



Guía práctica para  
la implementación de  
los derechos peatonales  
en ciudades mexicanas



**Anacláudia Rossbach**

Directora ejecutiva

**Elkin Velásquez Monsalve**

Representante regional para América Latina y el Caribe

**Fernanda Lonardoní**

Representante ONU-Habitat México,  
Programa para Cuba, Centroamérica y República Dominicana

**Aldo González Barrera**

Coordinación general

**Daniela Núñez Ruiz**

Diseño editorial

**Luis Ángel Flores Hernández**

Corrección de estilo

**Kevin Cuevas**

Ilustraciones

**Agradecimientos especiales**

Liga Peatonal, Ana Magdalena Rodríguez, Luz Yazmin Viramontes Fabela, Ruth Pérez López, Martha Gabriela García Álvarez, Yehosua González Velázquez, Jorge Ruvalcaba, Jerónimo Monroy, Haidy Lazalde, Diana Infante-Vargas, Jimena de Gortari Ludlow e Inés Alveano



**ONU-HABITAT**



Abran paso: Guía práctica para la implementación de los derechos peatonales en ciudades mexicanas

Copyright © Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) y Liga Peatonal, 2025

Todos los derechos reservados

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat)

P.O. Box 30030 00100 Nairobi GPO KENYA

Tel: 254-020-7623120 (Central Office)

[www.onu-habitat.org](http://www.onu-habitat.org)

HS/1026/12 E

Disclaimer: The designations employed and the presentation of material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the secretariat of the United Nations concerning the legal status of any county, territory, city or area or its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries regarding its economic system or degree of development. Excerpts may be reproduced without authorization, on condition that the source is indicated. Views expressed in this publication do not necessarily reflect those of the United Nations Human Settlements Programme, the United Nations and its member states.



Convivir en el espacio público



Servicio de transporte público



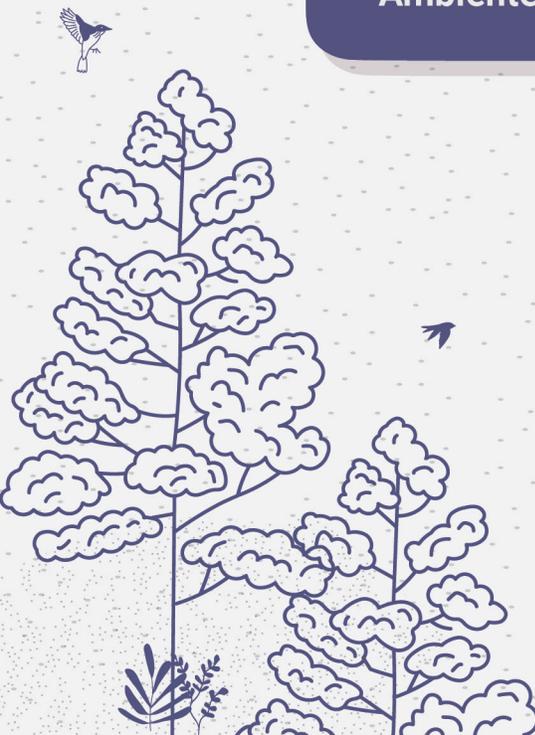
Mobiliario público



Ambiente sano



Centros urbanos organizados





Cruzar la calle con calma



Banquetas amplias y continuas



Ciudad a mi medida



Caminar seguras



Jugar en la calle



## ☀ Prólogos

6

# Liga peatonal

---

Liga Peatonal es una asociación civil mexicana que trabaja para transformar las ciudades en beneficio de las y los peatones. Desde el 2014, integra una red con organizaciones, especialistas y activistas de distintas partes del país.

Basta con salir de nuestra casa y prestar atención para darnos cuenta de cómo le hemos entregado el espacio público a los autos. Dedicamos casi una tercera parte de nuestras calles a estacionar vehículos privados, a costa de otros usos de mayor beneficio comunitario como vegetación, cultura o convivencia. Y la relación empeora cuando esos vehículos están en movimiento, ya que, para garantizar a unos cuantos su deseo de velocidad, hemos sacrificado la seguridad de la mayoría.

Hoy en día sabemos por fotos, videos y narraciones, que esto no siempre fue así:

***Nuestras calles solían ser interesantes, diversas y llenas de vida, ¿qué hacer frente a un rezago de casi 100 años de calles humanas?***

Hace poco más de una década, un grupo de personas de todo el país que estábamos interesadas en construir ciudades más caminables, comenzamos a organizarnos para crear un frente común de resistencia, una Liga Peatonal. En el año 2014 presentamos de manera conjunta la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, y posteriormente, en el año 2016, una versión resumida del mismo documento e ilustrada por el diseñador Edgar Seis: la Carta Ilustrada de los Derechos Peatonales (CIDP).

Desde ese momento no hemos parado de intercambiar experiencias, imaginando y construyendo en conjunto otras calles, para otras ciudades y otros mundos posibles. La idea de llevar a la realidad esta visión nos impulsó a lanzar en el año 2022 una serie de recomendaciones

para integrar los Derechos Peatonales en la normativa de movilidad local, a la que llamamos Paso a Paso.

Aunque hoy el panorama parezca complicado, hace 10 años no podríamos haber imaginado tener un marco legislativo como el que tenemos en este momento. Esto no garantiza su implementación de forma automática en la escala local, pero nos alegra ver la senda que hemos ayudado a construir con cada paso dado. Continuemos caminando juntas en este largo camino por recuperar nuestras calles y celebremos el inicio de los próximos 10 años de activismo peatonal en México.



**Ana Magdalena Rodríguez**  
Coordinadora general  
Liga Peatonal

# ONU-Habitat

El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos tiene como objetivo promover la urbanización sostenible como motor del desarrollo y la paz para mejorar las condiciones de vida de todas las personas.

En un mundo cada vez más urbanizado, los sistemas de transporte se han convertido en un elemento fundamental para la creación de comunidades inclusivas y sostenibles. Son estos sistemas los que diariamente dan acceso a oportunidades de desarrollo y bienestar, al acercar equipamientos básicos como escuelas, hospitales, mercados o centros de trabajo.

Sin embargo, los desplazamientos urbanos a menudo van acompañados de externalidades negativas como la congestión, los siniestros de tránsito y la contaminación del aire. La escala de estas afectaciones varía en cada país y guarda relación con su dependencia al automóvil privado. En el caso de México, el principal modo de transporte a la escuela es caminando (54.1% de los viajes) mientras que para ir al trabajo se utiliza más el transporte público colectivo (33.8%), que también comienza y termina con un trayecto a pie. No obstante, la experiencia de estos viajes dista mucho de ser la ideal. Aceras estrechas y en mal estado, cruces peligrosos, falta de iluminación, son solo algunos de los obstáculos cotidianos que dificultan -y en ocasiones impiden- la movilidad peatonal.

En el 2014 ONU-Habitat elaboró un Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México, en el que se analizaron los desafíos que enfrentaban las ciudades mexicanas en materia de movilidad, abogando por la adopción de modelos de transporte más sostenibles. A 10 años de su publicación, nos es grato observar que se han dado pasos importantes para revertir esa situación, entre los que destaca el reconocimiento constitucional del Derecho a la Movilidad y la promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En los próximos años se deberán promover acciones coordinadas en todos los órdenes de gobierno para hacer efectivos esos nuevos derechos y dotar a las ciudades mexicanas de sistemas de transporte más eficientes, saludables y seguros, que faciliten la adopción de modos de transporte activos. Esta publicación pretende contribuir a esa misión, con orientaciones de políticas públicas locales para crear ciudades más caminables.

Abran Paso retoma el concepto de los Derechos Peatonales propuestos por Liga Peatonal, y en cada apartado presenta datos, recomendaciones y buenas prácticas nacionales para inspirar a la acción. Como se documenta en esta guía, con voluntad y visión, distintas ciudades mexicanas ya están demostrando su capacidad para ofrecer soluciones innovadoras. El mensaje es claro, si queremos alcanzar las metas globales en el 2030 debemos abrir paso a las personas.



**Fernanda Lonardoní**  
Representante de México, Cuba y Centroamérica  
ONU-Habitat

## ☀ Introducción

# Caminar es construir ciudad

8

Caminar no es solo un acto de movilidad, sino una herramienta transformadora para sanar el tejido social, reconectar con el territorio y reivindicar el derecho a habitar espacios urbanos más humanos, seguros y equitativos.

Desde el origen de las ciudades, caminar ha sido el modo fundamental de desplazamiento. Hasta nuestros días, cada viaje realizado en transporte público e incluso los realizados en vehículos privados, comienzan y terminan con un trayecto andando. Por ello es la base de cualquier sistema de transporte, sin importar la escala del asentamiento humano.

