero hecho de tener un tejado por encima de la cabeza o lo considere exclusivamente como una comodidad. Debe considerarse más bien como el derecho a vivir en seguridad, paz y dignidad en alguna parte.” En esta amplitud, se considera que una infraestructura básica adecuada y una situación adecuada en relación con el trabajo y los servicios básicos, todo ello a un costo razonable, forma parte del derecho a un nivel de vida adecuado para sí y su familia.

En el presente se comenta la relación que existe entre los servicios básicos del gobernado y la relación que guarda con su entorno social por ende es coercitivo la adecuad amovilidad del mismo.

Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores,

Que 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.²⁰

Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes.²¹

Que en su artículo 7 derecho a la democracia participativa establece, como derecho humano fundamental el derecho a la movilidad universal, que reconoce el derecho

²⁰ <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx> Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

²¹ <https://www.idhc.org/es/incidencia/proyectos/derechos-humanos-emergentes> Los Derechos Humanos Emergentes

de toda persona a migrar y establecer su residencia en el lugar de su elección (párrafo 2) y el derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.²²

En su Artículo XIII Derecho al transporte público y la movilidad urbana, establece lo siguiente:

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

²² https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad

DERECHO COMPARADO RELATIVO A LA MOVILIDAD.

Esta tendencia de transformación se ha venido incrementando de manera reciente, ya que son varios los Estados que cuentan con leyes de movilidad. De las 31 entidades federativas, 14 tienen cuerpos legales dedicados a la movilidad como concepto integral o como derecho asociado a la actividad de transporte, tránsito y/o vialidad, llegando casi al 50% de las entidades con un modelo afín a la movilidad. Estas entidades son: Aguascalientes, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo y Tabasco. Además, otros estados están trabajando en un impulso similar de mejoramiento de la calidad de vida de la población a través de la movilidad sustentable.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece, en su artículo 13 Ciudad Habitable, inciso E. Derecho a la movilidad, que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.²³

La Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios prescribe sobre el particular que la movilidad es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, a través de las diferentes formas y modalidades de transporte que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso la movilidad tendrá como eje central a la persona.²⁴

La Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima dispone que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo

²³http://www.infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf Constitución política de la ciudad de México.

²⁴https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_legislacion/doc/leyes_estatales/25Ley_de_Movilidad_del_Estado_de_Guanajuato_y_sus_Municipios.pdf

desplazamiento de personas y bienes para acceder mediante los diferentes modos de traslado y transporte, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Ley, para satisfacer las necesidades tanto individuales como colectivas, y pleno desarrollo sustentable y transversal.²⁵

La Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes establece que el derecho a la movilidad se entiende como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema de desplazamientos de calidad accesible, continuo, eficiente, seguro, sustentable, suficiente y tecnológicamente innovador, que garantice su desplazamiento en condiciones de igualdad y equidad, y le permita satisfacer sus necesidades, contribuyendo así a su pleno desarrollo.²⁶

La Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, dispone que se reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo. La interpretación del derecho y de sus garantías se realizará conforme a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.²⁷

Ley de movilidad del estado de Querétaro, tiene por objeto establecer las bases, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, administrar, supervisar, dar seguridad y protección a la movilidad de las personas y, garantizar el desarrollo del transporte público, y especializado en el Estado de Querétaro, bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad, uso adecuado y mayor aprovechamiento de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento, en relación con los centros de

²⁵ http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-col/COL-L-MovSus2018_09.pdf LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COLIMA.

²⁶ <http://eservicios2.aguascalientes.gob.mx/NormatecaAdministrador/archivos/EDO-18-141.pdf> La Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes.

²⁷ <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L189-XV-16012019-787.pdf> La Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo.

población, polos de desarrollo industrial o comercial y de cualquier otro que lo requiera, a fin de elevar la calidad de vida de las personas. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16)²⁸

Así las cosas, los programas gubernamentales reconocen la importancia de la movilidad como un tema complejo, que involucra diversos aspectos trascendentes, por ello, requiere de un desarrollo exclusivo para su inclusión, programación, financiamiento e implementación en las órbitas locales, sean estatales o municipales.

