UNIVERSOS JURÍDICOS
Revista de derecho público y diálogo multidisciplinar

La paz a través de la movilidad y la seguridad vial

Peace through mobility and road safety

Egla Cornelio Landero

Licenciada en Derecho y Doctora en Métodos de Solución de Conflictos y Derechos Humanos, reconocida por CONAHCYT como Investigadora Nacional Nivel I en el Sistema Nacional de Investigadores. Profesora investigadora en la Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, donde imparte docencia en la Licenciatura en Derecho y en programas de posgrado. Ha ocupado diversos cargos en la administración pública estatal en Tabasco, destacando como Secretaria de Movilidad y Secretaria de Educación. Correo electrónico: liclandero@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-4801-3735

UNIVERSOS JURÍDICOS. Revista de derecho público y diálogo multidisciplinar. Año 11, No. 25, noviembre 2025-abril 2026, ISSN 2007-9125

Cómo citar este artículo en formato APA

Cornelio, E. (2025). La paz a través de la movilidad y la seguridad vial. Universos Jurídicos, pp. 75-102.

Fecha de recepción: 14 de junio de 2025

Fecha de aceptación: 25 de octubre de 2025

CC BY NC SA

SUMARIO: I. Introducción; II. Aproximaciones teóricas de la paz, seguridad vial y movilidad; III. Diagnóstico de la movilidad y seguridad vial; IV. Políticas públicas y diseño de soluciones; V. Cultura, educación y sensibilización en seguridad vial; VI. Promoción de la paz social y la seguridad vial; VII. Conclusiones, VIII. Referencias.

Resumen: La movilidad con seguridad vial se encuentra cada vez más amenazada en contextos urbanos y suburbanos, por la falta de infraestructuras accesibles y de políticas públicas efectivas que promuevan una educación vial integral. La movilidad y la seguridad vial son derechos sociales emergentes, concebidos para garantizar derechos humanos fundamentales como la vida, la salud y la paz. Este artículo examina cómo la movilidad sostenible y la seguridad vial contribuyen a generar entornos urbanos más seguros y pacíficos, a través de estrategias inclusivas orientadas a reducir accidentes, mejorar la calidad de vida y fortalecer la cohesión social. Se basa en una revisión documental y análisis cualitativo de fuentes legislativas, informes de gobierno y artículos académicos. Los resultados destacan la importancia de una planificación urbana integrada que fomente la convivencia pacífica y la seguridad vial. Finalmente, se proponen recomendaciones para fortalecer políticas públicas que vinculen movilidad, salud y paz social, desde un enfoque multidisciplinario.
Palabras claves: derecho, paz, seguridad vial, movilidad sustentable

Abstract: *Mobility and road safety are increasingly threatened in urban and suburban contexts due to the lack of accessible infrastructure and effective public policies that promote comprehensive road education. Mobility and road safety have emerged as social rights aimed at guaranteeing fundamental human rights such as life, health, and peace. This article examines how sustainable mobility and*

road safety contribute to creating safer and more peaceful urban environments through inclusive strategies designed to reduce accidents, improve quality of life, and strengthen social cohesion. It is based on a documentary review and qualitative analysis of legislative sources, government reports, and academic articles. The findings highlight the importance of integrated urban planning that promotes peaceful coexistence and road safety. Finally, recommendations are proposed to strengthen public policies linking mobility, health, and social peace within a multidisciplinary approach.

***Keywords*:** law, peace, road safety, sustainable mobility

I. Introducción

La seguridad vial es un tema complejo del que se requiere abordar partiendo del derecho fundamental que salvaguarda que es la vida, la salud física y psicológica de la persona y las consecuencias que detona en el entorno de las familias, por lo que afecta la paz y la tranquilidad del entorno urbano y social; además, es un desafío para el sostenimiento de la salud pública.

Datos de la Organización Mundial de la Salud refieren que las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles, la OMS estima 50 millones de traumatismos cada año, dichas colisiones reflejan que esas cifran se convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Por ello, la OMS estimó que se prevé que durante el próximo decenio (2021-2030) causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos (OMS, 2021).

En México según datos de INEGI en el año 2024 los accidentes de tránsito terrestres fueron de 374,949 en zonas urbanas y suburbanas (Instituto Nacional

de Estadística y Geografía, 2024). Según la misma fuente de los últimos 5 años en el que hubo menos muertos y heridos por accidentes de tránsito fue el 2020 con 3, 826 muertos y 71, 935 heridos (estos tienen una justificación fue el año que inició la pandemia COVID 19), después el año 2022 fue el más alto con 5,181 muertos y 91,501 heridos, para 2024 la cifra por accidentes de tránsito con muerte de 4,656 personas y 85,980 heridos. Además, en México según datos de INEGI hay a nivel nacional hasta 2023 un total de 58,199, 293 vehículos de motor registrados en circulación; de ese número de vehículos de motor 7.8 son motocicletas (Santillán, 2024).

En la última década del sistema jurídico mexicano, se ha tenido gran evolución respecto a los derechos sociales emergentes, como es el caso de los derechos a la movilidad (Colmenero-Fonseca et al., 2021). Este es un argumento suficiente para defender la necesidad de establecer fundamentos legales que garanticen la movilidad humana sustentable. Aunque es cierto que el hombre, desde sus inicios, abre caminos y veredas antes de que lleguen las carreteras, parece que la movilidad se asocia al transporte motorizado, dejando invisible a los peatones en su derecho a una movilidad sostenible.