Pero caminar trasciende la mera función de trasladarse de un punto a otro, ya que genera múltiples beneficios sociales, tanto a nivel individual como comunitario. Al incorporar la caminata en la rutina diaria se promueve la salud física y mental, que tanto amenazan a nuestras sociedades contemporáneas. Pasar tiempo caminando por las calles también fomenta la interacción social, el comercio local y el sentido de pertenencia, que contribuyen a crear comunidades más cohesionadas y seguras.

Sin embargo, la adopción del modelo de desarrollo urbano expansivo —dependiente de viajes motorizados— durante el siglo pasado, relegó al peatón a un papel secundario en nuestras ciudades. Aun en nuestros días persiste una tendencia de inversión pública que prioriza la infraestructura vehicular sobre otras alternativas de movilidad más sustentables como la caminata, la bicicleta o el transporte público.

***De acuerdo con Sedatu (2018) en el periodo de 2013-2017 el 74 % de los recursos federales etiquetados para movilidad sostenible en México se destinaron a infraestructura para el automóvil.***

La priorización de la movilidad motorizada ha creado una serie de efectos negativos como pérdidas de tiempo en el tráfico, aumento de la contaminación atmosférica y acústica, segregación espacial, deterioro de la calidad de vida y, paradójicamente, una disminución en la eficiencia general de la movilidad urbana.

***Los usuarios más vulnerables —personas con menores ingresos, infantes, adultos mayores, personas con discapacidad— son quienes sufren de manera desproporcionada la falta de infraestructura peatonal segura y accesible, viendo limitado su derecho fundamental a la movilidad y a la participación plena en la vida urbana.***

Esta tragedia afecta a todos los países, pero principalmente a los de ingresos medios y bajos. La falta de infraestructura vial segura genera cada año alrededor de 16,000 muertes por siniestros de tránsito en México, entre los cuáles, los peatones resultan más afectados. Además, la falta de acceso a espacios abiertos para la recreación y el deporte ha influido en la adopción de un estilo de vida sedentario. Esta situación ha contribuido a que México se encuentra entre los primeros lugares en obesidad en el mundo.

No obstante, nunca es demasiado tarde para recuperar la escala humana de nuestras calles. Los habitantes de las ciudades pueden transformar su realidad a través de la participación, la organización comunitaria y la exigencia de sus derechos a un hábitat digno y sostenible. Tal es el

caso de los colectivos y activistas que forman parte de Liga Peatonal y que desde hace 10 años han promovido la creación de ciudades más caminables en México.

Una ciudad caminable es un entorno urbano diseñado y gestionado para permitir que el tránsito a pie o con ayudas técnicas sea una opción posible y deseable de viaje cotidiano para cualquier persona, sin importar su edad, género o discapacidad. Es por ello una ciudad de distancias cortas, que conecta a las personas con sus destinos u otros modos de viaje, por medio de infraestructura segura, accesible, confortable y atractiva.

***Revalorar la movilidad peatonal en nuestras ciudades no es un ideal inalcanzable, sino una necesidad apremiante y completamente factible a través de políticas públicas informadas y un compromiso firme de las autoridades locales.***

Los casos de estudio incluidos en esta guía muestran que cualquier ciudad, sin importar su tamaño o ubicación, puede emprender acciones en favor de la movilidad activa; y las recomendaciones que acompañan cada ficha pueden servir de inspiración para su implementación.

Las políticas públicas peatonales también contribuyen al cumplimiento de las agendas globales, como la Nueva Agenda Urbana –numeral 100, 113 y 114– y la Agenda 2030. Hay Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que tienen un vínculo directo con los Derechos Peatonales como el 11: Ciudades y comunidades sostenibles, y el 3: Salud y bienestar. Pero de forma indirecta o transversal, las ciudades caminables contribuyen a cumplir otros objetivos como 5: Igualdad de género, 8: Reducción de las desigualdades y 16: Paz, justicia e instituciones sólidas.



***Una ciudad caminable es un entorno urbano diseñado y gestionado para permitir que el tránsito a pie o con ayudas técnicas sea una opción posible y deseable de viaje cotidiano para cualquier persona, sin importar su edad, género o discapacidad.***



# De la Carta Magna a nuestras calles.

Luz Yazmin Viramontes Fabela



Arquitecta por el Tec de Monterrey y Maestra en Transporte y Planificación Urbana por la University College London. Es fundadora y directora del Centro de Estudios de Movilidad Peatonal AC. Coordinó la elaboración del "Manual de Calles: Diseño Vial para Ciudades Mexicanas" en el 2018.

A veces se ha sentido que vamos a paso lento con la transformación urgente que necesitamos de nuestras calles para, al menos, no morir en el intento de movernos en modos de transporte activos. Otras veces, nos encontramos tallándonos los ojos al leer que nuestro derecho a la movilidad está escrito en el artículo 4 constitucional: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

Pero ¿qué implica tener y ejercer nuestro derecho a la movilidad? Un replanteamiento de la forma en la que se ha invertido el recurso público para asignar los metros cuadrados que merece el transporte sustentable en las vías urbanas. Implica, básicamente, transformar nuestras calles redistribuyendo las secciones viales conforme a la jerarquía de la movilidad. Hemos pasado tanto dolor en nuestras calles mexicanas por causa de atropellos, acoso sexual o la inaccesibilidad de la infraestructura que, a veces pienso que vivimos en la "desesperanza aprendida". Solo así hemos podido sobrevivir al gran dolor de perder a algún ser querido en hechos viales, o mantener nuestro ánimo a pensar de las atroces noticias que vemos todos los días.

La buena noticia es que ahora, tenemos tres respaldos normativos para transformar las calles mexicanas: la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 y la NORMA Oficial Mexicana de Estructura y diseño para vías urbanas. Esta última, especifica que al diseñar o rediseñar vías urbanas siempre se debe "tener presente que la vida de la población está al centro de la toma de las decisiones", reconoce la

necesidad de "responder a las condiciones de circulación de personas usuarias en los entornos urbanos" y establece "las dos funciones básicas de toda calle: la función de movilidad y la de habitabilidad".

En pocas palabras, esto significa que omitir la escala humana al construir y rediseñar las calles mexicanas, ya no es una opción. El rediseño de calles debe implementarse porque la responsabilidad jurídica sobre lo que nos pasa al transitar en las vías urbanas la tienen las personas que diseñan las calles.

***Desde la academia y la sociedad civil, queremos que no haya más muertes viales en nuestras calles y seguiremos exigiendo a las personas que nos representan en los gobiernos e instituciones que prioricen la vida de las personas al diseñar o rediseñar planes de transporte, planes de desarrollo urbano, proyectos de calle, etc.***

He aprendido tanto de todas y cada una de las personas que me he encontrado en este camino, que me queda claro que en nuestro país tenemos la capacidad técnica, el ímpetu, la creatividad y la lucidez de seguir transformando nuestros entornos urbanos en unos más seguros y placenteros.

Y, aunque hemos dado varios pasos contundentes durante más de una década hacia la movilidad sustentable en nuestro país, este trabajo no se acaba hasta que TODAS las calles mexicanas cuenten con las banquetas accesibles, la infraestructura ciclista y el transporte público que merecemos y que se requiere para proteger la vida de las personas usuarias de las vías urbanas.

# Cruzar la calle con calma y seguridad



## Datos de referencia



**2,718** peatones murieron atropellados en México durante el 2021  
**79%** de las manzanas en México no tienen señalado ningún paso peatonal  
**35%** de las infracciones de tránsito fueron por conducir a exceso de velocidad

## Recomendaciones



**Controlar la velocidad vehicular para proteger la vida de las personas.** Circular a exceso de velocidad es la principal causa de choques, lesiones graves y muertes causadas por el tránsito. Una disminución de 5% en la velocidad promedio puede reducir hasta el 30% en el número de muertes por siniestros de tránsito.

**Rediseñar los cruceos donde ocurren más siniestros de tránsito.** Las intersecciones viales son el escenario principal de los conflictos entre peatones y conductores. A través del diseño urbano es posible disminuir la distancia del cruce, aumentar la legibilidad de los trayectos y eliminar los obstáculos del camino.

**Ajustar las fases semafóricas para que los peatones tengan tiempo suficiente para atravesar la calle.** En vialidades secundarias y primarias con alto flujo peatonal es conveniente incorporar dispositivos con señales acústicas para reforzar la prioridad peatonal y permitir el cruce de personas con discapacidad visual. El diseño de la fase semafórica debe considerar una velocidad máxima de 0.7 m/s, y un tiempo de espera máximo de 60 segundos.

## Buena práctica



El Gobierno de la Ciudad de México implementó en el año 2015 el programa **Pasos Seguros** para prevenir lesiones y muertes en intersecciones peligrosas. El programa incluyó cambios de diseño a nivel de la calle, pintura de cebras, ensanchamiento de aceras en las esquinas, islas de refugio, hitos flexibles y semáforos peatonales. La implementación de este programa redujo en un 21% las colisiones de vehículos con peatones.