Dirección General de Bibliotecas UAQ

²⁸ [Compilacion.ordenjuridico.gob.mx/obtenerdoc.php?/ESTADO/QUERETARO](http://compilacion.ordenjuridico.gob.mx/obtenerdoc.php?/ESTADO/QUERETARO). Ley de movilidad del estado de Querétaro

2.4 LA MOVILIDAD Y SU REGLAMENTACIÓN EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.

En un trabajo de derecho comparado esto es lo que se contempla en el plan municipal de desarrollo de Querétaro

La planeación urbana y territorial de las ciudades se ha vuelto un elemento indispensable para alcanzar una mejor calidad de vida. La tendencia actual nos conduce a promover cambios culturales para que las personas vivan en espacios compartidos y busquen alternativas sustentables para aminorar los efectos de la expansión del territorio y el despoblamiento. El Municipio de Querétaro habrá de enfrentar grandes retos para alcanzar estándares internacionales.²⁹

La zona metropolitana de Querétaro cuenta con la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro; sin embargo, el papel del municipio es sumamente limitado, pues corresponde al Ejecutivo Estatal planear el funcionamiento del servicio público de transporte y promover el transporte no motorizado, en colaboración y escucha de las autoridades municipales.

Por ello, se procurará un trabajo permanente y coordinado con el Gobierno del Estado de Querétaro. Por su parte, la ley que regula el Sistema Estatal de Promoción del Uso de la Bicicleta y su respectivo reglamento prevén un Programa Estatal de Movilidad en Bicicleta, al cual los municipios podrán adherirse siempre que así lo determine su Ayuntamiento, mediante los acuerdos que al efecto expida cada uno de ellos. Esto amplía las posibilidades de incidencia en la materia. En este sentido, las “colonias caminables” son un concepto que abarca la movilidad a pie como una alternativa saludable, económica y práctica, que además genera beneficios ambientales, económicos y sociales. Recordemos que entre los retos que el municipio enfrenta se encuentra la calidad del aire. Para esto es necesario que las banquetas sean adecuadas para los transeúntes y que sean accesibles para las personas con discapacidad. Los datos sobre la disponibilidad de pavimento (2010) georreferenciado por el Observatorio de Seguridad Ciudadana del Municipio de

²⁹ <http://www.fiqma.org/images/Comunicacion.PlanMunicipalDesarrollo/PlanMunicipal2015-2018.pdf>

Querétaro, muestran que en las zonas periféricas de la ciudad existen manzanas donde hace falta pavimentación, lo cual afecta a los transeúntes en movilidad y seguridad.

En relación al mismo programa poco se ha podido llevar a cabo ya que por cuestiones culturales (de falta de aceptación por parte de los gobernados) no se ha podido implementar de manera eficiente, sumado a la falta de voluntad política y la falta de interés por parte de las administraciones que dicho sea de paso por la temporalidad tan efímera, entre el lapso de la presentación de dicho plan y el comienzo de la implementación. Por lo que en Querétaro se han tenido resultados bajos referente a las expectativas tal y como lo marcan en los principales diarios de circulación de estado de Querétaro un ejemplo “plaza de armas”

Los habitantes del municipio de Querétaro demandamos recuperar el nivel de vida con que contábamos los habitantes antes de la caótica administración pública de Marcos Aguilar, quien anteponiendo sus particulares intereses a los de la ciudadanía, realizó grandes concesiones y dejó un municipio sumido en graves problemas de inseguridad y de movilidad urbana, despilfarrando recursos económicos públicos en obras caprichosas cuestionables, sin cumplir con el mejoramiento de los servicios públicos municipales que se tenían anteriormente a su administración, un municipio donde las precipitaciones pluviales hacen daños incuantificables, generando grandes encharcamientos a pesar de haber informado a la población que con sus obras propuestas “nunca más se va a volver a inundar Querétaro”, lo que resulto una falacia cuyas consecuencias las seguimos padeciendo cada vez que llueve.³⁰