La promoción y protección de los derechos humanos es fundamental para que todos los seres humanos y los pueblos puedan disfrutar el derecho a la paz y se alcance plenamente el desarrollo. La seguridad vial es un derecho implícito en el derecho a la paz y la movilidad que el Estado, a través de sus instituciones y autoridades, tiene la ineludible obligación de promover, respetar, proteger y garantizar (Cazorla-Becerra et al., 2025).

La movilidad es un derecho humano de igualdad, emergente y social que tienen todas las personas y que debe ser garantizada en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2024). Es el medio para que se garanticen

otros derechos sociales que implican el desarrollo y la dignidad de la persona humana.

El presente artículo tiene como objetivo analizar de manera integral cómo la movilidad sostenible y la seguridad vial contribuyen a la construcción de entornos urbanos seguros y pacíficos. Se pretende evaluar la relación entre el derecho vigente, la implementación de estrategias de movilidad inclusiva y segura con la promoción de la paz social, la reducción de conflictos viales y la mejora de la calidad de vida en ciudades, enfatizando la importancia de un enfoque multidisciplinario que integre aspectos sociales, urbanos y de salud pública.

Este estudio se desarrolla bajo un diseño de revisión documental y análisis cualitativo. Se seleccionaron fuentes legislativas, académicas, informes institucionales y datos estadísticos relevantes publicados entre 2015 y 2025, utilizando bases de datos especializadas como Scopus, PubMed y Google Scholar. Los criterios de inclusión consideraron trabajos que abordaran la movilidad sostenible, la seguridad vial y su impacto en la paz social en contextos urbanos.

Se realizó un análisis temático para identificar las principales estrategias, desafíos y beneficios asociados a la movilidad segura y su aporte a la convivencia pacífica. Asimismo, se analizaron informes que impulsan la importancia del diseño urbano y políticas públicas orientadas a la movilidad y seguridad vial. Esta metodología permite sintetizar evidencia científica actualizada y contextualizada para proponer recomendaciones orientadas a fortalecer la integración entre movilidad con seguridad vial y paz social.

II. Aproximaciones teóricas de la paz, seguridad vial y movilidad

La paz y la seguridad vial son un binomio de interés social, pues, tienen como titulares a la persona humana que cada día enfrenta las consecuencias por la falta de condiciones para disfrutar una movilidad segura. Empecemos por identificar el marco conceptual y normativo legal que sustentan estos derechos humanos fundamentales.

La paz es un derecho humano que emana de garantizar todos los derechos humanos de las personas (Declaración sobre el Derecho de los Pueblos a la Paz, ONU,1984); la educación juega un papel fundamental, porque capacita a todas las personas para participar efectivamente en una sociedad libre, favorecer la comprensión en pro del mantenimiento de la paz (Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 1976) la paz se promueve mediante el pleno disfrute de todos los derechos inalienables derivados de la dignidad inherente de todos los seres humanos.

El Consejo de Derechos Humanos (2016) adoptó la resolución 32/28. Declaración sobre el Derecho a la Paz el 1 de julio 2016, en la cual sostiene que la paz no solo es la ausencia de conflictos, sino que también requiere un proceso positivo, dinámico y participativo en que se promueva el diálogo y se solucionen los conflictos en un espíritu de entendimiento y cooperación mutuos, y se garantice el desarrollo socioeconómico

Para comprender la paz es importante considerar las siguientes ideas:

> a) La paz es esencialmente el respeto de la vida. b) La paz es el bien más preciado de la humanidad. c) La paz no es sólo el término de los conflictos armados. d) La paz es un comportamiento. e) La paz es una adhesión profunda del ser humano a los principios de libertad, justicia, igualdad y solidaridad entre todos los seres humanos. f) La paz es también una asociación armoniosa entre la humanidad y el medio ambiente (Declaración de Yamoussoukro sobre la Paz en la Mente de los Hombres, 1989, pág. 8).

En ese sentido, la cultura de la paz y la educación de la humanidad para la justicia, la libertad y la paz son indispensables para la dignidad de los seres humanos, al mismo tiempo, constituyen un deber que todos los Estados coadyuben para lograr el desarrollo pleno.

Por lo tanto, reflexionar sobre la seguridad vial, resulta importante porque son las personas humanas las que se encuentran en primer orden de ese derecho, el cual es conceptualizado como el "Conjunto de políticas, acciones, tecnologías y comportamientos destinados a prevenir siniestros de tránsito y minimizar sus consecuencias" (Fundación ALEATICA, s.f.).

Igualmente, desde el enfoque legal la seguridad vial se debe entender como el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito (Cornelio Landero y Sánchez Ramos, 2022). En tanto que, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 11 define la seguridad vial como "el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos" (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 2022). Su finalidad, por tanto, es proteger la vida y la salud de todas las personas que utilizan las vías públicas. Implica promover políticas públicas concientizando a conductores, peatones y ciclistas sobre la importancia de respetar las normas de tráfico y adoptar comportamientos seguros.

La seguridad vial es trascendental en el derecho de movilidad de las personas porque ayuda a reducir y evitar accidentes de tráfico, que son la causa importante de muerte y lesiones en todo el mundo. Las Naciones Unidas en el año 2010 declaró el primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, cuya meta fue salvar más de 5 millones de vida durante la década. Continuada con el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de

reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito en al menos un 50% durante ese período (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020).

Sin duda, la preocupación mundial ha tenido eco por el impacto que causan las colisiones viales, porque no solo afecta en lo material, sino también la salud, el trabajo, lo económico, la educación y, en general, la justicia social. Así que, facilitar la movilidad sostenible desempeña un papel importante en la reducción de la pobreza, las desigualdades y, como consecuencia, la paz (Dadashzadeh et al., 2022).

