

## **Derecho Humano a la Movilidad y la Educación Vial en Chetumal, Quintana Roo**

**Abel josafat bencomo velazquez<sup>1</sup>**

[abelbencomo@gmail.com](mailto:abelbencomo@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0001-6086-6891>

Investigador independiente

### **RESUMEN**

El presente trabajo de investigación tiene diversos motivos que justifican su realización, se utiliza la investigación mixta para analizar la leyes en materia movilidad vial así mismo se realizaron encuestas, uno de los principales fines es diagnosticar las posibles causas y proponer soluciones para la movilidad en el estado de Quintana Roo, principalmente en la ciudad de Chetumal, Othón P. Blanco. En este sentido abordamos la modificación al artículo 4º Constitucional, ya que con dicha reforma al artículo, la movilidad ya ha sido considerado como Derecho Humano y esto puede ser un parteaguas para que haya una transformación en materia de seguridad vial en México, así mismo abordamos las dos ramas en que se subdivide el derecho humano a la movilidad la seguridad vial y la cultura vial, en ellas son importantes dentro del engranaje que debe tener la movilidad, ya que ambas sirven para prevenir o minimizar al máximo los accidentes viales, desde tener un vehículo que funcione correctamente, hasta tener el conocimiento de los reglamentos de tránsito.

***Palabras clave:*** *movilidad; seguridad vial; cultura vial.*

---

<sup>1</sup> Autor principal.

Correspondencia: [abelbencomo@gmail.com](mailto:abelbencomo@gmail.com)

## **Human Right To Mobility In Quintana Roo**

### **ABSTRACT**

This research work has various reasons that justify its implementation, mixed research is used to analyze the laws on road mobility, surveys were also carried out, one of the main purposes is to diagnose the possible causes and propose solutions for mobility in the state of Quintana Roo, mainly in the city of Chetumal, Othón P. Blanco. In this sense we address the modification to article 4 of the Constitution, since with said reform to the article, mobility has already been considered a Human Right and this can be a watershed for there to be a transformation in terms of road safety in Mexico, likewise we address the two branches into which the human right to mobility is subdivided, road safety and road culture, in which they are important within the mechanism that the mobility, since both serve to prevent or minimize road accidents as much as possible, from having a vehicle that works correctly, to having knowledge of traffic regulations.

***Keywords:*** *mobility; road safety; road culture.*

*Artículo recibido 16 setiembre 2023*

*Aceptado para publicación: 29 octubre 2023*

## INTRODUCCIÓN

La movilidad humana abarca diferentes formas de desplazamiento, como la migración, el refugio, el desplazamiento interno, el turismo, el comercio, el trabajo o el estudio. La movilidad humana también implica el reconocimiento y la protección de los derechos de las personas que se movilizan, así como el respeto a su dignidad y diversidad.

La movilidad humana es un fenómeno complejo y dinámico, que responde a múltiples causas y consecuencias, tanto individuales como colectivas, tanto voluntarias como forzadas. La movilidad humana tiene un impacto en el desarrollo económico, social, cultural y ambiental de los países de origen, tránsito y destino de las personas que se movilizan.

La movilidad humana plantea diversos retos y oportunidades para los Estados y la comunidad internacional, que requieren de una gestión adecuada y coordinada, basada en el respeto al derecho internacional y los derechos humanos. La movilidad humana también exige una participación responsable de las personas que se movilizan, así como de los actores sociales e institucionales involucrados en el proceso.

Dentro del marco jurídico internacional el derecho humano a la movilidad se encuentra reconocido y protegido por diversos instrumentos jurídicos internacionales, tanto universales como regionales. Entre ellos se pueden mencionar los siguientes:

- La Declaración Universal de Derechos Humanos (1948), que en su artículo 13 establece que “toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” y que “toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país”.
- El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966), que en su artículo 12 reitera el derecho a la libertad de movimiento y residencia dentro del territorio de un Estado, así como el derecho a salir y entrar libremente en él.
- La Convención sobre el Estatuto de los Refugiados (1951) y su Protocolo (1967), que definen quién es un refugiado y establecen sus derechos y obligaciones, entre ellos el derecho a no ser devuelto o expulsado al país donde su vida o libertad estén amenazadas.

- La Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares (1990), que reconoce los derechos humanos fundamentales de los trabajadores migratorios y sus familiares, independientemente de su situación migratoria.
- La Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969), que en su artículo 22 consagra el derecho a circular libremente por el territorio nacional, salir del país cuando lo desee y regresar al mismo.
- La Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura (1985), que prohíbe la expulsión o extradición de una persona a otro Estado donde haya motivos fundados para creer que estará en peligro de ser sometida a tortura.
- La Convención Interamericana sobre Desaparición Forzada de Personas (1994), que obliga a los Estados a prevenir e investigar este delito y sancionar a sus responsables.
- La Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (1994), que reconoce el derecho de toda mujer a una vida libre de violencia en cualquier ámbito, incluyendo el migratorio.