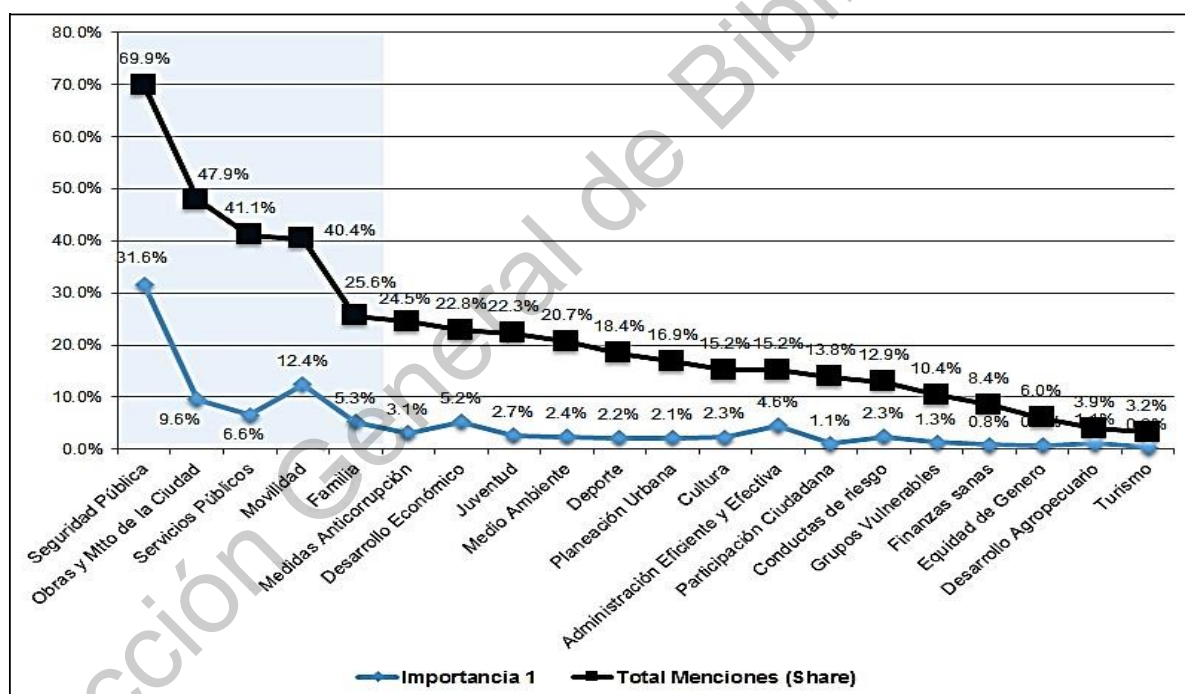
³⁰ <https://plazadearmas.com.mx/la-caotica-presidencia-de-marcos-aguilar-vega/> Periodico Plaza de armas

2.5 LA INOBSERVANCIA DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD DE MUNICIPIO DE QUERÉTARO QUE EVIDENCIA LA CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA, ASÍ COMO DE UN PLAN DE MOVILIDAD FACTICO.

Realizando un análisis crítico al plan de desarrollo municipal de la administración que comprende del 2018-2021 se puede identificar que en el apartado de movilidad carece de una estructura sólida ya que no obstante y derivado de una encuesta realizado por ellos mismos deriva que la población en su segundo tema de interés se encuentra en la movilidad tal y como se muestra en la siguiente grafica extraída del plan de movilidad en mención.

(Desarrollo,

2018-2021)



Los cinco temas que más preocupan a los ciudadanos son seguridad pública 69.9%, obras y mantenimiento de la ciudad 47.7%, servicios públicos 41.1%, movilidad 40.4% y familia 25.6%.³¹

³¹ <https://amqueretaro.com/wp-content/uploads/2018/11/PMD-2018-2021-20112018.pdf> Plan Municipal de desarrollo 2018-2021

Se observa con claridad que en materia de movilidad no obstante estar cuantificado en sus encuestas como uno de los temas prioritarios para la colectividad no así para la administración en turno, ya que como a continuación se observa en el rubro de movilidad es lo uno que se contempla dejando de manera escueta la parte de las ciclovías y bicicletas como medio alternativo el saber ¿Cómo lo harán? ¿Cuándo lo harán? ¿Dónde lo harán? Únicamente se refiere a “las ciclovías como un instrumento secundario”, que no solucionará el tema de congestiónamiento de la ciudad, errando desde ese momento, ya que una ciudad debe ser construida no desde la perspectiva del auto si no mediante mecanismos alternos como la bicicleta, para lo cual hace únicamente referencia a los usuarios de las ciclovías y el promedio de viajes que se efectúan dejando de lado los incentivos por utilizar los mecanismos diversos de la movilidad. Se describe el apartado de movilidad:

Una de las manifestaciones del incremento de la población de mayor impacto en el municipio es el notable aumento del tránsito vehicular que incide en la saturación de las vialidades poniendo en evidencia una infraestructura que ha sido rebasada, particularmente en el Centro Histórico. La reciente instalación de 250 semáforos (20% de los cuales se conocen como “inteligentes”), así como la construcción de ciclovías, no solucionaron el congestiónamiento de la ciudad. Entre los problemas que se detectaron están la calibración deficiente de los semáforos y la ubicación de las ciclovías en vialidades saturadas.³²

La reciente instalación de 250 semáforos (20% de los cuales se conocen como “inteligentes”), así como la construcción de ciclovías, no solucionaron el congestiónamiento de la ciudad. Entre los problemas que se detectaron están la calibración deficiente de los semáforos y la ubicación de las ciclovías en vialidades saturadas

Podemos observar que en 2016 circulaban en el municipio 433 mil 766 vehículos, que representaban el 57.3% de los existentes en el estado.

³² (Desarrollo, 2018-2021) <https://amqueretaro.com/wp-content/uploads/2018/11/PMD-2018-2021-20112018.pdf> Plan Municipal de Desarrollo

Actualmente, del 100% de los vehículos que circulan todos los días en la zona metropolitana, el 97% son particulares y solo el 0.64% son de transporte público y trasladan diariamente a más de 600 mil personas. Esto se debe a varios factores: 1. El acelerado desarrollo económico genera un flujo importante de migrantes, 32.5% de ellos nació en otra entidad o país. 2. El desplazamiento de personas que residen en un municipio y trabajan en otro (commuters) y que se trasladan entre la zona metropolitana del Valle de México y el municipio de Querétaro es de alrededor de 6 mil. 3. Existe un importante número de personas que estudian en un municipio diferente al que residen.

De acuerdo con el diagnóstico del Plan Estratégico de Movilidad (PEM) 20102026, el 20% de los estudiantes de primaria y el 22% de secundaria son llevados a la escuela en autos, lo que se refleja en problemas de congestionamiento en las vías principales. De las 514 instituciones de educación básica que hay en el municipio, el transporte escolar gratuito tiene una cobertura de 204 escuelas (39.7%), para los alumnos que cursan de 4° año de primaria hasta 3° de secundaria.

*“Una alternativa viable para disminuir los problemas de tráfico y contaminación es el uso de la bicicleta que, además de ser ecológica, permite a las personas hacer ejercicio para mejorar su calidad de vida. Actualmente hay cuatro mil 852 usuarios de las ciclovías, quienes al mes realizan un promedio de 2 mil 633 viajes.”*³³

³³ (Desarrollo, 2018-2021) <https://amqueretaro.com/wp-content/uploads/2018/11/PMD-2018-2021-20112018.pdf> Plan Municipal de Desarrollo

En este mismo orden de ideas se dio inicio a una solicitud de información a través de “la plataforma transparencia México” bajo el número de folio 00329819-001de concretamente solicitando información a la municipio de Querétaro y para ser precisos a la secretaria de movilidad a través de los oficios SEMOV/DGM/2019959,SEMOV/DSTS/2019/203,SEMOV/CA/2019/172^a los cuales atienden a los 10 puntos solicitados

Al primer punto se cuestiona ¿cuáles son las funciones de la secretaria de movilidad del municipio de Querétaro? Contestan haciendo referencia de la siguiente manera.

Artículo 4. Atribuciones de la dependencia. - Corresponde a la Secretaría:

I. Formular, proponer y ejecutar, previa aprobación del Ayuntamiento, el Programa Integral de Movilidad Municipal, que deberá vincularse transversalmente con los programas existentes en materia de desarrollo urbano y ecología, proyectarse cuando menos a tres años, prever los indicadores de evaluación que permitan ponderar objetivamente los avances en su ejecución y contemplar la emisión de informes anuales que deberán ser difundidos como información pública obligatoria.

II. Diseñar y ejecutar el Programa Municipal de Movilidad Escolar, que formará parte del Programa Integral de Movilidad Municipal bajo las directrices que determinen el Ayuntamiento y el Presidente Municipal. (Ref. P. O. No. 68, 6-X-17)

V. Proponer alternativas de solución a los conflictos de vialidad que se suscitan en el territorio municipal; así como exponer problemáticas y áreas de oportunidad en la mesa de vialidades que se establezca con las instancias federales, estatales y municipales, a fin de contribuir a la adecuada planeación y desarrollo urbano de la zona metropolitana de Querétaro;³⁴

³⁴ www.municipiodequeretaro.gob.mx/reglamentos.php reglamento de movilidad del municipio de Querétaro

Es así como nos encontramos que del artículo 4º fracción I se desprende que debe Formular, proponer y ejecutar, el Programa Integral de Movilidad Municipal, que le permita sortear las veces de las necesidades del municipio y Proponer alternativas de solución a los conflictos de vialidad que se suscitan en el territorio municipal. Quedando más que evidente que el tema de las ciclovías y bicicletas como alternativa de movilidad se encuentra en segundo plano para la administración puesto que se sigue apostando a que el “derecho a la ciudad”³⁵ y el urbanismo coloquial se referirá únicamente desde la perspectiva del automóvil.