La seguridad vial forma parte de la movilidad sostenible cuya interpretación resulta del artículo 13 de la DUDH en correlación con los principios de la Agenda 2030 de la ONU, reconoce el derecho universal del libre tránsito como derecho humano, promueve un acceso equitativo, seguro y ambientalmente responsable al transporte, dando prioridad a modos de transporte público, movilidad activa y la seguridad de los peatones.

La seguridad vial tiene asidero en las Convenciones sobre la Circulación Vial y en la Señalización Vial ambas de 1968; en ellas, se fundamenta la base de “usuario seguro”, además, esta última establece más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas en común. Asimismo, clasifica las señales viales en tres categorías (de advertencia de peligro, regulatorias e informativas), define cada una de ellas y ofrece su descripción física para garantizar su visibilidad y legibilidad. Se centra en una infraestructura segura que contribuya a una movilidad más segura (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1968).

Además, dos organismos internacionales que son fundamentales para comprender la importancia de la seguridad vial son la Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud quienes tienen la encomienda

por Naciones Unidas de darle seguimiento a este fenómeno que impacta en la salud física y mental de las personas.

En ese contexto, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 tiene en cuenta los principios de la declaración de Estocolmo surgida en la Tercera Conferencia ministerial mundial sobre Seguridad Vial, como son reducir a la mitad la muerte por accidentes para 2030, reconoce el impacto en personas vulnerables como son niños, jóvenes, personas mayores y personas con discapacidad y la necesidad de medidas específicas, incorporar en la planificación el uso de suelo, diseño de las calles y el transporte, el aumento de la seguridad vial y programas de prevención de lesiones, regular el exceso de la velocidad y utilizar las tecnologías para la regulación de seguridad vial.

La seguridad vial también forma parte de los objetivos la Agenda 2030 para el desarrollo Sostenible de la ONU, se destacan dos directamente relacionados con la seguridad vial el 3 y el 11, en las meta 3.6, que busca reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por el tránsito en el mundo, y la meta 11.2, que destaca la necesidad de 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 (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015).

Se entiende, por lo tanto, que la seguridad vial es una condición de la movilidad al igual que la accesibilidad, la sostenibilidad, la calidad, inclusión e igualdad a como se reconoce en el derecho humano a la movilidad previsto en el artículo cuarto de la CPEUM.

La accesibilidad, en cuanto a tomar medidas pertinentes para asegurar que todas las personas disfrute del derecho, mayormente las personas con discapacidad y las que pertenecen algún grupo vulnerable; la eficiencia, en cuanto maximizar los desplazamientos de personas usuarias; la sostenibilidad que implica satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos al medio ambiente y calidad de vida de las personas; la calidad refiere a infraestructura, servicios, vehículos para satisfacer necesidades de las personas, y la inclusión e igualdad, obligación del Estado y los particulares prestadores del servicio concesionado, va desde la inclusión, servicio igualitario y sin discriminación considerando el desplazamiento a pie y en vehículos, la infraestructura, las ciclo vías el transporte público y todos los sistemas de movilidad (Cornelio Landero, et al, 2025).

Por ello, las directrices de la seguridad vial vienen a ser una condición normativa, que a manera de descripción se puede entender como: infraestructura segura, velocidad segura, vehículos seguros, personas usuarias seguras, atención médica prehospitalaria, seguimiento, gestión y coordinación entre las autoridades, para que haya un sistema de movilidad que proteja al máximo la vida, la integridad física y la salud de las personas (LGMSV, 2022).

El término movilidad se define como “el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas” (LGMSV, 2022; Tamborino et al., 2024; Blanco & Bosoer, 2022). Es relevante comprender este derecho que para muchos es desconocido en cuanto a sus términos, por ejemplo, el glosario de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define a la movilidad activa o no motorizada, que refiere propiamente “al desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados”, así como “movilidad del cuidado” (LGMSV, 2022). Viajes realizados para llevar a cabo actividades relacionadas con el trabajo no

remunerado, el cuidado de personas y el traslado de aquellas que dependen de otra persona o tienen necesidades específicas, con esta definición se identifican las unidades o sillas de ruedas que requieren las personas con alguna discapacidad.

Desde la perspectiva de los derechos humanos, la movilidad inclusiva es un compromiso ético y social que fortalece el acceso a educación, trabajo, servicios y espacios comunitarios para personas con discapacidad, adultos mayores, niños y otros grupos que enfrentan barreras físicas o sociales (Ortiz, 2024; Celi & Aguirre, 2024; Joshi, 2025).

En conclusión, la movilidad es un derecho que debe contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas son el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones, para que se puedan trasladar en condiciones de igualdad y sostenibilidad, en vías y entornos urbanos de manera segura y en paz social.