Aunado a lo anterior en México se reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, la cual debe ser un aspecto prioritario en la planeación y acción de los gobiernos. Es así, que se deben impulsar medidas coercitivas que atiendan la revisión de la infraestructura, la promoción de educación vial, la modernización de vehículos y el mejoramiento de la atención médica. Para garantizar el éxito de ello, es fundamental incrementar los esfuerzos del sector público y privado para lograr mejoras sustantivas en la reducción de los accidentes viales.

En México no existe normatividad federal unificada para ofrecer educación vial a los adultos en instituciones públicas de educación superior. Lo que existe son procesos de administración pública a cargo de las distintas entidades federativas para expedir licencias de conducir, que no tienen ninguna relación con proyectos municipales de desarrollo urbano y social. Por otra parte, hay evidencia mínima de educación vial para niños dentro de la educación básica, por medio de carteles gráficos (infografías) en los pasillos de los planteles escolares; empero, el beneficio de la educación de los niños en materia de seguridad vial no será notorio en la calidad de vida humana

ni en la calidad medioambiental sino probablemente hasta la próxima generación de adultos transeúntes y conductores.

La seguridad vial tiene componentes cualitativos y cuantitativos identificándose más información técnica científica sobre este último parámetro, se encontró que cada vez más países están adoptando medidas para mejorar su situación en materia de seguridad vial y una de las formas es incluirla en su legislación, con la finalidad de que exista cumplimiento por parte de la población. Para poder cumplir con este propósito, es de vital importancia despertar el interés ciudadano, pues como actores principales y usuarios del sistema vial, somos los llamados a acatar las normas y revisar actitudes frente al problema. El comportamiento de peatones, conductores en calles y carreteras, es la principal causa de accidentes en nuestro país.

Es necesario identificar el impacto social de las acciones gubernamentales en materia de educación vial dirigido a los conductores de automotores y peatones. Indagar la opinión ciudadana que tiene sobre la calidad de la educación vial en Chetumal Quintana Roo e igualar si las personas entrevistadas tienen un excelente conocimiento técnico del tema, no así de la parte teórica, en virtud que, de las respuestas otorgadas, se deduce un desconocimiento de la teoría general del acto de seguridad vial.

## **METODOLOGÍA**

El presente trabajo de investigación tiene diversos motivos que justifican su realización, en el cual utilizamos la metodología cuantitativa y cualitativa para analizar uno de los principales fines las posibles causas para la accidentalidad en el estado de Quintana Roo, principalmente en la ciudad de Chetumal, Othón P. Blanco y proponer soluciones a este fenómeno.

La segunda parte fundamental de la presente investigación es resolver el siguiente cuestionamiento ¿Cuál es la perspectiva actual de la Cultura Vial en lo ciudadanos en Chetumal Quintana Roo? La otra incógnita en la que se basa esta tesis ¿Cuál es el alcance de la Educación Vial y la Seguridad Vial en Chetumal Quintana Roo?

Basados en estos cuestionamientos desde el enfoque cualitativo se hace un análisis jurídico a fondo de las disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad en nuestro Estado. Desde el ámbito cuantitativo se abarca el ámbito sociológico del cual ninguna norma puede escapar; a

través de la realización de encuestas y entrevistas realizadas a personas conductoras de automoviles y peatones, así mismo se recolectan los datos de la ciudadanía en general ya que todos somos usuarios de las superficies de rodamiento.

Resaltar que la ley de tránsito es para la regulación de la materia, en establecer las bases esenciales de los programas establecidos en conjunto con la iniciativa privada para fortalecer las medidas efectivas de control que redunden en beneficio de la sociedad, y de las garantías de seguridad vial.

De acuerdo con lo establecido en el reglamento de tránsito del estado de Quintana Roo actualmente vigente en su artículo 196 dice:

*“La Dirección de Tránsito se coordinará con las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, a fin de diseñar e instrumentar en el Estado programas permanentes de Seguridad y Educación vial, encaminados a crear conciencia y hábitos de respeto a los ordenamientos legales en materia de tránsito y vialidad a fin de prevenir accidentes de tránsito y salvar vidas”*

Por lo anterior se observa es que una obligación del es diseñar programas de forma constante en materia de Seguridad y Educación vial dirigidos a las personas que ocupan un espacio físico dentro de las vías de rodamiento en el Estado y es apartir de esto que se desprende la presente investigación.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

La movilidad es la capacidad de las personas de desplazarse de un lugar a otro para satisfacer sus necesidades y aspiraciones. La seguridad vial es el conjunto de medidas que garantizan que la movilidad se realice de forma segura, sin riesgos de accidentes o daños a la salud o la vida. Ambos conceptos están estrechamente relacionados y son fundamentales para el desarrollo humano y el bienestar social.