En ese mismo sentido el siguiente cuestionamiento

3.- ¿Cuántos kilómetros están cubiertos con ciclovía a lo largo del Municipio de Querétaro?

Respuesta: La infraestructura ciclista con la que cuenta el municipio de Querétaro suma un total de 216 km. (Se anexa plano que muestra la Distribución por tipo).³⁶

4.- ¿Existe algún proyecto para la ampliación de las mismas?

Respuesta: Si existe un proyecto que lleva por nombre, "CONEXIÓN DE RED DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA", actualmente se encuentra en etapa de estudio, realizándose aforos de usuarios en bicicleta, con la finalidad de conocer la cantidad de viajes ciclistas.

5.- ¿Cuentan con estadística de cuántos usuarios utilizan las ciclovías?

Respuesta: Este dato se obtendrá de los resultados de los estudios que se están realizando actualmente.

6.- ¿Cuentan con estadísticas que permitan medir el impacto del uso de las mismas?

³⁵ <https://www.uclg.org/en/media/news/derecho-la-ciudad-que-es-de-donde-surge-y-quien-va-dirigido>

³⁶ solicitud de información a través de “la plataforma transparencia México” bajo el número de folio 00329819-001

Respuesta: Las estadísticas solicitadas se obtendrán a partir de los resultados de los estudios que se están realizando actualmente.³⁷

9.- ¿Cuentan con alguna medición o estadística que permita saber si las bicicletas ayudan a minorizar el tráfico en el municipio de Querétaro?

Respuesta: Esta respuesta se obtendrá a través de los resultados de los estudios que se están realizando actualmente.

Por lo anterior; le comento que en cuanto se tengan los resultados de los estudios, con gusto podemos proporcionar la información solicitada.

Es así como podemos ver claramente que la administración corriente que comprende del 2018-2021 y que justo está a la mitad de sus gestiones, entenderemos que se encuentra en “etapa de estudios” por lo que entre que su periodo de estudios y análisis concluye para dar parte al etapa de aplicabilidad para algún programa estar así llegando al final de su administración por lo que por el tema de temporalidad difícilmente podrá fraguar alguna política pública darle seguimiento para su consolidación y etapa de mejora.



38

³⁷ solicitud de información a través de “la plataforma transparencia México” bajo el número de folio 00329819-

³⁸ ADN informativo <http://adninformativo.mx/muere-ciclista-al-caer-alcantarilla-ciclovía-paseo-la-republica>

Con notas como la sucedida este, 6 de junio de 2019.-publicada por ADN informativo publicada en sus plataformas digitales. La noche del miércoles un hombre murió cuando la llanta delantera de la bicicleta en que viajaba cayera accidentalmente en una alcantarilla que se encontraba destapada.

Los hechos ocurrieron mientras el sujeto circulaba en la ciclovía de Paseo de la República, a la altura de Santa Rosa Jáuregui.

La poca visibilidad provocada por la falta de alumbrado público en la zona ocasionó que el joven, que viajaba de Santa Rosa Jáuregui hacia Querétaro, se accidentara, perdiendo la vida casi de manera inmediata.

A través del número de emergencia 911 testigos pidieron la intervención de los cuerpos médicos, por lo que al lugar acudieron paramédicos, sin embargo, nada pudieron hacer por la vida del hombre.

Para acordonar la zona arribaron elementos de la policía municipal y estatal, quienes se encargaron de auxiliar con la vialidad del tránsito vehicular, mientras llegaban las autoridades de investigación y peritaje correspondientes.