**Más información**





# El campo de batalla cotidiano

Aldo González Barrera



*Arquitecto por el Tec de Monterrey y Maestro en Desarrollo Urbano y Territorial por la Universidad Politécnica de Cataluña. Cofundador de Liga Peatonal, líder regional de la Coalición Global de Jóvenes por la Seguridad Vial y especialista en planeación urbana y movilidad en ONU-Habitat.*

En México usamos el término “banquetas” para referirnos a las “aceras”. El origen de esta palabra proviene del contexto de fortificaciones militares, donde “banqueta” era un banco corrido al que los soldados se subían para disparar, protegidos por un parapeto. Este no es el único caso en el que el lenguaje militar ha trascendido hasta nuestros días, pero tal pareciera que ha influido en su triste destino. Más que andadores en México tenemos campos de batalla: pavimentos rotos, pendientes inclinadas, con postes atravesados, registros abiertos e incluso vehículos estacionados, son parte del paisaje cotidiano de millones de personas que transitan por nuestras calles.

A pesar de los avances normativos de los últimos años en materia de movilidad sostenible, nuestras banquetas siguen reflejando una gran indiferencia y menosprecio al peatón con respecto al resto de los modos de transporte. Esto se evidencia en la baja cobertura de banquetas y su pobre calidad de diseño. Por ejemplo, el 52.4% de las manzanas urbanas tienen recubrimiento en el arroyo vehicular, pero solo el 37.2% de esas manzanas tienen banquetas. Además, en las banquetas existentes, solo el 22.7% tienen rampas en las esquinas y esto sin considerar su calidad de diseño o su mantenimiento.

Según la OMS, las lesiones no intencionales por caídas en la vía pública constituyen un problema de salud pública creciente y poco reconocido. El Informe sobre la Prevención de Accidentes en Grupos Vulnerables 2021 (STCONAPRA, 2024) muestra que en México las caídas ocasionaron un total de 2,111 defunciones y 3,122,190 lesiones accidentales. El riesgo de lesiones por caídas aumenta con la edad y generan secuelas

como limitación o dificultad para moverse o caminar, lo cual contribuye al incremento en el número de personas que viven con discapacidad o movilidad limitada en México. Esta situación genera un círculo vicioso, ya que dicha población es la más afectada por la mala calidad de nuestras banquetas. Cualquier desnivel o irregularidad en la superficie puede impedirle su uso de forma autónoma, y con ello el ejercicio de derechos fundamentales como la salud, educación o trabajo.

Comenzar a revertir esta situación requerirá de la actuación decidida de autoridades municipales. Independientemente de lo que digan los reglamentos locales, existen distintos actores que intervienen en su operación, como los propietarios de predios adyacentes, comerciantes y proveedores de servicios públicos (agua, luz, drenaje, teléfono). La propia fragmentación administrativa ha entorpecido la gestión de las banquetas, por lo que, como primer paso, se podría consolidar una autoridad rectora de su diseño, construcción y mantenimiento.

A partir de ahí se debe implementar una política de universalidad en el acceso a banquetas de calidad, sin distinción de códigos postales. En ese sentido, es imperante transformar el paradigma que concibe a las banquetas como un simple pasillo de circulación individual y se reconozcan como espacios públicos de uso comunitario, fundamentales para reconectar los barrios, tanto al interior como al exterior. Solo cuando nuestras banquetas dejen de parecer campos de batalla y se conviertan en territorios de paz, podremos comenzar a construir las ciudades cuidadoras, sostenibles y prósperas que tanto deseamos.

# Banquetas amplias y continuas



## Datos de referencia



**52.4%** de las manzanas urbanas tienen recubrimiento en todas sus calles  
**37.2%** de las manzanas urbanas tienen banquetas en todas sus calles  
**25.5%** de las infracciones de tránsito registradas son por estacionarse en lugares prohibidos, como la banqueta.

## Recomendaciones



**Crear un reglamento de banquetas.** La falta de una normativa clara sobre los criterios de diseño y los actores involucrados en su proceso de construcción, rehabilitación o mantenimiento han repercutido en la creación de rutas peatonales discontinuas, inaccesibles e incómodas, que dificultan y desincentivan los recorridos a pie.

**Dar mantenimiento a toda la calle, no solo al arroyo vial.** Dado que los baches son el problema urbano más frecuente a nivel nacional, se le suele destinar un gran porcentaje del presupuesto público. Sedatu (2018) ha estimado que en el periodo de 2013 al 2017, el 74% del gasto público federal para proyectos de movilidad se destinó al arroyo vial y menos del 10% a banquetas.

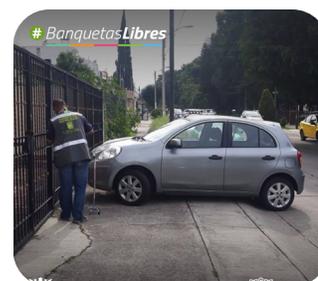
**Priorizar la rehabilitación de banquetas alrededor de los equipamientos de uso público.** La inversión estratégica de los recursos públicos puede maximizar su impacto si se generan rutas accesibles alrededor de hospitales, escuelas, mercados y espacios públicos, que suelen atraer grandes flujos de desplazamientos peatonales.

## Buena práctica



El municipio de Guadalajara implementó en el año 2016 el programa **Banquetas Libres**, para remover obstáculos móviles de las aceras, como motocicletas y automóviles. El programa contempla la capacitación de agendes de movilidad, la aplicación de multas y un programa de educación vial para infractores. Este programa se ha extendido a otros municipios como Zapopan y Tonalá. En promedio, cada día se multan a 280 conductores.

**Más información**





# ¿Qué tan accesibles son nuestras ciudades?

Martha Gabriela García Álvarez y Yehosua González Velázquez



Estudiante de la Licenciatura en Trabajo Social en la UNAM. Directora de la Fundación para la Inclusión y Desarrollo de Personas con Discapacidad y Coordinadora General del Movimiento de Personas con Discapacidad en México.



Asistente-investigador del Departamento de Atención a la Salud en la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Ganador del Premio Estatal de la Juventud 2024 (CDMX) por la promoción y defensa de los Derechos Humanos.

En la última década hemos visto avances en políticas peatonales que han mejorado la imagen urbana y reducido la cantidad de siniestros de tránsito, sin embargo, estos avances no han sido uniformes y siguen siendo insuficientes. Uno de los grupos más rezagados en el acceso a los Derechos Peatonales son las personas que viven con discapacidad, limitación o condición mental, quienes de acuerdo con INEGI representan al 16.5% de la población mexicana. En la mayoría de las ciudades, la falta de infraestructura adecuada para caminar o circular con ayudas técnicas sigue siendo un problema crítico, ya que han dejado de lado las necesidades específicas de grupos vulnerables, limitando su derecho a desplazarse libremente.

Es esencial que las nuevas autoridades locales promuevan políticas de movilidad más inclusivas, para reconocer y ampliar los derechos de las personas con discapacidad o con alguna limitación de movilidad. También se requieren medidas más estrictas, para que todos los nuevos espacios públicos sean diseñados y construidos con accesibilidad universal, como lo establece la Norma Oficial Mexicana de Espacios públicos.

De igual forma, se debe seguir trabajando en la adaptación de las calles existentes, para que poco a poco se vayan conformando rutas peatonales accesibles, con cruces seguros y señalética incluyente. Solo con una infraestructura peatonal de calidad se puede poner en práctica los derechos reconocidos en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Banquetas amplias y continuas, bien iluminadas, con rutas podo-táctiles y semáforos sonoros, deben dejar de ser la excepción y convertirse en la nueva normalidad.

Es necesario fortalecer la participación ciudadana en la construcción de políticas públicas de desarrollo urbano. Las personas con discapacidad deben tener voz en las decisiones que afectan su movilidad y calidad de vida. Esto puede lograrse mediante foros de consulta, encuestas públicas, concejos ciudadanos o plataformas de participación digital que permitan a los ciudadanos organizados, como los que forman parte del Movimiento de Personas con Discapacidad, expresar sus necesidades y preocupaciones.

Por último, se deben asegurar los recursos financieros necesarios para la implementación de proyectos peatonales que sean accesibles para todas las personas. Los gobiernos estatales y municipales deben priorizar la financiación de infraestructura peatonal en sus presupuestos, buscar alianzas con el sector privado y organizaciones internacionales para apoyar iniciativas de movilidad sostenible con un diseño universal.

***El derecho peatonal a una ciudad hecha a nuestra medida, especialmente desde la perspectiva de las personas con discapacidad, debe ser el eje central de las políticas de movilidad en los próximos años.***

Aún queda un largo camino por recorrer. Es necesario superar los obstáculos actuales mediante la colaboración, la participación ciudadana y una visión renovada de la movilidad urbana que coloque a los usuarios vulnerables en el centro del diseño de nuestras ciudades.