En México, la movilidad y la seguridad vial son reconocidas como derechos humanos desde el año 2020, cuando se reformaron diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para establecer que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, se facultó al Congreso de la Unión para expedir las leyes que regulen la concurrencia de los distintos niveles de gobierno en esta materia.

La importancia de este reconocimiento radica en que implica una obligación del Estado de garantizar el ejercicio pleno de este derecho, así como de protegerlo frente a posibles violaciones o amenazas. Además, implica un compromiso con los principios de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas, que promueven una movilidad segura, accesible, inclusiva y sostenible para todos.

Sin embargo, el reconocimiento constitucional no es suficiente para asegurar el cumplimiento efectivo del derecho a la movilidad y la seguridad vial. Es necesario que se implementen políticas públicas integrales y participativas que atiendan las necesidades y demandas de la población, que mejoren las condiciones del transporte público y de la movilidad en vehículos motorizados y no motorizados, que se fomente una cultura vial basada en el respeto y la responsabilidad, y que prevengan y sancionen los factores que generan accidentes y muertes en las calles.

La movilidad y la seguridad vial son derechos humanos que merecemos todos los habitantes de México. Su ejercicio pleno contribuye al desarrollo humano, al bienestar social y al cuidado del medio ambiente. Por ello, es necesario que todos los actores involucrados asuman su papel y su compromiso para hacerlos realidad.

### **Historia de la educación vial en México.**

En México se implementa la educación vial, a raíz de que las grandes urbes metropolitanas se desarrollaban, puesto que, al crecer de manera excesiva y desorganizada, se necesitaban reglas para transitar en la ciudad. Los primeros datos que se tienen refieren a que debido a que carruajes empezaban a circular en la capital del país, se hizo un primer reglamento de tránsito esto fue en el año de 1895, sin mayor trascendencia ni datos específicos sobre el mismo. En el año de 1903, los primeros automóviles llegaron a la Ciudad de México, totalizando un parque vehicular de 136 en aquel año, creciendo hasta los 803 después.

Lo anterior fue lo que encaminó al presidente Porfirio Díaz para crear en 1910 el primer Reglamento de Tránsito ya más formal en el país; este documento permitía que los automovilistas alcanzaran una velocidad máxima de 10 km/h en calles estrechas o muy transitadas, y hasta 40

km/h en las demás. Sin embargo, el presidente Díaz creó un impuesto para los propietarios de vehículos que fue abolido en 1911 con la victoria de Francisco I. Madero, quedando vigente solo la reglamentación sobre el tránsito de vehículos.

Con el crecimiento vial en México, tanto de personas como de vehículos, sobrevinieron los primeros datos y estadísticas de mortandad, debido a la conducción de vehículos de motor y peatones atropellados; motivo por el cual, tomando como base la proposición de 1952 de la Organización de las Naciones Unidas, se adicionaron todos aquellos dispositivos que la práctica mexicana ha considerado convenientes y aprovechando la buena disposición del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, se utilizó una parte importante del manual vehicular de aquel país, cabe hacer notar que todas las señales o símbolos propuestos por la ONU no fueron adoptados, por la Oficina de Comunicaciones de México en aquel momento, sino que únicamente se aprovecharon aquellos que se consideraron operantes.

Finalmente, en 1965, la Secretaría de Obras Públicas, imprimió la primera edición del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito, que se mejoró tanto en su presentación y contenido, dando lugar a la segunda edición en 1966.

Al haberse agotado esta edición, se presentó la oportunidad de revisar este Manual de acuerdo con la experiencia que se obtuvo desde su implantación. Se aprovechó la doble circunstancia de que el X Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo, Uruguay, en 1967, había aprobado un proyecto de Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito y de que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera, celebrada en Viena en 1968, propuso una Convención sobre la Señalización Vial. Con base en ambos documentos y en la experiencia mexicana, se hizo una revisión exhaustiva, que dio lugar a los ajustes y adiciones que enriquecieron la tercera edición con el nombre de Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado en 1972; lo que a la postre y con cada necesidad, se ha ido perfeccionando la reglamentación de tránsito en cada estado del territorio nacional.

Demarcando, el inicio de la cultura vial fue preponderantemente promovida e impulsada en los Estados Unidos de América y en el Reino Unido, donde después de la revolución industrial trajo



consigo la fabricación de automóviles, esto a principio del siglo XX, por ser en ese entonces uno de los inventos más revolucionarios de la época, conlleva a la venta masiva de automóviles y por lo consiguiente los primeros accidentes automovilísticos.

Sin embargo, la evolución de los sistemas de transporte, vías carreteras, y las señalizaciones conocidas en todo el mundo, no son suficientes en la actualidad, puesto que se demuestra un alto índice de conductores no capacitados y con desconocimiento de estas señalizaciones, así como de peatones que no conocen su reglamento de tránsito.