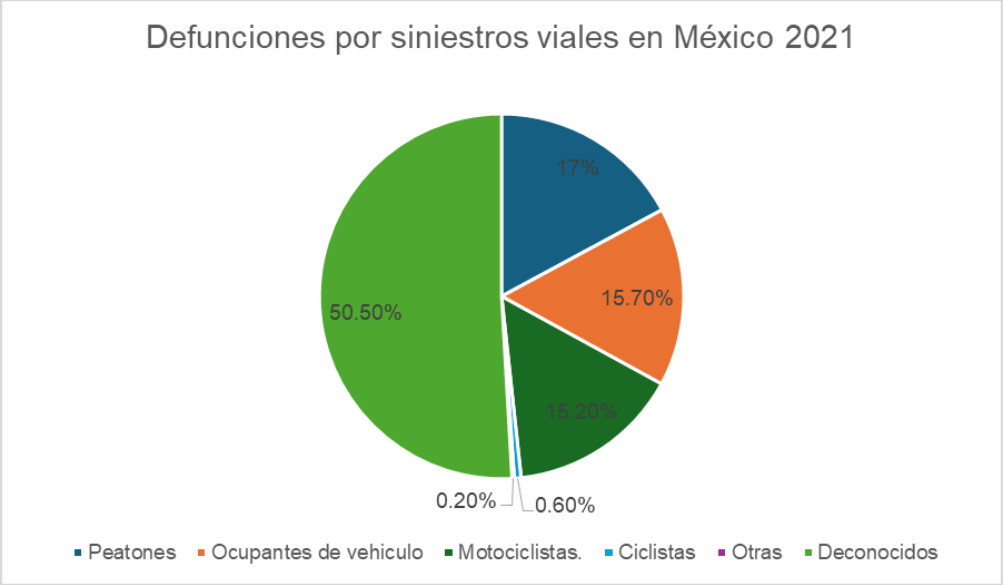
III. Diagnóstico de la movilidad y seguridad vial

De la revisión de informes, estadísticas y estudios de sostenibilidad se aprecia información que confirma lo significativo que resulta para las personas que conozcan lo que comprende el derecho a la movilidad, que no queda solo en tener carreteras y libre tránsito, sino que este está envuelto en las condiciones con las que se debe promover y garantizar.

Datos de INEGI en el año 2024 informan que los accidentes de tránsito terrestres fueron de 374,949 en zonas urbanas y suburbanas, igualmente, refiere que los estados con más accidentes de tránsito son Chihuahua, seguido de Guanajuato, Nuevo León y Yucatán que oscilan en el rango de 5,200 a 7,008 accidente en 2024 (INEGI, 2025).

Por otra parte, el Informe del Secretariado Técnico de la Secretaría de Salud 2022, reporta que de las defunciones por siniestros viales en México en 2021 (14,715), las y los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos con el 17.7 % (2,610), le siguen ocupantes de vehículo con el 15.7 % (2,315), motociclistas con el 15.2 % (2,233), ciclistas con el 0.6 % y otras con el 0.2 %. Es de destacar que se desconoce el tipo de persona usuaria en el 50.5 % de los decesos (7,434 personas) (Secretaría de Salud, 2022).

Figura 1.

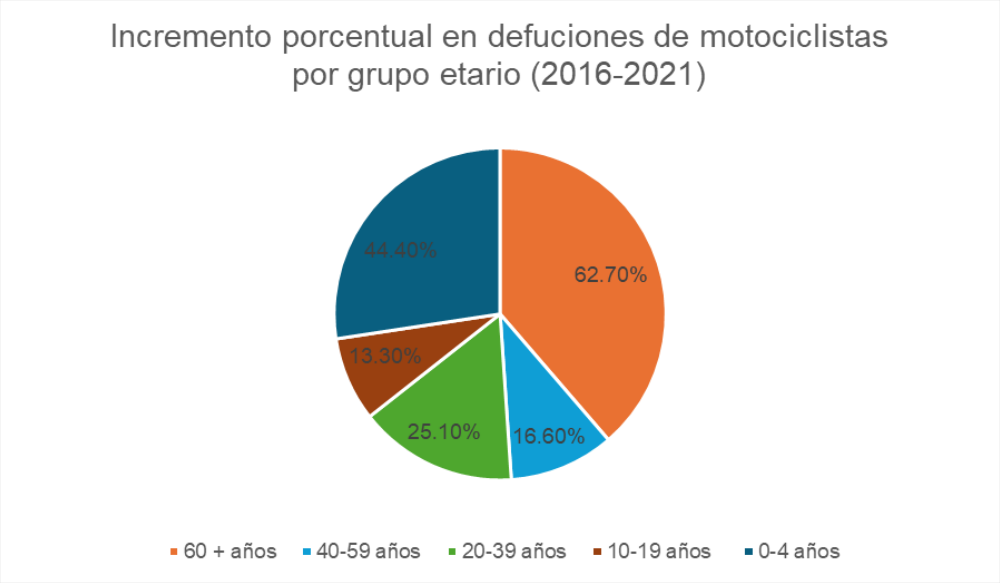


Fuente: Elaboración propia con datos del Informe del Secretariado Técnico de la Secretaría de Salud (2022).

El informe refiere cifras importantes en las defunciones por grupo etario de las que dice, se observa una reducción en el número de muertes de peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos motorizados en todos los grupos etarios entre 2016 y 2021, excepto en el caso de los motociclistas entre quienes se observa un incremento del 44.4 % en el caso de niñas y niños de 0 a 4 años; un 13.3 % en niñas, niños y adolescentes de 10 a 19 años; un 25.1 % en personas adultas

jóvenes de 20 a 39 años; un 16.6 % en personas adultas de 40 a 59 y un 62.7 % en personas adultas de 60 y más años (Secretaria de Salud, 2022).

Figura 2.



Fuente: Elaboración propia con datos del Informe del Secretariado Técnico de la Secretaría de Salud (2022).

En otros datos el Informe de la Organización Panamericana de la Salud refleja información que sigue siendo una preocupación por muerte en siniestros de tránsito, al respecto sostiene…

> En la Región de las Américas se estima que, en el 2021, 145 090 personas fallecieron por siniestros de tránsito, lo que representa el 12% de todas las muertes a nivel mundial (1,19 millones de fallecimientos). La tasa de mortalidad causada por siniestros de tránsito es de 14,09 por 100 000 habitantes en el 2021. A pesar de los esfuerzos, los cambios observados en el número de muertes (una reducción de solo el 0,11%, o 165 muertes) y en la tasa de mortalidad (una disminución del 9,37%) del 2010 al 2021 no fueron significativos. 9 países (Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Cuba, México, Panamá, Trinidad y Tobago, y Uruguay) lograron reducir las muertes causadas por el tránsito del 2010 al 2021" (Pan American Health Organization, 2024).