# Una ciudad a mi medida



## Datos de referencia



**31.9%** de las PcD consideran las calles, instalaciones y transportes son inadecuados  
**78.9%** de las manzanas urbanas no tienen rampas de accesibilidad  
**12.1%** de las calles con semáforos peatonales, disponen de semáforos auditivos

## Recomendaciones



**Establecer criterios técnicos para el diseño de espacios públicos accesibles.** Complementar los reglamentos de construcción con especificaciones de diseño para integrar las necesidades de las personas con discapacidad, así como las de otros sectores de la población como adultos mayores, mujeres en periodo de gestación, personas de talla baja, niños y personas con alguna limitación temporal.

**Implementar auditorías e inspecciones de accesibilidad de manera sistemática en todos los nuevos proyectos de infraestructura vial,** sí como en los entornos de equipamientos públicos y corredores de transporte. Estas evaluaciones, tanto preventivas como correctivas, deben ser obligatorias y establecer un marco de cumplimiento para las recomendaciones derivadas.

**Sustituir los puentes peatonales dentro de la ciudad por cruces seguros a nivel de calle.** Estas estructuras representan una barrera física para personas con movilidad limitada, por lo que suelen evitarlos. Además, favorecen altas velocidades de circulación vehicular y, por ende, aumentan la probabilidad de que ocurran siniestros de tránsito.

## Buena práctica



El municipio de Puebla estableció en su **Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana** (2017) limitaciones para la construcción de puentes peatonales dentro de la ciudad. Desde entonces, su Secretaría de Movilidad ha retirado 10 puentes peatonales para habilitar cruces a nivel de calle. Políticas similares se han realizado en Morelia y Culiacán, donde se ha documentado la reducción de siniestros hasta en un 47%.

**Más información**





# Derecho a la movilidad con enfoque de género: un paso hacia la justicia social

Ruth Pérez López



*Doctora en Cambio Social por la Universidad de Lille y miembro del Sistema Nacional de Investigadores e Investigadoras. Actualmente, es profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, donde es coordinadora del Eje Docente de Sociología Urbana.*

En México, uno de los avances más significativos en los últimos años en materia de movilidad ha sido la incorporación del derecho a la movilidad en la agenda pública, lo que ha permitido visibilizar este tema y abrir un amplio debate en diversos foros políticos y académicos. La Ciudad de México ha sido pionera en la adopción de este derecho, primero a través de la Ley de Movilidad del Distrito Federal (2014) y posteriormente en su Constitución local (2017), destacando la necesidad de priorizar a los sectores de la población que enfrentan mayores barreras para ejercerlo, como las mujeres, las personas con discapacidad, los adultos mayores y los niños y las niñas.

El caso de las mujeres es especialmente relevante, ya que son quienes realizan la mayor cantidad de desplazamientos a pie. En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), las mujeres caminan considerablemente más que los hombres, debido a los roles tradicionales de género que las responsabilizan de tareas relacionadas con el cuidado y las labores domésticas. Esta realidad genera patrones de movilidad diferenciados: mientras que los hombres tienden a realizar viajes más largos, principalmente al trabajo, las mujeres efectúan recorridos más cortos y frecuentes a lo largo del día, la mayoría de ellos a pie.

Entre las mujeres, aquellas de bajos ingresos dependen aún más de los desplazamientos a pie. Según la misma encuesta, el 54.4% de los viajes realizados por mujeres en la ZMVM pertenecientes al estrato sociodemográfico bajo se efectúan caminando, en comparación con solo el 29.4% de los viajes realizados por los hombres del mismo estrato. Esta diferencia se acentúa al comparar a estas

mujeres con las de estratos socioeconómicos más altos, de las cuales solo el 21.1% recurren a caminar en sus desplazamientos diarios. Estos datos destacan que las mujeres de bajos ingresos, al depender en mayor medida de la movilidad a pie, son especialmente vulnerables a la falta de infraestructura peatonal adecuada.

Asignar mayores recursos a la construcción de banquetas seguras y accesibles, cruces peatonales adecuados y una mejor iluminación no solo busca cumplir con el derecho a la movilidad establecido en la constitución mexicana, sino que también contribuye a reducir las desigualdades sociales, espaciales y de género. Más allá de mejorar el entorno físico, esta inversión visibiliza y legitima las necesidades de las mujeres en el espacio público, un paso clave hacia la construcción de ciudades más inclusivas. Apostar por la movilidad peatonal es apostar por una mayor justicia social, asegurando que todas las personas, sin importar su género o condición social, puedan acceder y disfrutar plenamente de los beneficios que la ciudad ofrece.

La incorporación del derecho a la movilidad en la legislación mexicana es el resultado de un esfuerzo colectivo que incluye a activistas, organizaciones de la sociedad civil, académicos y funcionarios, quienes han luchado para que la movilidad se considere un componente esencial del derecho a la ciudad. No obstante, el reto ahora es garantizar que este derecho trascienda el ámbito legal y se implemente de manera efectiva, asegurando que el conjunto de la población pueda ejercerlo plenamente.

# Caminar tranquilas por la calle



## Datos de referencia



**24.3%** de mujeres reportaron acoso personal y violencia sexual en espacios públicos  
**57.2%** de mujeres se sienten inseguras al caminar por calles que habitualmente usan  
**38.8%** de mujeres dejaron de caminar de noche por temor al delito

## Recomendaciones



**Identificar las zonas de la ciudad con mayor percepción de inseguridad.** Se puede partir por recopilar datos georreferenciados sobre acoso sexual en el espacio público y robo a transeúntes. Esta información se puede complementar con trabajo de campo que permitan localizar las rutas más transitadas por niñas y mujeres.

**Mejorar la imagen urbana mediante mantenimiento de fachadas, iluminación nocturna y poda de vegetación.** Incrementar la vigilancia natural e incorporar elementos que refuercen la identidad local en las calles que rodean los equipamientos urbanos puede aumentar la percepción de seguridad y prevenir las situaciones que propician el delito.

**Crear campañas de comunicación para prevenir el acoso sexual contra las mujeres en las calles y el transporte público.** Sensibilizar a las personas sobre los efectos nocivos de este tipo de violencia, informar sobre cómo pueden contribuir a la prevención, cómo actuar de manera asertiva cuando suceda y donde realizar la denuncia correspondiente.

## Buena práctica



En el 2018 la Alcaldía Iztapalapa implementó Caminos Mujeres Libres y Seguras, en las zonas con mayor incidencia delictiva y consistieron en la instalación de luminarias, botones de pánico y videovigilancia. También se realizaron mejoras en la imagen urbana como la reparación de banquetas, creación de cruces seguros y pinta de murales. Estas acciones han logrado la disminución del 40% en la incidencia delictiva.



**Más información**



# Tomar y soltar la calle

Jorge Ruvalcaba



*Arquitecto por la Universidad Iberoamericana plantel laguna. Es cofundador del colectivo de ciclismo urbano "Ruedas del Desierto" y de "Moreleando, de vuelta al centro". Disfruta pintar y mezclar música en vivo.*

Escribo desde Torreón, Coahuila, una ciudad del norte de México que ha sido territorio en disputa por diferentes carteles de la droga y que a partir del año 2007 alcanzó índices delictivos históricos. En el año 2012, cuando alcanzábamos la tasa de homicidios más alta de la joven historia de nuestra ciudad (825 homicidios por cada 100 mil habitantes) la situación era insostenible y el panorama desolador. Muchos amigos y conocidos decidieron irse a otros lugares en los que no representara un riesgo mortal el ir a trabajar o recoger a sus hijos de la escuela. Habíamos dejado de entender la calle como un lugar para estar y se convirtió en la ruta de trayecto adornada por un hostil paisaje llamado ciudad.

Ya se platicaba en reuniones de amigos sobre la idea que hacer algo por el lugar que nos vio nacer. Pero ¿qué hacer? Cada vez que vamos de viaje a una ciudad nueva o desconocida el primer lugar que pensamos visitar es su centro. ¿Por qué? Porque es en los centros donde normalmente encontramos los rasgos que dan identidad al lugar, vemos sus primeros edificios, encontramos gente caminando por sus calles. Pensamos entonces que el centro refleja en gran medida el estado del resto de la ciudad. Torreón no era la excepción y nuestro centro era un lugar decadente, oscuro, solo, lleno de edificios en ruinas, repleto de letreros de "se renta" o "se vende" además de contar con banquetas destruidas.

Además, pensamos que la participación ciudadana debe ir más allá de acudir a las urnas cada cuatro o seis años, pero ¿cómo participar en una ciudad de la que no nos sentíamos parte?