En las escuelas primarias se inician las actividades con la historia del transporte, el tránsito de ayer y el de hoy, las señales de tránsito, la manera de conducirse correctamente como peatón, conductor o pasajero.

Lamentablemente no se continúan, solo de queda como una educación inicial para conocer los aspectos básicos de sistema de tránsito que debe existir en cada lugar de residencia.

#### **Legislación en materia de Movilidad en Quintana Roo.**

La mala movilidad en esta Entidad Federativa forma parte de una carencia cultural, esto se percibe en la mala conducción de automotores en las calles de las principales ciudades de Quintana Roo y en específico en la ciudad de Chetumal, lo anterior se puede deducir con el simple hecho de monitorear una calle de alta afluencia vehicular, podemos concluir que existe un alto índice de accidentes automovilísticos, los cuales traen como resultado afectaciones materiales y humanas; aún a pesar de que la ciudad de capital de este Estado no está considerada una población con excedente poblacional.

Esta combinación trae consigo el aumento de accidentes como ya se mencionó; así como también daños financieros a terceros ya sea al gobierno o a particulares, a falta de una educación vial, lo cual nos con lleva a una inseguridad vial.

Por lo que con el simple método de observación nos podemos dar cuenta que los planes y programas encaminados a la educación vial en Chetumal están siendo rebasados por la realidad vial que vivimos cada día, por ende, se necesita un reencauzamiento de estrategias para implementar acciones que verdaderamente se tenga un impacto de concientización ciudadana en

educación vial, para obtener una mejor seguridad vial, y así garantizar a la ciudadanía una mejor manera de conducir y transitar sin sentirse con temor al estar en las calles.

En el mismo sentido el día 12 del mes de julio del año 2018 se publica la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, la cual no contempla a la educación vial como un sistema importante para la movilidad del estado simplemente en el artículo 5, nos menciona la “Seguridad Vial” el cual se define en este artículo glosario como un conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito, así mismo dentro del contenido de la norma, se incluyen los artículos siguientes:

Artículo 2. El derecho a la movilidad garantizará lo siguiente:

- I. El efectivo desplazamiento de individuos y bienes mediante las diferentes modalidades de transporte;
- II. Un sistema de movilidad sujeto a la jerarquía y principios establecidos en la presente Ley, y
- III. Que el objeto de la movilidad sea la persona.

Artículo 3. La presente Ley tiene por objeto garantizar la promoción, el respeto, la protección y la garantía del derecho humano a la movilidad; establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y libre tránsito del transporte de bienes; garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto;

Artículo 4. Se considera de utilidad pública e interés general:

- II. Auditoría de movilidad y seguridad vial: Procedimiento sistemático en el que se comprueban las condiciones de seguridad y diseño universal de un proyecto de vialidad nueva, existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios, con objeto de garantizar desde la primera fase de planeamiento, que se diseñen con los criterios óptimos para todos sus usuarios y verificando que se mantengan dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en operación de la misma;

A pesar de que estas acciones están vigentes a nivel estatal y federal no han sido ejecutadas adecuadamente, ya que no existe una cultura vial que se pueda transmitir de generación en

generación, que se vuelva un efecto multiplicador de cambio para el beneficio de los conductores y la ciudadanía en general.

Es particularmente importante, resaltar que la ley de tránsito en la regulación de la materia, establece las bases esenciales de los programas determinados en conjunto con la iniciativa privada, para fortalecer las medidas efectivas de control que redunden en beneficio de la sociedad, y de las garantías de seguridad vial.

### **La Cultura Vial**

La cultura vial es el conjunto de conocimientos, valores, actitudes y normas de conducta que tienen los usuarios de la vía pública, ya sea como conductores, pasajeros, peatones, ciclistas o motoristas. La cultura vial implica el respeto a las leyes, reglamentos y señales de tránsito, así como la consideración y la cortesía hacia los demás usuarios.

La cultura vial es un factor clave para la seguridad vial, que es el conjunto de medidas que buscan prevenir o reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias, tanto para las personas como para el medio ambiente. La seguridad vial depende no solo de la infraestructura, la tecnología y la regulación, sino también del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

Sin embargo, la cultura vial en México es deficiente y necesita ser mejorada. Algunos de los problemas que evidencian esta situación son:

1. El incumplimiento frecuente de las normas y las señales de tránsito, como el exceso de velocidad, el uso del celular al conducir, el no respetar los semáforos o los pasos peatonales, el no usar el cinturón de seguridad o el casco, entre otros.
2. La falta de educación y sensibilización sobre los derechos y deberes de los usuarios de la vía pública, así como sobre los riesgos y las consecuencias de los accidentes de tránsito.
3. La ausencia o insuficiencia de sanciones efectivas y disuasivas para los infractores, así como de mecanismos de control y vigilancia que garanticen el cumplimiento de las normas.
4. La prevalencia de una cultura individualista y competitiva que prioriza el interés propio sobre el bien común, y que genera actitudes de agresividad, intolerancia e indiferencia hacia los demás usuarios.