Igualmente, se observa en el informe que:

> Las muertes por lesiones causadas por el tránsito siguen concentrándose en usuarios vulnerables: de las personas que fallecieron en la Región durante el 2021, el 27% fueron motociclistas, el 17% peatones3 y el 3% ciclistas (figura 7). El peso relativo de las muertes en estos tres tipos de usuarios vulnerables pasó del 39% en el 2009 al 47% en el 2023 debido al incremento observado en la mortalidad de motociclistas esto sin considerar las muertes en las que se desconoce el tipo de usuario vial, que para el 2021 representó casi el 10%. Es importante considerar, sin embargo, que no participaron los mismos países en todos los informes" (PAHO, 2024).

Los datos de accidentes por colisión o causados por el tránsito se traducen en conflictos sociales que tiene consecuencias en lo económico, familiar, social, en lo político. En efecto, esas 374,949 unidades de transporte si bien pudieron haber sufrido averías o pérdidas total, pueden tener reparación o reposición por estar aseguradas; pero el daño mayor se refleja en las muertes y en las lesiones que sufren las personas que dejan daños colaterales.

Los estudios de los informes analizados tanto de la OMS, de la OPS, de la Secretaría de Salud en México y del INCO, reflejan que las y los peatones son los que reportan el mayor porcentaje de fallecimiento y de lesiones y en los últimos informes se advierte que el porcentaje mayor se concentra en motociclistas, al fallecer o quedar lesionado con discapacidades la persona, se detonan otros conflictos entre los demás miembros de la familia, porque quien fallece pudo haber sido el proveedor del sustento familiar, o si queda discapacitado de ser un proveedor familiar se vuelve un dependiente de la familia y un gasto en materia de salud pública, porque el Estado tiene la obligación de garantizar el derecho humano a la salud.

En esa contextualización, es importante el estudio de la paz y la seguridad vial, con una movilidad sostenible, además, como derechos interdependientes con

otros derechos sociales como son la salud, el trabajo, la vivienda y el desarrollo (Fortes, 2021)

IV. Políticas públicas y diseño de soluciones

La política de movilidad y seguridad vial en México muestra un interés planificado con base en el artículo cuarto de la CPEUM, que a partir de 2020 establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial vigente a partir de mayo de 2022.

El gobierno de México en 2023, publica la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042, describe el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad, busca transformar la movilidad en México, priorizando la seguridad vial y la inclusión social. La ENAMOV es un documento rector para implementar políticas de movilidad en México. Se enfoca en la movilidad como un igualador social y un pilar para la economía nacional.

Marca las directrices para garantizar el derecho humano a la movilidad bajo los principios de libertad e igualdad previstos en los artículos primero y cuarto constitucional, promueve el desarrollo de infraestructura y uso del espacio público en base al artículo 27 constitucional, promueve la participación de los sectores público, privado y social en la prestación de los servicios asociados con la movilidad en términos del artículo 28 de la CPEUM en lo concerniente a las concesiones. Establece objetivos, acciones, metas, plazos, responsables e indicadores para su implementación y promueve la participación de los sectores civil, público y privado en la formulación de políticas.

Estas políticas de movilidad y seguridad vial de conformidad con los artículos 115, 116 fracción IV y 124 de la CPEUM, se distribuyen entre la federación, entidades

federativas y municipios. De acuerdo con ENAMOV la movilidad en México se caracteriza por un alto uso del transporte público y una dependencia creciente del vehículo privado. El 79% de la población vive en zonas urbanas, lo que genera un modelo de ciudades dispersas que dificulta la movilidad activa. El 54.1% de los estudiantes caminan a la escuela, mientras que el 33.8% utiliza transporte público para ir al trabajo. La duración de los viajes es mayor en localidades más grandes, con un 12% de la población tardando más de una hora en llegar a su trabajo (2023-2042, pág.193).

Los cinco ejes estratégicos de la ENAMOV son: 1. Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial; 2. Servicio de transporte público de personas; 3. Promoción de la movilidad activa; 4. Seguridad vial; 5. Inclusión de Género en la movilidad, sin duda estos cinco ejes pretenden garantizar el derecho a la movilidad sustentable en condiciones de seguridad vial e impactar en la inclusión y ser derecho de igualador social.

La ENAMOV se complementa con el Programa nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, pues, otra ley que reguló por primera vez la movilidad fue la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016), primeramente, como parte del desarrollo y urbanidad para ordenar el uso del territorio y los Asentamientos Humanos en el país, identificándola “capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;” además, está prevista como un principio que se debe observar en los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial.

Además, se contempla como de interés social y metropolitano conforme al artículo 34 de la LGAHOTDU (2016), que dispone la política de infraestructura vial,

tránsito, transporte y la Movilidad. En ese sentido, los programas de las zonas metropolitanas o conurbaciones deben considerar como derecho fundamental acciones de movilidad, incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental.

La ENAMOV en lo que concierne a infraestructura y accesibilidad en movilidad en México refiere que presenta deficiencias significativas, especialmente en términos de accesibilidad. Solo el 6.6% de las manzanas en el país tienen rampas para sillas de ruedas, lo que limita la movilidad de personas con discapacidad. En el medio rural, el 62.1% de las manzanas no cuentan con banquetas, dificultando el desplazamiento a pie. La infraestructura ciclista es escasa, con solo un 0.4% de vías urbanas dedicadas a este modo de transporte (2023).