***La respuesta para nosotros era fácil: caminándola, pedaleándola, estando informados y, por ende, conociéndola a fondo en sus problemáticas.***

Después de hacer un inventario nos dimos cuenta de que contábamos con una nutrida lista de amigos músicos, fotógrafos, pintores, artesanos y activistas. Por eso decidimos convocarlos a que salieran a la calle a compartir su talento, pensábamos que apropiarnos del arte y la cultura como estandartes podría convertir la calle Morelos en una avenida que fuera interesante y atractiva para caminarla.

Decidimos llamar a nuestro evento "Moreleando, de vuelta al centro" y lo llevamos a cabo en su primera edición el 10 de noviembre del 2012 contando con una asistencia de entre 400 y 500 personas. Mes con mes seguimos con el evento, cerrando 15 cuadras al tránsito vehicular para regresárselas a las personas. Ante la falta de alumbrado público y la indiferencia de la administración municipal, decidimos comprar e instalar luminarias con nuestros propios recursos. La asistencia creció exponencialmente y en nuestra edición 29 ya alcanzábamos los 25 mil asistentes, además de haber detonado el crecimiento comercial de la zona, ya que abrieron cerca de 80 comercios locales nuevos.

"Moreleando es una provocación de un grupo de ciudadanos dispuestos a recuperar las calles a través del arte y la cultura", así decía nuestra página de Facebook. Nuestra última provocación consistió en soltar el evento, después de tres años de trabajo de base intenso y esperar a que la gente se organice ¿sucederá?

# Convivir en el espacio público



## Datos de referencia



**65%** de superficie urbana tiene un espacio público abierto a una distancia caminable  
**16.2%** de población se reúne para convivir en un área común o pública  
**44.7%** de población mexicana considera que los parques están descuidados

## Recomendaciones



**Crear un inventario de los espacios públicos existentes.** Para analizar los equipamientos existentes en función de sus características físicas, ambientales y sociales que albergan; así como su distribución espacial, para localizar las zonas con menor acceso a espacios públicos abiertos y promover estrategias acordes a sus necesidades.

**Redistribuir el espacio vial para crear parques de bolsillo.** El sobredimensionamiento del espacio que ocupan los automóviles en nuestras calles abre la posibilidad de crear lugares de encuentro y convivencia dentro de la ciudad, como pequeñas plazas y parques públicos de proximidad que fomenten la interacción cotidiana y mejoren la imagen urbana.

**Fomentar la estancia en los espacios públicos mediante la incorporación de oferta cultural, deportiva o comercial.** Lo “público” de un espacio no solo depende de quién tiene la propiedad del suelo, sino también de su accesibilidad, su vitalidad y la diversidad de usuarios que convoca. La activación de espacios públicos —como calles, plazas y parques— requiere de participación ciudadana, programación de actividades y estrategias de comunicación para dar a conocer estas iniciativas.

## Buena práctica



Desde el 2011 el municipio de San Pedro Garza García, Nuevo León, organiza todos los domingos una vía recreativa llamada **San Pedro de Pinta**. Este programa habilita temporalmente 4.5 km de calles para hacer ejercicio, pasear mascotas, consumir productos locales y participar en actividades recreativas para toda la familia. Se estima que cada domingo asisten aproximadamente 7 mil personas y 1,500 voluntarios.

**Más información**





# El derecho al juego como una acción de resistencia urbana

Jerónimo Monroy



*Maestro en Urbanismo por la UNAM con especialización en Gestión Urbana y Políticas Públicas. Especialista en métodos participativos con niñas y niños para el diseño de espacios urbanos. Integrante de "Exploradores de la Ciudad A.C."*

¿Recuerdas lo que era salir a la calle a jugar a las escondidas o a las atrapadas con tus amigas y amigos de la cuadra? Explorar nuevos parques solos, sin la supervisión adulta, hasta que el sol cayera como señal para volver a nuestras casas para repetirlo la tarde siguiente al terminar la tarea escolar. Esta fue la realidad que conocimos y con la que vivimos muchas personas que ahora somos adultas. Conocemos ese sentimiento de libertad, esa genuina felicidad de hacer de la calle nuestro patio de juegos infinito, ¿no queremos lo mismo para las niñas y niños de ahora? CONAPO (2024) estima que en México existen poco más de 32 millones 39 mil niñas y niños entre 0 y 14 años, lo que representa el 24.2% de toda la población actual, es decir, poco menos de un tercio de la sociedad mexicana hoy en día son niñas y niños entre 0 y 14 años, sin embargo, su derecho al juego y a la ciudad no son respetados de manera sistemática.

En Exploradores de la ciudad realizamos un análisis en los 10 municipios con más niñas y niños del país, para conocer cuál es el acceso a los parques en México a una distancia caminable de 500 metros. Estos son: Aguascalientes, Ags.; Iztapalapa, CDMX; Querétaro, Qro.; Benito Juárez, Q. Roo; Tijuana, B. C.; Puebla, Pue.; San Luis Potosí, S.L.P.; Zapopan, Jal.; Mérida, Yuc. y León, Gto. Descubrimos que el 69%, es decir 980,919 niñas y niños que habitan estos municipios, no tienen acceso a un parque cerca de su casa. Y quienes sí tienen acceso a un parque, se enfrentan a otras barreras.

Los adultos nos hemos encargado de prohibir el juego en estos espacios, como en Zapopan, Jalisco, el municipio número ocho con más niñas y niños del país, que en 2022 prohibió

las cascaritas en las calles. Otro caso es el municipio de Aguascalientes, el número uno con mayor proporción de niñas y niños del país, en donde cobran para poder acceder a sus parques públicos.

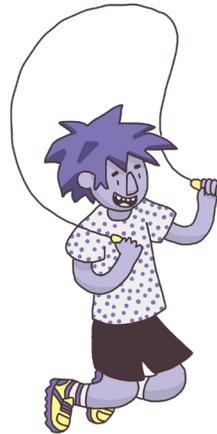
En Tijuana, Baja California, pareciera que prohibir el juego es una cosa menor, sin embargo, se violan otros derechos como consecuencia, cómo el derecho a la salud, al no proporcionar las condiciones físicas de seguridad en la ciudad para que las niñas, niños y adolescentes con discapacidad puedan acceder a los centros de salud o terapias de rehabilitación.

Estos obstáculos no son resultado de la discapacidad o de la edad, sino de la combinación de circunstancias socioculturales, económicas y de accesibilidad; solemos decir que son grupos vulnerables, sin embargo, es la ciudad y el entorno quienes les vulneran al no proveer las condiciones de seguridad para que puedan desenvolverse en autonomía por la ciudad. Resulta, entonces, una tarea urgente examinar nuestros entornos urbanos de una manera integral, ya que cualquiera de estos obstáculos representa la privación de diversos derechos en las urbes.

Estamos ante un problema mayúsculo donde nosotros, como personas adultas, vamos acotando cada vez más y más el derecho al juego y, por tanto, el derecho a la ciudad de las niñas y los niños.

***Necesitamos cambiar la forma en que moldeamos nuestras ciudades para crear espacios que nos protejan como ciudadanos, que protejan el juego como lo más valioso que existe y nos conecta como comunidad.***

# Jugar en la calle



## Datos de referencia



**54.1%** de los viajes a la escuela se realizan exclusivamente caminando  
**910** muertes anuales de peatones de 0-19 años por siniestros de tránsito en México  
**39.3%** de mexicanos dejaron de permitir que los menores salieran de su vivienda por temor al delito

## Recomendaciones



**Eliminar las restricciones de juego en los espacios públicos.** Generalmente las ciudades carecen de lugares de recreación infantil y los pocos que existen reciben bajo mantenimiento, por lo que es importante garantizar que los espacios públicos existentes estén libres de impedimentos físicos —como rejas o muros perimetrales— o normativos —como letreros de "prohibido jugar" o "prohibido pisar el pasto"—.

**Implementar medidas de tránsito calmado en calles locales o terciarias.** Este tipo de vialidades —que representan el mayor porcentaje de la red vial urbana— deben privilegiar la habitabilidad, con un límite de velocidad de 30 km/h. Sin embargo, las normas y señales de tránsito no son suficientes, el diseño urbano puede reforzar el mensaje de prioridad peatonal con el ancho de los carriles, los radios de giro en las esquinas y detalles de paisaje como pavimentos y arbolado.

**Crear programas de vías recreativas, en las que temporalmente se fomente el uso lúdico de la calle.** México ocupa el primer lugar en obesidad infantil. Esto se debe a malos hábitos alimenticios, pero también al estilo de vida sedentario. Al permitir que la vía pública tenga usos distintos a la circulación del tránsito motorizado, se fomenta la práctica de actividades físicas, recreativas y culturales.