Para mejorar la cultura vial en México, es necesario que se implementen acciones conjuntas entre el Estado, la sociedad y los individuos. Algunas de estas acciones son:

1. Impulsar programas educativos y campañas informativas que promuevan una cultura vial basada en el respeto, la prevención y la protección, desde la infancia hasta la edad adulta.
2. Reforzar el marco legal y normativo que regula la movilidad y la seguridad vial, así como su aplicación efectiva mediante sanciones proporcionales y ejemplares para los infractores.
3. Desarrollar e innovar la infraestructura y la tecnología que faciliten la movilidad segura y sustentable para todos los usuarios, especialmente para los grupos en situación de vulnerabilidad, como los peatones, los ciclistas o las personas con discapacidad.
4. Fomentar la participación ciudadana y la corresponsabilidad social en la construcción y el fortalecimiento de una cultura vial que mejore la convivencia y la calidad de vida.

La cultura vial es un factor clave para la seguridad vial. Por eso, es necesario que tomemos conciencia de su importancia y que actuemos en consecuencia. Solo así podremos lograr una movilidad segura para todos.

### **La Seguridad vial, parte fundamental del Derecho Humano a la Movilidad**

En el año 2011, las 32 entidades federativas del país representadas a través de sus gobernantes en la Conferencia Nacional de Gobernadores, se suman al “*Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional sobre Seguridad Vial 2011-2020*” y manifiestan su voluntad de contar con una política nacional que reduzca en un 50% la tasa de lesiones, discapacidades y muertes por accidentes viales antes del año 2020 con la finalidad de contribuir a reducir las lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en la red carretera federal y vialidades urbanas, así como promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria por accidentes de tránsito, fue formalizado por parte del Gobierno Federal (*DOF: Promulgada 06/06/2011*).

En ese sentido teniendo como fecha límite el año 2020, el 18 de diciembre del 2020 en México se realizó la modificación al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial estableciendo el derecho humano a la movilidad.

Otra importante modificación a nuestra carta magna dentro de la misma iniciativa fue la reforma al artículo 115 la cual le da la facultad a los municipios de cada entidad federativa de formular y aprobar planes de movilidad y seguridad vial. Es así como a partir de estas reformas constitucionales se le da la categoría de derecho humano a la movilidad y seguridad vial

Cumpliendo con el plazo establecido, el 18 de diciembre de 2020 se realiza la modificación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, la cual anexa el derecho humano a la movilidad, en esta se menciona que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Ya establecido en nuestra carta magna el derecho humano a la movilidad y su primera condicionante para garantizar este derecho humano es la seguridad vial, tendremos que entenderla como el equivalente a la no producción de accidentes de tránsito.

Otra definición nos dice que es la rama de la seguridad en general que procura brindar al peatón, conductor y usuario de algún vehículo, las herramientas necesarias en términos de normas, preceptos, actuaciones y comportamientos para hacer un correcto uso de la vía pública, previniendo situaciones de riesgos y evitando accidentes viales.

La seguridad vial es una de las ramas de la seguridad, que tiene por objeto fundamental mejorar la participación del ser humano en el sistema vial, teniendo en cuenta, en todo momento, el conjunto de acciones coordinadas en la prevención de accidentes viales realizados por organismos públicos e instituciones privadas.

En este sentido se entiende que es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades con la finalidad de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en un marco que garantice lo establecido en nuestra Constitución.

La Ley de Movilidad para el Estado de Quintana Roo, define en su artículo 5 a la seguridad vial como el conjunto de políticas y sistemas orientados a establecer las normas de circulación de transporte de personas y objetos; el estacionamiento y tránsito de vehículos en las vías de

comunicación Estatal y Municipal; y la prevención de hechos de tránsito, conforme al Reglamento de Tránsito correspondiente y demás normas legales aplicables.

De acuerdo con las definiciones antes mencionadas, observamos que en lo general se busca prevenir los hechos de tránsito, y el objetivo es brindar las herramientas necesarias para crear conciencia en los usuarios de la vías y carreteras, a través de normas y reglamentos que las autoridades establezcan. Es de vital importancia mencionar que la seguridad vial no será el mejor medio para la prevención de accidentes si no antes, donde se establece el proceso el cual se denomina Educación Vial, ya que es imposible conocer de normas y reglamentos si antes no se tiene una Educación Vial, partiendo desde una educación temprana y una formación de conductores conscientes, se puede llegar al objetivo que es la Seguridad Vial.