Igualmente, documenta que la infraestructura urbana en México presenta deficiencias significativas en accesibilidad para personas con discapacidad. En Guerrero, Morelos, Oaxaca y Tlaxcala, menos del 1% de las manzanas tienen rampas, a pesar de tener un alto porcentaje de personas con discapacidad. La falta de información oficial dificulta la caracterización del estado actual de la infraestructura para la movilidad de este grupo (ENAMOV, 2023).

Las políticas de movilidad encuentran articulación con la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables, y las directrices que marca el artículo 11 de la LGMSV, en cuanto a infraestructura segura, velocidad segura, vehículos seguros, personas usuarias seguras, atención médica prehospitalaria.

Por lo tanto, se debe entender que su finalidad es priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y

autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Articula la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables; define la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes en cuanto a la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia.

Igualmente, establece las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad. Identifica los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros (LGMSV, 2022).

Los informes de Salud, la estadística de INEGI, y en la ENAMOV documentan que el enfoque de sistemas seguros busca reducir muertes y lesiones en siniestros de tránsito mediante un análisis integral, lo que implica que la infraestructura vial debe ser segura y bien mantenida para minimizar riesgos de siniestros, pero solo el 25% de la Red Carretera Federal estaba en buenas condiciones en 2018. Por lo tanto, las auditorías de seguridad vial son esenciales para identificar y mejorar puntos inseguros en la infraestructura (ENAMOV, 2023).

Un tema que no puede faltar en este trabajo es la percepción de la inseguridad y violencia relacionada con la movilidad y la seguridad vial, al respecto del documento que alinea la política pública de seguridad vial y movilidad que es la ENAMOV refiere que la violencia en el transporte y espacios públicos afecta gravemente la movilidad y derechos de las mujeres en México, el 95.3% de

mujeres jóvenes (15-29 años) sufren violencia en transporte o espacios públicos. La violencia limita la movilidad y provoca cambios en rutas y vestimenta; 60.5% de mujeres renuncian a usar transporte público por temor a delitos; 42.7% de delitos sexuales ocurren en la calle, siendo el principal lugar de hostigamiento (ENAMOV, 2023).

Las calles son percibidas como inseguras, especialmente para las mujeres, lo que afecta su movilidad, 7 de cada 10 mujeres se sienten inseguras al caminar solas al oscurecer; 5 de cada 10 hombres comparten esta percepción. 32.2% de delitos sexuales contra mujeres ocurren en el transporte público. La proporción de delitos sexuales es 8 veces mayor contra mujeres que contra hombres (ENAMOV, 2023).

La OMS ha emitido un nuevo conjunto de herramientas que deben ser consideradas por los responsables de la formulación de políticas, los urbanistas, los defensores de la salud y la sociedad civil, entre ellas identifica:

- Integrar los desplazamientos a pie y en bicicleta en las políticas de transporte, salud, medio ambiente y educación,
- Construir infraestructuras seguras, como aceras, cruces y carriles bici protegidos,
- Establecer y hacer cumplir unos límites de velocidad más seguros y que estén en consonancia con las mejores prácticas mundiales,
- Promover un uso seguro de las carreteras a través de campañas de concienciación pública y para introducir cambios en los comportamientos y
- Utilizar incentivos financieros para fomentar una movilidad activa (OMS, 2025).

En conclusión, se espera que, frente a una movilidad y seguridad vial identificada como un problema crítico, se impulse el diseño de soluciones efectivamente que se enfoque en una movilidad sustentable y sostenible en la inclusión de grupos vulnerables y promueva la integración de la movilidad con el desarrollo urbano. Al mismo tiempo, debe establecer objetivos específicos para mejorar el transporte público, la seguridad vial y la movilidad activa. Y se aliente una coordinación efectiva entre los tres órdenes de gobierno y el sector privado para implementar acciones.

V. Cultura, educación y sensibilización en seguridad vial

La cultura de la seguridad vial es el conjunto de comportamientos, valores y hábitos que una sociedad adopta responsablemente, para preservar la vida, la salud física y evitar accidentes de tránsito durante el ejercicio de la movilidad (DERCO, 2021). La interacción respetuosa y responsable de conductores, peatones, ciclistas bajo una conducta de respeto y conocimiento de las señales de tránsito en las banquetas, calles, avenidas, pasos peatonales, así evitar los accidentes de tránsito y proteger la vida.

En su caso involucra también a la educación, la cual debe formar parte de la política púbica de movilidad que tiene como responsabilidad y obligación emitir la federación, las entidades federativas y los municipios, así como los programas transversales de las escuelas, para educar y formar a la población en el conocimiento de sus derechos y obligaciones en materia de movilidad y seguridad vial.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía

deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional (LGMSV, 2022). Esto debe comprender por lo menos que las personas conductoras de vehículos conozcan las medidas mínimas de tránsito que se describen en el artículo 49 de la LGMSV, que dice:

> III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes: a) 20 km/h en zonas de hospitales, asilos, albergues y casas hogar. b) 20 km/h en zonas y entornos escolares en vías secundarias y calles terciarias; y hasta 30 km/h en zonas y entornos escolares en vías primarias y carreteras. c) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias. d) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado. e) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado. f) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas. g) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para transporte de bienes y mercancías en carreteras y autopistas de jurisdicción federal. h) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos. (LGMSV, 2023)

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo desarrollar una política pública (Quitano et al., 2022) que permita transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta (LGMSV,2022).