A su vez, elementos de la Fiscalía General del Estado se trasladaron para llevar a cabo el levantamiento del cadáver.³⁹

Notas como estas contrarrestan lo enmarcado por el reglamento interior de la secretaría de movilidad Del Municipio de Querétaro, y contemplado en su plan de desarrollo municipal haciendo notorio que para esta administración a su mitad de gestión no existe un plan concreto para la movilidad y en caso de contar con el no será suficiente la temporalidad para su correcta aplicación en beneficio de los gobernados.

³⁹ ADN informativo <http://adninformativo.mx/muere-ciclista-al-caer-alcantarilla-ciclovía-paseo-la-republica/>

CAPÍTULO TERCERO

LA MOVILIDAD COMO PONDERACION DE DERECHO HUMANO.

3.1. ANÁLISIS FODA REFERENTE A LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

Dirección General de Bibliotecas UAQ



FORTALEZAS

- Existe un Plan Municipal de Desarrollo
- -En dicho plan se contempla una secretaria de movilidad
- -De Dicha Secretaria Desprende un Reglamento de Movilidad
- -En el reglamento de movilidad se encuentra debidamente señaladas las funciones.
- -Se cuenta con una estructura normativa
- |

DEBILIDADES

- Corto Tiempo de la administración en el encargo
- Falta de continuidad de los programas, exitosos en el encargo
- Revancha política ocasiona abandono de programas serios.
- Resistencia por parte de la sociedad
- Falta de cultura de movilidad por parte de la ciudadanía.
- Falta de recursos
- Falta de infraestructura |

Debilidades

OPORTUNIDADES

- Apoyo por parte de las asociaciones civiles como "saca la bici"
- Tema novedoso de movilidad y actividad física para la sociedad
- Tendencia al cambio en relación a coadyuvar con el cambio climático
- Casos de éxito en otras metrópolis como la CDMX
- Casos de éxito a nivel internacional como Japón , Canadá , Copenhague |



AMENAZAS

- El crecimiento acelerado de la ciudad desde la perspectiva del auto
- Rechazo y apatía por parte e la ciudadanía al cambio de paradigma de movilidad
- Los Costos del mantenimiento de ciclovías y bicicletas compartidas
- Accidentes por falta de mantenimiento a la infraestructura de movilidad
- Falta de socialización por parte de la administración |

Amenazas

3.2. BICICLETAS SIN ANCLAJE SU FUNCIÓN EN LAS CIUDADES.

Los sistemas de bicicletas compartidas, también conocido como sistemas de bicicletas públicas, ponen a disposición de un grupo de usuarios una serie de bicicletas para que sean utilizadas temporalmente como medio de transporte. Normalmente estos sistemas son gestionados por un estamento público y permiten recoger una bicicleta y devolverla en un punto diferente, para que el usuario sólo necesite tener la bicicleta en su posesión durante el desplazamiento.



40

⁴⁰ Imagen extraída de la página oficial de Mobike Smart Bike Share – Mobike <https://mobike.com/global/>

La bicicleta puede constituir para algunas personas un buen medio de transporte, y en zonas congestionadas el más rápido. El sistema de bicicletas compartidas pone en la ciudad una serie de puntos en las que se puede coger y dejar una bicicleta. Normalmente los puestos funcionan de forma automática, de modo que el usuario se identifica (con una tarjeta o un código) y automáticamente se libera una bicicleta. La bicicleta puede ser dejada en cualquiera de los otros puntos. Así la bicicleta se convierte en un medio de transporte público más que se puede utilizar para ir desde una parada a cualquier otra de la ciudad, sin necesidad de volver al punto original.



41

La mayoría de estos sistemas son públicos, gestionados por ayuntamientos o universidades, aunque son compatibles con explotaciones privadas o particulares.

El sistema sirve como complemento al transporte público convencional, ya que cuando no existe parada o estación en el destino final se puede continuar desde la más cercana en bicicleta.

⁴¹Imagen extraída de la página oficial de Mobike Smart Bike Share – Mobike <https://mobike.com/global/>

3.3. BICICLETA SIN ANCLAJE Y SU IMPACTO POSITIVO AMBIENTAL.

El servicio de bicicletas compartidas pone en contexto la necesidad de alternativas de movilidad que faciliten el transporte de las personas en Querétaro. La bicicleta se ha convertido en una de las mejores soluciones: no contamina, y supone ejercicio físico. Sin embargo, el fomento por parte de los gobiernos para animar a las personas a utilizar esta vía de transporte y el nacimiento de aplicaciones que ofrecen nuevas opciones debe venir acompañado de una regulación.