### **El peatón y conductor como parte esencial del Derecho Humano a la Movilidad.**

Nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros. De este modo, influye y es influido por el desplazamiento de los demás: la relación de los sujetos entre sí, los modos de tratarse y respetarse unos con otros, de fijar prioridades para el paso, la conciencia de la propia libertad -y de la responsabilidad que ésta conlleva-, así como las consecuencias de las propias acciones. De este modo, se hace énfasis en el ciudadano que se desplaza por una red vial, en la persona que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse.

Llamamos espacio público a los lugares donde todas las personas tenemos el derecho de circular. Se denominan públicos en oposición a los ámbitos privados, ya que remiten a los sitios que pertenecen a la comunidad en su conjunto. En él conviven las distintas formas de movilidad de personas y vehículos, pero también está conformado por los ámbitos compartidos, los lugares de socialización y encuentro, de intercambio y expresión de la vida social (parques, plazas, paseos, etc.). Siguiendo esta perspectiva se parte de afirmar que todos somos transeúntes: en tanto peatones, pasajeros o conductores.

Todos somos responsables de la construcción de un modo particular de transitar: más o menos responsable, más o menos caótico, más o menos seguro, más o menos solidario. Como ciudadanos que transitamos, todo el tiempo tomamos decisiones cuyas consecuencias impactan en la vida

personal y social, dado que nos conducimos con prudencia o sin ella y preservamos o ponemos en riesgo la vida propia y la de los demás.

Al mismo tiempo, somos actores capaces de participar en la construcción de normas, en la regulación del tránsito y en nuestra sociedad. El respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito es parte de un ejercicio cívico consciente, activo, constructivo.

En este sentido, es esencial estar preparados y conocer los derechos y obligaciones que corresponden a los diferentes roles que vamos asumiendo al transitar: ya sea como peatones, usuarios de transporte público de pasajeros, conductores de bicis, motos, autos u otros vehículos. La manera de ejercer esos roles depende, además, de una diversidad de situaciones derivada de las distintas regiones geográficas de nuestro país y las particularidades de nuestra localidad, ya que no es lo mismo residir en grandes urbes y estar comunicados por autopistas y atravesados por redes de transporte colectivo y ferroviarias, que estar en la realidad de las comunidades rurales o de poca población, ya que en muchas ocasiones en las áreas rurales se encuentran caminos de tierra, en los que circulan autos junto a caballos o carruajes, con escasa presencia de medios de transporte público y que tiene que aprender a convivir en la vialidad.

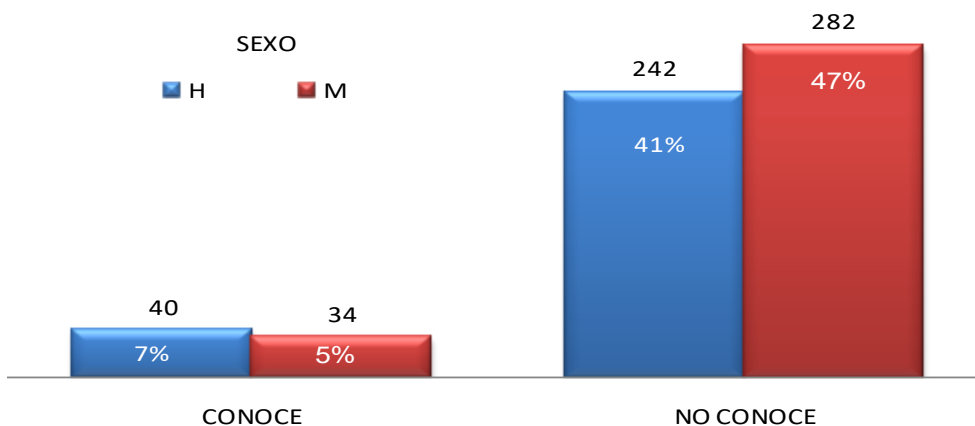
Asimismo, se observa una diversidad de situaciones en el interior de un mismo centro poblacional: la circulación no es igual en todos los barrios, ni a toda hora, ya que vecinos transitan hacia adentro, hacia fuera o a través de su localidad en distintos momentos del día; se desplazan de una ciudad a otra, en zonas suburbanas o rurales, a diario o en épocas de veraneo.

El fenómeno del tránsito debe comprenderse desde diferentes perspectivas y ubicarse en relación con los derechos y las obligaciones de los actores del tránsito.

Como se mencionó al inicio, para poder allegarse del sentir ciudadano, se emitieron 600 encuestas, mismas que fueron ejecutadas al azar y en la vía pública a personas que se encuentran en las superficies de rodamiento y a los conductores a partir de los 16 años ya que actualmente es el límite de edad en que un menor de edad puede tener un permiso de conducir.