Además, implica responsabilidad de seguridad y buen gobierno en cuanto a infraestructura vial, respetar que haya banquetas libres, evitar que se coloquen en las aceras o arcenes dispositivos o equipos que puedan obstruir innecesariamente la circulación de peatones, especialmente de las personas

mayores o con discapacidad, esto es una prohibición adoptada en el artículo 4 de la Convención sobre la Señalización Vial (1968).

La cultura de la movilidad y seguridad vial se refleja en la paz vial principalmente a través del fomento de hábitos, valores y comportamientos que promueven el respeto mutuo, la convivencia armónica y la prevención de accidentes en las vías públicas. Una cultura vial sólida implica la educación constante de todos los usuarios —peatones, ciclistas, conductores— para que internalicen la importancia de cumplir normas, respetar señales y conducir con responsabilidad. Esto contribuye a disminuir conflictos, agresiones y siniestros de tránsito, generando calles y espacios públicos más seguros, justos y pacíficos.

En suma, se requiere la participación de personas especialistas y la academia en el diseño de programas, campañas y acciones en materia de cultura de la movilidad, educación vial y sensibilización en movilidad, seguridad vial y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

VI. Promoción de la paz social y la seguridad vial

La jerarquía de la movilidad se relaciona con la paz y seguridad vial al establecer un orden de prioridad en el uso del espacio público vial que promueve la protección de los usuarios más vulnerables, la eficiencia y la sostenibilidad. Este enfoque ordena los modos de transporte de acuerdo con su nivel de vulnerabilidad y su impacto social y ambiental, con el objetivo de reducir siniestros viales, mejorar la seguridad y fomentar una movilidad más justa y pacífica en las ciudades.

La jerarquía establece que, en primer lugar, se deben priorizar las personas peatones, especialmente aquellas con movilidad limitada o discapacidad, ya que son los usuarios más vulnerables del espacio vial. Luego siguen los ciclistas y usuarios de vehículos no motorizados, después los usuarios y prestadores del transporte público, seguidos por los vehículos de carga, y al final los usuarios de vehículos motorizados particulares. Esta jerarquía busca que las políticas públicas, infraestructura y regulación vial favorezcan primero a los peatones y modos menos contaminantes y riesgosos (LGMSV, 2022).

Los principios que sostienen esta jerarquía incluyen:

Prioridad a la persona y grupos vulnerables. Se enfoca en proteger la integridad física de peatones, ciclistas, personas con discapacidad, niños y adultos mayores mediante diseño vial y normativas adecuadas.

Eficiencia y sostenibilidad. Favorece modos de transporte que reducen emisiones contaminantes, uso de espacio y costos sociales.

Seguridad vial integral. Implica medidas de infraestructura segura, velocidades adecuadas, vehículos seguros y educación vial para disminuir accidentes y lesiones graves.

Inclusividad y equidad. Garantiza el acceso equitativo a la movilidad y el uso de la vía conforme a las necesidades de diferentes grupos y territorios (LGMSV, 2022).

La promoción de la paz y la seguridad vial contribuye significativamente a entornos urbanos más seguros y pacíficos al fomentar un sistema de movilidad que prioriza la protección de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas, lo que disminuye accidentes y conflictos en las vías públicas.

Este enfoque implica diseñar infraestructuras y políticas que prioricen a las personas por encima de los vehículos motorizados, integrando principios de equidad, accesibilidad y sostenibilidad para crear espacios urbanos donde la convivencia y el respeto mutuo sean la norma.

Entre las contribuciones específicas destacan la reducción de muertes y lesiones causadas por siniestros viales, la disminución de la congestión y la contaminación, y la mejora en la percepción de seguridad urbana, todo lo cual genera una mayor confianza y tranquilidad en el uso cotidiano de las calles. Además, promover la educación vial, el cumplimiento de normativas y la colaboración multisectorial, fortalece la corresponsabilidad ciudadana y la cohesión social, elementos esenciales para que las ciudades puedan ser espacios pacíficos y seguros para todos (WHO, 2025; OPS/OMS, 2025).

Por otra parte, la seguridad vial también impulsa el desarrollo sostenible y la inclusión social al garantizar que el acceso a la movilidad sea un derecho efectivo y no una barrera, especialmente para grupos desfavorecidos o con mayor riesgo, como mujeres y personas con dificultades de movilidad. Así, la movilidad segura actúa como un factor de integración social, contribuyendo a entornos donde las personas pueden desplazarse libremente sin temor, lo que se traduce en un mejor bienestar social y en la construcción de ciudades pacíficas (WHO, 2025; IMPLAN Tepic, 2023).

Por último, la paz social cuando las personas pueden moverse con seguridad, al tener banquetas, respeto al peatón, se fomenta la inclusión mediante un transporte público adecuado considerando las necesidades de grupos vulnerables favorece la cohesión social comunitaria y reduce la exclusión.

VII. Conclusiones

La paz, seguridad y movilidad son derechos humanos fundamentales de todas las personas, para alcanzar su desarrollo, permite que las personas puedan disfrutar de su derecho a desplazarse a su vivienda, a la escuela, al trabajo, participar con libertad e igualdad en su esparcimiento, mejorar su salud física al poder caminar con seguridad por la vía, esto implica que los gobiernos deben pensar en la movilidad y la seguridad vial poniendo en primer orden y al centro a la persona peatona y no al vehículo motorizado.