Existe un nuevo paradigma de educación ambiental en las generaciones del nuevo milenio, nuestros antecesores buscaron un beneficio tecnológico inmediato, sin pensar en las descendencias futuras y el planeta que heredarían, lo que trajo un detrimento en la capa de ozono y ha producido un incremento constante en la temperatura del planeta, generando diversos problemas ambientales.

El futuro del motor de transporte y movimiento de las personas deberá emigrar de quema de combustibles hacia energías renovables y amigables con el medio ambiente, así tenemos que bicicletas, y vehículos híbridos deberán ser los que más a menudo observemos en la cotidianidad

La ligereza, autonomía, rapidez y fácil conducción lo convierten en un medio de transporte hábil y placentero para moverse en las ciudades.

Este tipo de vehículos buscan evitar los congestionamientos viales y hacinamientos de automóviles estacionados en las aceras al utilizar las calles como vías,

En cuanto al impacto positivo que este medio de transporte genera, las ciudades, a través de sus gobiernos y ciudadanos deberán adaptarse a estos sistemas de movilidad sustentables, que deriva en eficacia, tanto económica, como funcional, en cuanto a movilidad, tiempo de traslados y reducción de congestionamiento, así como un vehículo motor menos en la calle.

3.4 BICICLETAS COMPARTIDAS EN LA CDMX COMO CASO DE ÉXITO

¿Qué significa bicicletas compartidas?

Mobike es la primera plataforma de uso compartido de bicicletas que permite resolver el problema de las conexiones de corta distancia en la ciudad. Las bicicletas Mobike tienen un diseño único patentado con un sistema de cierre inteligente y se conectan con la aplicación del teléfono móvil para brindar mayor accesibilidad y comodidad cuando más lo necesites.

¿Cuál es la vision de Mobike?

El transporte es una de las necesidades humanas más básicas de la vida cotidiana. Descubrimos que, como parte de esta necesidad, particularmente en las ciudades, existe la demanda del traslado a distancias cortas. Actualmente no existe una gran variedad de buenas soluciones para abordar este problema, por lo que Mobike nace para satisfacer esta demanda: ayudar a las personas a realizar viajes cortos de una manera más económica y conveniente.

Para alcanzar este objetivo, elegimos el medio de transporte más universal y simple: la bicicleta. Con una idea y la innovadora, diseñamos y creamos el cuadro de la bicicleta y el candado inteligente para lograr que recorrer distancias cortas sea sencillo y conveniente.

Mobike también contribuye a asegurar que el viaje de todos sea ecológico y no perjudique el medio ambiente, como así también a reducir las congestiones de tránsito, lo que resultaría en una mejor calidad de vida para todos.⁴²

⁴² Smart Bike Share – Mobike <https://mobike.com/global/>

CONCLUSIONES

El municipio de Querétaro, debe impulsar como área de oportunidad, en cuanto a movilidad se refiere. La incorporación de bicicletas compartidas sin anclaje, como las ya comentadas en el presente trabajo de investigación, que puedan contribuir con traslados eficientes para la ciudadanía, tema que en los últimos días ha tomado notoria importancia, hablamos de una situación internacional que ha ido permeando entre las estructuras de gobierno, debido al estado por la que atraviesa el mundo. La ONU recientemente advirtió en un informe, que la humanidad tiene hasta el 2030 para limitar el calentamiento global, o correr el riesgo de enfrentar las graves consecuencias del calor extremo, sequías, epidemias, migraciones masivas, conflictos, e inundaciones. la contribución que la administración municipal pudiera obtener implementando el uso de las bicicletas compartidas sin anclaje, es de singular atención ya que por un lado eficiente los traslados de los ciudadanos y accesoriamente contribuye a la no emisión de gases contaminantes que se transmitirá en un abono a la calidad de vida de los gobernados. Conforme a la progresividad de Derechos desde su ámbito de aplicación. Es cierto que lo contempla en su plan de desarrollo municipal, pero debe seguir la misma tendencia progresista que le permita ejecutar, a través de la Secretaria de movilidad de manera Eficaz y Eficiente maximizando en todo momento de los temas Sustentables.