## Buena práctica



En el 2016 el Laboratorio para la Ciudad del Gobierno de la CDMX desarrollo **Peatoniños**. Este programa consistió en el cierre de calles al paso de autos, en zonas con poco acceso a espacios públicos, para destinarlas al juego infantil. En su primera experiencia, que duró solo 3 horas, generó la participación de 20 niñas y niños con la supervisión de sus familiares y vecinos.



**Más información**



# Anatomía de una banca

Haidy Lazalde



*Arquitecta por la Universidad Autónoma de Coahuila y Maestra en Vivienda Colectiva por la Universidad Politécnica de Madrid. Asesora especializada en micromovilidad para "BKT mobiliario urbano", en formato colectivo, plantea e investiga sobre soluciones de vivienda.*

El mobiliario urbano es un ingrediente esencial que contribuye a la funcionalidad y accesibilidad en el espacio público. Algunos de estos elementos son: ciclopuertos, botes de basura, bebederos y paradas de autobús. Sin embargo, el elemento que queremos destacar por su relevancia y quizá, por ser el primero en el que pensamos cuando hablamos de mobiliario urbano es: la banca.

¿Por qué son tan importantes las bancas en el espacio público? Por una parte, porque nos aportan comodidad y nos invitan a permanecer en los espacios. Una banca se puede utilizar para sentarse y descansar, contemplar, comer, etc. y al mismo tiempo estimular la interacción social y convivencia. Las bancas son catalizadoras de encuentros cotidianos que apoyan la vida social en el espacio público.

Sin embargo, creemos que el papel más importante de una banca es el de su integración al sistema de movilidad. La presencia de mobiliario para sentarse en el espacio público puede ser determinante para que una persona decida desplazarse caminando. Por ejemplo, una persona mayor, alguien con alguna condición de salud o una persona que realiza actividades de cuidado, puede planear su recorrido en función de la posibilidad de sentarse para tomar un descanso. No solo es relevante en los desplazamientos en modos activos, sino también en la infraestructura del transporte público, donde las bancas en paradas de autobús pueden mejorar la experiencia de los usuarios.

En los últimos años se han emitido dos normas que favorecen la integración del mobiliario urbano en nuestras calles. La primera,

la, Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para Vías Urbanas, nos dice que las dos funciones básicas de la calle son las de movilidad y de habitabilidad. Menciona también que los elementos de acondicionamiento para la habitabilidad son: pavimentos, vegetación, iluminación y mobiliario urbano.

Por otro lado, la NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos, plantea que los espacios públicos deben ser concebidos como un sistema. Es decir, los espacios públicos como las áreas verdes urbanas y demás equipamiento público deben ser articulados a través de redes lo cual aumenta su alcance e integra a las vías urbanas como parte imprescindible dentro de este sistema.

Más allá de perseguir la meta de instalar bancas por todos lados, el objetivo debe ser garantizar el acceso de todas las personas al mobiliario urbano de calidad. Es decir, se deben proveer las condiciones necesarias para que todas las personas puedan hacer uso del mobiliario como una banca. Para ilustrar, las niñas, adolescentes y mujeres planean el uso del espacio público con base en su percepción de seguridad. Si una banca se ubica en un entorno poco vigilado este mueble ya no es accesible para ellas.

El diseño industrial en la ciudad trasciende la estética, abarca desde un proceso creativo hasta la funcionalidad de las piezas en el entramado del espacio público. Una banca o un ciclopuerto, más que ser estructuras físicas, tienen el poder de impactar en nuestra calidad de vida individual y comunitaria ya que el recurso más importante de las ciudades son las personas que la habitan.



# Mobiliario público suficiente y adecuado



## Datos de referencia



**44.5%** de las calles tienen alumbrado público  
**22.2%** de las calles tienen letrero con su nombre  
**13.7%** de las calles que tienen transporte colectivo tienen paradas para el ascenso y descenso de los pasajeros

## Recomendaciones



**Dotar las calles de mobiliario para la convivencia, el descanso o el juego.** Al redistribuir el excesivo espacio que ocupan los automóviles en las calles —reducir anchos de carril, radios de giro y cajones de estacionamiento—, se puede incorporar mobiliario que fomente la vida pública, la economía local y fortalezca la identidad local.

**Brindar información en las calles para ubicarse y fomentar desplazamientos peatonales.** Un sistema de señalización bien diseñado —con información visual, táctil y auditiva— no solo facilita la orientación, sino que también contribuye a la inclusión social, ya que les permite acceder a los espacios públicos de manera autónoma.

**Remover el mobiliario hostil o dispositivos de defensa en el espacio público.** La “arquitectura hostil” hace referencia a elementos urbanos que tienen como objetivo evitar la permanencia de las personas en espacios públicos. Es una forma sutil de discriminar ciertos grupos sociales, como la población en situación de calle, migrantes o grupos de jóvenes.

## Buena práctica



El IMPLAN de Torreón implementó en el año 2020 el proyecto **Vive tu Acera**, con el objetivo de crear puntos de convivencia para los ciudadanos. El proyecto consistió en la intervención de 4 cruces conflictivos del centro histórico de Torreón con ampliación de aceras y la dotación de mobiliario urbano. Esta iniciativa, propuesta por el colectivo “Algo Casi Negro”, resultó ganadora del Multi-City Challenge.



**Más información**



# Sentipensar la ciudad: desde la lucha peatonal a la lucha por transporte digno

Diana Infante-Vargas



Doctorante en Desarrollo Global Interdisciplinario en la Universidad de York en Reino Unido. Es autora del libro "Acosadores a bordo: Un estudio sobre la violencia de género en el transporte público de Saltillo" (2021).

Son las seis de la mañana, esperas debajo de un anuncio metálico amarrado de un poste, una promesa de transporte público que se deshace sobre una banqueta de tierra sin bancas para sentarse. Ves cómo se acerca la ruta que te llevará al trabajo, viene hasta la madre, pero ni modo, aborδας y navegas entre el espacio disminuido que se forma en el pasillo, a tu alrededor no se ven asientos vacíos. No es como que pudieras esperar al siguiente camión, no puedes llegar tarde, no tienes idea de cuanto tardaría en pasar el siguiente, te resignas y recuerdas alejarte de los cabrones mano larga que siempre quieren pasarse de listos arrimándote sus genitales mientras se hacen pendejos y voltean a las ventanas con la mirada perdida, como si nada pasara. Esto es solamente la primera combi del día.

De noche, regresa el estrés y la tensión en el cuello por tener que regresar a casa en transporte público. Caminas a la parada con las llaves entre los dedos, por si acaso. Apresuras el paso porque sabes que estás en una zona desolada y casi no hay luces, pero incluso al llegar a la parada tus sentimientos de vulnerabilidad no se van. Al subir a la combi escoges estratégicamente tu asiento, lejos de algún hombre, y evitando los asientos en ventana. Evitas la parte trasera porque ves que ahí va un grupo de hombres envalentonándose entre sí, uno de ellos te grita 'mamacita' y te chifla, y los demás le aplauden el chistecito. Un ejercicio de poder que disfrazan entre risas.

Ya cerca de tu destino y a sabiendas de que no es parada oficial, le pides al conductor que te baje en la siguiente esquina porque esperar hasta la parada significa caminar más—caminar de noche, sola, con miedo,

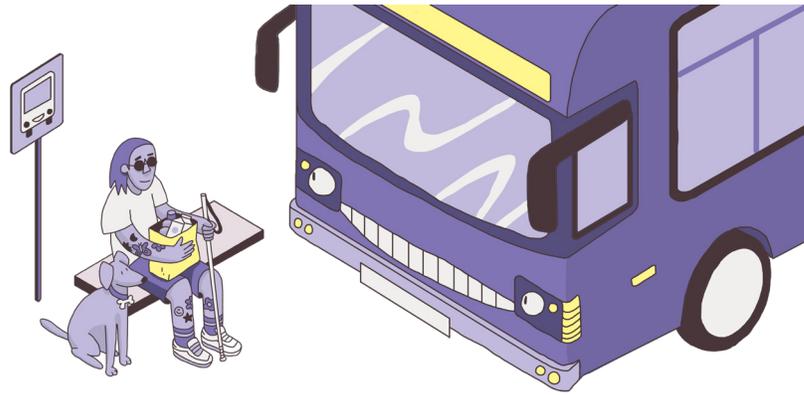
con hartazgo. El conductor te regaña y te dice que ahí no es parada oficial pero aun así se detiene y te deja bajar—como si no lo supieras, como si fuera una petición egoísta y no de autopreservación, hombres necios... Revisas que no te sigan y caminas con el mismo paso veloz con dirección a casa, las llaves en los nudillos hasta entrar en tu lugar seguro. Ahora sí te das tiempo de avisar a tus amigas que llegaste bien. Ahora sí, puedes relajar tu cuerpo.