La cultura de la movilidad y seguridad vial son un pilar fundamental para alcanzar la paz vial, porque fomenta en los conductores, ciclistas, personas peatonas la educación, la tolerancia, la corresponsabilidad y el respeto indispensables para que las calles sean espacios más seguros y pacíficos para todos los usuarios.

La jerarquía de la movilidad y sus principios constituyen un marco estratégico para alcanzar la paz y seguridad vial, pues al otorgar preferencia a los modos más vulnerables, incentivar el uso sostenible y garantizar la seguridad integral, contribuyen a calles más seguras, justas y pacíficas para todos los usuarios del espacio público.

Se requiere un impulso mayor a la cultura y educación sobre la seguridad vial, para proteger la vida y la salud física de las personas peatonas, porque cada accidente por colisión de tránsito trae consecuencias que causan dolor en las familias, en la sociedad y altos costos económico para el Estado al tener que garantizar el acceso al sistema de salud y servicios para la atención y rehabilitación de los afectados.

VIII. **Referencias**

Asamblea General de las Naciones Unidas. (1968). Convención sobre la circulación vial (Convención de Viena, 1968). https://www.licenciainternacional.com.mx/wp-content/uploads/2018/05/Convencion-sobre-la-Circulacion-Vial-de-Viena-de-1968.pdf

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2015, 25 de septiembre). La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Naciones Unidas. https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2020). Resolución A/RES/74/299: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

Cazorla-Becerra, K., Reyes-Espejo, M. I., & Arcadu, M. (2025). Mujeres cuidadoras enfrentadas al movimiento de la ciudad: el caminar como ejercicio de “ciudadanía”. Revista INVI, 40(113). https://doi.org/10.5354/0718-8358.2025.74858

Celi, M. S. S., & Aguirre, G. S. B., PhD. (2024). HACIA UNA SOCIEDAD INCLUSIVA. REVISTA DE DERECHO, 9(2). https://doi.org/10.47712/rd.2024.v9i2.290

Colmenero-Fonseca, F., Fonce-Segura, C. D., Guzmán-Ramírez, A., & Flores-García, M. (2021). Sustainable Public Transport Service Adapted for People with Disabilities and Reduced Mobility in the Municipality of León, Guanajuato, Mexico. Sustainability, 13(13), 7471. https://doi.org/10.3390/su13137471

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos. (2016). Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf

Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas. (2016). Resolución 32/28: Declaración sobre el Derecho a la Paz (A/HRC/RES/32/28). https://docs.un.org/es/A/HRC/RES/32/28

Cornelio Landero, E., & Sánchez Ramos, J. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Comentada y tematizada. Tirant lo Blanch.

Cornelio Landero, E., Sánchez Ramos, J., & García García, J. A. (2021). Derecho humano a la movilidad. En E. Cornelio Landero & G. García Euán (Coords.), Derechos sociales emergentes en el siglo XXI (pp. 227–240). Procesos Editoriales Don José.

Dadashzadeh, N., Woods, L., Ouelhadj, D., Thomopoulos, N., Kamargianni, M., & Antoniou, C. (2022). Mobility as a Service Inclusion Index (MaaSINI): Evaluation of inclusivity in MaaS systems and policy recommendations. Transport Policy, 127, 191-202. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.09.006

Derco. (2021). ¿Cómo puedes aportar en la cultura vial? https://www.derco.cl/comunicaciones/aportar-cultura-vial

Fortes Martín, A. (2021). Los desplazamientos sostenibles en el derecho a la ciudad. Iustel.

Fundación ALEATICA. (s. f.). Diccionario de la seguridad vial. https://www.fundacionaleatica.org/diccionario-de-la-seguridad-vial/

Instituto Municipal de Planeación de Tepic (IMPLAN Tepic). (2023). Espacios urbanos seguros. https://implantepic.gob.mx/librosemanal/espacios_urbanos_seguros.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Accidentes de tránsito. https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (s. f.). Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-economic-social-and-cultural-rights

Organización Mundial de la Salud. (2021). Semana de la Seguridad Vial: OMS presentó Plan Mundial para reducir 50% las muertes y traumatismo en 2030. https://www.paho.org/es/noticias/29-10-2021-semana-seguridad-vial-oms-presento-plan-mundial-para-reducir-50-muertes

Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS). (2025). Seguridad vial. https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial

Ortiz, A. (2024). Movilidad inclusiva para todo tipo de peatones: Un compromiso ético y social. PILARES, Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México.

https://sec.pilares.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/movilidad-inclusiva-para-todo-tipo-de-peatones-un-compromiso-etico-y-social

Pan American Health Organization. (2024). Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito. https://iris.paho.org/handle/10665.2/62843;jsessionid=833DC4BBFFF31C7244563910A2E19AFB

Quitano Díaz, D., Báez Corona, J. F., & Lascurain Fernandez, M. . (2022). La posibilidad del estado de derecho a traves de una debida fundamentacion de los derechos humanos. Universos Jurídicos, (18), 43–65. https://doi.org/10.25009/uj.vi18.2619

Santillán, M. (2024). Hay 7.8 millones de motocicletas en México. Autocosmos Noticias. https://share.google/zyn2uQATGMVATA0TH

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published

Secretaría de Salud. (2022). Informe sobre seguridad vial 2022. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/930792/Informe_SV_2022.pdf

Tamborino, F. I. V., Mamani, M., Merma, F., Pérez, C., & Sopo, C. (2024). Movilidades estudiantiles en Tacna, Perú: sus prácticas y significaciones fronterizas. Si Somos Americanos, 24. https://doi.org/10.61303/07190948.v24i.1133

UNESCO. (s. f.). Declaración de Yamoussoukro sobre la Paz en la Mente de los Hombres. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000083903_spa