Debemos entender como tema prioritario el cambiar paradigmas, de cómo se construyen ciudades y como se dotan de servicios, a través de visiones distintas a la de un vehículo (coche). La hipótesis de construcción de la mancha urbana en pro de la movilidad y el espacio público reservado para las personas, y no para los vehículos. No intentar mejorar el tráfico vehicular, si no recuperar espacios públicos para que a las personas les permita tener una ventana en la que pudieran darse la oportunidad de implementar bicicletas compartidas sin anclaje de manera exitosa, así como la una alternativa de movilidad desde una visión distinta a la de un

vehículo. Valorando que la misma sociedad para la cual se trabaja hoy en día, será la misma que acuse las consecuencias, por no atender a tiempo este tema de vital importancia.

La Secretaria de Movilidad deberá implementar el uso adecuado de las bicicletas compartidas sin anclaje mediante una aplicación móvil, que ayudados por la tecnología e innovación le permita, tener la claridad del ejercicio correcto de sus atribuciones y funciones, fijar los correctos precedentes, que sirvan como estructura sólida, con el objetivo, que sin importar el cambio de administración, los programas que implemente sean de carácter transexenal, permitiendo consolidar interesantes políticas públicas, y que los servidores públicos que sustenten el encargo continúen trabajando bajo un mismo orden de ideas y directrices. Esto permitirá elaborar un diseño evolutivo y constante de crecimiento sustentable de movilidad. Siempre en pro de las personas.

Bibliografía

coespo. (27 de 06 de 2017). Obtenido de <https://gobqro.gob.mx/coespo/2017/06/27/panorama-de-la-poblacion-2015-2021/>

conapo. (s.f.). Obtenido de <https://datos.gob.mx/busca/dataset/proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-de-las-entidades-federativas-2016-2050>

Derearrollo, P. M. (2015-2018). Obtenido de <http://www.fiqma.org/images/Comunicacion.PlanMunicipalDesarrollo/PlanMunicipal2015-2018.pdf>

Desaroollo, P. M. (2018-2021). Obtenido de <https://amqueretaro.com/wp-content/uploads/2018/11/PMD-2018-2021-20112018.pdf>

<https://gobqro.gob.mx/coespo/2017/06/27/panorama-de-la-poblacion-2015-2021/>. (2017). Obtenido de <https://gobqro.gob.mx/coespo/2017/06/27/panorama-de-la-poblacion-2015-2021/>

<https://gobqro.gob.mx/coespo/wp-content/uploads/2016/01/14-Quere%CC%81taro.pdf>. (14 de 01 de 2016).

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>. (s.f.).

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>. (s.f.).
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>.

INEGI. (23 de Enero de 2010). Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>

inegi. (2010). <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE QUERÉTARO: PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO “LA SOMBRA DE ARTEAGA”, E. 1. (13 de noviembre de 2015). Obtenido de compilacion.ordenjuridico.gob.mx/obtenerdoc.php?.../QUERETAR...

Baranda Sepúlveda Bernardo, HACIA UNA ESTRATEGIA NACIONAL INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA , Movilidad Urbana sustentable, http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf Consultada el día 09 de marzo de 201

ANEXO



Querétaro, Qro., a 20/05/2019 16:26

PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA QUERÉTARO ACUSE DE RECIBO DE SOLICITUD DE INFORMACIÓN

Hemos recibido exitosamente su solicitud de información, con los siguientes datos:

N^o de folio: 00329919

Fecha y hora de presentación: 20/mayo/2019 a las 16:26 horas

Nombre del solicitante: José Manuel Botello Ledesma

Entidad pública: Municipio de Querétaro

Información solicitada: INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICA RELACIONADA A LAS BICICLETAS Y CICLOVIAS EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO

Forma de entrega de la información: Consulta vía Infomex Sin costo

De conformidad en lo dispuesto por el Artículo 17 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Querétaro, su solicitud de acceso a información pública será atendida a partir del día: 21/mayo/2019,

La solicitud recibida después de las 15:30 se tendrá por recibida el día siguiente.

Observaciones. Las notificaciones oficiales se realizarán vía la Plataforma Nacional de Transparencia. Si usted recibe la notificación de que se requiere más información o mayores datos para atender su solicitud y no la responde en el tiempo establecido, su solicitud será desechada por el sistema.

Para darle seguimiento a su Solicitud de Información, puede consultar la Plataforma Nacional de Transparencia, ingresando su número de folio o acudir a las oficinas de la Unidad de Transparencia del Sujeto Obligado.

Atentamente

Unidad de Transparencia

Dirección General de Bibliotecas UAQ

Dirección General de Bibliotecas UAQ