Situaciones como ésta, o incluso peores, suceden a diario en todas las ciudades mexicanas al movernos en los sistemas de transporte público. En Saltillo, 95% de las usuarias de camión han sido acosadas o agredidas sexualmente, y estas situaciones moldean la manera en la que las mujeres exploran la ciudad, las oportunidades a las que tienen acceso, y su calidad de vida en general. Las experiencias urbanas de millones de mujeres mexicanas siguen marcadas por la hostilidad de los espacios públicos plagados de violencia machista.

***Para poder planear sistemas de transporte público con perspectiva de género se necesita un profundo entendimiento de las experiencias que tienen las mujeres, niñas y adultas mayores al moverse por su ciudad.***

Se necesitan incorporar sus vivencias y sentipensares en el quehacer de la política pública y en el rediseño de ciudades para evitar medidas paternalistas y proteccionistas que buscan crear falsas 'burbujas de seguridad'. Se necesitan políticas públicas co-construidas, que busquen dismantelar las configuraciones urbanas que vulneran a las mujeres en su día a día.

# Servicio de transporte público digno



## Datos de referencia



**36.3%** de los desplazamientos al trabajo se realizan en transporte colectivo  
**89%** de las personas utilizan transporte público de mediana y baja capacidad  
**62.7%** percepción de inseguridad en transporte público

## Recomendaciones



**Aumentar la cobertura del servicio de transporte público.** Todos los habitantes deberían contar con una parada de transporte de baja capacidad a máximo 500 m (o una estación de transporte de alta capacidad a 1 km). Las personas están dispuestas a caminar distancias más largas para acceder al transporte público en ciudades que ofrecen mejores experiencias peatonales.

**Formalizar las paradas de transporte público mediante señalización y mobiliario.** Los puntos de ascenso y descenso pueden hacer más confortable la espera si integran elementos que respondan a las necesidades de cada contexto, como elementos de sombra, iluminación, asientos e información sobre las rutas que pasan y los sitios de interés alrededor de la parada.

**Garantizar la accesibilidad a las unidades de transporte.** El transporte público puede ser un instrumento de reducción de las desigualdades, siempre y cuando se contemplen las necesidades de todas y todos sus usuarios. Para ello, las autoridades deben promover la renovación de la flota, con unidades de piso bajo, asientos prioritarios y tecnologías menos contaminantes.

## Buena práctica



El estado de Yucatán creó en el año 2021 el Sistema Metropolitano de Movilidad Amable y Sostenible: **Va y Ven** para mejorar el transporte público en la ciudad de Mérida. Este sistema ha renovado la flota de transporte -con más de 900 unidades accesibles, ecológicas, seguras y confortables-, consolidado las 70 rutas más importantes -13 rutas nocturnas- 5 centros de transferencia multimodal y 1 centro de monitoreo



[Más información](#)



# Derecho a un ambiente libre de ruido

Jimena de Gortari Ludlow



*Coordinadora de la Licenciatura en Arquitectura en la Universidad Iberoamericana y miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Autora del libro "Guía sonora para una ciudad" y de diversos artículos sobre entornos sonoros.*

El ritmo de vida actual está haciendo que cada día seamos más insensibles a la información que recibimos a través del oído: cláxones, rechinar de llantas, perifoneo, freno y arranque de motores y otros son algunos de las fuentes acústicas que acompañan los trayectos de quienes caminamos en la ciudad. Los espacios para caminar libre de ruido son escasos y en muchas ocasiones, alejados de la vida urbana. Esto, a pesar de que se reconocen los beneficios de los sonidos naturales, aquellos calmados, de intensidades bajas y de frecuencia armónica.

El ruido es injusto ya que se vulneran derechos fundamentales para el bienestar humano como lo son el derecho a la tranquilidad, el derecho al silencio y el derecho al descanso. Bienes escasos en las ciudades mexicanas en donde, además, se acentúan las inequidades entre quienes pueden protegerse del ruido —con muros, jardines o ventanas aislantes— y quienes no pueden darse este lujo, ya que cohabitan avenidas en donde circulan de forma constante automóviles y camiones, colindan con industrias y bodegas, por mencionar algunos. La exposición al ruido como marca de condición social, una más que se suma a las que definen la situación económica.

La contaminación acústica sigue siendo un problema poco atendido en la ciudad, ligado al desarrollo y al progreso. La Organización Mundial de la Salud (OMS) lo define como un problema de salud pública y estima que el 80% de las personas que habitamos las ciudades nos encontramos expuestos a niveles muy superiores a los recomendados. El impacto que tiene en la salud es la mayoría de las veces inadvertido, pero acumulativo.

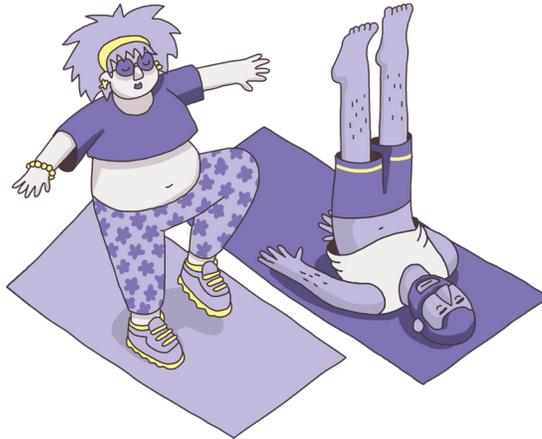
Nuestra capacidad de habituación al ruido es muy grande y se considera como un mal inevitable de la ciudad. La OMS ha abordado desde los ochenta el problema del ruido, ha formulado guías y manuales para estudiarlo y ha publicado numerosos estudios de sus efectos sobre la salud, también ha trabajado en medidas de prevención.

Es muy preocupante la poca importancia que se le ha dado al ruido en nuestro país, las autoridades han hecho caso omiso a pesar de ser uno de los grandes males que afectan a las ciudades. Caminar con sobresaltos acelera el ritmo cardíaco, incrementa el estrés, altera al cuerpo. Pareciera que en términos de políticas públicas el ruido es un mal invisible —como los peatones— ya que no se reconoce como un problema asociado al derecho a un medio ambiente saludable.

Debemos buscar un equilibrio, ya que toda actividad humana puede ser ruidosa. Todo sonido se puede transformar en uno molesto para quien lo percibe porque el componente subjetivo está presente en el receptor. Sin embargo, es posible controlar el ruido y contar con estrategias que lo mitiguen, solo se requiere de la voluntad política para hacerlo: espacios libres de ruido, cabinas en donde encontrar algo de calma acústica, limitar el uso del claxon.

Las autoridades interesadas en este tema pueden robustecer las leyes existentes para proteger a la población. También pueden apoyar los proyectos de investigación que difundan sus resultados y doten a la población de la información para la toma de decisiones y para sensibilizarles en este tema. Existen varias medidas simples y de sentido común que pueden ayudar a mitigar el efecto de que el ruido produce sobre los ciudadanos.

# Un medio ambiente sano



## Datos de referencia



**38.4%** de las calles urbanas disponen de árboles o palmeras  
**31.7%** de las faltas cívicas fueron por generar escándalos o ruidos que atenten contra la tranquilidad o salud de las personas  
**48,331** muertes prematuras atribuibles a la contaminación del aire en un año

## Recomendaciones



**Crear jardines de lluvia en las calles para filtrar el agua al subsuelo.** El crecimiento acelerado de superficies impermeables ha impedido la recarga de los mantos acuíferos y ha provocado el aumento de la temperatura en las ciudades. Soluciones basadas en la naturaleza -como los jardines de lluvia- pueden revertir esta situación al tiempo que disminuyen las inundaciones urbanas y mejoran la calidad del agua.

**Gestionar el tránsito motorizado en áreas residenciales o en entornos hospitalarios** para disminuir el ruido y la contaminación en los horarios más críticos. La reducción de vehículos motorizados circulando en polígonos urbanos estratégicos puede reducir los riesgos viales y tener efectos positivos en la salud física y mental de las personas.

**Arborizar las calles usando especies nativas y de bajo consumo hídrico.** La adecuada plantación y mantenimiento de árboles y arbustos en vialidades urbanas pueden generar microclimas confortables, que aumenten gradualmente la biodiversidad urbana y contribuyan a restituir los ciclos naturales de la región en el largo plazo.

## Buena práctica



En el 2018 el ayuntamiento de Hermosillo aprobó una **Norma Técnica de Infraestructura Verde**, propuesta por su IMPLAN para maximizar el aprovechamiento del recurso hídrico, generando más áreas verdes que provean servicios ecosistémicos en la ciudad. Como resultado de esta norma, se han generado más de 30 dictámenes, cerca de 100 mil m<sup>2</sup> de área permeable y 60 mil m<sup>2</sup> de área vegetada.