En cuanto a las respuestas otorgadas por la ciudadanía, a continuación, se insertan diversas gráficas en las que el lector podrá apreciar de manera más amplia el resultado obtenido.

La pregunta que se le realizó fue si las personas independientemente de su sexo tienen conocimiento del derecho humano a la movilidad.

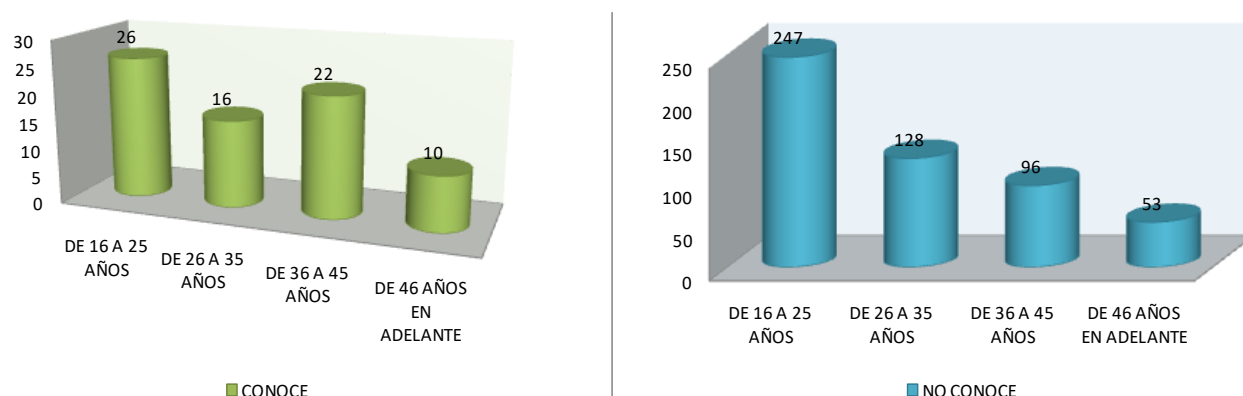


**Tabla 1.** Conocimiento del derecho humano a la movilidad

De los 282 hombres que contestaron la pregunta 242, equivalente al 85% desconoce del derecho humano a la movilidad, de las 316 mujeres el 89% lo ignora también, lo cual nos indica que el sexo del individuo no es un factor que haga diferencia, sino que por igual hombres y mujeres no conocen sobre su derecho humano.

Solo el 40 hombres dijeron saber o tener algún dato sobre su derecho humano, lo cual equivale al 7% de las encuestas realizadas, por su parte, 34 mujeres dijeron conocer sobre su derecho humano, lo cual equivale al 5% del total de la encuesta realizada.

De igual manera se les pregunto en esta ocasión a los conductores lo siguiente ¿Si tiene información sobre los programas de educación vial?



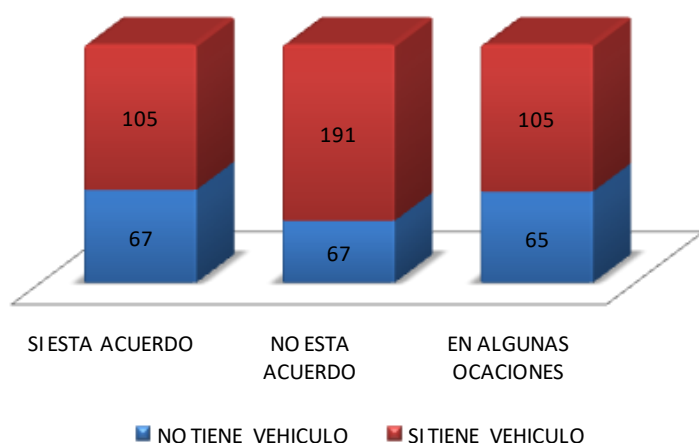
**Tabla 2.** Información de los Programas de Seguridad y Educación Vial.

En cuanto al rango de edades, el 90% de las personas que oscilan entre los 16 y 25 años no conocen el procedimiento, o programas establecidos de seguridad y educación vial el 88% de los



de 26 a 35 años, el 81% de 36 a 45 años y el 84% de los de 46 años en adelante, de lo cual se deduce que la edad tampoco es factor que incida en el desconocimiento ya que dichos programas de seguridad vial no son debidamente aplicados.

En otra pregunta que se realizó a la población en general, a personas que tienen o no vehículo se le realizó el siguiente cuestionamiento ¿Está de acuerdo respecto a que en Chetumal hay cultura vial?



**Tabla 3.** Personas que están o no de acuerdo que hay cultura vial en Chetumal

De las 599 personas de las 600 encuestadas, 105 personas con vehículo y 67 personas que no cuentan con vehículo respondieron que si están de acuerdo, por otra parte 191 personas con vehículo y 67 sin vehículo respondieron que no están de acuerdo con que en Chetumal haya cultura vial, por otro lado también se incluyó a aquellas personas que piensan que en algunas ocasiones se da la cultura vial, poniendo como ejemplo 105 personas con vehículo dijeron que en ocasiones, cuando otro conductor les concede el paso, y 67 personas sin vehículo mencionaron que cuando se respetan los pasos peatonales.