**Más información**





# La mejor política de movilidad es una de vivienda

Inés Alveano



*Doctora en Políticas Públicas con estancia de investigación en Harvard y Maestra en Salud Pública. Madre. Coordinadora del Programa de Liderazgo Planeando la Ciudad Segura y Saludable, del Urban Cycling Institute de Amsterdam.*

Estoy de visita en Colima. Lo que veo aquí lo vi hace unas semanas en Guadalajara y también en Mérida, en Uruapan, y lo veo a diario en Morelia. Probablemente está sucediendo en todo México, aunque con mayor intensidad en algunos lugares que en otros. Hablo del centro de las ciudades. A las 8 de la mañana el centro de Guadalajara es prácticamente un pueblo fantasma. No hay un alma en la calle, y hay infinidad de casas abandonadas, en renta o en venta. Sin embargo, entre las 10 de la mañana y las 7 de la tarde el lugar es un hervidero de gente. Pero ¿de dónde salen tantas personas si a juzgar por tantos edificios abandonados, en renta y/o en venta, no viven aquí?

En varias partes de nuestro país el centro se está despoblando. Y aunque muchas personas querrían vivir cerca de sus lugares de trabajo, estudio y familiares, es evidente que habitar en las afueras es lo único accesible para la mayoría.

El gobierno ha hecho circo, maroma y teatro para sacar a la gente de los centros de las ciudades, so pretexto de que la concentración de servicios, y el uso de suelo mixto, deteriora los edificios que son patrimonio cultural (García Espinosa, 2005; Alvarez de la Torre, 2010). En la intención de mejorar la accesibilidad a los bienes y servicios se han generado “subcentros”, entendidos como centros comerciales y zonas exclusivamente habitacionales o de servicios, lejos del centro. No obstante, ello ha generado necesidades de viaje que antes no existían; si una persona antes podía hacer todo accediendo a un solo lugar, ahora tiene que ir de un lugar a otro extendiendo sus viajes para lograr los mismos propósitos.

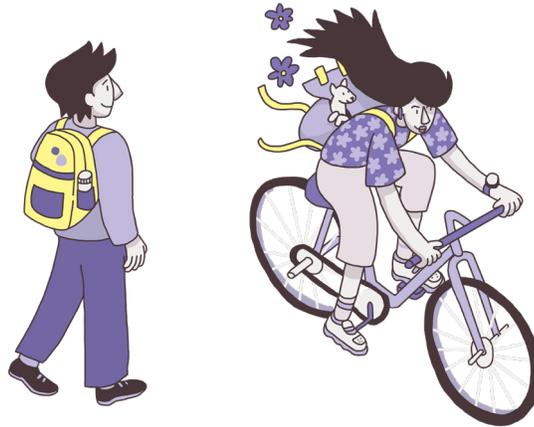
Queriendo resolver el tráfico en los centros de las ciudades, se han concentrado en hacer más vías para mover automóviles. Lo que -ahora se sabe-, induce mayor demanda y por lo tanto más viajes y más emisiones contaminantes derivadas de ellos entre otras muchas cosas como estrés y ruido. Al omitir que hay otras maneras de moverse dentro de una ciudad, sobre todo si las distancias son cortas, han marginado a los otros medios de traslado, como los viajes no motorizados o el transporte público.

Las calles y avenidas han seguido creciendo y, contrario a la lógica que nos hizo construirlas, los tiempos de traslado cada vez son mayores (Galindo, Heres, & Sánchez, 2005), tanto en vehículo privado como en transporte público. Indudablemente habrá quien elijará vivir lejos.

***Pero ¿cuánta gente cambiaría sus traslados cotidianos de una o dos horas diarias por la comodidad de vivir cerca y poder caminar a sus destinos y disfrutar de más tiempo libre?***

En lo personal, tengo la posibilidad y el privilegio de vivir céntrica y poderme mover caminando, en bicicleta y tener todo al alcance de mi mano, y lo prefiero a vivir lejos en una casa propia con jardín enorme, en una de tantas “ciudades dormitorio”. Pero la mayoría no tendrá opción, a menos que las políticas públicas se concentren en favorecer vivienda accesible cerca de otros bienes y servicios; por ello, la mejor política de movilidad es una de vivienda.

# Centros urbanos organizados



## Datos de referencia



**33.3%** de municipios en México cuentan con un Programa de Desarrollo Urbano  
**49.5 hab/ha** es el promedio de la densidad bruta del Sistema Urbano Nacional  
**2.3 veces más rápido** creció la superficie de las ciudades mexicanas que su población entre 1980 y 2017.

## Recomendaciones



**Crear instrumentos de planeación urbana que fomenten ciudades más densas, conectadas y diversas.** Dado que la energía humana es limitada, la posibilidad de realizar viajes cotidianos a pie está fuertemente condicionada por el modelo urbano existente, que puede ampliar o reducir las distancias entre orígenes y destinos. Los Programas Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU) que aumentan la intensidad y variedad de usos de suelo, reducen la dependencia de modos de transporte motorizados.

**Evitar el crecimiento de conjuntos habitacionales cerrados, que se caracterizan por el desarrollo masivo de viviendas unifamiliares,** rodeadas por bardas perimetrales, con seguridad privada y control de accesos. Esta tipología de vivienda —que ha proliferado en las últimas décadas— promueve la segregación social y dificulta la movilidad de todo tipo de usuarios al disminuir la conectividad del tejido urbano.

**Diseñar sistemas de espacios públicos que interconecten la ciudad y promuevan la movilidad activa.** Al vincular los principales espacios públicos, equipamientos y conjuntos habitacionales por medio de calles completas, arboladas o de preferencia peatonal, se puede crear una red continua de movilidad activa —como la red vial primaria— que genere conexiones con toda la ciudad y fomente la adopción de estilos de vida más saludables.

## Buena práctica



En el año 2019 el municipio de San Nicolás de los Garza, N.L. inició un acompañamiento técnico de largo plazo con ONU-Habitat para crear una Visión de Ciudad y posteriormente aterrizar una **Estrategia de Espacio Público**. Esta estrategia contiene una caja de herramientas del espacio público y urbanismo táctico, que involucró a más de 140 personas voluntarias y ha beneficiado a más de 400 mil personas

**Más información**



## ☀ Reflexiones finales

# Ciudades caminables para un futuro sostenible

*"Mi mensaje para todos los Estados miembros es el siguiente: no espere a que otros den el primer paso. Haz tu parte"* — António Guterres, Secretario General de las Naciones Unidas.

Se prevé que para el año 2030, más del 80% de la población mexicana vivirá en asentamientos urbanos. La rápida urbanización está superando la capacidad de las autoridades para dotar de infraestructura y servicios a los nuevos desarrollos, aumentando la dependencia de sus residentes al uso de vehículos motorizados. Esta situación conspira contra el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 11: lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Dar la vuelta a esta situación requerirá de la suma de esfuerzos locales, coordinados a distintas escalas y sostenidos en el tiempo, para proveer de viviendas adecuadas, dentro de barrios con proximidad a equipamientos básicos e interconectados mediante sistemas de movilidad integrados. Generar entornos urbanos donde sea posible realizar traslados cotidianos caminando, en bicicleta y el transporte público será fundamental para ejercer el "derecho a la movilidad" reconocido en el artículo 4to constitucional.

Esta guía práctica reúne información, estrategias y la inspiración necesaria para hacer que caminar en la ciudad sea una actividad más segura y accesible para todas las personas. Pero su valor real reside en cómo se utiliza. Los contenidos de este documento deben servir a autoridades municipales y equipos técnicos para empezar a probar, adaptar y escalar las ideas que funcionen. Con voluntad política, la participación de la comunidad y la colaboración entre sectores, incluso acciones modestas pueden desencadenar verdaderas transformaciones en la forma como funcionan las ciudades.

Cuenten con ONU-Habitat para asistirlos en este proceso, con insumos técnicos que les permitan aprovechar las oportunidades que ofrece la urbanización. Nuestros proyectos de alto impacto combinan experiencia de clase mundial con conocimiento local, generando soluciones alcanzables, personalizables y escalables para enfrentar los principales desafíos urbanos.

***Abran Paso es más que una recopilación de buenas ideas, es una invitación a repensar y rediseñar nuestras ciudades desde la perspectiva del peatón, sin importar su edad, género o condición física.***

Esperamos que este material se utilice para desafiar el statu quo, para abogar por cambios tangibles en nuestras calles y para guiar la toma de decisiones basada en evidencia. Juntos podemos reclamar nuestros derechos peatonales y avanzar hacia un futuro más justo y sostenible, sin dejar a nadie atrás.

# Una mejor calidad de vida para todas las personas en un mundo en proceso de urbanización



ONU-HABITAT



UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME  
P.O. Box 30030, Nairobi 00100, Kenya  
unhabitat-info@un.org  
www.onu-habitat.org

   @ONUHABITATMEX