## CONCLUSIONES

Después de analizar el marco legal y el levantamiento de las encuestas, estos tres capítulos se basan en las partes más importantes para el factor de una movilidad vial adecuada, que en su conjunto, estos tres la seguridad vial, la educación vial y la cultura vial generan el derecho humano a la movilidad que a su vez va ligado a los que son usuarios de las vías de comunicación terrestre dentro su respectivo ámbito de rol que cumplan en el momento de encontrarse dentro de la

superficie de rodmiendo. Tener una educación vial de calidad, genera un conocimiento que nos sirve para poder brindar una excelente seguridad vial, lo cual es un reto y un proceso dentro de las nuevas formas de movilidad en el Mundo, en México y en especial en Chetumal, que día a día va creciendo como ciudad y en la población de vehículos que circulan todos los días dentro de nuestra urbe y ahora viendo a la Movilidad desde la perspectiva de derecho humano que esta basada en la seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, de acuerdo a los principios que rigen este derecho humano, nace la necesidad de un nuevo reglamento de tránsito para la ciudad de Chetumal y a su vez generar reformas a nuestra Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo donde se garantice la educación vial, para obtener una mejor seguridad vial.

De lo anterior, la seguridad vial es un tema que nos concierne a todos, ya que somos usuarios potenciales o reales de la vía pública. Por eso, es necesario que las autoridades tomen conciencia de su importancia y que actuen en consecuencia. Solo así podremos lograr una movilidad segura para todos.

El Estado tiene el deber de garantizar el derecho a la movilidad y la seguridad vial, mediante la formulación e implementación de políticas públicas, planes, programas, normas y acciones que promuevan una cultura vial basada en el respeto, la prevención y la protección.

## **REFERENCIAS.BIBLIOGRAFICAS**

Galván, Carlos, “*Adelantarse en la ruta causa cuatro de cada diez accidentes*”, (14 de marzo de 2007).Clarín, págs. 30-31.

*Perspectiva de la seguridad vial en países en desarrollo*, Vol. 39 N.º 42 (2018) • Pág. 11.

Oviedo Sotelo, Daniel (2019), *Educación Vial. Ética, derecho y sustentabilidad para el buen andar* (3. º edición) Ñemby: Book Sellers. p. 228.

Cortes Caceres, F. A. (2007). *Cambio estructural y movilidad social en México* (F. Cortés, A. Escobar, & P. Solís, Eds.). El Colegio.

David Rosendo Ramos. (2010). *La Educación vial como tema transversal*. Wanceulen Educación.

Attard, M., Guzmán, LA y Oviedo, D. (2023). *Distribución del espacio urbano: el caso de un sistema de movilidad más equitativo. Estudios de caso sobre política de transporte* .

Quintero, I., & Pedro Carballo Armas. (2012). *Movilidad y seguridad vial*.

World Health Organization. (2010). *Informe Sobre La Situación Mundial de la Seguridad Vial: Es Hora de Pasar a la Acción*. World Health Organization.

*Perspectiva De La Seguridad Vial En Países En Desarrollo*, (2018) Vol. 39, N° 42Año • Pág. 11.

Pacheco Cortés, Carlos Manuel (2017), *Educación Vial en la Era Digital: cultura vial y educación permanente*. Diálogos Sobre Educación.

Congreso del Estado de Quintana Roo. (14 de junio de 2018). *LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO*. Recuperado el 03 de junio de 2023, de <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L189-XVII-20230825-L1720230825095.pdf>

Diario Oficial de la Federación. (18/12/2020). Recuperado el 07 de junio de 2023, de [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020#gsc.tab=0)

Ortiz, Mariana *Movilidad: un derecho humano que merecemos*. (s/f). Tec de Monterrey. Recuperado el 08 de junio de 2023, de <https://futurociudades.tec.mx/es/movilidad-un-derecho-humano>

Camara de Diputados LXIV Legislatura. (12 de diciembre de 2019). Recuperado el 08 de junio de 2023, de [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/votos/20201014\\_movilidad/02\\_expediente.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/votos/20201014_movilidad/02_expediente.pdf) Con acceso

*Defiende hoy los derechos de los demás*. (07 de marzo de 2018). La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Recuperado el 09 de junio de 2023, de [https://www.standup4humanrights.org/es/highlights\\_14.html](https://www.standup4humanrights.org/es/highlights_14.html)

Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, *El reconocimiento de la movilidad como un derecho humano*. (2013) . Recuperado el 10 de junio de 2023, de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>